

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXVIII
NÚMERO 324
AGOSTO 2023

Vuelven los turistas, se multiplican las carreras

- **ENTREVISTA:** Miguel Martín, presidente de AUMAT
- El sector espera la nueva doctrina sobre el 1/30

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



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



También en
iVoox
 Spotify

Distintas formas de "hacer el agosto"

El mes de agosto ya está aquí, y casi sin habernos dado cuenta nos adentramos en el que, para muchos, es el mes de descanso y desconexión. Sin embargo, en el taxi, agosto es un mes con un gran volumen de trabajo en el que hay que aprovechar al máximo las oportunidades, que llegan por tierra, mar y aire, y compensar así otros meses en los que no es tan fácil trabajar.

Eso lo saben bien en Málaga y la Costa del Sol, donde los taxistas son conscientes de la carga de trabajo que tienen y del porcentaje importante de recaudación que pierden principalmente por dos frentes. Por un lado, la piratería, que en zonas como el aeropuerto denuncia que campa a sus anchas y los taxistas ya no saben a quién reclamar algo de control. Por otro lado, están las VTCs, que acuden a la provincia malagueña a "hacer el agosto", nunca mejor dicho e inundan la costa de vehículos de alquiler para transportar turistas. Desde el taxi denuncian que "no cabe una VTC más", pero cada año el número de estos coches aumenta.

Quién sabe si para años venideros el volumen de VTC será ya incalculable. En eso tendrán mucho que ver las sentencias judiciales que conoceremos en los próximos meses. Tras la sentencia europea del pasado 8 de junio sobre el 1/30, ahora tanto el Tribunal Supremo como el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya "compiten" por pronunciar una doctrina que aclare algo el número de VTC que debe haber en nuestro país, algo de lo que se lleva hablando demasiado tiempo sin que se haya resuelto nada todavía.

Pero lo que sí sabemos es que no será en el mes de agosto cuando se resuelva nada. El país se "para" administrativa y judicialmente durante estos días. Quienes no pararemos seremos nosotros, que seguiremos informando de la actualidad del sector, ni tampoco los taxistas. Especialmente en aquellos lugares que concentran el grueso del turismo internacional, ya que España ha vuelto a ser el tercer destino turístico a nivel mundial. En estas semanas, los profesionales tienen una nueva oportunidad de dejar al taxi en el más alto de los listones. Sin duda, la mejor forma de ganar a las nuevas alternativas de movilidad que están apareciendo.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- La Audiencia Nacional declara ilegales algunos aspectos de la Ordenanza Municipal del Taxi de Málaga. Hablamos con Miguel Martín, presidente de AUMAT sobre las consecuencias reales de esta sentencia.



10. Actualidad

- El Supremo retira su cuestión prejudicial sobre el 1/30 y el taxi espera una sentencia definitiva sobre el tema.



12. + Info

- La recuperación de los puntos del carné en peligro

14. Noticias

- Demanda contra Free Now por competencia desleal
- AENA toma medidas contra la piratería
- UGT quiere un convenio entre el taxi y las VTCs



20. En marcha

- El turismo crece y también las carreras en taxi



22. Reportaje

- Un viaje por la historia del seguro



26. Homologados

28. Emobility

- Coches de suscripción, ¿para el taxi?



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

La transformación del consumo colaborativo (I)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



Hemos entrado de lleno en la Era Tecnológica, en la época digital, un nuevo siglo lleno de grandes avances y repleto de sorpresas. No sin antes, haber pasado por un pequeño ciclo llamado “época de la información”. Y todo empezó a medida que el tiempo iba avanzado en nuestras vidas donde por sorpresa se introducían en paralelo las Plataformas Digitales a través de las App,s quienes daban soporte al “consumo colaborativo, participativo, o solidario”. Con el paso de los años, esta iniciativa fue transformando la demanda del trueque: compartir, intercambiar, prestar, alquilar y regalar, rediseñando las nuevas maneras de medir la reputación de las personas en una “economía colaborativa con ánimo de lucro”. Los algoritmos encontraron una mina económica nada despreciable en los mercados de las actividades económicas.

Es decir, la eficacia de internet combinada con la capacidad de establecer confianza entre extraños, ha creado un mercado de intercambios eficientes entre productor y consumidor, prestador y prestatario, y entre vecino y vecino, “sin intermediarios”. Sin embargo, hemos podido comprobar que las nuevas tecnologías y, me refiero a las que son disruptivas, entran en los sectores económicos con engaños, pues se presentaban bajo el ADN de los servicios de la información y comunicación que con el tiempo mutaron (gracias a las fuertes inyecciones económicas) a grandes multinacionales extractoras de los mercados económicos.

La tecnología digital a través de las computadoras, bases de datos y los programas avanzados pusieron en marcha una maquinaria inimaginable haciendo posible que empresas, gobiernos, y particulares pudieran compartir fácilmente información entre ellos, y por consiguiente llevar a cabo sus actividades en cualquier lugar y en cualquier momento consiguiendo que el flujo de datos transfronterizo entre computadoras de un país a otro, inclusive de información personal y otros datos sensibles, diese lugar a ganancias por eficiencia (descargas de progra-

La ley más importante “tu moral”.
El mejor abogado “tus principios”.
Y el mejor juez “tu conciencia”
Eduardo T.

mas, aplicaciones o, por un simple like, que es una característica incorporada en redes sociales (RRSS) que permite al usuario dar un feedback positivo a cualquier tipo de contenido. De esta forma, conecta con aquello que les interesa, posibilitando la apertura en el acceso a nuevos productos y servicios a través de otras plataformas online (educativas, sociales, comercio electrónico), donde aplicando técnicas especializadas generan ventajas financieras poco despreciables. Una mutación con ganas de dominar el mundo. A pesar de que el flujo de datos transfronterizo dio lugar a ganancias por eficiencia, abrió acceso a nuevos productos y servicios, generando grandes ventajas financieras y ganancias económicas nunca vistas (los inversores estaban de enhorabuena comprobando

que sus inversiones crecían exponencialmente), pero esta transferencia de información personal de un país a otro, también dio lugar a preocupaciones, especialmente en relación al riesgo de que la información pudiera caer en manos de terceras personas a las que esa información no estaba dirigida. Esta última posibilidad puede eludir la protección de información confidencial dispuesta bajo la ley de cualquier país del Mundo.

Hoy esta transformación de la economía mundial, escenifica la tecnología digital auspiciada por el poder económico (inversores, compañías de capital riesgo, plataformas tecnológicas y App), que invaden y tiñen todos los aspectos de las actividades

tradicionales, refugiándose bajo el paraguas del “CONSUMO COLABORATIVO”. que se incorpora como un intruso en nuestra actividad profesional.

Hemos podido comprobar que las nuevas tecnologías y, me refiero a las que son disruptivas, entran en los sectores económicos con engaños, pues se presentaron bajo el ADN de los servicios de la información y comunicación que con el tiempo mutaron a grandes multinacionales extractoras económicas, sin reglas de juego.



Saber entenderse

Olga Lobo

Si algo nos está enseñando el panorama político de los últimos años es que los candidatos, a presidir el gobierno en estas últimas elecciones, están condenados a entenderse. Pero no solo durante las negociaciones posteriores a los comicios, que ahí todo es buena voluntad para sentarse y negociar. Lo que la realidad está empeñada en mostrarnos es que para llegar a ese entendimiento post urnas hay que haber tendido la mano antes.

Es decir, menos crispación y más diálogo. Si a los niños, cuando son pequeños, intentamos educarles de esta manera, "menos gritos, más conversación", ¿por qué cuando crecemos y, lo peor de todo, nos dedicamos a lo público, tendemos a olvidar algo tan básico?

Ahora que los resultados han vuelto a poner a quienes quieren gobernar ante la tesitura del acuerdo, más de uno dirá aquello de "contigo no, bicho" tras las malas formas para hablar de unos y de otros de las que hemos sido testigos durante meses.

Lo peor de todo es que esto no es nuevo. Llevamos varios años así, desde la desaparición del bipartidismo, y nadie parece haber aprendido la lección. El problema es que esta visión del conmigo o contra mí en la política española se traslada de la esfera pública a la cotidiana, y la gente, en su día a día, vive en total crispación algo que, realmente, debería ser motivo más de reflexión que de enfrentamiento.

Ojalá aprendamos, a todos los niveles, a ser más asertivos para que las negociaciones se lleven de la mejor manera posible. El taxi debería tomar buena nota e intentar, en la medida de lo posible, alejarse de la confrontación abierta y no cerrarse ninguna puerta antes de sentarse en las mesas negociadoras.

Hay que protestar, por supuesto, pero siempre teniendo en cuenta quiénes tienen la sartén por el mango y serán los encargados de decidir sobre nuestro futuro. Así que saber entenderse es obligatorio en una época cargada de incertidumbre.



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

“No caben más VTC en Málaga”

La Audiencia Nacional anuló varios artículos del taxi de Málaga y se armó un importante revuelo. Sin embargo, la importancia de la sentencia es mínima puesto que esos artículos ya fueron modificados en anteriores regulaciones para ajustarse a la normativa. Lo que no es mínima, sino todo lo contrario, es la preocupación del sector del taxi en Málaga con los piratas y con las VTC, donde según asegura Miguel Martín, presidente de Asociación Unificada Malagueña de Autónomos del Taxi (UMAT), “no cabe ni una más”.



Miguel Martín, presidente de la Asociación Unificada Malagueña de Autónomos del Taxi (AUMAT)

La Audiencia Nacional publicó una sentencia el pasado 22 de junio que provocó un gran revuelo en el sector del taxi. En su fallo, la Justicia daba la razón a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) y anulaba varios artículos de la Ordenanza del Taxi de Málaga, entre ellos el artículo relativo al número máximo de licencias de taxi que puede tener un

titular. La justificación dada por la Audiencia es que algunos preceptos vulneraban la Ley de Garantía de Unidad de Mercado (LGUM).

Ante esta noticia y su posible repercusión, La Gaceta del Taxi se puso en contacto con Miguel Martín, presidente de la Asociación Unificada Malagueña de Autónomos del Taxi (Aumat), la organización representativa mayoritaria del sector en la capital de la Costa

del Sol. Martín explicó que la influencia de dicha sentencia es prácticamente nula puesto que los artículos anulados fueron derogados hace años tras posteriores modificaciones de las regulaciones del taxi en Málaga.

Además de este asunto, el representante de los taxistas analizó la situación grave que atraviesa el sector por un lado con los "piratas" y, por otro lado, con la afluencia masiva de VTC durante la temporada veraniega donde, asegura, "no cabe una VTC más".

La Gaceta del Taxi.- ¿Qué valoración puede hacer de la sentencia de la Audiencia Nacional dando la razón a la CNMC y anulando algunos artículos de la Ordenanza del Taxi?

Miguel Martín.- Días antes de que saliese la sentencia estuvimos hablando con los abogados y nos recordado que en Málaga se había llevado a cabo un recurso contencioso-administrativo impulsado por jubilados del taxi hace años contra el Ayuntamiento en 2015. En ese procedimiento muchos de los artículos de la ordenanza fueron extinguidos modificados. Además, el Reglamento andaluz también modificó otros artículos, con lo que la sentencia de la Audiencia Nacional y su repercusión es mínima. Todo este proceso es sobre una normativa derogada y desuso. La actual que si cumple con los criterios y derechos es el decreto 84/2021 de 9 de febrero.

Nuestros abogados nos han dicho que lo mejor es no recurrir. No sabemos lo que hará el Ayuntamiento. No obstante, le hemos enviado toda la documentación a los abogados de la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) para que lo analicen y lo estudien dado que esto podría tener un impacto a nivel nacional y queremos curarnos en salud.

G.T.- En su fallo, la Audiencia Nacional anuló el artículo que establecía un número máximo de licencias que puede tener una persona física, el que impedía que los titulares de licencias puedan ser personas jurídicas, o el precepto que obligaba a disponer de permiso municipal para operar en un horario diferente al previsto.

M.M.- Eso estaba derogado. Ahora una persona física puede tener una licencia, pero

una persona jurídica, creando una sociedad puede tener varias licencias. De hecho, algunos de nuestros compañeros han constituido una S.L y tienen varias licencias.

G.T.- Si carece de repercusión, ¿por qué se armó tanto revuelo?

M.M.- No sé por qué el periodista de El Español lo enfocó como la liberalización del taxi. Nuestros abogados no han dicho esto. Me puse en contacto con el Ayuntamiento, y me dijeron que lo iban a estudiar, pero tampoco sé qué margen de actuación tienen porque esos artículos están derogados y cambiados, no están en la Ordenanza actualizada. La decisión la pueden recurrir en casación y veremos a ver si lo hace.

G.T.- Al margen de este asunto, en Málaga y en general en toda la Costa del Sol tiene mucha afectación por parte del intrusismo durante los meses de verano, sobre todo en el aeropuerto. ¿Cómo va esa situación?

M.M.- Con el asunto relativo a los piratas seguimos igual. Estamos en plena época de verano, tenemos muchísimo trabajo y los piratas atacan más. Los taxistas tenemos mucho trabajo y estamos menos encima de ellos. La Policía está allí, con el coche y con presencia, pero los piratas se esconden, se las apañan para captar clientes. Mis compañeros me mandan todos los días fotos o videos y nosotros seguimos asustados porque son agresivos. Lo que queremos transmitir al Ayuntamiento, a AENA, a la Policía Nacional y a la Policía Local es que deben acercar posturas y colaborar para que se trabaje de forma efectiva sobre estos piratas. Es un tema de seguridad ciudadana. Si ahora allí

“El tema de los piratas es un asunto de seguridad ciudadana”

se llevan a cualquier usuario y la roban por el camino o pasa algo más grave, ¿eso no es un problema de seguridad ciudadana? O asuntos más graves incluso como el asunto del yihadismo. Ya se lo hemos dicho, les mandamos una carta, pero no vemos soluciones. Vemos que siguen allí los piratas. Se lo dije al Comisario Jefe Provincial de Málaga de la Policía Nacional, que tenían que tener entre ellos y la Policía local mayor coordinación. También se lo dije al concejal de seguridad del Ayuntamiento, pero nos dice que sí y luego vemos que no actúan y el problema persiste y no se ha solucionado.

AENA y el poco espacio dado al taxi

G.T.- Hablando del aeropuerto, AENA concedió un espacio pequeño para los taxis con servicios precontratados que está generando problemas a los taxistas.

M.M.- Tuvimos una reunión con AENA porque querían cobrar un parking para los servicios precontratados. Estaba habilitado para ser de pago, pero nos reunimos con ellos y nos concedieron la gratuidad del espacio, pero únicamente nos dieron quince plazas. Consideramos que son insuficientes



Los taxistas denuncian la presencia cada vez mayor de piratas en el aeropuerto

“La repercusión de la sentencia de la Audiencia Nacional es mínima”



El sector del taxi denuncia el elevado número de VTC presente en la Costa del Sol

y nos está ocasionando muchos problemas en el aeropuerto porque allí van a recoger taxis, no solo de la ciudad de Málaga, acuden a recoger usuarios taxistas de toda la Costa del Sol, de toda Andalucía, e incluso de Madrid en ciertos momentos. Hemos pedido y enviado un escrito a los ayuntamientos de los municipios de la Costa del Sol que estamos afectados. También hemos hablado con la concejala de Movilidad de Málaga y pedimos que transmita este problema al alcalde. Creemos que si son conscientes todos los ayuntamientos de la costa nos van a dar su apoyo y entendemos que por parte del Ayuntamiento de Málaga, también.

Seguimos solicitando a AENA más plazas porque son insuficientes. No estamos prestando ahora mismo un servicio de calidad porque si vas a recoger a un usuario desde cualquier punto de la Costa del Sol y no te puedes meter con el coche en el parking de recogida, encima te puede sancionar la policía por estar en un sitio que no te corresponde. Estamos a la expectativa y a ver qué hacen las administraciones, si presionan a AENA porque necesitamos que nos ayuden.

G.T.- Se da la circunstancia, además, de que en el aeropuerto de Málaga plataformas como Uber tienen parking privado.

M.M.- A Uber le dieron un parking cobrando. Pero nosotros somos un servicio público y en ningún aeropuerto de España se da este

“Si no nos dan más plazas en el aeropuerto haremos movilizaciones”

problema con la precontratación de los servicios para recoger. He hablado con otros representantes del taxi de Madrid, Valencia, Baleares y allí no tienen ningún tipo de problema. Lo hemos puesto encima de la mesa al director, que por qué aquí sí y que eso iba a crear un mal precedente. Nos dieron la gratuidad, pero no el espacio suficiente porque esas quince plazas son insuficientes.

G.T.- ¿Qué pasaría si AENA no hace caso a vuestras pretensiones?

M.M.- Si AENA no nos da más plazas vamos a preparar un calendario de movilizaciones. Algo tenemos que hacer porque no podemos estar así. Estamos discriminados porque no podemos prestar un servicio de calidad que es lo que nos gustaría hacer.

Elevado número de VTC

G.T.- La provincia de Málaga es una de las que cuenta con un mayor volumen de autorizaciones de vehículos de alquiler con con-

ductor (VTC). ¿Cómo ha encajado el taxi malagueño la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) sobre el 1/30 y el posterior decreto del Gobierno?

M.M.- Tienes razón en eso que apuntas de Málaga y las VTC. Andalucía es muy grande, pero en verano todas las VTC que hay vienen a la Costa del Sol a trabajar. NO caben más VTC en Málaga. Y por eso el decreto es importante porque pienso que los ayuntamientos deben hacer algo al respecto por razones de interés general. La contaminación, el tráfico que hay, en definitiva, se está creando un gran problema con tanto vehículo. Además, en Málaga hay VTC de todos los lados.

Dicen que somos la tercera provincia con mayor volumen de VTC, pero si analizamos que los lugares que sufren este volumen de VTC son Málaga y la costa durante los meses de verano, creo que el impacto supera incluso aún a Madrid y Barcelona. Está más que demostrado y no podemos más.

G.T.- ¿Se ha incrementado la inspección y el control ahora que aumenta el volumen de estos vehículos?

M.M.- Puedo decir que en el aeropuerto la policía está haciendo varias inspecciones, pero el número de inspectores de la Delegación de Transportes es insuficiente. Hay muy pocos inspectores, con dos o tres inspectores en Málaga y siete en toda Andalucía. Es imposible imaginar que puedan controlar tanta VTC como hay aquí. No obstante, en el aeropuerto si existe más o menos un control, pero en la ciudad de Málaga y en la Costa del Sol no está habiendo ningún control por parte de la administración, ni tampoco de la Policía Local. Hay un régimen sancionador con el decreto impuesto por la Junta de Andalucía, y ese régimen sancionador no se está aplicando. No hay actuaciones de ninguna clase. Los coches se pueden ver esperando cerca de hoteles, centros comerciales, etc. Eso no puede ser y los ves a menos de 150 metros de estaciones, puertos y aeropuertos. Es un grave problema y pienso que las administraciones tienen que ser conscientes.

G.T.- Por último, ¿ha mejorado algo la situación del taxi adaptado a personas con problemas de movilidad en Málaga?

M.M.- No ha mejorado. A ver si entre todos logramos acercar posturas para que a estos taxistas les den incentivo para recoger pasajeros con problemas de movilidad. Es una pena y vemos que es un problema que es generalizado en todo el país.

Javier Izquierdo



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



El Supremo retira su cuestión prejudicial y el



El Tribunal Supremo retira sus preguntas a la justicia europea sobre el 1/30

Era difícil de entender que hubiera otra causa abierta sobre la proporcionalidad 1/30 entre vehículos de alquiler con conductor (VTC) y taxis en el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE). Pero la realidad era que, pese a la sentencia del 8 de junio que aclaró este asunto, aún estaba abierto el procedimiento del Tribunal Supremo que envió una cuestión prejudicial a la justicia comunitaria sobre este asunto en mayo del año pasado.

Sin embargo, finalmente el Tribunal Supremo decidió retirar su cuestión prejudicial sobre la proporcionalidad 1/30 asumiendo la doctrina hecha pública por el TJUE en una sentencia en la que declaró que esa ratio entre VTC y taxis era contraria al derecho comunitario, y permitió, a su vez, que las administraciones pudieran regular el número de VTC por razones de interés general como el medioambiente, el tráfico o el espacio público.

El Alto Tribunal español, “a la vista de la sentencia dictada por el TJUE sobre este asunto” y de “las respuestas dadas a las

cuestiones planteadas acuerda no mantener las preguntas formuladas en la cuestión prejudicial planteada”. El Supremo entendió, por lo tanto, que puede resolver su procedimiento a partir de la doctrina expresada por el tribunal europeo en su sentencia del 8 de junio.

Hay que recordar que el Supremo presentó esta cuestión prejudicial sobre el 1/30 al hilo de un procedimiento de solicitud de VTC impulsado por una empresa filial de Cabify donde decidió replantearse su propia sentencia de junio de 2018 en la que sí declaró legal el 1/30.

Esta cuestión prejudicial, como hemos explicado en anteriores ocasiones, fue presentada con posterioridad a la que emitió el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya (TSJC) al hilo de un procedimiento impulsado también por una empresa de Cabify contra un reglamento de VTC del Área Metropolitana de Barcelona (AMB). Fue precisamente esta cuestión prejudicial la que finalmente se resolvió el 8 de junio y que ahora también ha sido asumida por el Supremo.

Duelo entre el Supremo y el TSJC por el 1/30

La principal consecuencia de la decisión adoptada por el Tribunal Supremo de retirar su cuestión prejudicial sobre el 1/30 es que se acortan los plazos para que el Alto Tribunal español dé a conocer su doctrina sobre si debe de haber o no una regulación cuantitativa al volumen de VTC en nuestro país.

Según explicó Alberto Álvarez, coordinador de Élite Taxi Barcelona y Taxi Project, entidades personadas en los procedimientos, con esta decisión “se acelera el proceso de la interpretación que haga el Supremo sobre la sentencia europea”. “Ahora se van a resolver los procedimientos de solicitudes de miles de VTC, una vez resueltos estos procedimientos, retornarán a las consejerías de transportes y ahí deberá aplicarse el nuevo decreto ley”.

Una semana antes de tomar la decisión, el Supremo preguntó a la organización de taxistas si todavía pensaban que había que seguir con la cuestión prejudicial. “Nosotros les dijimos que sí, pero entendíamos que había que quitar o matizar algunas preguntas ya resueltas”, explica Álvarez. “Ahora el Supremo da por buena la respuesta del TJUE y reitera las preguntas. Las consecuencias dependerán de la doctrina que aplique. Las preguntas que hizo el TSJC iban encaminadas a la liberalización y las del Supremo a la regularización. De hecho, el Supremo no estaba de acuerdo con la interpretación y las formas de plantear la cuestión del TSJC ante la justicia europea”, indica el representante de los taxistas, que afirma que ahora el Supremo quiere sentar jurisprudencia sobre el 1/30 antes de que se pronuncie el tribunal catalán.

Sin embargo, las prisas también se han incrementado por parte del Tribunal Superior

El TS asegura que podrá juzgar con la doctrina del 8 de junio

TSJC acelera su dictamen sobre el 1/30



El TSJC se apresura en dar a conocer su propia sentencia sobre el 1/30

EL TSJC da 20 días a los taxistas para pronunciarse sobre la sentencia europea

En cualquier caso, los taxistas avisan: “El reloj ya ha iniciado la cuenta atrás y el TSJC quiere ir más rápido. Como el mes de agosto está de por medio, seguramente tenemos de plazo hasta mediados de septiembre. Esto se está terminando”, informó Álvarez.

Pese a las sentencias finales de ambos tribunales, desde el taxi “respiran” un poco más tranquilos tras el Real Decreto aprobado por el Gobierno de España el pasado 28 de junio que adapta la Ley Orgánica de Transportes Terrestres (LOTT) a la doctrina europea y permite limitar el número de VTC evitando su liberalización masiva con criterios medioambientales, de tráfico o espacio público.

Javier Izquierdo

de Justicia de Catalunya, lo que podría confirmar esa “carrera” que existe entre las dos entidades de justicia por pronunciarse cuanto antes sobre la sentencia del TJUE. El pasado 17 de julio, el TSJC comunicó a Élite Taxi Barcelona que disponía de un plazo de 20 días para dar su opinión sobre la sentencia del pasado 8 de junio en la que declaró que la proporcionalidad 1/30 entre VTC y taxis es contrario al derecho comunitario.

Según explicó Alberto Álvarez, el TSJC tiene pensado dictar sentencia cuanto antes. No obstante, este plazo de 20 días hay que tomarlo con cautela ya que está el mes de agosto entre medias, por lo que no será hasta el mes de septiembre cuando los taxistas deban dar una respuesta.

Si que puede resultar llamativo que el requerimiento hecho por el TSJC a los taxistas se haya conocido apenas unos días después de que el Tribunal Supremo retirase su cuestión prejudicial planteada sobre el mismo asunto a los tribunales europeos. “Esto parece una competición entre el Tribunal Supremo y el TSJC para ver quién dicta la sentencia antes. Parece que se han picado y esto no nos había pasado nunca”.

La ACCO critica el Real Decreto del Gobierno para contener las VTC

Las esperadas reacciones al Real Decreto del Gobierno para evitar una liberalización masiva de las VTC no se han hecho esperar. La Autoritat Catalana de la Competència (ACCO) ha publicado una valoración de la modificación de la Ley Orgánica de los Transportes Terrestres (LOTT) aprobada por el Gobierno para adaptar la normativa nacional a la sentencia emitida por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) sobre la proporcionalidad 1/30 entre VTC y taxis.

En primer lugar, para la ACCO, las medidas introducidas por el Gobierno que permiten regular las VTC por cuestiones medioambientales, de tráfico o espacio público no se adecúan a la sentencia del TJUE publicada el pasado 8 de junio.

Para la entidad reguladora de la competencia en Catalunya, “el Gobierno del Estado ha desperdiciado la ocasión para poner en marcha un proceso de revisión completo del marco normativo básico aplicable a los operadores que actúan en el mercado de viajeros bajo demanda, taxis y VTC”.

La ACCO entiende que tanto esta modificación aprobada por el Consejo de Ministros como el Decreto ley 9/2022 que aprobó la Generalitat de Catalunya el año pasado, deberían propiciar “un entorno de mercado que posibilitara el desarrollo de la actividad, reconociendo derechos y obligaciones equivalentes a los distintos operadores”.

Desde Competencia defienden que deberían respetarse “los principios de necesidad, proporcionalidad, no discriminación y de mínima distorsión, de acuerdo con las exigencias de la política de better regulation” en beneficio de los consumidores y de la ciudadanía en general.

La reeducación vial cambia hábitos a más de un 40% de conductores



Desde su puesta en marcha, los cursos de sensibilización y reeducación vial han tenido un enorme impacto en la reducción de la siniestralidad que, según datos de la Confederación Nacional de Autoescuelas de España, se puede contrastar con una minoración significativa de víctimas mortales que podría cuantificarse en medio centenar mensual, lo que nos ha permitido bajar de 4.442 fallecidos en siniestros viales en 2005 a los 1.533 de 2021, por ejemplo.

Los programas de recuperación de puntos han logrado cambiar los hábitos de más de un 40% de los participantes. Además, el 92.90% de los asistentes reconoce estar más concienciado después de los cursos, el 93.50% afirma que adoptan conductas más seguras y el 94.6% sostiene que el resto de la población debería conocer lo tratado en los cursos.

Además, señalan que es importante destacar que el sistema de Permiso por Puntos, vigente hasta la fecha, ha sido recibido con un alto grado de aprobación y satisfacción por más del 80% de los participantes en los cursos. Esto se respalda por diversas encuestas y estudios llevados a cabo por

entidades de renombre como la Universidad de Valencia, la Universidad Complutense de Madrid y Abertis, entre otros.

Sin embargo, la UTE Permiso por Puntos, entidad adjudicataria del concurso público para la gestión e impartición de los cursos de sensibilización y reeducación vial, ha anunciado la paralización de la impartición de estos cursos debido a un “error” del Gobierno

en los recientes cambios en la normativa reguladora de los mismos.

Error que surge tras la entrada en vigor del Real Decreto Ley 5/2023, el pasado 30 de junio, y que sustituyó el sistema de concesión administrativa implementado desde el 2005 por un nuevo sistema de simple autorización. La UTE sostiene que “la ausencia de un régimen transitorio, que permitiría la adaptación gradual a las nuevas condiciones, imposibilita mantener el actual sistema por más tiempo”. Ese periodo transitorio que se reclaman solo se ha previsto para Catalunya y Euskadi, lo que les permite seguir prestando el servicio con todas las garantías legales.

Suspensión de los cursos

“Nos vemos forzados a interrumpir la prestación de este esencial servicio público, siendo conscientes de que esto afectará a miles de conductores que necesitan recuperar puntos para sus permisos de conducir,” afirman fuentes de la UTE. “Creemos que esta situación se debe a una falta de previsión e improvisación del Gobierno a la hora de plantear una transición entre ambos modelos, y esperamos que puedan dar una solución con la mayor brevedad posible.”

Actualmente hay, en toda España, aproximadamente 6.000 alumnos matriculados

Más de 100.000 condenas por delitos contra la seguridad vial

Según los últimos datos del Ministerio Fiscal, en 2022, se incoaron 137.406 procedimientos por delitos relacionados con el tráfico y se aprobaron 104.660 condenas. De ellas, el 90% se han dictado con la conformidad del acusado, lo que ha permitido la ejecución casi inmediata de las más de 66.000 penas de privación del permiso de conducir, de las 76.000 penas de multa y de las 25.000 penas de trabajo en beneficio de la comunidad.

Además, más del 73% de los procedimientos se han tramitado como juicios rápidos, lo cual ha acentuado la tradicional celeridad de la respuesta penal a este tipo de delincuencia.

Por último, el 42% del total de procedimientos penales incoados por la Fiscalía en 2022 se debieron a presuntos delitos contra la seguridad vial.

Actualmente hay más de 6.000 conductores matriculados

en estos cursos, la mayoría de los cuales dependen de ellos para recuperar su permiso de conducir e incluso para poder mantener sus puestos de trabajo, como en el caso del taxi.

Desde la Dirección General de Tráfico han indicado, sin embargo, que el número de alumnos inscritos hasta el 31 de agosto es de 956 alumnos. Un dato que según la UTE "no se ajusta a la realidad". "DGT podrá afirmar el número de alumnos inscritos en su propia aplicación, pero la magnitud del problema se resume en que en el año 2022, del 19 de julio al 31 de agosto, iniciaron sus cursos 7.609 alumnos".

Tráfico también ha hecho público que en los primeros diez días más de 140 centros han solicitado su autorización como centros de puntos. "Debemos recordar que en el anterior sistema de concesión existían 360 centros a disposición de la ciudadanía, donde más del 97% de la población tenía un centro a menos de 30 kilómetros por carretera, atendiendo a distribución territorial equitativa, donde no hubiese ciudadanos de primera y ciudadanos de segunda", han indicado desde la UTE. Una cifra para ellos escasa y que reduce considerablemente la cobertura de un sistema "esencial".

Recuerdan, además, que para que la DGT autorice una autoescuela o un centro de formación en mercancías peligrosas es necesario que se curse una visita de inspección previa a su autorización, en el caso de los centros de recuperación de puntos, esperemos que la falta de recursos en las distintas jefaturas de tráfico y oficinas locales no obvie estas inspecciones.



Síguenos en todas nuestras Redes Sociales

Y no te pierdas ninguna noticia

TikTok

Puedes encontrarnos en esta red con nuestro perfil @lagacetadeltaxi. Plldoras informativas en formato vídeo para que siempre estés al día de todo lo que importa



Twitter

Si no quieres perderte la actualidad, síguenos en @gacetadeltaxi. Recibirás las últimas horas y todas las noticias que publicamos en www.gacetadeltaxi.com



Facebook

La red social primigenia también tiene un perfil de La Gaceta del Taxi. Si le eres fiel al "caralibro" no puedes dejar de seguirnos para no perderte ninguna noticia.



Instagram

Si todavía no eres consumidor de TikTok, aquí compartimos todo el material audiovisual e intentamos crear reels que ayuden a comprender la información del taxi.

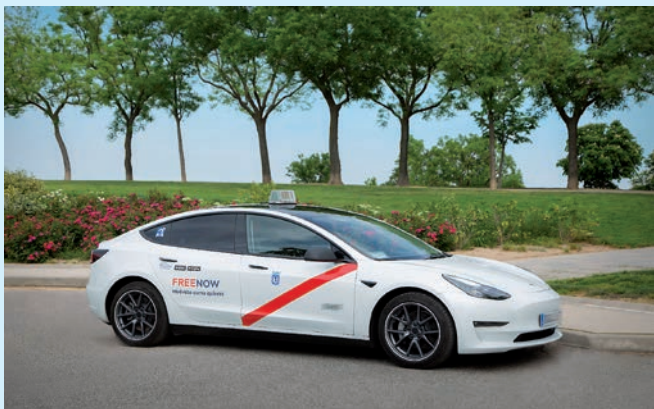


Whatsapp

Nuestro servicio de alertas. Las noticias, directas a tu móvil. Sólo tienes que pedirnos que te incluyamos en el número 659401288 usando la palabra ALTA y añadiendo si eres titular o conductor. Fácil y sencillo



Demanda contra Free Now por competencia desleal



Élite Taxi Barcelona ha demandado ante el Juzgado de lo Mercantil nº7 de Barcelona a la plataforma Free Now por supuesta competencia desleal. La organización de taxistas denuncia que la aplicación está “intentando pervertir el servicio público del taxi, violando leyes, reglamentos y deteriorando el servicio”. Desde la asociación aseguran que la actividad de Free Now en la actualidad ha cambiado desde que se inició en nuestro país en 2012 “valiéndose de infracciones normativas del sector del taxi para situarse como la empresa líder del mercado y adquirir una ventaja competitiva significativa frente a sus competidores”. Entien-

den los taxistas que la aplicación habría incurrido en una práctica desleal recogida en el artículo 15 de la Ley de Competencia Desleal.

Para Élite, Free Now, bajo la premisa de ser una compañía que presta servicios de la sociedad de la información, “ha desplegado su actividad asumiendo la prestación efectiva del servicio de transporte de taxi en el mercado del AMB, sin disponer de las correspondientes licencias administrativas obligatorias”.

Recuerdan también la “agresiva política de descuentos y comisiones a pasajeros que modifican la tarifa regulada del taxi” llevada a cabo por Free Now, una práctica que implicaría “una clara vulneración de la normativa del sector”. Denuncian que incumple el régimen tarifario del AMB a través de estos descuentos, “pervertiendo” la tarifa del taxi y vulnerando la ley del taxi vigente en Catalunya, que en su última modificación incluyó obligaciones para las empresas que intervengan en la contratación y comercialización de los servicios de taxi, prohibiendo modificaciones sobre tarifa.

Por último, denuncian que la aplicación “ha cometido actos de engaños previstos en el artículo 5 de LCD, al aplicar cargos a los usuarios por encima de la tarifa de taxi, supuestamente destinados a financiar proyectos de energía eólica, plantaciones de árboles y cuidados de bosques remotos, presentados falsamente como tasas”

AENA toma medidas contra la piratería

AENA ha atendido las demandas de los taxistas tras cuatro meses de vigilancias desde el taxi y ha colocado tres pantallas que señalizan los accesos al servicio de taxi en el Aeropuerto del Prat en Barcelona. También pueden verse otras indicaciones para que los usuarios utilicen el taxi y eviten ser captados por conductores ilegales.

Élite Taxi Barcelona, organización que movilizó a los taxistas para hacer “patrullas” contra los piratas y que llevó a cabo importantes protestas en el aeropuerto, ha querido agradecer a los taxistas el esfuerzo que han llevado a cabo y que, según ellos, ha servido para que AENA tome medidas y haya colocado las pantallas en la Terminal 1.

“Cuando hicimos las movilizaciones en el

aeropuerto llegamos a unos compromisos con la dirección y AENA está cumpliendo. Abrió una de las rampas, pintó la zona de reservas de los taxis y ahora han instalado los tres luminosos que van colocados en las rampas de acceso a la parada de taxis. Además, en el hall hay un luminoso también que está ahí colgado del techo y ya está. Faltan cosas, pero los plazos

se van cumpliendo”, ha explicado Alberto Álvarez, coordinador de Élite Taxi Barcelona.

Desde el sector recuerdan que hay compañeros que llevan cuatro meses patrullando para evitar el intrusismo en el aeropuerto y ha querido dar las gracias a la asociación Taxi Anget por colaborar estrechamente en este asunto



UGT quiere un convenio entre el taxi y las VTCs

El sindicato UGT-País Valencià se ha marcado como objetivo crear un convenio autonómico entre el sector del taxi y los vehículos de alquiler con conductor (VTC) para garantizar la convivencia entre ambos modelos de transporte. Tras mantener reuniones con representantes de empresas de VTC, en el sindicato han llegado a la conclusión de que hay intereses comunes como la defensa de las condiciones económicas y laborales para sus trabajadores.

Desde el sindicato defienden la negociación de un convenio que contemple las necesidades propias de las VTC y recuerdan que desde la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) del pasado 8 de junio, hay que “darle una vuelta a la regulación y la convivencia pacífica con el taxi”. Enrique Somí, secretario de Carreteras, Urbanos y Logística de la Federación de Servicios, Movilidad y Consumo de UGT-PV, ha subrayado que la creación de este convenio es esencial y que ambos servicios pueden converger en el futuro.

En un comunicado, el sindicato ha destacado que los taxis han contado con una cuota de mercado mayor que las de las VTC, quedando relegados hasta hace unos años a tener una relevancia marginal y siendo un sector “estigmatizado en favor del taxi”. Además, desde UGT no han dudado en señalar problemas del taxi como los destacados en un dictamen jurídico elaborado por el catedrático de Derecho Administrativo Universitat de Valencia, Gabriel Doménech, y el profesor titular de Derecho Administrativo Universitat de Valencia, Andrés Boix.



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

Rodríguez Sardinero, director del Consorcio Regional de Transportes

Pablo Rodríguez Sardinero vuelve al transporte, ahora en calidad de nuevo director gerente del Consorcio Regional de Transportes (CRTM). Entre 2015 y 2019 ocupó el puesto de director general de Transportes de la Comunidad de Madrid entre 2015 y 2019. Ahora Rodríguez Sardinero se encargará de dirigir el CRTM, un organismo encargado de gestionar, regular y planificar la infraestructura y los servicios de transporte público de viajeros de la región. Entre todos los transportes que integran el consorcio se contabilizan cada día 5,2 millones de viajeros que realizan 20 millones de desplazamientos a lo largo de 27.149 kilómetros de red.

El sector del taxi deberá estar atento por lo tanto a las decisiones adoptadas por Rodríguez Sardinero, quien fue director general de Transportes en momentos muy tensos para el taxi como la huelga que se llevó a cabo entre enero y febrero de 2019



R. Sardinero en su despacho cuando ejerció de Director General de Transportes

Ayudas para cubrir hasta el 50% del coste del vehículo



En Melilla, 17 taxistas se beneficiarán de una subvención para la renovación de la flota de taxis. La ayuda está destinada a subvencionar la compra de un taxi híbrido o eléctrico y los taxistas podrán recibir hasta el 50% del coste del vehículo nuevo. Según recoge El Faro de Melilla, tan solo se ha quedado una persona fuera de la ayuda de todas las que presentaron la solicitud para recibir esta subvención. El año pasado ya se concedieron ayudas a 28 taxistas para el cambio de vehículo, por lo que en cuestión de dos años 45 taxis de Melilla se habrán renovado, lo que supone casi tres cuartas partes de la flota.

La resolución, publicada en el Boletín Oficial de Melilla (BOME), especifica que no se procederá al pago hasta que los beneficiarios no acrediten la adquisición del nuevo vehículo. Mohamed Lamrani, presidente de Unitaxi Melilla, ha indicado que además los taxistas beneficiarios deberán presentar la baja definitiva del vehículo anterior correspondiente a la licencia de taxi.

Año y medio de prisión por dar una paliza a un taxista

Uno de los jóvenes turistas que propinaron una brutal paliza a un taxista de Magaluf en agosto del año pasado ha sido ahora condenado a un año y medio de prisión por el juzgado de lo Penal de Palma de Mallorca. Según ha informado Última Hora, el otro participante en la agresión ha sido finalmente absuelto tras llegarse a un acuerdo entre las partes. Además, el turista condenado ya habría pagado 12.000 euros de indemnización de responsabilidad civil. En cuanto a la pena de prisión, el agre-

sor no entrará en la cárcel al ser una condena inferior a dos años.

Los hechos tuvieron lugar durante la noche del 23 de agosto de 2022. La

brutal agresión fue grabada y se hizo viral horas después. El taxista circulaba a baja velocidad con su coche cuando los agresores saltaron encima del coche. Cuando el profesional se bajó del vehículo para recriminar su actitud, le propinaron un puñetazo que le hizo caer al suelo desde donde le siguieron dando fuertes golpes por todo el cuerpo.

Como consecuencia de la agresión, el taxista estuvo dos meses de baja con importantes heridas en la cabeza y magulladuras por todo el cuerpo.



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

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

AFÍLIATE, AFÍLIATE, AFÍLIATE
tus asociaciones del TAXI te esperan

AGATM 914453281

AETM 915157194

AMT 912871295

FPT 914777021

Euro5 apad.euro5taxi@gmail.com

PLATAFORMA CARACOL seccioncaracol@gmail.com

¡Juntos somos más fuertes!



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

Acuerdo para proteger al taxi como servicio de interés público



Reunión de la Mesa del Taxi

El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria ha celebrado una sesión ordinaria de la Mesa del Taxi en la que se ha debatido sobre el decreto del Gobierno de España para regular la actividad de los vehículos de transporte con conductor (VTC).

Esta nueva normativa define al sector del taxi como un ‘servicio de interés público’. En este sentido, tanto los miembros del órgano consultivo municipal como el concejal de Movilidad coincidieron en la defensa de este sector y mostraron su apoyo al Cabildo Insular y a su nuevo consejero de Movilidad Sostenible, Teodoro Sosa, en su decisión de rechazar 3.400 licencias VTC.

El concejal, José Eduardo Ramírez, explicó que “desde el Ayuntamiento respaldamos rotundamente las razones esgrimidas por el consejero Teodoro Sosa, que ponen en valor la importancia estra-

tégica del servicio público del taxi, no sólo por motivos económicos y legales, sino también medioambientales y de sostenibilidad”. Ramírez trasladó a la Mesa del Taxi que el Cabildo y el Ayuntamiento están trabajando de manera coordinada en esta materia, para tomar medidas adicionales que refuercen el papel del taxi como servicio público esencial, haciéndolo más eficaz, eficiente y sostenible.

Tarifas y libranzas

En cuanto a la actualización de la tarifa urbana, el Ayuntamiento la llevó a pleno, tal y como se comprometió, en el pasado mes de abril. Actualmente, se está pendiente de la autorización definitiva por parte de la Comisión de Precios del Gobierno de Canarias, que se producirá de manera inminente. Ramírez aprovechó para felicitar a los trabajadores municipales del servicio de Tráfico y Transportes ante la celeridad para sacar adelante un expediente complejo en un tiempo récord.

En la Mesa, se trató también la reactivación de la modificación de la Ordenanza del Taxi, para recoger el nuevo planteamiento del sector sobre los días de libranza –que éstos sólo puedan activarse a petición de la propia Mesa del Taxi y tras ser ratificados en referéndum por la mayoría del sector–. Se acordó mantener un debate sobre el texto definitivo a recoger en el nuevo documento en la próxima sesión del órgano consultivo.

Además, el concejal solicitó al sector, también de cara a la próxima sesión, el desarrollo de nuevas propuestas que faciliten el trabajo cotidiano de los taxistas, tales como habilitación de paradas, marquesinas, circulaciones preferentes, etc. Por último, se acordó convocar una Mesa del Taxi monotemática para abordar medidas para mejorar el servicio y fomentar la adquisición de licencias habilitadas para atender a Personas con Movilidad Reducida (PMR).

Se duplican las inspecciones durante el Mad Cool

La Comunidad de Madrid inspeccionó a un total de 544 vehículos de alquiler con conductor (VTC) durante la celebración del Mad Cool Festiva, que tuvo lugar del 7 al 9 de julio. Este año se ha duplicado el número de inspecciones sobre este tipo de vehículos si lo comparamos con la edición de 2022. Del total de inspecciones realizadas por el personal de la Dirección General de Transportes y Movilidad, dependiente de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid, 44 vehículos fueron denunciados y dos fueron inmovilizados. Las infracciones más frecuentes cometidas por los conductores de estos vehículos fueron la de no comunicar el servicio en el Registro de Comunicación de Servicios VTC y no llevar los distintivos exigibles para este tipo de coches. La Comunidad de Madrid ha informado que estos trabajos de inspección se enmarcan dentro del Plan de Inspección de Transportes de 2023, por el que se deben intensificar los controles de transportes en zonas de gran afluencia de viajeros como es el caso del Mad Cool Festival.



Foto de archivo de inspección de transportes



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



El turismo se recupera y las



La llegada de más turistas a nuestro país ha supuesto, indirectamente, un aumento en los desplazamientos en taxi relacionados con el turismo. De acuerdo con varios estudios, el número de peticiones de taxi desde los aeropuertos ha crecido un 13% en la primera mitad del año en relación a 2022.

Las previsiones para este año aseguran que se batirá el récord de número de viajeros internacionales

España volvió a ocupar en 2022 el tercer puesto mundial como receptor de turistas, y las previsiones para 2023 es que batirá el récord de número de viajeros internacionales, superando los 83 millones de 2019 hasta alcanzar los 85. Además, se rozarían los 100.000 millones de euros en gasto, atrayendo, explican desde la firma de consultoría y servicios profesionales Braintrust, un tipo de turista foráneo de mayor capacidad adquisitiva, situándose en un 12% aproximadamente sobre el nivel pre-pandemia.

España, para la temporada de verano, está en el primer lugar tanto en consideración y satisfacción como en intención de viaje en mercados tan importantes como Reino Unido, Alemania, Francia, Italia o Países Bajos. En el mercado de Estados Unidos, España se consolida como cuarto destino europeo en esos mismos índices.

Para Miguel Sanz, director general de Turespaña, los indicadores adelantados de los principales mercados confirman que “nos encontramos en un buen momento para el sector turístico. La recuperación progresiva de la demanda turística indica que este año podremos superar cómodamente las cifras del 2019, y que mantenemos una evolución positiva del volumen del gasto; por lo que vamos por el

Las peticiones de taxi desde el aeropuerto han crecido

carreras en taxi se disparan

buen camino. Estos Informes de perspectivas reafirman las buenas expectativas para estos próximos meses, con unos buenos datos en capacidad aérea y vuelos programados, así como en búsquedas de vuelos y alojamientos en la mayoría de los mercados analizados”.

Este incremento en la llegada de turistas a nuestro país supone, para el taxi, un aumento de sus posibles usuarios. Para muchos viajeros, los taxistas son muy valorados por su conocimiento de las ciudades y la capacidad de llevar a los turistas a sus destinos de manera rápida y eficiente. Y más ahora que conseguir taxi es tan fácil como tener una aplicación en el móvil. Porque según un estudio de Smartme Analytics, a finales del pasado año, el 40% de la población digital española había utilizado alguna app de movilidad.

Teniendo en cuenta que según otro estudio sobre El alcance económico de la nueva movilidad, los operadores de movilidad ofrecen mayoritariamente soluciones enfocadas a transportes de capacidad media, siendo el taxi el modo de transporte con mayor atomización de actores, un 30% de estas plataformas incluyen el taxi dentro de su oferta de transporte, es normal que el taxi no solo mantenga sus cifras sino que esté más de moda que nunca.

En Madrid, por poner un ejemplo, Radioteléfono Taxi batió un nuevo hito de servicios en junio, siendo el mes con más servicios en su historia, un 10% más que el anterior récord.

Atrás quedan las dudas al llegar a un nuevo destino sobre cómo pedir un taxi, qué compañía es la que opera en una ciudad o cómo funcionan sus tarifas. Todo es más sencillo gracias a las nuevas tecnologías. Y no solamente para los usuarios, también los taxistas llevan años trabajando con las diferentes aplicaciones que existen hoy en el mercado y que ofrece, entre otras cuestiones, el acceso a una mayor cartera de clientes.

La posibilidad de rentabilizar mejor sus horas de trabajo, optimizar las rutas y reducir los tiempos de espera en vacío son otras de las

características a las que suelen hacer referencia los profesionales que trabajan con aplicaciones.

Recorrer el mundo en taxi

La llegada de viajeros internacionales al taxi a través del uso de estas aplicaciones se ha multiplicado en los últimos años y se dispara en época estival. Según datos de diferentes plataformas, de junio a septiembre de 2022 el número de pasajeros únicos se incrementó un 24% con respecto a los meses anteriores. Además, fueron los meses con mayor demanda de turismo internacional, con un 30% más de clientes de fuera de nuestras fronteras respecto al resto del año.

Además, se ha incrementado un 13% las peticiones de taxis desde los principales aeropuertos de España en la primera mitad de año, en comparación con el mismo periodo de 2022.

En cuanto al precio de los viajes al aeropuerto en taxi, en España, según el informe anual de aeropuerto-info.com, desde el aeropuerto de Palma hasta el centro de la ciudad ronda los 20 euros, unos 2 euros por kilómetro, mientras que en Madrid, el precio del kilómetro es inferior, sale a 1,76. En cambio, en Barcelona es más caro, 2,33, y aún lo es más en Málaga, donde sale a 2,50. En Alicante, va a 2,27. Según el estudio, Ginebra (Suiza) es la ciudad donde el precio del kilómetro en la tarifa del aeropuerto va más alto. Los pasajeros lo pagan a 6,83. En Copenhague va a 4 y en Berlín, a 1,96.

Sí es cierto que la mayoría de los aeropuertos europeos están mucho más lejos del centro de las ciudades que los españoles. En España el más alejado es el de Madrid que está a 23km, frente a los 35 km de París, los 26 km de Berlín o Londres, o los 50 km de Milán. Como consecuencia de esto, el precio para ir al aeropuerto de Milán es el más alto de Europa con 110€.

“Nos encontramos en un buen momento para el sector turístico”

Época de festivales y macroconciertos

España y Portugal han visto crecer en un 500% el número de turistas musicales desde 2014, especialmente por el auge que viven los festivales en nuestro país. De hecho, según la asociación de turismo musical en España, la península es uno de los primeros destinos del mundo en turismo de festivales musicales, sector que ha crecido de manera anual un 70%.

En 2022, la industria de la música en directo rompió un récord histórico de facturación en venta de entradas, con 459 millones de euros. Madrid, Catalunya y Andalucía encabezan el ranking, que se ha incrementado un 191% con respecto al año anterior, todavía con limitaciones por la pandemia, y un 20% con respecto a 2019.



Historia del seguro

De las orillas del Nilo a



Que la unión hace la fuerza es algo que el ser humano aprendió en los albores de la civilización. Juntos salían a cazar y también en comunidad, se encargaban de la recolección y los cuidados. Miles de años después, se volvió a recurrir a la unidad para hacer frente a los imprevistos. Nacen las mutuas y mutualidades que han velado por nuestros intereses a lo largo de los siglos.

Vamos a viajar unos 5.000 años para conocer los antecedentes del seguro. Los encontramos entre los mercaderes babilónicos unos 3.000 años antes de Cristo que asumían entre todos la pérdida de mercancías al atravesar el país. Esto se conocía como 'préstamos a la gruesa, cuando una persona física prestaba dinero a otra por el valor de ciertos objetos que llevará en sus mercancías.

Hacia el 2.250 a.C. esta práctica se legalizó, incluyéndose como parte del Código Hammurabi y que reflejaba una costumbre que se basaba en la solidaridad vecinal y que cubría cualquier contingencia imprevista. Según el acuerdo con el que se entraba a formar parte del grupo, se podía reponer desde una nave a un animal muerto. Este sistema ya preveía un sistema de indemnización a la esposa en caso de fallecer el cónyuge.

Por esas mismas fechas, en los márgenes del río Nilo, se establecieron sistemas de protección mutua para situaciones de inundación y otras emergencias climáticas.

Abundan también ejemplos de prácticas mutualistas en la antigüedad; así en Palestina el Tratado talmúdico de Bava Kama fijaba asociaciones de mercaderes mutuamente coaligados para proteger sus caravanas y prestarse auxilio.

El comercio marítimo de Rodas (Grecia) también se hace eco de los préstamos a la gruesa adoptándolos para proteger sus barcos y sus cargas. De esta forma, una persona física tomaba préstamos con el valor de la mercancía; sin embargo los intereses eran muy altos, alrededor de un 15%. En Grecia también existía una asociación

la internacionalización

Los seguros con ánimo de lucro aparecen en el s.XIV

llamada Eranoi que tenía el objetivo de socorrer a sus socios mediante una cotización de todos los pertenecientes al gremio. También había asociaciones de artesanos en las que, a través de una aportación, se aseguraban sus funerales. Unos 1.000 años a.C., Grecia regula que en caso de avería gruesa y de verse obligados a lanzar la mercancía por la borda por riesgo de hundimiento, las pérdidas deben repartirse proporcionalmente entre todos los comerciantes.

Muy conocida, por otro lado, es la pujanza de los “colegios” profesionales del imperio romano para la defensa de intereses societarios, dotados de autonomía en su administración y vida interna a través de sus propias ordenanzas que fijaban su organización, la forma de relación de sus cofrades y hasta los días festivos. Se regulaban internamente a través de una comisión directiva que controlaba las prestaciones del colegio. También en Grecia hubo asociaciones de socorros mutuos en casos de indigencia o enfermedad. La religión cristiana, que acabó imponiéndose en el Imperio Romano, favoreció las cofradías de ayuda mutua.

La Edad Media y los gremios

Poco a poco, estas pequeñas sociedades van evolucionando hasta que en la Edad Media se crean agrupaciones provenientes de los colegios romanos, que administraban fondos comunes utilizados para sufragar servicios fúnebres de su gente, pagar pensiones por discapacidad y otorgar subsidios a las viudas por dos años.

La presencia de piratas en los mares, donde se dedicaban a capturar a la tripulación y pedir un rescate, y si éstos no lo tenían, eran lanzados al mar, anima a crear este tipo de seguros para poder garantizar el rescate. Más tarde se amplió la cobertura a fallecimiento en caso de naufragio o por diversos incidentes que pudieran encontrarse durante el viaje.

En la época de las cruzadas, el ‘préstamo a la gruesa’ evolucionó hasta el punto en el que se podía asegurar el buque y la carga pagando una prima fija. Por su parte, los gremios medievales se formaron asociaciones con fines solidarios para proteger a los miembros contra pérdidas por incendio, inundaciones o robo.

En la Inglaterra del siglo IX nacen las “guilds”, una corporación de mercaderes o comerciantes que funcionaban institucionalmente como los gremios de artesanos. A su vez, en Francia y Alemania apa-

recen instituciones de carácter profesional, siendo los primeros aseguradores eran personas físicas que asumían individualmente uno o varios riesgos. En este punto, se podrían comparar los seguros de aquella época con un juego de azar.

Pero no es hasta el siglo XIV cuando aparecen los primeros seguros con ánimo de lucro. Surgen en Italia, donde los aseguramientos marítimos se hacían a través de préstamos para establecer las garantías de solidaridad de todas las expediciones. A esta época pertenece el primer contrato de seguro marítimo firmado en 1347 en el que se aseguraba el buque ‘Santa Clara’ que hizo la ruta entre Génova-Mallorca. Estos contratos recibieron el nombre de pólizas. Y un siglo después, en el año 1435, se promulgó la Ordenanza del Seguro Marítimo en Barcelona, la regulación más antigua que se conoce hasta la fecha.

Durante la Edad Moderna, en Europa las mutuales comienzan a realizar operaciones económicas y percibir dinero para ayudar a los más necesitados. Lo hacen con serios programas de transformación social, algo lentos pero seguros.

Sin embargo el origen de las mutualidades modernas y la historia de cómo se extendieron finalmente por todo el mundo se encuentra en la Inglaterra del siglo XVIII. Allí, pequeños grupos de personas adquirían el compromiso de soportar en común los gastos por enfermedad o entierro de sus miembros. En 1793, Inglaterra firma La Ley de Rose que dio el primer estatuto a las mutualidades.

Es durante ese siglo cuando cobran importancia las teorías de Galileo y Pascal en el cálculo de probabilidades, por lo que tanto las rentas vitalicias como las indemnizaciones se van a calcular científicamente teniendo en cuenta la edad y otros factores. Esto da origen a las tablas de mortalidad, siendo la primera empresa que nace basándose en esta teoría es The Equitable Life Assurance Society en 1762 en Inglaterra. La suma asegurada y el importe de la prima se fijaban al contratar la póliza.

En paralelo, en Francia comienzan a crearse las sociétés de secours mutuels (sociedades de socorros mutuos) se encontraban

**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 primera póliza se contrató en
1347 para un trayecto marítimo
Génova-Mallorca**



fuertemente establecidas en la última mitad del siglo XIX pese a la oposición del Estado.

En Alemania la intervención del gobierno y los historicistas propició que los empresarios aceptasen las kassen de los trabajadores.

Otras expresiones mutualistas han sido las cooperativas de crédito surgidas entre inicios del siglo XIX y primeras décadas del siglo XX en Europa, las mutuales en Argentina y algunos otros lugares de Hispanoamérica, las credit union en Estados Unidos.

El seguro en España

Las formas de producción agrícola tradicional en la península ibérica han dado también diferentes ejemplos de prácticas mutualistas, y de formas de una especie de "sistema comunista primitivo". Tanto en Portugal, donde se buscaba la respuesta colectiva a cuestiones como la gestión de las aguas de regadío a través de acuerdos de tipo local, uso de pastos comunes, hornos colectivos, organización de mercados de intercambio, como en España.

En España, los antecedentes de las mutualidades se encuentran en las sociedades de socorros mutuos que surgieron a principios del siglo XIX como transformación de las cofradías y hermandades del Antiguo Régimen. Las mutuas reguladas por la ley de 1887 no tenían por definición afán de lucro y por esto no estaban sujetas al código de Comercio. Según una estadística oficial de ese mismo año, existía una media de 13,6 asociaciones de socorros mutuos por provincia, una cifra que fue creciendo a nivel español en las dos décadas siguientes, 15 aunque, proporcionalmente, en Cataluña, especialmente en Girona y Barcelona, la cifra era muy superior.

Fueron impulsadas inicialmente por los trabajadores integrantes de las diferentes industrias, que no contaban con ningún seguro de enfermedad o accidente, y más adelante por los sindicatos, las sociedades católicas, y las empresas extractivas y otras grandes empresas surgidas tras la Segunda Revolución Industrial. La mayoría estaban especializadas en el seguro de enfermedad (que podían incluir

pensiones y/o asistencia médico-farmacéutica y maternidad).

Este modelo de sociedades de socorros mutuos pervivió en España hasta la aprobación del seguro obligatorio de enfermedad en 1942.

El seguro mutuo en aquel entonces era una especie de contrato entre individuos por el cual éstos se comprometían a indemnizarse en caso de accidente o infortunio, mediante una contribución o cuota fija. También solía entrar un reparto anual, según los riesgos a cubrir en el ejercicio.

Con todo, hay que reconocer que el margen de maniobra en cuanto a modalidades y combinaciones de ayuda mutua solía ser bastante amplio. La tradición de ayuda mutua cristalizará en asociaciones mucho más específicas como las de disminuidos físicos, ciegos o sordomudos. O jubilados. Incluso de damnificados por cualquier motivo, incluso mutilados de guerra.

Después de un retroceso hacia finales del siglo XX, las mutuas de seguros están experimentando un modesto renacimiento. En los últimos años, el crecimiento del total de las primas suscritas por mutuas de seguros ha superado al del conjunto del mercado del seguro, concentrándose buena parte de este mejor comportamiento en el punto álgido de la crisis económica. Además, desde 2007, varias mutuas de seguros de mercados avanzados han incrementado su presencia internacional y, en particular, se han expandido en mercados de seguro en desarrollo ya sea orgánicamente o mediante adquisiciones

El taxi y las aseguradoras

La relación del taxi con el mundo asegurador viene de lejos. De hecho, algunas de las grandes mutuas de seguros o mutualidades de previsión social están directamente relacionadas con este sector. Tal y como cuenta Javier Leralta en su libro "Historia del Taxi de Madrid", la primera mutua taxista de España se creó el 16 de febrero de 1932.



La Gaceta del TAXI

**Desde 1995
a tu lado
con la mejor
información**



STANDARD
Profesionales

- ✓ 12 NÚMEROS
- ✓ Recíbela en tu domicilio

Antes ~~50€~~

PRECIO PROMOCIÓN

40€



PREMIUM

Asociaciones, Cooperativas
Radioemisoras

- ✓ 12 NÚMEROS
- ✓ Recíbela en tu domicilio

Antes ~~50€~~

PRECIO PROMOCIÓN

30€

**Aprovecha la promo
¡SUSCRÍBETE YA!**

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

Suscripciones: info@gacetadeltaxi.com / 659 40 12 88

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



E-C4 X Feel Pack	—	136/50	37.950*
------------------	---	--------	---------

*PVP contado 37.950 / PVP financiando: 37.400€ ambos iva incluido. No incluye matriculación ni bucle magnético.

MOSANCAR. Diego Santos - 914 713 000

Email: leadsweb@mosancar.com - Web: www.mosancar.com



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 Itm 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



TAXIGO

es Ahora



FORUS Taxi



@Taxigo.spain

www.forus.eu

spain@taxigo.com

MoVer tu Taxi



910916699

El futuro del taxi... ¿por suscripción?



Etioca Taxi Miner fue presentado en Madrid

El sector de la movilidad está cambiando y no solo en la forma en las que nos desplazamos, sino que también está variando la manera en la que decidimos desembolsar nuestro dinero a la hora de movernos. En las grandes urbes, entre los ciudadanos se intuye una apuesta cada vez mayor por el uso y no tanto por la propiedad de vehículos.

¿Esa tendencia podría llegar al taxi? Es algo que tendremos que ver en los próximos años. Lo cierto es que hay empresas, algunas de las más grandes del mundo de la automoción, que ya están apostando por implantar en el transporte de personas la posibilidad del coche por suscripción. Es decir, el taxista del futuro verá con mejores ojos la alternativa de pagar por el uso del coche en lugar de pagar por el coche en sí. La rentabilidad de estas opciones, como siempre, marcará si finalmente es viable o no.

Como una opción dentro del taxi de suscripción, este pasado invierno la empresa internacional Etioca estuvo en Madrid presen-

tando a los taxistas un prototipo de vehículo, denominado "Miner", fabricado en Turín y con el que buscan una revolución en la movilidad sostenible. Esta empresa está orientada a ofrecer la modalidad de coche por uso o suscripción, alejándose de la venta y la propiedad en sí misma del vehículo.

En el caso de Etioca, el sistema que tienen ideado es que los taxistas paguen 0,36 céntimos de euros por kilómetro recorrido, y su oferta va más allá, incluyendo un paquete cerrado que ofrece al taxista un cambio de batería, lavado diario del vehículo, seguro, mantenimiento, sustitución en caso de batería. Una especie de servicio integral del taxi.

En la estación de Atocha fue presentado a

La publicidad ayudaría a rentabilizar el taxi

los taxistas el Etioca Taxi "Miner" tras cinco años de análisis de las necesidades del sector del taxi y de las tendencias cambiantes de la movilidad urbana. Un vehículo para taxistas, cedido para su uso. Según explicaron desde la propia empresa, el objetivo es que a finales de 2024 estén en circulación en el mundo los primeros 10.000 taxis Etioca. Estiman, con un proyecto ambicioso, que en 2025 habrá 45.000 unidades, alcanzando las 100.000 unidades en 2027.

Roberto Fiorello, CEO de Etioca, atendió a La Gaceta del Taxi para explicar las ventajas de su prototipo y cómo piensa que puede mejorar el día a día de los taxistas. Para empezar, el hecho de que el vehículo cuente con pantallas leds publicitarias puede hacer aún mucho más rentable el negocio para los profesionales.

"Supone una revolución en un sector que se había vuelto un poco estático. La posibilidad de prestar servicio con estas pantallas convierte al taxi en un sistema con muchas posibilidades. Tenemos que hablar, claro está, con las administraciones, pero entendemos que se trata de una revolución y es importante que los municipios sepan que también pueden aprovecharse de las comunicaciones que se pueden hacer a través de las pantallas integradas en los taxis", explica Fiorello. Lo cierto es que, de establecerse, supondría una revolución dado que la publicidad que llevarían los taxis iría más allá que el vinilo actual, por lo que la capacidad de generar beneficios aumentaría.

"El taxista, obviamente, se lleva un porcentaje del valor de la publicidad a través de las pantallas. Pero se debe tener en cuenta que es un coche que no se vende, se da en uso, es decir, por suscripción", destaca el CEO de la compañía. "El profesional solo paga por los kilómetros que recorre. Y en este punto y como sabemos muy bien que el taxista recorre gran parte de la jornada sin clientes, nuestra app tiene un sistema de geolocalización que permitirá optimizar el tiempo de uso", sostiene Fiorello.

Empresas de automoción apuestan por este modelo

SI PIENSAS EN VERDE
CUANDO TE MUEVES
POR LA CIUDAD



www.maxmobility.es

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





Desde la compañía apuestan decididamente por el taxi por suscripción

Lo cierto es que otras empresas como Mobilize, integrante en el grupo Renault, también están estudiando seriamente la posibilidad de implantar en el taxi un sistema de suscripción. Antes del taxi lo han probado en sectores del transporte de pasajeros como las VTC, y supondría una importante novedad en la forma de concebir el sector de la movilidad.

Desde Etioca insisten en que, a los taxistas, cuando les planteas esta opción, les parece interesante y piden más información sobre este modelo de taxi. En el caso del prototipo Miner, además introduce otra serie de novedades para el día a día de los profesionales.

“El coche ofrece una cabina separada entre el conductor y los usuarios”. En eso hay división de opiniones siempre en el taxi, ya que una parte de los profesionales optan por mantener el contacto directo con el cliente. “El vehículo cuenta con un sistema continuo de cámara donde el conductor ve a los pasajeros constantemente. Es una cuestión de seguridad y también de privacidad”, indica.

El prototipo cuenta con siete plazas y una plataforma automática que permite acceder a las personas con problemas de movilidad. Tenemos un prototipo que en función de las condiciones de las ciudades se puede adaptar”, explica el director de la compañía.

El coche es 100% eléctrico y en estas modalidades de vehículos lo que más le preocupa a los taxistas es la autonomía de los mismos. “La autonomía del coche prevista está en torno a 350 kilómetros. Sabemos que los taxistas realizan de media menos kilómetros, en

torno a 200 o 250”, afirma Fiorello, que apunta además que este coche alcanza una velocidad máxima de 150 kilómetros por hora.

Dentro del servicio integral que proponen desde Etioca, se incluye un sistema de pago vía criptomonedas, que se gestionaría a través de la aplicación propia de la empresa, y por el que entienden que también se genera un beneficio para el taxista.

El trámite de la homologación

Preguntados sobre la homologación de este tipo de modelos, desde Etioca se muestran confiados. “Cada país y cada ciudad tiene sus propias reglas. Sabemos muy bien que en Italia o en España tienen reglas diversas y debemos pasar por una homologación del vehículo para ser aceptado para prestar el servicio de taxi”, explican.

“Para nosotros es fundamental convencer y hacer ver a los taxistas de que este medio es el futuro. Es un poco una revolución porque no eres el propietario del coche, es un servicio, pero la ganancia es mayor. Establecemos 0,36 céntimos el kilómetro y además del taxi, ofrecemos servicios accesorios”, sostiene Fiorello.

Para esta y otras empresas que están estudiando implantar este modelo de taxi, el trabajo de convencimiento debe ser constante y, como siempre, será la rentabilidad la que marque si funciona o no. El taxista al final tiene la decisión definitiva y solo ellos sabrán si este modelo es efectivo y le supone una rentabilidad sobre otros más tradicionales.

Javier Izquierdo

Los nuevos modelos de suscripción serán 100% eléctricos



El prototipo presentado está adaptado a personas con movilidad reducida



**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

