

La **gaceta** TAXI

La primera revista del sector del

AÑO XXVIII
NÚMERO 322
JUNIO 2023

**Europa se pronuncia
No al 1/30
Sí a limitar las VTCs**

- Leonardo Movilla, nuevo presidente de SCAT
- Los autónomos del transporte piden jubilarse a los 60

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



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



También en
iVOOX
 Spotify

Nuevas etapas, nuevos horizontes

El 1/30 es contrario al derecho europeo. Ya lo ha dicho, en sentencia firme, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea y si bien a priori parecería una mala noticia, la realidad es mucho más tozuda y nos recuerda que en las grandes capitales, como en Madrid, esta proporcionalidad quedó superada hace ya muchos años.

Por eso tal vez sea más interesante ir más allá de ese titular y analizar al detalle la sentencia que, entre otras cuestiones, abre la puerta a limitar el número de vehículos de alquiler con conductor. Limitaciones que pueden venir, por ejemplo, de la mano de una doble autorización, como la que se aprobó en Barcelona y que fue precisamente el objeto de este litigio transfronterizo. Un ten con ten con el que parece que pretenden complacer a unos y a otros pero que dependerá, y mucho, de lo que decidan los políticos.

Solo en sus manos está el restringir las VTCs mediante diferentes posibilidades que, parece que sí, contemplaría el derecho europeo. Pero habrá que esperar para conocer las intenciones de los nuevos ayuntamientos y gobiernos autonómicos surgidos del 28 M y que, al cierre de esta edición, están pendientes de constituirse. Mientras que en Madrid parece que nada cambiará, en otros lugares como Barcelona o Valencia sí podría haber novedades que pueden influir precisamente en la convivencia entre ambas alternativas de transporte. Sin olvidar tampoco que nos enfrentamos en apenas un mes a unas generales.

Muchos frentes abiertos y nuevas etapas que se abren, como la que vive la Sociedad Cooperativa del Taxi de Madrid, que estrena presidente. Leonardo Movilla se coloca al frente de la cooperativa de taxis más grande de Europa, en un momento de transición ecológica, de recuperación tras las continuadas crisis económicas y que nos hace mirar al horizonte con incertidumbre y precaución.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- *Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. El 1/30 es contrario al derecho europeo pero abre la puerta a limitar el número de vehículos de alquiler con conductor, también con la doble autorización.*



10. En marcha

- *Leonardo Movilla, nuevo presidente de la Sociedad Cooperativa del Taxi de Madrid.*



14. Noticias

- *Expectación en el taxi ante la vuelta del PP a Valencia*
- *5.000 euros de ayuda para vehículos eurotaxi*
- *Nuevo taxi eléctrico en Barcelona*
- *Ser titular de un taxi, incompatible con tener una VTC*



22. Actualidad

- *Los autónomos del transporte piden jubilarse a los 60 años*



24. Emobility

- *La automoción pide acabar con la incertidumbre de la nueva movilidad*



26. Homologados

28 Rodar

- *Los ayuntamientos, los que más multan en España*



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

El retraso tecnológico en la UE

La transformación de la economía mundial: competitividad e innovación



Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi

La Era Tecnológica ha transformado la economía mundial, hasta tal punto que afecta a los mercados, a las empresas, al estamento político y judicial, a los trabajadores y, a los ciudadanos. Estamos viviendo una época sin precedentes que está ocasionando graves problemas de actuación política y legislativa, así como de coordinación en la UE, interfiriendo seriamente en los cimientos de la construcción de la misma, ante este nuevo fenómeno que coge fuerza en su lanzamiento desde EE. UU y la invasión por la expansiva comercialización de China.

La construcción de Europa se encuentra aplastada entre los dos bloques, al comprobarse que el impacto de las nuevas tecnologías está siendo significativo en el crecimiento económico. Este hecho propició que la UE evaluará cuál era su situación para afrontar los retos que se estaban perfilando y que debía hacer para no quedar en desventaja en el futuro, que pudieran poner en un serio problema a las empresas europeas, incluso que fuesen dominadas por multinacionales externas en toda esta revolución.

Hoy en día, esa exacerbación de ideas que está provocando el transvase económico a esa nueva economía refugiada en el conocimiento, se realiza bajo la esfera de la Tecnología de la Información y la Comunicación. Europa impulsa los servicios de la sociedad de la información mediante la iniciativa "e-europa" que debe de ir más allá de lo estipulado en los principios básicos del mercado interior (EU), incluyendo medidas mucho

“La verdad es tan oscura hoy en día y las mentiras tan bien establecidas que, a menos que amemos la verdad, jamás la reconoceremos”
Blaise Pascal

más flexibles, dinamizadoras, armonizadoras y más competitivas, desarrollando condiciones legislativas nuevas, menos restrictivas y más competitivas. Y sencillamente, porque la economía del conocimiento no genera valor y riqueza por medio de su transformación en información, sino que crea valor añadido en los productos y servicios en cuyo proceso participa, estando estructurada bajo una base material que está permitiendo desarrollar grandes cambios sobre actividades económicas, sociales y políticas.

Durante los años anteriores a la puesta en marcha de esta iniciativa, propició que, la UE evaluará cuál era su situación real para afrontar los retos que se estaban perfilando, y que debía hacer para no quedar en desventaja en el futuro. Los grandes esfuerzos desarrollados hacia el establecimiento de los servicios de la sociedad de la información en toda la Unión Europea, nos indican que se estaban viendo entorpecidos por cierto número de obstáculos jurídicos que se oponían al buen funcionamiento del mercado interior y el emergente mercado electrónico que hacían menos atractivo el ejercicio de la libertad de establecimiento y de la libre circulación de servicios. Dichos obstáculos jurídicos tienen su origen en la disparidad de legislaciones, así como en la inseguridad jurídica de los regímenes nacionales aplicables a todos los servicios, a su falta de coordinación y ajuste de las legislaciones en los ámbitos en cuestión. La

solución conlleva a la elaboración de un marco normativo positivo para el comercio electrónico que basado en los principios del mercado interior obtendrían resultados más que satisfactorios, por lo que ese marco forma parte integrante de la iniciativa que se preparó para la cumbre de Helsinki de 1999. Por lo tanto, la estrategia para



joinup

Movilidad sostenible: el presente y el futuro del taxi

Trabajamos solo con
empresas



Madrid

628 547 218

joinupmad@joinup.es



Barcelona

663 538 109

joinupbcn@joinup.es

el mercado interior de servicios, que reiteramos, tiene por objeto en particular, que la libre prestación de servicios en el interior de la Unión Europea resulte tan sencilla como dentro de un Estado miembro, el fin se remata garantizándose en un principio por el desarrollo de varias Directivas y Reglamentos comunitarios.

El largo camino llevado en los procesos de unión de los Estado miembros marcados por los Tratados, hoy quedan situados en un segundo plano, dando prioridad a determinados procesos jurídicos normativos, económicos y en exclusividad a definitivos aspectos de los servicios de la sociedad de la información, que ponen en marcha la "Directiva sobre el comercio electrónico" en el mercado interior, motivado por la puesta en escena de una nueva fuerza emergente, como es la globalización económica hiperconectada, y que afecta a la libre competencia en los mercados de la UE así como a las normas y regulaciones de los países miembros. Para seguir con la transformación europea con el fin de facilitar la libre prestación de servicios fue conveniente establecer normas globales y específicas, desarrollando la Directiva 31/2000 de 8 de junio relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, en particular el Comercio Electrónico en el Mercado Único, que establece un marco jurídico estable en el que los servicios de la Sociedad de la Información se ajustan a los principios del mercado interior (libre circulación y libertad de establecimiento evitando un exceso de reglamentación). De esta manera tan peculiar, el art.3 de la Directiva) establece que los prestadores de servicios de la información, se sometan a la legislación del Estado miembro donde están establecidos (normas del país de origen o cláusulas del mercado interior, donde prevé tres tipos de exclusiones siendo uno de ellos que los Estados miembros puedan tomar medidas que limiten la libre circulación de servicios procedentes de otro Estado miembro (excepciones caso por caso), por motivos derivados, por ejemplo, de la protección de menores, la salud o la protección de los consumidores. Dos años después, se inicia otra fase de suma importancia para llevar a cabo la estrategia en el establecimiento del Mercado Interior de Servicios desarrollándose la Directiva 36/2005 de 7 de septiembre relativas al conocimiento de Cualificaciones Profesionales. "Los Estados miembros no podrán restringir, por razones de cualificación profesional, la libre prestación de servicios en otro Estado miembro".

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 capitalismo tecnológico.

Cae el 1/30 pero Europa p

La ratio 1/30 entre vehículos de alquiler con conductor (VTC) y taxis es contraria al derecho europeo. Esa fue la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) en su sentencia publicada este pasado 8 de junio. Sin embargo y pese a que todo pueda parecer negativo para el taxi, los magistrados sí que aceptan que se pueda exigir una doble autorización a las VTC para limitar su volumen por razones de tráfico, gestión del transporte, del espacio público y de medio ambiente.



El TJUE, con sede en Luxemburgo, permitirá a las administraciones limitar las VTC

Una noticia buena y otra mala. Esa podría ser la conclusión de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) que conocimos este pasado 8 de junio y en la que se declaró contraria a derecho la proporcionalidad de 1 VTC por cada 30 taxis vigente en la legislación española. Sin embargo, en la misma sentencia, se abrió la puerta a regular las VTC y se dio vía libre a que las administraciones puedan exigir a las VTC una autorización adicional a la prevista a nivel nacional, ya que puede “resultar necesario para la buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público, así como para la protección del medio ambiente”.

Con esta sentencia, el TJUE ha dado respuesta a la cuestión prejudicial planteada por el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya (TSJC) en la que se instaba a los magistrados europeos a que se manifestaran sobre dos cuestiones: la ratio 1/30 y la legalidad o no de la exigencia de una doble autorización para operar en el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) a las VTC.

Tras conocer la decisión de los magistrados, queda claro que la proporcionalidad de 1 VTC por cada 30 taxis que está en vigor en nuestro país es considerada contraria al derecho. El Tribunal considera que

Europa abre la puerta a restringir las VTC con medidas “menos lesivas”

no se pueden establecer limitaciones cuantitativas a tenor a esa ratio ya que se vulneraría el artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) sobre la libertad de establecimiento en los mercados.

En el recurso que llegó al TSJC y que éste remitió a la justicia europea, la empresa Prestige and Limousine (Cabify), junto a otras catorce empresas del sector de las VTC, consideraban que el Reglamento del AMB de julio de 2018, en su objetivo de restringir las VTC, vulneraba los artículos 49 y 107 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Entendían desde las VTC que estas restricciones suponían una limitación de establecimiento en el mercado y podrían entenderse como ayudas estatales al sector del taxi.

Esto último queda descartado por parte del TJUE ya que sentencia que “no se desprende en modo alguno” que la normativa

Permite limitar las VTC

El taxi no es “un servicio económico de interés general”

en litigio “implique algún compromiso de fondos estatales”, que es uno de los requisitos para considerar que esta normativa estaría ayudando económicamente al sector del taxi. Tampoco trae consigo esta limitación al número de VTC ayudas directas positivas al taxi, ni suponen una mengua del presupuesto estatal.

Restricciones a las VTC

En el análisis de la sentencia se debe tener clara una cuestión: para el TJUE tanto el 1/30 como la exigencia de una autorización específica más allá de la nacional constituyen restricciones al ejercicio de la libertad de establecimiento, ya que la primera limita el número de prestadores de servicios de VTC establecidos en el AMB y la segunda limita efectivamente el acceso al mercado de todo recién llegado. Ahora bien, una vez admitida que se trata de limitaciones, los magistrados se centran en considerar si dichas restricciones están o no justificadas por razones imperiosas de interés general y si son proporcionadas.

En defensa de su reglamento, el AMB justificó las limitaciones de VTC asegurando que el taxi es un “servicio de interés general”, que merece ser preservado y que la viabilidad económica del taxi parece puesta en peligro por la creciente competencia procedente de las VTC.

Las otras partes personadas en el procedimiento, es decir, Antaxi, Élite Taxi Barcelona o Agrupació Taxi Companys recordaron la sentencia del Tribunal Supremo español de 2018 que consideraban al taxi como un servicio de interés general y, por lo tanto, estaba justificado un equilibrio entre este modo de transporte y las VTC, siendo el 1/30 una medida idónea y proporcionada.

En este punto, los magistrados europeos se posicionan en contra, y señalan que esta restricción no parece idónea para garantizar los objetivos de gestión del transporte, tráfi-



El 1/30 finalmente es considerado contrario al derecho comunitario

co y espacio público ni protección del medio ambiente. Y, por lo tanto, las limitaciones se habrían establecido en este caso para garantizar la viabilidad económica de los servicios de taxi, siendo un motivo de carácter puramente económico e injustificado para limitar el acceso al mercado.

Deja claro el TJUE que los taxistas que ejercen su actividad no ejercen un servicio de interés económico general y, por

lo tanto, limitar el establecimiento de los prestadores de servicios de VTC no acaba con la misión de servicio público que sí que tienen los taxistas. Por otro lado el Tribunal señala que los servicios VTC “favorecen la reducción del uso del coche privado, y contribuyen a alcanzar una movilidad eficaz e integradora, gracias a su nivel de digitalización y flexibilidad en la prestación de los servicios.

La vista de la cuestión del Supremo, pendiente

La sentencia que hemos conocido este 8 de junio resuelve una cuestión prejudicial emitida por el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya sobre un reglamento del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) en el julio de 2018. Sin embargo, aún está pendiente de celebrarse la vista, también en el TJUE, sobre la cuestión prejudicial emitida por el Tribunal Supremo español sobre si el 1/30 que avaló en 2018 vulneraba o no los tratados de funcionamiento de la Unión Europea.

Esa vista aún no se ha celebrado y tras ella, deberán pasar meses para conocer, en primer lugar, el dictamen del abogado general y, por último, la sentencia sobre dicho asunto. No obstante, tal y como ha explicado Julio Sanz, presidenta de la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) “aunque el replanteamiento que hace el Supremo lo hace con otras preguntas y otra formulación, lo que está claro es que esta primera sentencia marcará el paso para el futuro”.

25.000 VTC pendientes de resolución en el Supremo

Como hemos explicado, en verano de 2021, el Tribunal Supremo decidió replantearse su propia sentencia sobre el 1/30 que había emitido tres años atrás. Desde entonces, se han admitido un total de 34 recursos de solicitudes de autorizaciones de VTC que aún están pendientes de resolución.

En esos recursos de solicitudes están en el aire cerca de 25.000 autorizaciones de VTC, la mayoría de ellas en Madrid. Por lo tanto, la primera pregunta que cabe plantearse es hasta qué punto la sentencia conocida hoy puede provocar que esas miles de VTC puedan ser finalmente concedidas por las administraciones.

En cualquier caso, lo primero que se debe interpretar de esta sentencia es que da mucho margen a la voluntad política, y serán las administraciones las que deban establecer los criterios para regular las VTC, ya que desde Europa se ha dado luz verde para poder hacerlo.

A favor de la doble autorización

Si que considera el TJUE como interés general alcanzar unos objetivos de buena gestión de transporte, del tráfico y del espacio público, así como lograr una protección del medio ambiente. En este punto sí que considera que la exigencia de una doble autorización puede considerarse necesaria para alcanzar dichos objetivos. Pero debe basarse la limitación en criterios objetivos, no discriminatorios y conocidos de antemano, que excluyan "cualquier arbitrariedad y que no se solapen con los controles ya efectuados a nivel nacional". Que respondan a las necesidades particulares del AMB.

Justifica la autorización previa solo en los casos en los que se considera que el control a posteriori es demasiado tardío para que la eficacia real quede garantizada y, por lo tanto, se puedan alcanzar los objetivos marcados de gestión del tráfico, el espacio y el medio ambiente.

Ahora bien, en el caso concreto, pide al Tribunal Superior de Justicia de Catalunya que tenga en cuenta si la administración (en este caso el AMB) ha tenido en cuenta estos criterios objetivos y conocidos de antemano y ha rechazado la concesión de VTC por las cuestiones de interés general arriba explicadas.

En resumen, tiene en cuenta el TJUE el posible impacto que puede tener la flota de VTC en el transporte, en el tráfico y en el espacio público. Por lo tanto, asegura que pueden limitarse adecuadamente "a través de medidas menos restrictivas, como medidas de organización de los servicios de VTC, limitaciones de estos servicios durante determinadas franjas horarias o incluso restricciones

de circulación en determinados espacios". En lo que respecta al medio ambiente, asegura que se puede preservar los objetivos ambientales con medidas restrictivas a las VTC, pero menos lesivas que el 1/30.

Satisfacción en el taxi, que apunta al Gobierno

Las reacciones del sector del taxi han sido positivas a la sentencia. Desde Élite Taxi Barcelona, su portavoz Alberto Álvarez aseguró que están "muy satisfechos con la

sentencia". "Igual que el TJUE dictamina que no se puede restringir las VTC por razones económicas, abre la puerta a que se pueda dar una autorización y se pueda restringir las VTC por razones de cuestión de tráfico, medioambiente, seguridad vial u ocupación del espacio público", ha explicado Álvarez.

Estamos contentos, pero ahora debemos proteger a los taxistas de fuera del AMB", ha indicado Álvarez, apuntando hacia el Ministerio de Transportes como responsable de las competencias de las autorizaciones de VTC de carácter interurbano. "Si no se restringe de facto, puede haber una invasión en zonas como la Costa Brava o la Costa Dorada y puede hacer mucho daño al taxi. La pieza que le falta al puzle tiene que venir de Transportes y de la ministra, Raquel Sánchez, para no dejar que todo nuestro trabajo se vaya al traste".

En esa misma línea se posicionaron desde la Asociación Nacional del Taxi, Antaxi, advirtiendo de la posible irrupción masiva de autorizaciones VTC que, ya denegadas, pueda resultar de la interpretación de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE). Por ese motivo solicitan al Gobierno una regulación urgente para garantizar una movilidad urbana equilibrada.

Javier Iruquierto

"Precarizar la movilidad afectará también al taxi"

Tras conocerse la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que ha dejado caer el 1/30, preguntamos al recién estrenado presidente de la Sociedad Cooperativa del Taxi de Madrid, Leonardo Movilla su valoración de la misma. "Aunque ningún titular de licencia dirá que es algo positivo para ellos", nos cuenta, cree que quien debe estar más preocupado son los propios propietarios de VTCs.

En su opinión, es un problema que las actividades que forman parte del tejido empresarial del país estén "parasitadas por aplicaciones que imponen un impuesto revolucionario del 15% a los ingresos brutos de las actividades" y señala que en no mucho tiempo veremos la figura del "rider vtcero".

Pero más allá de esto, para Movilla "todo lo que signifique precarizar la movilidad afectará también al taxi", si bien lamentó que "en Madrid todo lo malo que nos podía pasar ya nos ha pasado", en referencia a la decisión del gobierno de Isabel Díaz Ayuso de mantener la actividad de las VTCs sin cambios tras el plazo dado por el Decreto Ábalos.

Movilla se remonta a 2015, cuando se cerró el Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre, como momento clave para frenar lo que ha venido ahora. "Se tendrían que haber impuesto restricciones cualitativas y no cuantitativas. Porque lo que no quiero es que esos vehículos circulen para ofertarse, algo exclusivo del taxi, y que en Madrid por desgracia está prácticamente normalizado". Ahora, insiste, "nos queda ser conscientes de cuál es nuestro servicio y posicionar nuestra oferta donde podamos crecer".

GESTIÓN INTEGRAL DEL TAXI

**PROFESIONALES DEL SECTOR
DEL TAXI.**

NOVOTAXI ofrece un **servicio de Gestión** muy importante para aquellas personas que poseen una Licencia de Taxi y por circunstancias personales no lo pueden atender: *retirada del carnet, enfermedad, viudedad, cambio de residencia, necesidad de dejar el taxi durante una temporada, inversión, etc.*

Nos ocupamos de su taxi para que usted no tenga que preocuparse de nada:

MANTENIMIENTO, ITV, GESTORÍA ESPECIALIZADA EN EL SECTOR DEL TAXI, SELECCIÓN DE CONDUCTORES, ETC.

La gestión **NO** es un subarriendo ni un alquiler de su licencia. Novotaxi sólo se hace cargo de su taxi mientras usted no pueda atenderlo.

NOVOTAXI ofrece garantías y un servicio **SIN** permanencia.

UN SERVICIO ESTRELLA
en la empresa líder del sector



¡Pide más información y asesoramiento!

MADRID

Avda Hermanos Granda, 7, 28022 Madrid

☎ 662071578

✉ administracion@novotaxi.es

“No se es de Cooperativa por sentimiento,



Leonardo Movilla, presidente de Cooperativa, en su despacho

Según la RAE, una sociedad cooperativa se constituye entre productores, vendedores o consumidores, para la utilidad común de los socios. La del taxi de Madrid, SCAT, lleva más de 75 años ofreciendo servicio a los taxistas y, desde mayo de 2023, tiene nuevo presidente, Leonardo Movilla.

Uno de sus retos es, sin duda, mantener la buena salud de la entidad, tras dos años complicados por la pandemia, así como seguir trabajando para que los nuevos taxistas sepan los beneficios que conlleva ser cooperativistas. “No hay que ser de Cooperativa por sentimiento, como quien es del Atlético de Madrid, sino porque económicamente tenemos beneficios para los socios”.

Con él hablamos también de la labor de Cooperativa a la hora de autorizar vehículos mediante el procedimiento de libre elección y sobre el futuro de la movilidad.

Gaceta del Taxi.- Lleva desde 2012 en el Consejo Rector, ¿cómo es este reto al que se enfrenta?

Leonardo Movilla.- Ahora hay una nueva persona en la presidencia, pero he estado al frente de la sección de taxímetros, de la

gestoría, todo lo que ha tenido que ver con el cambio de gas, negociando las concesiones, y ahora estoy en la presidencia. Y me acompañan consejeros con mucha experiencia también, que conocen perfectamente el funcionamiento de la entidad. Creo que el equipo que conformó Carlos en los últimos años ha supuesto una clara renovación que funciona, donde cada uno está en un ámbito.

Porque con las complejidades de la Cooperativa, las tres primeras partes del mandato las pasas aprendiendo cómo funciona. Y luego está la parte que tú puedes aportar a la cooperativa y también lo que realmente se puede hacer.

G.T.- En la última Asamblea se presentó un ejercicio positivo tras dos años muy difíciles, ¿cómo les han afectado todas las crisis de los últimos tiempos?

L.M.- Cuando uno está al frente de un sitio cada año presenta un balance y una memoria. Y este último hemos presentado un ejercicio en positivo después de dos años muy difíciles, que solo los Consejeros sabemos lo complicado que fue pasar de una cifra de negocio de 23 millones de euros a 7 millones de euros. El impacto del COVID fue muy grande pero la gestión que hemos realizado nos ha permitido remontar.

También la crisis de los componentes nos ha afectado, pasamos de vender taxímetros que teníamos en palés a apuntar los pedidos en una lista e ir vendiendo según nos llegaran. Y también en los repuestos se ha notado, porque no solo te faltan esos repuestos y tardan en llegar, sino que cuando vienen, vienen con sorpresa, porque se ha aplicado un incremento en el precio.

GT.- Si hay un problema que ha afectado al taxi ha sido la falta de vehículos. Con la posibilidad de libre elección se suponía que sería más fácil para el profesional conseguir vehículo pero, como intermediarios de esta actividad, ¿es realmente la solución?

L.M.- Nos ha tocado parchear algo que

“La realidad es que la libre elección de vehículo no existe”

sino por los beneficios económicos”

quedó redactado de forma muy compleja en 2017, cuando el ayuntamiento modificó la Ordenanza después de que durante años las asociaciones le pidieran un procedimiento de libre elección. Pero lo hizo de forma tan compleja que la realidad es que la libre elección no existe, porque se sigue necesitando un documento del fabricante que certifique que en ese modelo se puede instalar legalmente un taxímetro.

En 2018 se empieza a trabajar en la modificación de la ITC 3709/2006 que determinaba que solo el fabricante podía hacer esa instalación, y desde Cooperativa preparamos unas alegaciones que, al no ser entidad representativa, trasladamos a las asociaciones que como colectivo afectado por la norma podían presentarlas. Y son estas asociaciones, Federación Profesional del Taxi, Élite y AMT, quienes presentan dichas alegaciones para intentar eliminar esa traba.

Cuando sale la nueva norma ICT 155/2020, que regula todos los aparatos de medidas legales, incluidos los taxímetros, su instalación se considera una reforma, por lo que hay que tener en cuenta lo que dice el manual de reformas de vehículos. Sin embargo, este en su última edición no considera reforma “la instalación de taxímetros y sus elementos asociados cuando existan instrucciones de montaje elaboradas por el fabricante del vehículo y la instalación se corresponda con dichas instrucciones”. En este supuesto se anotarán mediante diligencia los datos del taxímetro. Además, establece que las instrucciones de montaje elaboradas por el fabricante del vehículo, deben recoger todos los elementos del vehículo que es necesario desmontar para realizar la instalación entre la toma de señal taquimétrica.

A lo largo del manual, en el apartado 8.20, se especifica también que “en el caso de instalación de taxímetros, el fabricante del vehículo deberá suministrar el punto de toma de señal taquimétrica en documento particularizado”. ¿Cómo interpretamos ese deberá? ¿Como un imperativo, que es lo que es para mí o que para legalizarlo será necesario este papel? Como nosotros no queremos forzar esta situación, lo que pretendemos es que cuando se vuelva a actualizar este manual de reforma de vehículos, trabajaremos para ver de dónde sale este requerimiento y tratar de

“Para afrontar los retos se necesitan recursos humanos y económicos”

modificarlo. Porque hay fabricantes que no nos lo han puesto nada fácil y que se han negado a ello. Y otros, con los que hemos trabajado por primera vez, que nos han ayudado.

En todo esto, nuestra labor es la de intermediación, y solo ganamos con la instalación de manguera y la venta de taxímetro. Es decir, este es un servicio al socio que se financia con una cuota de mantenimiento anual que abarca muchas cosas. Y precisamente de esto hablé durante la última asamblea, porque creo que hay muchos socios, y no es un reproche, que no conocen a qué se destina ese importe.

Y gracias a esas cuotas hemos podido ampliar la plantilla para poder hacer todos los informes que se necesitan para esta labor, para estudiar la norma, contar con asesoramiento jurídico. Para afrontar estos retos, se necesitan recursos humanos y también económicos.

Si nosotros no nos hubiésemos a modificar la norma, no estaríamos así, igual que

otras muchas cosas que hacemos para los socios y que se financian con la cuota anual que pagan como cooperativistas.

GT.- ¿Cree que los nuevos taxistas conocen el significado del cooperativismo?

LM.- Como comenté a Carlos en la asamblea, con él se iba uno de los últimos mohicanos, de los pioneros, de quienes conformaron un taxi que se nutría de lo que se llamó la España vaciada. Aquí había una organización regional que ponía a esos taxistas que venían de toda España en contacto unos con otros. Hoy, con un móvil en la mano se consigue cualquier cosa, siempre y cuando no se salga de una normalidad. Porque, eso es así, cuando hay un problema o se quiere algo más ahí es cuando se acuerdan de nosotros. Lo normal es que no haya problemas, pero aquí estamos para mucho más.

En el último año hemos puesto en marcha facilidades para que los titulares de licencia puedan montar taxímetro y capilla de la forma más sencilla: aquí se paga a cuatro o cinco años sin intereses. Desembolsan el IVA y se divide en cómodos plazos.

También con los equipos de GLP. Tenemos acuerdos para montar equipos por menos de 1.000 euros, cuando los precios de mercado están en torno a 1.500 euros.

GT.- ¿Qué puede hacer Cooperativa para animar a los taxistas a asociarse?

LM.- Tenemos argumentos para decirle a



Imagen del nuevo Consejo Rector

“Hay que captar al cliente que nos trae la nueva movilidad”

cualquier titular que no va a ser de cooperativa cuando surja el problema, que también, ni por sentimiento, como quien es del Atlético de Madrid, sino porque económicamente tenemos beneficios para los socios.

¿Qué pasa? Que el que accede a una licencia, si es alguien de Madrid accede al taxi como el que accede a cualquier profesional, de manera individual, sin estar relacionado o vinculado. Además nuestra profesión no invita a relacionarnos unos con otros y nos vemos como competencia. Pero sí hay colectivos que, igual que hace 40 años, llegaban al taxi por referencias, si vienen integrados y si se asocian a a estas entidades como sucedía aquí con esos emigrantes de las zonas rurales. Ellos lo tienen claro.

El reto eléctrico

G.T.- ¿Cree que los cambios en la movilidad benefician al taxista?

L.M.- En Madrid, debido a las limitaciones a la circulación de vehículos, a la hora de aparcar, el precio combustible, el precio de los nuevos vehículos, todo eso ha provocado, una desafección por parte del madrileño hacia el vehículo privado. Lo que toca es ser capaces de captar a ese nuevo cliente que nos trae la nueva movilidad.

G.T.- ¿Y qué opina de la movilidad eléctrica?

L.M.- Habría que tener una bola de cristal para ver hacia dónde va el futuro realmente. En el corto plazo o medio plazo, entendemos que los vehículos híbridos van a acompañarnos mucho tiempo. Creemos que en el futuro de la movilidad van a convivir eléctricos, hidrógeno, híbridos... No creemos que vaya a haber una tecnología que sustituya a las demás.

Pero veo muy difícil que haya eléctricos para todos, ¿por qué? Porque es imposible tener baterías para todos. Y de todas las opciones disponibles, el taxi tendrá que optar por un vehículo que tenga autonomía suficiente, buena capacidad de carga..

G.T.- ¿Y cómo se prepara Cooperativa para ello?

L.M.- Hemos hecho algunas intentonas de vender electricidad, poner puntos de carga, pero para poner un punto de carga de opor-

tunidad, para los que se necesitan supercargadores, se requiere una gran cantidad de potencia instantánea.

Además, hay que pasar de que la luz sea un suministro a una mercadería. No será fácil mientras no se abarate la luz ni tampoco haya una mayor flota de eléctricos. Hay mucha

incertidumbre en ese aspecto. No podemos adelantarnos, porque no sabemos todavía cómo será el futuro. Lo que está claro es que ahora mismo no podemos tener a 11.500 taxis con otras energía sufragando el coste de la luz para apenas 500 coches eléctricos.

Olga Lobo

Carlos Herrera se despide de SCAT

“Todo tiene un principio y un fin”. Así anunció Carlos Herrera que no se presentaba a la reelección. Lo hizo en su última asamblea como presidente, en la que presentó un ejercicio en positivo tras dos años en los que las cuentas arrojaron sendos negativos.

Así, con las cuentas saneadas, Herrera ha decidido dar un paso al lado y dejar que otros tomen el mando de la casa de más de 11.900 socios. “Un presidente sin su equipo no es nada y yo he tenido la suerte de tener un equipo excepcional”, aseguró emocionado.

Antes de su intervención, el ya nuevo presidente, Leonardo Movilla, había tomado la palabra para dirigirse a Herrera y agradecerle haberle escogido a él junto al resto de sus compañeros para acompañarle en los últimos años como presidente al frente de la Cooperativa y haberle enseñado que “hay que gestionar los recursos pensando en que las personas pasan y las instituciones se quedan”, si bien algunas personas pasan “dejando huella”.

Resultado positivo

La Cooperativa cerró 2022 con un resultado de 654.252,78 euros después de impuestos. La cifra de negocio ascendía a los 31,27 millones de euros, frente a los 19,37 de 2021. Un 38% más gracias, principalmente, a las ventas de mercaderías, que crecieron en 11 millones. Entre las gestiones mencionadas por el presidente, destacó la apuesta de la Cooperativa con el medioambiente. “La flota de asociados de SCAT ha dejado de emitir 3.173 toneladas de CO2 a la atmósfera con combustible GLP. Una cifra equivalente a la plantación de 10.500 árboles. Más otra cantidad similar con el combustible GNC”, señaló. También explicó que actualmente los vehículos eléctricos e híbridos de los socios de la Cooperativa ya superan el 60% de las unidades de los socios. Para atenderles, se ha ampliado el surtidor de la calle Secoya con GLP y GNC, además de en San Mario.



El ya ex presidente ejerciendo su derecho al voto el pasado 31 de mayo



Radioteléfono
pidetaxi
tu app para pedir taxi

HAZTE COLABORADOR

Ya 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 de Asesoría jurídica y gestoría

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 9 a 14 h:
Calle Cidro 20, 1ª Planta · 28044 Madrid

CONTAMOS CONTIGO PARA SEGUIR GRECIENDO

91 511 13 70

WWW.PIDETAXI.ES · WWW.RTTM.ES

Incorpora tu radio taxi a la mayor app de taxis de España



info@pidetaxi.es
www.pidetaxi.es



Expectación en el taxi ante la vuelta del PP a Valencia



Tras el 28 de mayo muchos ayuntamientos o gobiernos autonómicos han cambiado de color político. Otros, en cambio, han reforzado sus posiciones. Este nuevo panorama afectará de una forma u otra al taxi. Hemos hablado con algunos de los puntos calientes para saber qué opinan en el sector de los próximos cuatro años.

Concretamente viajamos a Valencia donde, antes de las elecciones, los analistas y expertos fijaban a esta comunidad como un termómetro perfecto de la política en nuestro país ya que lo que allí sucede, en cuanto a tendencia, se suele ver reflejado posteriormente en las elecciones generales. Pues bien, tanto en la región como en la capital del Turia, el Partido Popular ha ganado las elecciones y gobernará durante los próximos cuatro años.

Dado el cambio político, desde La Gaceta del Taxi hemos preguntado a los representantes del sector cómo puede afectar el nuevo gobierno. Fernando del Molino, presidente de la Federación Sindical del Taxi de Valencia, ha explicado que “no queremos hablar mal de ningún partido político porque al fin y al cabo nos va a gobernar y no queremos ponernos en contra, pero nos da mucho miedo que haya un gobierno de derechas viendo lo que ha pasado en Madrid y Andalucía”.

“Las personas que están en el PP nos han dicho muchas veces durante la campaña electoral que no nos preocupamos, que ellos están en favor del taxi y que nos van a proteger y ayudar, pero siempre está el miedo”, asegura un Fernando del Molino que, a nivel local, sí que se ha sentido más respaldado que por la administración regional durante los últimos años.

“En el Ayuntamiento nos hemos sentido muy protegidos. En cuanto al Gobierno autonómico del PSOE con el apoyo de Compromís y Podemos no nos hemos sentido tan apoyados, se han puesto muy de perfil con las VTC y nos han tratado muy mal con el asunto de

las tarifas. Sí que hemos tenido diálogo, pero ahora con el nuevo gobierno esperamos que no haya una política muy radical que nos perjudique”, afirma Del Molino.

La Gremial, a la expectativa con el cambio

Por su parte, la Asociación Gremial del Taxi de Valencia asegura estar a la expectativa con este nuevo cambio en el panorama político valenciano. Ismael Arráez, presidente de la citada organización, asegura que ellos llevaban “pidiendo a gritos o bien un cambio en la actual cúpula de la Conselleria o un cambio de gobierno”. “Nos da igual el partido, no nos movemos por política, nos movemos por los grupos políticos que puedan ayudar al taxi. Y el PSOE, con su modelo de taxi que ha querido implantar, nos ha dejado mermados en cuestión de derechos”, explica Arráez.

“La Gremial está pidiendo desde hace muchos años que cambie la visión del modelo de taxi. De hecho, cuando se sacó el borrado de la ley aún se regía por un Reglamento del año 1979. Tenemos más o menos unas promesas del PP que supuestamente entran con más ganas de cambiar las cosas y veremos qué pasa”, asegura el presidente de Gremial que, no obstante, recuerda que nunca antes en la historia del taxi se había hecho a un gobierno de la Comunidad Valenciana “las huelgas, incluso amenazas de paro en fechas señaladas, que se ha hecho a este Gobierno por la incompetencia de la Conselleria de Transportes”.

“El actual Gobierno, por ejemplo, en la última subida de tarifas daba la impresión de que tenía que poner dinero de su bolsillo. Fue muy descarado a nivel de mentiras y de falta de respeto al sector”, finaliza Arráez que espera que el nuevo Gobierno incremente, entre otras cosas, el nivel de inspección en el transporte.

Sexto Presiden's Award para el concesionario de Ford, Jota Rocal

Jota Rocal, concesionario de Ford situado en el municipio madrileño de Rivas Vaciamadrid, ha recibido hoy el premio a la excelencia en la atención al cliente President's Award. El galardón ha sido entregado por el presidente y consejero delegado de Ford España, Jesús Alonso, y el acto de entrega de este reconocimiento se ha celebrado esta mañana en las instalaciones de la concesión.

Lorena Muñoz Berrocal, gerente de Jota Rocal, ha sido quien ha recibido el galardón que este concesionario recibe por sexta vez, puesto que ya lo obtuvo en 1999, 2010, 2017, 2019 y 2020. Esta distinción tiene una gran importancia ya que tiene como objetivo remarcar el interés y el compromiso de toda la red por ofrecer un servicio de calidad, así como premiar los esfuerzos en la obtención de una mayor satisfacción y fidelización del cliente. "Ford y su red de concesionarios buscan constantemente la excelencia y la perfección a través del trabajo y el esfuerzo. Este sexto premio recibido por Jota Rocal es el reconocimiento a su excelente labor en Rivas Vaciamadrid y es un verdadero motivo de orgullo para toda la compañía", ha explicado Jesús Alonso, destacando la larga trayectoria y arraigo del concesionario. Para la concesión de este galardón, Ford se basa en la opinión de sus propios clientes, quienes, a través de las respuestas y opiniones vertidas en los cuestionarios de satisfacción de la marca, actúan como único jurado y deciden qué concesionarios ofrecen el mejor servicio y por tanto, deben ser merecedores del President's Award.

"Este nuevo reconocimiento me hace sentir muchísimo orgullo por el equipo que hemos formado. Somos un grupo sólido, en el que remamos todos en la misma dirección y con un objetivo claro: conseguir la excelencia en la experiencia del cliente", ha asegurado durante el acto Lorena Muñoz Berrocal, gerente de Jota.



Todo el equipo del concesionario

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

FAMMA vuelve a criticar la falta de eurotaxis

El presidente de la Federación de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de la Comunidad de Madrid (Famma-Cocemfe) ha acusado a las emisoras de taxi de llevar a cabo una estrategia basada en no prestar servicios de taxi para presionarles y que arremetan contra la administración para que, de esta forma, los taxistas puedan recibir más ayudas. "No se puede pedir un taxi porque no se puede garantizar el servicio. Cuando tú llamas ahora mismo a un taxi y en diez minutos lo tienes en la puerta. Pueden perfectamente dar el servicio y simplemente corresponde a una estrategia de la compañía de la emisora para presionarnos a nosotros y que arremetamos contra la administración con el fin de que haya más ayudas y subvenciones para este tipo de sector", ha explicado Font que lleva semanas apuntando hacia las emisoras como parte responsable del problema del eurotaxi en la capital. La Audiencia Provincial de Murcia ha condenado a una empresa de automoción a pagar 14.300 euros a un taxista a modo de indemnización por las 70 averías en tres años y medio que sufrió su vehículo que utilizaba para prestar servicio de taxi.



El taxi sufrió 70 averías en tres años y medio

Indemnizado un taxista por las averías de su taxi

La Audiencia Provincial de Murcia ha condenado a una empresa de automoción a pagar 14.300 euros a un taxista a modo de indemnización tras sufrir su taxi 70 averías en tres años y medio. El concesionario interpuso un recurso ante la Audiencia contra el fallo del juzgado de Primera Instancia de Murcia donde presentó la demanda el taxista que, en un primer momento, reclamó 28.000 euros por los daños y perjuicios sufridos. El recurso fue desestimado, aunque no totalmente, ya que Audiencia no accedió a condenar con 28.000 euros a la empresa de automóviles, sino que deberá pagar 14.300 euros al declarar que los días de paralización del vehículo por las averías eran 176 y no los 240 reclamados por el taxista demandante. La empresa de automoción tras las quejas del taxista negó su responsabilidad y alegó que en todo caso su responsabilidad debía limitarse a las averías registradas en los dos años de garantía. El taxista, por su parte, solicitó la resolución del contrato de compraventa, algo a lo que no accedió la justicia al no haberse acreditado la pérdida total del bien. En definitiva, la Audiencia Provincial considera acertada la decisión adoptada por el juzgado de Primera Instancia de fijar la cuantía de la indemnización según los criterios que tiene establecidos la federación de empresarios del taxi

Nuevo taxi eléctrico en Barcelona

El Instituto Metropolitano del Taxi (IMET) ha autorizado el Citroën ë-C4 X, un modelo 100% eléctrico de la marca francesa que supone una opción más libre de emisiones para los profesionales del taxi en la capital catalana. El coche cuenta con una potencia de 136 CV y dispone, según el fabricante, 353 kilómetros de autonomía en ciclo mixto, lo que aporta dos valores importantes para los taxistas a la hora de prestar su servicio diario.



5.000 euros de ayuda para vehículos eurotaxi

Los taxistas de Cartagena ya pueden solicitar una ayuda de 5.000 euros que ha puesto en marcha el Ayuntamiento para los profesionales que adquieran vehículos adaptados a personas con movilidad reducida o modifiquen sus taxis convencionales que ya tengan en funcionamiento. Según informa el Consistorio, en total la partida es de 15.000 euros para ayudar a los taxistas, contribuyendo a la compra o adaptación de hasta tres nuevos eurotaxi. La convocatoria de estas ayudas fue aprobada por la Junta de Gobierno de Cartagena y ha sido publicada este mismo martes en el Boletín Oficial de la Región de Murcia. El plazo para presentar solicitudes finaliza el próximo 6 de junio y deberán presentarse en el Registro Electrónico del Ayuntamiento de Cartagena. Desde la administración local explican que el importe de la subvención no excederá el 50% del coste total del vehículo o de la adaptación.



Ser titular de un taxi, incompatible con tener una VTC

La modificación de la Ley 13/2017 del Taxi de la Comunidad Valenciana no permite a un titular de una licencia de taxi ser conductor o titular de una autorización de vehículo de alquiler con conductor (VTC). El nuevo texto de la Ley 13/2017 dice que "en ningún caso podrá simultanearse la actividad de taxista con la de conductor asalariado en servicios de transporte discrecional de viajeros mediante arrendamiento de vehículo con conductor ni con la titularidad de este tipo de autorizaciones de transporte". Desde la Federación Sindical del Taxi de Valencia consideran fundamental esta modificación "para acabar con el intrusismo que sufre el sector por parte de algunos especuladores, que son titulares de licencias de taxi y se publicitan como taxis para luego dar servicio con flota de VTC, o incluso ser conductores de un taxi y de una VTC como mejor les interesa en cada momento, especialmente en las zonas de turismo".



Proyecto piloto para una app de precio cerrado

El Ayuntamiento de Madrid ha invitado a las entidades intermediarias del taxi, es decir, a emisoras y aplicaciones, a participar en el proyecto piloto para el uso de la herramienta de cálculo que está desarrollando para el precio cerrado, llamada API Rest de GTaxi. Esta herramienta de cálculo de precio cerrado de los servicios de taxi tiene como objetivo simplificar la tarea a los programadores que vayan a desarrollar aplicaciones de reserva de taxi. De esta forma, se facilita la aplicación de los servicios precontratados y precio cerrado y su control a través de API Rest en la aplicación TXMad.

Según explica el Ayuntamiento en su propia página web, en la prueba piloto podrán participar todas las entidades intermediarias del taxi, es decir, aquellas radioemisoras y aplicaciones que prestan servicios de taxi en el Área de Prestación Conjunta de Madrid.

El Ayuntamiento quiere facilitar el control de los servicios precontratados a precio cerrado y que sigan los parámetros de estimación según las tarifas aprobadas por el órgano competente en materia de precios de la Comunidad de Madrid. Es decir, que se garantice la aplicación del régimen tarifario y se vele por un buen uso del precio cerrado, en cumplimiento con la Ordenanza del Taxi.

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



VALORACIÓN SIN COMPETENCIA

Señor González ☎ 670 91 43 91

La Xunta acusa al Ayuntamiento de la falta de taxis en Santiago

Los problemas generados por la falta de taxis en Santiago de Compostela han llevado a la Xunta de Galicia señalar al Ayuntamiento como único responsable.

El presidente de la Xunta, Alfonso Rueda, ha reconocido que existe una carencia de taxis ante la elevada demanda de servicio que se está produciendo esta semana, principalmente producida por el auge del turismo en la capital gallega. Rueda ha asegurado que, por el momento, la administración local no se ha dirigido a la Xunta para reclamar más licencias, pese a que es quien tiene la posibilidad de hacerlo. No obstante, en rueda de prensa, el presidente de la Xunta se ha comprometido a solucionar el problema.



20 licencias de taxi se quedan sin propietario

Ha sucedido en Pamplona, donde la Mancomunidad de la Comarca no ha recibido ni una sola propuesta para aspirar a las 20 nuevas licencias contempladas para acceder a la profesión de taxista con vehículos adaptados a personas con movilidad reducida. Ante la falta de propuestas, se espera que la administración modifique la convocatoria cambiando las condiciones. Según explica El Diario de Navarra, con el objetivo de aumentar y mejorar la oferta del servicio de taxi, la Mancomunidad decidió crear más plazas de taxi, en este caso con vehículos adaptados o euro taxis. En la actualidad, Pamplona y la Comarca cuentan con 315 licencias de taxi, y las últimas 90 datan del año 2006. Ahora, con un precio de salida de 100.000, nadie ha formalizado el interés por hacerse con una licencia de taxi y desde la Mancomunidad asumen que deberán cambiar las condiciones de la convocatoria para que las licencias resulten atractivas. Una de esas modificaciones podría ser bajar el precio y flexibilizar la forma de pago para que se pueda abonar en tres plazos. Desde el sector coinciden con la administración en la necesidad de contar con más licencias de taxi, sobre todo de taxi de hasta nueve plazas, demandados también para otros servicios como el de las personas con movilidad reducida, transporte escolar, etc



En la actualidad, Pamplona y la Comarca cuentan con 315 licencias de taxi



El mes de mayo es el mes con más servicios realizados de 2023

Nuevo récord de servicios en RTTM

Radio Teléfono Taxi de Madrid ha vuelto a batir sus propios récords. Este pasado mes de mayo ha sido el mes con más número de servicios realizados en la historia de la emisora. La cooperativa ha querido agradecer este hito a todos sus taxistas, operadores y, sobre todo, a todos sus usuarios que, según ellos explican, "son la razón de nuestra existencia". El mes de mayo de 2023, por lo tanto, pasa a ser el mes con más servicios realizados por la emisora madrileña que se adentra ya en un mes de junio especialmente intenso en la capital con numerosos eventos multitudinarios y donde la llegada del buen tiempo puede hacer que, porque no, se alcancen nuevas cifras récords para la entidad.

XI CAMPEONATO NACIONAL DE FÚTBOL DE TAXISTAS MADRID 2023

ORGANIZA : TAXISTAS DE MADRID

28
JUNIO

29
JUNIO



COLABORAN:

La **Gaceta** del TAXI

SICIAIT



 Radioteléfono
pidetaxi
pide tu taxi por teléfono o por la app
#NoNosOlvidamosDeNadie
91 547 82 00

 THE LUXURYBARBERSHOP
"Everything is possible"
@luxury.barbershop23

 SEGUROS
UECA

 **Taberna del Príncipe**
C/ Ilustración, 18 - 28008 Madrid
(junto a la estación de Príncipe Pío)
Telf.: 91 542 61 87

 674132433 605061625

UNIÓN ESPAÑOLA DE CONDUCTORES DE AUTOMÓVILES

Trabaja en tu presente para garantizar tu futuro



José Antonio López es taxista y cliente de OVB desde hace varios años

Más del 90% de los autónomos declaran que sienten inquietud por el hecho de que sus pensiones puedan ser más bajas en el futuro y a un 89,5% les preocupa perder calidad de vida tras la jubilación, según un estudio de 'Jubilación y Hábitos de ahorro de los españoles' elaborado por el Instituto Santalucía. Además, los autónomos del transporte han vuelto a reclamar al Gobierno la posibilidad de jubilarse de forma anticipada a los 60 años.

Precisamente, alcanzar los años de retiro con tranquilidad es un reto que empieza a trabajarse mucho antes de llegar a ese retiro, y es más fácil conseguirlo con un experto al lado en el que apoyarse para conocer el producto o servicio de ahorro que mejor se ajusta a nuestras necesidades de hoy y de mañana.

Del mismo modo que acudimos a especialistas de la salud cuando enfermamos o buscamos a un profesional de las reparaciones si tenemos un problema en casa, lo ideal en estos casos es tener un gestor de confianza que nos explique qué herramienta financiera se adecúa más a nuestro perfil y a lo que estamos buscando.

Esto es precisamente lo que hizo José Antonio López, taxista desde hace 15 años que conoció OVB y a su gestora, Ángela González de casualidad, cuando esta subió a su taxi y empezaron a hablar, precisamente, de la jubilación. Ahora, asegura, no da un paso sin consultarla a ella. "Lo más importante la confianza que depositas en ella. Yo antes de hacer nada la consulto para ver que po-

demos hacer. Esto es como el que tiene un conocido en algún sector y sabes que vas a poder confiar sin que te engañe."

Gaceta del Taxi.- ¿Cree que el sistema actual de pensiones es justo para los autónomos?

José Antonio López.- Primero creo que hay que distinguir los términos de pensión y jubilación.

Pensión es una cuantía que recibes de manera temporal o vitalicia por accidente laboral, viudedad, incapacidad, etc... Jubilación es la pensión que recibe el trabajador una vez que finaliza su ciclo laboral. Como dije anteriormente va a depender de la situación de cada autónomo y de la cuantía que pague. El ser autónomo en este país es muy sacrificado. La mayor parte tenemos créditos, hipotecas etc...

El que tiene un restaurante por ejemplo [paga alquiler de local si no lo tiene en propiedad, luz, agua, gas, seguros sociales del / los / las trabajador / es / as, proveedores, seguro del local, etc...]. En mi caso la licencia, el mantenimiento del vehículo actual, revisiones [ITV anual hasta los 5 años y semestral hasta los 10 años de vida máxima del vehículo] ahorrar para el nuevo vehículo y vivir el día a día. Y si a eso le pones que tengas que

pagar una buena cuota para que te quede una pensión decente para cuando te hagan el cálculo de los últimos 25 años... Creo que el autónomo no recibe las ayudas suficientes en este país y encuentra muchas dificultades cuando quiere empezar un negocio. Por lo tanto no es justo lo que se percibe cuando te jubilas porque el autónomo tiene gastos por todos los lados. Hoy en día en mi sector sale más rentable estar por cuenta ajena, debido a la cantidad de gastos que tiene q afrontar ser autónomo.

G.T.- En términos financieros, ¿cómo afronta un autónomo su jubilación?

J.A.L.- Yo creo que depende de la situación de cada uno. Por regla general si el autónomo no se ha ido haciendo con unos ahorros durante su vida laboral su jubilación puede ser bastante justita e incluso baja. Todo va a depender de lo que cotice él mismo a la Seguridad Social.

G.T.- La pandemia y la posterior crisis afectaron directamente a la economía de los taxistas, ¿tener un asesor personal con OVB le ha ayudado a sobrellevar esta situación? ¿Cómo?

J.A.L.- Tener a tu asesor o agente a tu plena disposición ha sido un alivio para afrontar este gran bache. Como él o ella saben las cuantías q ahorras, los productos que tienes [si son para ahorrar a corto, medio o largo plazo] etc... podía aconsejarte para que se pudiera llevar de la mejor manera posible, sin tener que pasar necesidad en el día a día.

G.T.- Aunque sabemos que OVB ofrece un servicio completamente personalizado, como taxista, ¿cuáles son los productos que mejor le han funcionado?

J.A.L.- Bien, en mi caso he tenido y tengo productos a corto, medio y largo plazo.

G.T.- ¿Recomendaría a sus compañeros taxistas trabajar con OVB? ¿Por qué?

J.A.L.- Yo si se lo recomendaría porque es una de las maneras posibles de poder ir ahorrando, sin que te enteres, que te rente y encima ayude a que tu jubilación sea más decente el día de mañana.

Todo lleva su sacrificio, claro, pero los asesores te informan para darte una solución que más se adecue a tu vida.

"Ser autónomo en este país es muy sacrificado"

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 glaciador 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 

Jubilación a los 60, lo que pide

Sindicatos y asociaciones del transporte solicitan al Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones que tome medidas para aprobar la jubilación anticipada para conductores profesionales, tal y como está contemplado en la ley, y que ya se aplica para otros sectores. Señalan que una vez pasada la barrera de los 60 años, las capacidades se ven mermadas con la edad, provocando un aumento de la peligrosidad en la profesión.



El taxi pide que todo el sector del transporte se una en las reivindicaciones

Desde hace años, el sector del transporte pide que los profesionales del sector, dentro de los que se incluye el taxi, puedan anticipar la edad de jubilación a los 60 años. Una posibilidad que, recuerdan, está contemplada en la Ley de Seguridad Social que permitiría aplicar unos coeficientes reductores de los años a trabajar por criterios como la penosidad, peligrosidad o toxicidad de determinadas profesiones.

De hecho, los principales sindicatos coinciden en que la edad es un factor determinante a la hora de perder capacidades de movilidad, vista, oído o cognitivas. En definitiva, exponen que no es seguro, ni para los trabajadores, ni para los pasajeros ni para el resto de los usuarios de las vías públicas, que una persona con una edad de 65 o 67 años esté al volante de un vehículo de transporte de pasajeros o mercancías más de 8 horas al día. Los ritmos de trabajo, el estrés, las inclemencias climáticas o los problemas de circulación son condiciones o elementos que tensionan mucho al trabajador y por ese motivo aumenta la peligrosidad, necesitando mayores reflejos y capacidades plenas.

Esa disminución evidente de la capacidad con el paso de los años provoca que se amplíe el volumen de accidentes, que en ocasiones pueden ser mortales, y que afecten no

Desde el taxi quieren un "frente unido" para la negociación

solo a los propios trabajadores, sino a pasajeros o terceras personas que utilizan las distintas vías públicas. Por ese motivo, desde el sector del transporte se solicita una rebaja en la edad de jubilación, estipulada en los 60 años, en un momento, además, en el que no son pocos los estudios que aseguran que en España se necesitarán más conductores profesionales en el futuro.

El taxi pide la unión del sector

La Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) quiso mostrar también "su más firme apoyo" a los actos de protesta convocados en toda España para reivindicar la jubilación anticipada de los conductores profesionales a los 60 años. Desde el sector consideran que "nos sentimos identificados con nuestros compañeros, conductores profesionales de otros sectores del Transporte".

Los taxistas creen "necesario" iniciar un

el transporte por carretera

trabajo conjunto con asociaciones y sindicatos "para crear un frente unido que tenga el único objetivo común de conseguir que no haya conductores con más de 60 años en nuestras carreteras". Desde Antaxi aseguran que si quieren conseguir este propósito deben convocar este tipo de protestas conductores asalariados y autónomos, conductores del Transporte de Viajeros y de Mercancías, conductores de Autobuses, Camiones y Taxis. Todos juntos.

"Solo en el sector del taxi somos más de 100.000 conductores los que trabajamos todos los días", recalcan desde Antaxi, que hacen un llamamiento a sindicatos y asociaciones de toda España para "sentarnos y preparar un frente de acción sindical unido y un calendario de protestas coordinado entre todos, que no finalice hasta no obtener un acuerdo firmado con unos coeficientes reductores para el anticipo de la edad de jubilación".

Demanda común de sindicatos y asociaciones

Al cierre de esta edición, la comisión ejecutiva del Sector Estatal de Carretera y Logística de FSC-CCOO y la dirección del sector estatal de Carreteras, Urbanos y Logística de UGT han convocado para el 7 de junio una concentración frente al Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones de Madrid para exigir una jubilación anticipada de los conductores y conductoras profesionales.

También la Central Sindical Independiente y de Funcionarios (CSIF) solicitó el pasado mes de marzo al ministerio la aplicación de los citados coeficientes reductores para los conductores de autobuses mayores de 60 años.

Coinciden con los otros dos principales sindicatos en que a partir de una determinada edad el trabajo llevado a cabo por estos profesionales no puede realizarse con las mismas garantías de seguridad. En lo que respecta a los conductores de autobuses, por ejemplo, son las personas que se encargan de llevar a niños a los centros educativos, a personas en viajes o desplazamientos habituales, es

decir, tienen una gran participación en la vida cotidiana de las personas y por ese motivo su seguridad debe garantizarse por el tipo de servicio que prestan. Desde el CSIF, tras presentar esa solicitud al Ministerio de Seguridad Social, se mantuvo una reunión con el presidente y el director general de la Confederación Española de Transporte Urbano (Confibus). Desde la patronal manifestaron que se estudiará la propuesta. También el



CSIF mantuvo una reunión con el director de Relaciones Laborales de Grupo ALSA, Juan Antonio Pérez, con la misma finalidad y asegurando desde el grupo que estudiarán apoyar la solicitud.

Hay que recordar también que la Federación Nacional de Asociación de Transporte de España (Fenadismer) ya solicitó pública-

mente el año pasado, y recordando que es una demanda de hace años, la necesidad de que los transportistas de avanzada edad, ya sean conductores asalariados o autónomos, puedan acogerse a una jubilación anticipada mediante la aplicación de esos coeficientes. Fenadismer solicitó, junto a organizaciones empresariales y sindicales del sector del transporte por carretera, que en otros sectores profesionales se aplican dichos coeficientes y que su reivindicación se encuentra dentro de la vigente legislación de la Seguridad Social.

Hay que recordar que, en la actualidad, la única medida que existe para la profesión es un Plan de ayudas por cese de actividad, del que solo se pueden beneficiar conductores autónomos y a partir de 63 años. La cuantía, además, no es suficiente para jubilar anticipadamente a todos los solicitantes y los conductores por cuenta ajena están fuera de ningún plan de jubilación anticipada, más allá de la existente para todos los trabajadores

siempre que se tenga determinada edad (mínimo 63 años) y siempre que se hayan cotizado 37 años y con aplicación de coeficientes reductores aplicado a su pensión por cada año o periodo de anticipación. Es decir, que si decidiese jubilarse en ningún caso cobraría el 100% de lo que le correspondería.

Cotización por bases mínimas y bajas pensiones

Según cifras de 2020, de los aproximadamente 70.000 taxistas que hay en España, más de 30.000 son autónomos que, a la hora de jubilarse, ven notablemente mermados sus ingresos. De acuerdo con el propio sector, en el caso de los autónomos, la pérdida económica se sitúa "en el entorno del 50% de sus ingresos, porque la prestación a la que acceden es la mínima contributiva. Incluso si desarrollan su actividad en Madrid o Barcelona el porcentaje es bastante superior, ya que en activo ganan más del doble que la citada cuantía". En concreto, y según los últimos datos de Seguridad Social, la pensión media de jubilación de los autónomos es de 771 euros, mientras que sus ingresos oscilan entre los 2.300 y 2.500 euros al mes (datos correspondientes a 2017 extraídos del informe técnico Estudio del Servicio del Taxi del Ayuntamiento de Madrid). La razón de esta brecha es la misma que para muchos autónomos de otros sectores "cotizan por las bases mínimas".

La automoción reclama acabar con la

Acabar con la incertidumbre que hay con respecto a las políticas de la nueva movilidad. Esa es la conclusión necesaria a la que llegaron representantes de las principales asociaciones del sector de la automoción englobados en Neutral in Motion (NIM) en la jornada “La movilidad como motor social” organizada por la Fundación Pons. Más información y menos imposición es el resumen de lo que demandan desde la automoción española.



Representantes de las asociaciones que engloban Neutral In Motion durante la jornada. Imagen: NIM

Una mejor y precisa información. Esa es una de las peticiones que hacen los principales actores de la automoción en nuestro país, englobados en el círculo Neutral In Motion (NIM), y que se reunieron el pasado 17 de mayo en la jornada “La movilidad como motor social”, celebrada en Madrid en la sede de la Fundación Pons.

Los representantes de las organizaciones asistentes concluyeron que la fuerte incertidumbre a la que se enfrentan los ciudadanos con las distintas políticas de movilidad sostenible constituye la base de los problemas que se están encontrando todos los integrantes del sector de la automoción en nuestro país.

Lola Ortiz, directora general de Planificación e Infraestructuras de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, reconoció el trabajo de la capital en lo que se refiere a las políticas de movilidad. “Madrid por fin respira”, aseguró, gracias a la estrategia de calidad del aire Madrid 360. Ortiz valoró el esfuerzo de electrificación de la flota de autobuses y en general de toda la ciudad, donde también ha habido una potencialización del transporte público y el fomento de usos distintos de movilidad sostenible. Sin embargo, lamentó que la movilidad ciclista “no acaba de arrancar pese a que se han hecho más de 70 kilómetros de carril bici en la capital en los

“Las medidas son impopulares, pero algo hay que hacer”

últimos años y se ha expandido BiciMad.

En Madrid, según explicó Ortiz, se realizan 12 millones de viajes al día y se ha reducido en consideración el uso del coche privado en 160.000 viajes. Lo que marca que los ciudadanos de Madrid apuestan cada vez más, en su día a día, por el transporte público. “El 1 de enero de 2025 no podrán circular los vehículos sin etiqueta ambiental, que son los más contaminantes. Por eso es muy importante renovar la flota de vehículos. La edad media en la Comunidad de Madrid está en once años y la gente debe ir mentalizándose”, explicó Lola Ortiz.

Carolina Nuria Gómez López, concejala delegada del área de Organización y Personal. Bomberos, Policía, Tráfico, Movilidad, ORA y Protección Civil. Información, Registro, Estadística y Archivo del Ayuntamiento de Palencia, recalcó el éxito que ha tenido en la movilidad los carriles de uso compartido. Además, Gómez López explicó que Palencia

incertidumbre de la nueva movilidad

es una ciudad muy cómoda pero que pese a ellos no termina de calar el sistema de alquiler de bicicleta. Insistió en el trabajo que están haciendo en la electrificación de vehículos públicos y recordó que han aumentado los puntos de recarga pero que tienen limitaciones presupuestarias.

Por último, durante la intervención de los representantes de la administración, en el último turno participó Demetrio Gómez, concejal de Obras Urbanas y Movilidad del Ayuntamiento de Pontevedra. Gómez explicó a los asistentes su trabajo hacia la nueva movilidad, con una zona de bajas emisiones en la que llevan trabajando más de veinte años y que los ha llevado a conseguir tener buena calidad del aire todos los días del año. “Nuestros vecinos y vecinas no utilizan el coche, intentamos hacer un sistema integrado de transporte público”.

En general, los tres representantes políticos coincidieron en que las medidas son “impopulares” en un principio, pero que algo se debe hacer para evitar que las ciudades contribuyan a aumentar la contaminación. Por eso, tanto los políticos como los líderes de las asociaciones integrantes de Neutral In Motion pusieron en valor la necesidad de hacer fuertes campañas, con información clara y precisa para mejorar la transición hacia la movilidad del futuro.

El coche privado no es un enemigo

En una segunda parte de la jornada, organizada de nuevo en colaboración con la consultora Pons Mobility, así como la Asociación de Marketing de España (AMKT) y su comité de Movilidad, las asociaciones que conforman NIM han coincidido en algunos puntos sobre los pasos que debe dar España para instaurar la movilidad del futuro.

Las asociaciones AEDIVE, AER, ANESDOR, ANFAC, ASCABUS, FACONAUTO, FENEVAL, GANVAM y SERNAUTO quisieron reforzar el mensaje de que el modelo debe pasar por una neutralidad tecnológica que no demonice a ningún tipo de vehículo, tampoco el vehículo privado, y en el que el ciudadano sea el libre decisor de su propia movilidad, atendiendo a sus necesidades y circunstancias particulares.

“No sabemos qué decir a los compradores de un coche privado”

Ramón Ledesma, asesor en Pons Mobility, enumeró una serie de reflexiones sobre los problemas que se están encontrando las empresas con las políticas de las administraciones hacia la nueva movilidad. Volvió a insistir en la falta de comunicación, o de diálogo entre lo público y lo privado, y recalcó que el concepto de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) es equivocado, al tiempo que afirmó que los ciudadanos no han entendido bien el etiquetado de los vehículos para poder circular o no por la ciudad.

Tranquilidad con los coches de combustión

La patronal de concesionarios de automoción Faconauto estuvo representada durante la jornada por Laura Peral, responsable de proyectos estratégicos y RSC. A la pregunta de qué respuesta debe dar al ciudadano que quiera comprarse un coche, la respuesta es clara: ni idea. “No sabemos qué decir a los futuros compradores, hay mucha incertidumbre y no saben por qué categoría decantarse”.

“Queremos trasladar a los ciudadanos un mensaje de tranquilidad porque el vehículo que quieran comprar, sea el que sea, va a tener una larga vida sobre todo porque el ciudadano medio sigue apostando por el coche privado como una de las opciones para desplazarse. El vehículo de gasolina sigue siendo el más elegido por la ciudadanía. Por eso queremos transmitir tranquilidad porque el vehículo de combustión se va a poder adquirir hasta 2035 y con él se va a poder circular hasta 2050”, sostuvo Peral, que recordó que el coche de gasolina aún tiene 27 años de vida.

“El ciudadano debe tener la libertad de elegir. Nos está transmitiendo que la transición hacia la nueva movilidad debe ser más paula-

tina y debe haber una convivencia junto con la electrificación. Hay más opciones más allá de la electrificación”, concluyó.

Tania Puche, directora de comunicación de Ganvam, Grupo Autónomo Nacional de Vendedores de Automóviles, Camiones y Motocicletas, aseguró con respecto a los vehículos que hace falta una estrategia eficaz de rejuvenecimiento del parque para retirar del circuito los coches más contaminantes. “Debemos crear un clima de complicidad para disipar la incertidumbre que tenemos todos. No se puede demonizar al coche privado y se necesitan planes de incentivo”, explicó.

Desde Feneval, la Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos Con y Sin Conductor, José Luis Barahona, insistió en que el turismo debe quedar protegido en los planes de movilidad. “El 12,2% del PIB es turismo y generó el 60% del crecimiento económico del país. Los rent a car en un buen año representamos el 20% de las compras, realizamos más de 20 millones de servicios de alquiler al año”, indicó.

Para Barahona, es fundamental la mejor información. Por ejemplo, con las zonas de bajas emisiones. “El problema no es el cambio, es la velocidad del cambio. Debemos plantearnos si está dando los frutos que queremos. Falta infraestructura que se ajuste a la norma que, por ejemplo, nos obliga a las empresas de alquiler a comprar coches eléctricos en Baleares o Valencia”, afirmó. “Vamos a mirar más al objetivo y dejar de discutir tanto la norma”.



Muchos asistentes se dieron cita a la jornada organizada en la Fundación Pons. Imagen: NIM

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 1.6 PHEV e-drive 1.580 141/104 30.600

Ceed Tourer 1.6 PHEV e-terch 1.580 141/104 31.950

Ceed Tourer 1.6 MHEV ltm Drive 1.598 136/100 22.100

Ceed Tourer 1.0 MHEV Drive DCT 998 120/88,3 21.500

Precios DESDE. No incluye IVA ni gastos transformación taxi, excluidas ayudas estatales. Más ayudas consultar concesionarios



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

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



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



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



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



Madrid recauda 101,2 euros al año por vehículo

No es cierto que la Dirección General de Tráfico sea la entidad que más dinero recauda en multas de tráfico.

No al menos si atendemos al volumen total de vehículos que pueden sancionar. Los ayuntamientos se demuestran como las administraciones con mayor afán recaudatorio por las infracciones cometidas por los conductores. Dentro de los consistorios, el de Madrid destaca no ya solo por el volumen total de multas, sino por el volumen de dinero recaudado en proporción a los habitantes y al número de vehículos que disponen.



Los ayuntamientos, en proporción, son más severos que la propia DGT contra las infracciones

Las recaudaciones por multas de tráfico en nuestro país proceden de diversas administraciones y pese a la creencia popular, la Dirección General de Tráfico (DGT) no es la que, en proporción, más dinero recauda por las infracciones de los conductores. Los ayuntamientos se presentan como las administraciones que más multan, y dentro de todos, el de Madrid es sin duda el que se lleva la palma como la entidad más recaudadora en proporción al volumen de coches.

Según el "I Estudio Dvuelta sobre Ayuntamientos y multas", la capital es la ciudad que más recauda por multas en total, por vehículo y por habitante. Así se demuestra en el estudio elaborado por esta empresa dedicada a la defensa de los conductores y que ha llevado a cabo esta investigación con el objetivo de analizar la presión recaudatoria por multa de circulación en los ayuntamientos de las diez ciudades más pobladas de España: Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Zaragoza, Málaga, Murcia, Palma de Mallorca, Las Palmas de Gran Canaria y Bilbao.

La presión en las ciudades, mayor que en carreteras nacionales

La primera conclusión a la que se puede llegar es que las cifras de presión recaudatoria por multas de circulación son mucho más elevadas en las calles de las ciudades que en la red de carreteras nacionales. Es decir: los ayuntamientos son mucho más agresivos a la hora de recaudar que la propia DGT.

Y para respaldar esta conclusión hay datos muy claros. Las diez ciudades más pobladas en España y mencionadas anteriormente recaudaron en 2022 un total de 360 millones de euros para una población conjunta total de 9 millones de habitantes y para algo más de 5,5 millones de vehículos. Esto son apenas 80 millones menos que, por ejemplo, los 440 que recaudó la DGT para toda España en 2021 (exceptuando Catalunya y País Vasco), con una población mucho mayor y con muchos más millones de vehículos.

Si atendemos a la clasificación por ciudades, Madrid recaudó el año pasado 199,3 millones de euros, triplicando a la segunda

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





Madrid, la ciudad que más multa en total, por número de vehículo y por número de habitantes

ciudad con más volumen de multas que fue Barcelona con 62,2 millones. En tercer lugar, se encuentra Sevilla (22,0), y completan la clasificación del top ten Palma de Mallorca (20,8), Bilbao (12,8), Málaga (12,1), Zaragoza (12,0), Valencia (8,0), Las Palmas de Gran Canaria (7,1) y Murcia (5,5).

Recaudación por vehículo

La capacidad de imponer sanciones en Madrid es muy superior a la del resto de España. La capital no solo recauda más del triple que Barcelona, sino que además ostenta el récord absoluto en recaudación por habitante y por vehículo. Lo hace, además, con enorme diferencia con respecto al resto de ciudades que se encuentran en los primeros puestos del ranking. Sólo Madrid recaudó el 55% del total de la suma de las diez ciudades que más multan en España, muy por encima de la segunda ciudad que más recauda, Barcelona, que se lleva un 17% del total. Hay que tener en cuenta además que Madrid cuenta con el 35% de la población total de esas ciudades y un 34% de los vehículos a motor que circulan por sus calles.

Siguiendo con el estudio, se puede saber que la capital de España recaudó 101,2 euros por vehículo en el año 2022. Mucho más

Las diez principales ciudades recaudaron 360 millones en 2022

que lo que recaudó la segunda ciudad situada en este ranking que curiosamente fue Bilbao, con 69,4 euros por vehículo, por delante de Barcelona que recaudó 68,9 euros por vehículo en infracciones de tráfico.

El cuarto lugar de este ranking lo conforma Palma de Mallorca con 60,9 euros de recaudación por vehículo, seguida de Sevilla (49,3 euros), Zaragoza, (33,0 euros), Málaga (30,9 euros), Las Palmas de GC (27,0 euros), Murcia (16,4 euros) o Valencia (16,2 euros). Si estos datos los comparamos con la DGT, observamos como estos ayuntamientos recaudan mucho más que Tráfico por las multas de los conductores. La DGT recaudó en 2021 12 euros por vehículo.

Palma de Mallorca destaca en la recaudación por habitante

Si atentemos a la recaudación por habitante, volvemos a ver cómo Madrid se sitúa en

el primer puesto de la clasificación. En 2022, se calcula que la capital de nuestro país recaudó hasta 60,8 euros por persona por haber cometido infracciones de tráfico. Sin embargo, el segundo lugar está ocupado por Palma de Mallorca, algo que sin duda llama la atención.

En la capital balear se recaudan 50,2 euros por habitante al año por multas de tráfico. Es una de las ciudades más severas en lo que se refiere a la recaudación por multas de tráfico y desde Dvuelta apuntan a la proliferación de radares de control de velocidad en zonas amplias que según la empresa se aplican con demasiada frecuencia en las principales ciudades. Lo cierto es que, sea el motivo que sea, resulta llamativo que después de Madrid, Palma de Mallorca sea la ciudad que más recauda por habitante.

Lejos de Palma y en tercer lugar de la clasificación de la multa por habitante se encuentra Barcelona con 38 euros anuales. Posteriormente está Bilbao (37,4 euros), Sevilla (32,3 euros), Málaga (20,9 euros), Las Palmas de GC (18,8 euros), Zaragoza (17,8 millones), Murcia (11,9 millones) y Valencia (10,1 millones).



**12 MESES
6 EUROS**

www.gacetadeltaxi.com

CONTENIDOS DIGITALES EXCLUSIVOS

SUSCRÍBETE Y ACCEDE

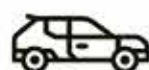


La mejor garantía para poder seguir ofreciéndote contenido de calidad

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

91 970 20 11

91 594 88 29

HORARIO NOCTURNO

619 276 990

