

La **Gaceta** TAXI

del
La primera revista del sector

AÑO XXXVIII
NÚMERO 327
NOVIEMBRE 2023

Reglamento VTC

El taxi "esperaba más"

- Futuro incierto en el taxi rural
- Catalunya estudia regular las plataformas

LEXUS ES 300h HÍBRIDO AUTORRECARGABLE

TECNOLOGÍA HÍBRIDA AUTORRECARGABLE

Nuestros vehículos se recargan mientras se desplazan, lo que quiere decir que es posible olvidarse de "enchufarlo" y de sufrir niveles bajos de batería.

SIEMPRE CARGADOS SIEMPRE EN MOVIMIENTO

La tecnología híbrida autorrecargable de Lexus no requiere cables ni enchufes, nuestros coches están siempre listos para circular.

FIABILIDAD INFINITA

Lexus es reconocida como la marca más fiable del mercado. La batería híbrida tiene la misma vida útil que el resto de componentes del vehículo, por lo que nunca será necesario sustituir la batería de su Lexus.

CONDUCCIÓN PLACENTERA

Los Lexus Híbridos son fáciles de conducir porque todos son automáticos, sin embrague. Además, son suaves en marcha y muy silenciosos.



CENTROS AUTORIZADOS LEXUS:

LEXUS CIUDAD DEL AUTOMÓVIL - LEGANÉS

Avda. Carlos Sainz, 31
Tel. 916 895 101

LEXUS ALCORCÓN

Avda. San Martín de Valdeiglesias, 12
Tel. 916 196 292

LEXUS ALCALÁ

Ctra. A-2, Km. 35, Salida 32.
Vía de Servicio, dir. CC/Campo de Golf
Tel. 918 881 388



160 kW 218 CV. 5,2-5,6 l/100km. CO₂: 115-123 g/km.

LEXUS
EXPERIENCE AMAZING

Carrera de obstáculos

Después de una larga espera, parece que los dos últimos meses del año van a concentrar los cambios normativos más importantes del sector, principalmente en Catalunya y en Madrid. Mientras los catalanes trabajan en una nueva ley de transportes, que contempla una posible regulación de las plataformas de intermediación, en Madrid se conoce ya el contenido del futuro reglamento de los vehículos de alquiler con conductor. Y aunque lo que esperaba el sector era la modificación de su propio reglamento, que sigue guardado en un cajón a la espera de que alguien se decida a aprobarlo, las asociaciones del taxi no han dudado en valorar, sin estar muy satisfechos, la norma que regulará en la Comunidad de Madrid las VTCs. Algo que no existía y que permitirá, o al menos ese es el objetivo del Gobierno regional, una mejora en la convivencia entre ambos sectores, al equilibrarse ligeramente la balanza, ya que hasta ahora las VTCs no tenían ningún marco regulador específico, a nivel autonómico algo que sí tiene el taxi. Precisamente son estas normas las que obligan a los taxistas, entre otras cuestiones, a renovar sus vehículos por modelos CERO y ECO, en una carrera hacia la descarbonización llena de obstáculos y cuya meta se ve más a largo plazo que a corto o medio. En otros lugares, menos urbanitas, directamente ni se contempla la posibilidad de electrificar sus vehículos a futuro, y los esfuerzos del taxi rural se concentran únicamente en sobrevivir en un entorno cada vez más hostil a este medio de transporte. Diferencias que nos recuerdan que el taxi es mucho más que el coche blanco con franja roja o un llamativo vehículo negro y amarillo. Miles de taxistas ven cómo su medio de vida lo tiene cada vez más difícil y no parece que nadie haga nada por evitarlo.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- Valoramos con el taxi el borrador del nuevo reglamento que regulará los vehículos de alquiler con conductor en la Comunidad de Madrid



10. Reportaje

- Mientras se habla de la descarbonización del taxi en los grandes municipios, el taxi rural español lucha por su supervivencia



14. Actualidad

- El taxi catalán quiere que se regule a las plataformas de intermediación



18. Noticias

- Nuevas ayudas para accesibilidad y sostenibilidad
- Culmina la integración entre RTT y TT
- Piden cuatro años de cárcel para M.A. Leal



24. Grandes eventos

- Encuentra aquí a tus próximos usuarios



26. Homologados

- Los vehículos autorizados para taxi

30. + Info

- Renovación del carné, ¿novedades para los mayores de 65?



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 (IV)



El paraguas de una economía colaborativa

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi

¿Qué trasfondo escondía la Economía colaborativa para dar paso a una Economía de plataformas lucrativas? Uno de los casos más evidentes, es el de las plataformas digitales y su denominación generalizada como economía colaborativa haciendo de este término un sustitutivo o sinónimo de economía bajo demanda o economía de acceso.

En anteriores artículos se ha indicado cual es el origen de la expresión economía colaborativa, recordando que surgió en la comunidad de código abierto, sin embargo, la confusión generada junto a su finalidad y dependencia de los desarrollos tecnológicos, permitieron que una herramienta eficaz de transformación social quedase sepultada en las ambigüedades definitorias, agravándose al ser absorbida en las dinámicas comerciales propias del capitalismo de consumo.

En general bajo estas líneas, la mayoría de las StartUp se aprovecharon de definiciones extremadamente ambiguas, eludiendo la regulación desfavorable, capitalizando las lagunas legales y utilizando la terminología colaborativa como etiqueta que evocaba una gobernanza participativa y un proceso de racionalización social del uso de los recursos que, por otro lado, la mercantilización absoluta de lo social iba marginando.

Por todo ello, en la denuncia que envié a la Comisión Europea en el año 2014, ya por aquel entonces les indicaba que esta supuesta habilidad llevada a cabo por las aplicaciones (StartUp), reventaría y eliminaría del plano económico a sectores tradicionales. Actividades que en su conjunto generaban y aportaban al PIB una riqueza impresionante a las arcas del Estado. El resultado, es que han sido literalmente vaciadas de su valor añadido. Por lo tanto, esos empleos, esas cotizaciones y esos impuestos también desaparecerían, siendo sustituidos por otros empleos a nuestro entender sin apenas visos de poder mejorar la vida de los europeos. En resumidas cuentas, una tecnología que

**“Engullimos de un sorbo la mentira que nos adula y bebemos gota a gota la verdad que nos amarga”
Denis Diderot**

precisa mano de obra barata no cualificada.

La economía digital, constituida por las infraestructuras de telecomunicaciones, las industrias TIC, la red de actividades económicas y redes sociales facilitadas por internet, la computación en la nube, las redes móviles y la utilización de sensores remotos, se presentaba como una nueva forma de producción y consumo, siendo un proceso complejo que implicaría cambios en la organización social y económica. Un efecto mundial que se consideraría como la cuarta revolución industrial.

Por consiguiente, la crisis internacional iniciada en el año 2008, provocó que el negocio económico y financiero de los inversores buscasen seguridad en sus activos inyectando importantes sumas económicas en las plataformas de StartUp, para ir realizando un cambio progresivo que les permitiera generar importantes beneficios con un aliciente más, obtener esos beneficios fuera de control fiscal. Las prácticas fiscales de la mayor parte de las compañías tecnológicas que usan los precios de transferencia entre filiales, llegan a eludir directamente los impuestos en algunos mercados y pagarlos en los que tienen las tasas impositivas más bajas como (un conjunto de prácticas que eufemísticamente se conocen como “planificación fiscal agresiva, o tax ruling” donde el efecto sobre la recaudación tributaria puede ser intenso.

Estas plataformas, no dudan en urdir mecanismos de ingeniería jurídica y financiera en la búsqueda de posibles grietas existentes en las legislaciones de los países donde pretenden operar para esquivar la fiscalización de sus ganancias. Son expertos en poner en jaque a cualquier país, a cualquier gobierno. Estas multinacionales con el fin de pagar menos impuestos, buscan lagunas legislativas, trasladando los ingresos a países con menos tributación y los gastos a aquellos con más deducciones. Se calcula que el 82% de las grandes compañías estadounidenses que

cotizan en bolsa tienen sucursales en paraísos fiscales, utilizando sociedades filiales para rebajar sus facturas tributarias.

La inhibición de los poderes públicos y la controversia jurídica generada sobre el marco regulatorio aplicable a la prestación de determinados servicios digitales nos lleva camino hacia un capítulo complementario, tal como es, la fiscalidad de este nuevo sistema capitalista,



existiendo un debate constante entre los gobiernos, las multinacionales tecnológicas y las instituciones internacionales que a día de hoy siguen sin resolver.

La aparición de nuevas empresas de base tecnológica (Uber, Airbnb, etc.) que han aumentado exponencialmente los supuestos de consumo nos enfrentan a una verdadera disrupción en actividades clásicas de producción y consumo de bienes y servicios (transporte, alojamiento, financiación/filantropía, etc.), dando lugar a un nuevo sector de la economía, la denominada economía digital. Los efectos de la economía digital (capitalismo de plataformas) cuyas características conlleva una tecnología dominante, pueden influir de forma efectiva en los sistemas de gobierno y los sistemas de gestión de las empresas, especialmente, sobre la productividad y la fragmentación del trabajo, la ruptura de relaciones de empleo y Dumping social y, una desviación de los beneficios hacia corredores menos impositivos. Por lo tanto, la huida de estas empresas del derecho del trabajo y de la regulación, así como del pago de impuestos en el país que operan, no puede conducir al Ejecutivo Comunitario, a minusvalorar la amplitud de las transformaciones en curso permitiéndoles hacer un todo por nada, por muy a favor que estén de una economía abierta a la innovación, debido a la fuerza disruptiva de la tecnología eliminando algunos puestos de trabajo y cambiando hábitos de consumo, con la extraña idea, que a su vez crearán otros nuevos puestos de trabajo y también sus mejoras.

En resumidas cuentas, todo ese enclave político, financiero, tecnológico, nos indican que las innovaciones tecnológicas son el nuevo pilar de la economía donde todos estos reinventados negocios que vienen a sustituir a los tradicionales ante el progresivo agotamiento del sistema actual y su incapacidad para satisfacer las demandas individuales y colectivas de los ciudadanos, hace conveniente la emergencia alternativa que se adapten a las necesidades y retos que plantea un futuro tejido en Redes Digitales, pues es una evolución que a su vez creará una infinidad de puestos de trabajo. Facilitará como nunca antes la vida al conjunto de la sociedad y generará riqueza para los países, que es lo que deben de mirar los Gobiernos. A groso modo así termina un Dictamen de la Unión Europea. Cuidado con todo esto, bonitas palabras escritas, pero con mucho trasfondo escondido.

Síguenos en todas nuestras Redes Sociales

Y no te pierdas ninguna noticia

TikTok

Puedes encontrarnos en esta red con nuestro perfil @lagacetadeltaxi. Píldoras 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



La CAM pone coto a las subidas

La Comunidad de Madrid por fin ha dado a conocer un borrador sobre el reglamento que regulará la actividad de los vehículos de alquiler con conductor (VTC) en la región. Con año y medio de retraso, a finales del mes de octubre presentó su proyecto de decreto que busca limitar las subidas de precio abusivas en momentos de alta demanda, profesionalizar a los conductores y ofrecer más garantías a los usuarios. Desde el taxi, sin embargo, aseguran estar decepcionados con la poca luz que arroja el texto y han presentado alegaciones.



La Comunidad de Madrid presenta un borrador que no ha convencido al taxi

Se hizo esperar casi año y medio, pero por fin la Comunidad de Madrid hizo público el borrador del reglamento con el que espera regular la actividad de los vehículos de alquiler con conductor (VTC). El texto, que ha entrado en fase de trámite de audiencia e información pública a la espera de recibir las alegaciones de las partes interesadas, establece requisitos para la obtención y mantenimiento de autorizaciones, regula las condiciones que deben cumplir los conductores, así como las condiciones en la prestación de servicio. O eso pretende, ya que desde el taxi consideran que la administración se ha quedado a medio camino.

Una de las principales novedades del proyecto de decreto que ha presentado la Comunidad Madrid afecta directamente a las condiciones de servicios de las VTC. En los momentos de alta demanda, el precio de estos vehículos no podrá superar el 50% sobre el precio base, siendo imputable la responsabilidad de este hecho a la persona jurídica o física que lo hubiera calculado. Esto pretende evitar situaciones como las que se sucedieron durante la celebración del pasado festival Mad Cool en Madrid el pasado mes de julio, donde se llegó a multiplicar el precio hasta un 250%.

También quiere regular el texto las can-

celaciones de servicios, es decir, aquellas situaciones en las que la empresa cancela unilateralmente el contrato, de forma que el coche no llega a recoger al usuario. En estas circunstancias, será la empresa la que deberá abonar al usuario la idéntica penalización que la prevista para el supuesto en el que no se presenta el cliente. Las empresas con las que se realiza la contratación de servicios VTC deberán contar con una línea telefónica activa de atención al usuario mediante la que éste podrá ponerse en contacto con la empresa cuando lo precise.

Hace referencia el texto también a la captación. Recuerda que no pueden circular estos vehículos captando viajeros y entenderá captación cuando, sin estar previamente contratados, los coches se encuentren estacionados en el aeropuerto, las estaciones de ferrocarril y de autobuses, o cualquier otro lugar donde exista una afluencia masiva de personas. Los servicios se deberán comunicar con carácter previo a su inicio en el registro establecido legalmente para ello.

Exámenes para los conductores

En cuanto a los conductores, éstos deberán tener un permiso de conducir de la clase B o superior con al menos dos años de antigüedad. Además, deberán figurar en la plantilla de la empresa en situación de alta

“abusivas” de precios de las VTC

El taxi, decepcionado con el borrador “opaco” del reglamento



Isabel Díaz Ayuso informó sobre las novedades del borrador del reglamento

en el régimen de seguridad social. La Comunidad de Madrid también establece que deberán superar una prueba de conocimientos en relación al manejo de dispositivos digitales con mapa de navegación, uso del castellano, primeros auxilios, el contenido de este reglamento y las normas reguladoras de las VTC. Los conductores de VTC deberán conocer los lugares, oficinas públicas, hoteles y centros de ocio más importantes.

Por otro lado, los conductores de VTC tendrán un plazo de 18 meses desde la entrada en vigor de este decreto para superar las pruebas de acceso de la profesión. Aquellos conductores que hayan estado prestando servicio de VTC de forma ininterrumpida durante al menos tres años, no estarán obligados a superar dichas pruebas.

Condiciones para los vehículos

En cuanto a los coches que prestan servicio de VTC, éstos deberán estar domiciliados en la Comunidad de Madrid y no superar dos años de antigüedad desde su primera matriculación. No podrán realizar servicios de VTC los coches con una antigüedad superior a diez años, salvo aquellos con una potencia fiscal igual o superior a 28 caballos de vapor fiscales o los vehículos definidos como históricos.

Los vehículos deben estar clasificados con el distintivo cero emisiones o ECO, aunque indica el texto que los vehículos que ahora mismo están prestando servicio de VTC, podrán hacerlo con la etiqueta C hasta el 31 de diciembre de 2026.

En cuanto a los coches adaptados, éstos prestarán servicios a personas con movilidad reducida con carácter prioritario. En relación a este tipo de vehículos, establece la CAM que, a partir del 1 de enero

de 2024, aquellos titulares que tengan 10 o más VTC y quieran adscribir un nuevo vehículo, este deberá ser adaptado, de tal manera que disponga de, al menos, un coche adaptado por cada diez que ponga a disposición del público. De esta forma pretende la administración regional que haya vehículos adaptados en la flota de VTC, algo que a día de hoy es prácticamente inexistente.

Pérdida de validez de las autorizaciones

El régimen de las autorizaciones de las VTC también se aborda en el reglamento, aunque sin mucho detalle. Establece la Comunidad de Madrid que, tal y como se fijó en la ley aprobada en junio de 2022,

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



VALORACIÓN SIN COMPETENCIA

Señor González 📞 **670 91 43 91**

Prohibidas subidas abusivas y cancelaciones unilaterales

podrán realizar servicios urbanos. Pero para prestar servicio las VTC deben pasar un visado bienal. En cuanto a la pérdida de validez de los permisos, establece el texto que si no se renueva el visado o si se ha incumplido algún requisito, el órgano competente dará un plazo de diez días para que el titular acredite el efectivo cumplimiento de la normativa, en caso contrario, la autorización perderá automáticamente validez. Podrán ser rehabilitadas las autorizaciones, si así se solicita dentro del plazo de un año contado a partir de la pérdida de validez prevista. El reglamento prohíbe otorgar autorizaciones de forma conjunta a más de una persona física, ni a comunidades de bienes u otras formas societarias que no diferencien su patrimonio del de sus integrantes. Además, se debe contar, al menos con un número de conductores igual al de autorizaciones en alta, y tener un seguro de responsabilidad civil por los daños que se puedan causar con ocasión del transporte.

La decepción del taxi

El borrador del texto hace referencia a que los coches VTC deberán estar siempre identificados con sus distintivos y no podrán llevar signos externos de identificación ni publicidad alguna que induzca a confusión con la actividad de los taxis.

Precisamente el taxi es un sector que esperaba más de este texto después de un año y medio de espera. Julio Sanz, presidente de la Federación Madrileña del Taxi (FTPM), aseguró a nuestro medio sentirse “muy decepcionado con el borrador”, aunque no esperaban otra cosa. “El texto es muy básico y desde luego no arroja ni una sola medida de control ni especifica la forma de dar servicio o de adjudicar autorizaciones. Es un borrador de mínimos y plantearemos las alegaciones pertinentes”.

Una muestra de la opacidad del texto es que, si la medida “estrella” es la de limitar las subidas abusivas en momentos de alta demanda al 50% del precio base, desde el taxi se preguntan cuál es ese precio base. “No tienen un orden tarifario, no se puede establecer que no puedan subir un 50% sobre algo que se desconoce”, explica Sanz.

En esto de los precios desde la Asociación Gremial del Taxi de Madrid (AGATM) van más allá y pretenden que se prohíba ofrecer precios por debajo del coste de explotación. Para esta organización lo más importante es que no se permita ofrecer precios a la baja que sean inferiores a los gastos de explotación. “Eso es una competencia desleal. Ellos tiran los precios en ocasiones porque así lo consideran y captan de alguna forma clientes ilegalmente”, explica a La Gaceta del Taxi, Alberto de la Fuente Miñambres, presidente de Gremial Madrid.

La organización ya ha comunicado que ha incluido en sus alegaciones que se prohíba esta práctica. “Ellos si quieren cobrar por encima lo que consideren que lo hagan, pero a la baja no. Ofrecer un producto por debajo de los costes de explotación es una forma de competencia desleal y entendemos que se deben poner esos límites a la baja, ya que es ahí donde se está produciendo una captación fraudulenta”, asegura De la Fuente.

Javier Izquierdo

Los “excesos” de las VTC durante el Mad Cool



Juan Delgado, director de Games Economics, presentando su estudio sobre el precio de las VTC en Madrid

El pasado 23 de octubre, el mismo día que se conoció el borrador del reglamento de VTC, se presentó en el Círculo de Bellas Artes de Madrid un estudio que analiza el comportamiento de precios de estos coches elaborado por la empresa Games Economics para la Asociación Nacional del Taxi y Federación Profesional.

El informe se basó en dos estudios distintos para mostrar dos realidades. El primer estudio se realizó tomando como referencia cinco trayectos de distinta longitud durante los meses de mayo y junio para establecer comparaciones sobre la variabilidad de los precios. En el segundo estudio se analizó cómo variaron los precios durante la edición del Mad Cool de este año que se celebró entre el 6 y el 8 de julio en la capital.

Las principales conclusiones a las que se llegó es que “los precios en las VTC se determinan de forma opaca para el usuario, ya que sus precios base son variables. Los operadores aplican tarifas diferentes en cada viaje, y la frecuencia para aplicar suplementos por alta demanda también es variable”, indicó Juan Delgado, director de la empresa encargada de realizar la investigación.

“Los precios son mucho más volátiles que los del taxi. Sus precios base son impredecibles y calculados aleatoriamente. Sin embargo, en el taxi principalmente varían los precios por las condiciones del tráfico”. Según el análisis, el precio del taxi varía como mucho un 15% para un lado u otro sobre su media diaria. Sin embargo, en el caso de las VTC, este precio puede variar hasta un 50%, siendo incluso en ocasiones más caro. “El precio lo decide un algoritmo”, indicó Delgado.

La empresa también quiso analizar cómo trabajan las operadoras de servicios de VTC en un gran evento como el Mad Cool. “Lo que observamos es que la media de los precios de VTC se multiplica entre dos y cuatro veces a la salida y a la entrada del Mad Cool, llegando incluso a multiplicarse por cinco. Esto significa que el precio de la VTC era más del doble que el precio del taxi”, explicaron desde la compañía.

“En el momento en el que una persona da al botón de reservar viaje en una VTC, el precio que va a salir es aleatorio. Siendo, por ejemplo, en el caso de Bolt, un 250% más caro. En el caso del taxi, la variación es muy pequeña”, afirmó Delgado, insistiendo en que los precios de las VTC llegaron a duplicar los precios del taxi.



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

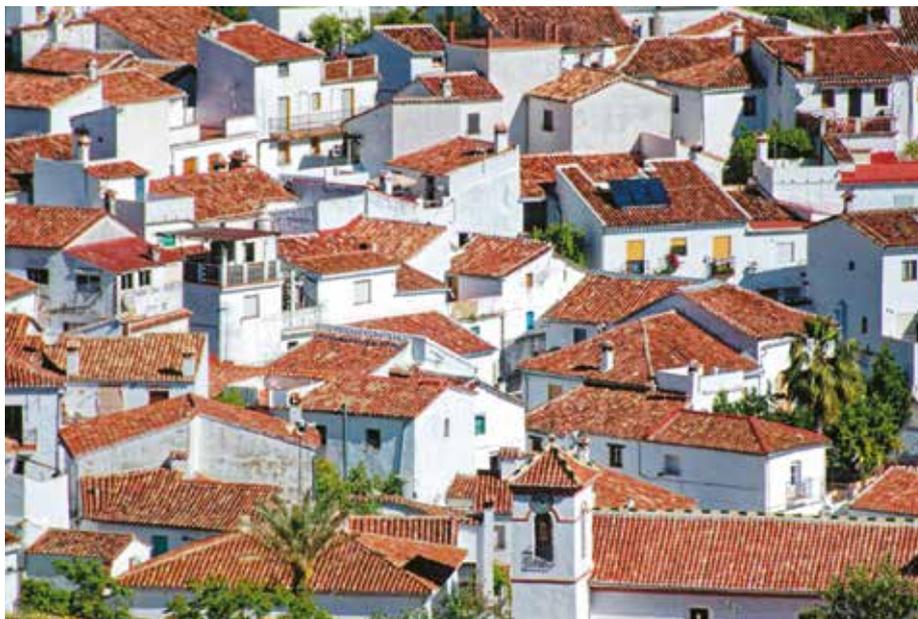


info@pidetaxi.es
www.pidetaxi.es



El taxi rural se enfrenta hoy a retos más

La electrificación de la flota de taxis en nuestro país va afianzándose, aunque más lentamente de lo deseado. Este proceso de descarbonización se concentra fundamentalmente en los grandes núcleos urbanos, donde las condiciones son mucho más óptimas y favorecen que un taxista apueste por un coche eléctrico con el que prestar servicio. Sin embargo, en el taxi rural, la situación es muy distinta, y a día de hoy, ningún profesional puede asegurar que se dan las mejores circunstancias para afrontar este proceso y dejar atrás el vehículo de combustión



"El taxi rural desempeña, además de una labor de servicio público, una labor social"

En los debates que se están sucediendo en los últimos tiempos sobre el futuro del taxi y su proceso de electrificación, parece quedar olvidado el taxi rural e interurbano. Ese taxi que presta un servicio esencial en localidades pequeñas de toda España y que, a día de hoy, no cuenta ni mucho menos con las mejores condiciones para empezar un proceso de descarbonización.

En los grandes núcleos urbanos como Madrid, Barcelona o Bilbao la transición está en marcha, y cada vez son más los taxistas que apuestan por la compra de vehículos menos contaminantes o de cero emisiones. "Me enorgullece enormemente poder decir que en estos momentos Bilbao es la ciudad con mayor proporción de taxis eléctricos en su flota. Sin ir más lejos, este último año se han solicitado 80 ayudas para vehículos nuevos y el 90% de esas ayudas van destinadas a coches totalmente eléctricos. Es decir, la implantación del taxi eléctrico en Bilbao es una realidad". Son palabras de Borja Musons, presidente de la Federación Vasca del Taxi, y que vienen a refrendar la realidad del proceso de electrificación del taxi.

Sin embargo, las propias palabras de Musons varían cuando nos referimos al taxi interurbano o que presta servicios en zonas rurales. "En el ámbito urbano tengo clarísima

cuál es la mejor opción, sin embargo, en el ámbito interurbano o rural es más complejo", explica. "En el aeropuerto, sin ir más lejos, nos enfrentamos a un problema muy grave con esta tecnología porque las autonomías que tienen estos coches a duras penas llegan para cubrir las jornadas maratónicas que suelen hacer los taxistas que trabajan en el aeródromo", asegura el representante de los taxistas.

A esto hay que sumarle, tal y como apunta Musons, que los coches eléctricos, al contrario que los de combustión, "consumen más en autovía o autopista que en trayectos urbanos". "Las autonomías que promete el fabricante las puedes igualar o incluso superar en servicios urbanos, pero en carretera abierta el consumo se dispara. Hay algún taxi eléctrico que trabaja en el aeropuerto, pero la autonomía a ciertas horas está comprometida", asegura.

"La solución para el taxi eléctrico rural es muy mala"

prioritarios que la electrificación

Cargadores rápidos, ¿una solución?

Para el presidente de la Federación Vasca, la solución a este "problema" no es fácil. "La administración sostiene que hay que poner cargadores rápidos, pero si se ponen cargadores rápidos se deteriora la batería. No resuelve nada meter una carga rápida a los coches todos los días porque al final la batería sufre mucho", explica Musons, que asegura que, a día de hoy, la tecnología eléctrica para el taxi rural o eminentemente interurbana "no la veo".

Vuelve a insistir Borja Musons, no obstante, en las ventajas que tiene el taxi eléctrico en el ámbito urbano. "Tenemos muchos taxistas que van a comprar ya su segundo coche eléctrico en Bilbao, e incluso uno que

"Tienen metido en la cabeza que el taxi rural desaparezca"

va a comprar un tercero. Esto es muy importante porque las ayudas del Ayuntamiento no incluyen la renovación de un coche eléctrico por otro eléctrico. Los taxistas se lanzan a por esta alternativa porque han visto el ahorro que supone", explica. "Incluso sin ayudas salen los números, y eso es importante porque las ayudas no pueden ser la solución definitiva", asegura el representante de los taxistas vascos.

Otro de los condicionantes que considera fundamentales Musons a la hora de comprar

un coche eléctrico, y esto afectan tanto al ámbito urbano como al rural, es el hecho de contar o no con un garaje propio. "Cargar un coche eléctrico en casa, con un plan adecuado y buscando las horas más óptimas, puede salir al taxista a dos euros al día. Cargarlo en la calle cuesta unos veinte euros porque la carga rápida es diez veces más cara. Por eso es importante que el taxista tenga un garaje", asegura.

Los retos actuales del taxi rural

Más allá de la viabilidad o no del taxi eléctrico en el ámbito rural, José Hoyos, vicepresidente de la organización que engloba taxistas rurales en Andalucía, UATA Federación, asegura que lo que está verdaderamente en peligro es la existencia del propio servicio rural en un futuro no muy lejano. "En Andalu-

TALLERES FAMILY CAR

FAMILY EUROPA CAR S.L.
MECÁNICA EN GENERAL



Damos prioridad al TAXI

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

Nº Registro Especial Talleres Mecánicos M-18521 - CIF B-02090410

NUESTRA MEJOR PUBLICIDAD SON NUESTROS CLIENTES

C/ Puerto de la Mano de Hierro, 18; 28053 MADRID
Teléfonos 91 477 34 30 / 91 478 93 37
Móvil con WHATSAPP: 665 537 765

SOLICITA TU PRESUPUESTO
SIN COMPROMISO
PRECIO MANO DE OBRA
40€ + IVA

DISTRIBUCIONES y EMBRAGUES

- Embragues sistema original LUK o VALEO: desde el 25% hasta el 35%
- Distribuciones originales grupos PSA y VAG: desde el 25% hasta el 35%
- Distribuciones LUK, DAYCO o GATES: desde el 30% hasta el 45%
- Filtros originales PSA y VAG, en FORD y RENAULT: desde el 25% hasta el 35%
- Filtros homologados no originales: MAHLE:44% FILTRON:50% MILLARD: 65%
- Frenos ROAD HOUSE:PASTILLAS hasta 15%, KIT DISCOS Y PASTILLAS HASTA 40%



Los taxistas no creen que la solución del taxi rural sean los puntos de carga rápida

cía, todas las asociaciones del taxi tenemos metida en los tribunales a la Junta. Llevamos muchos años peleando por un Reglamento Andaluz que vele porque haya competencia leal entre el taxi y las VTC, que son un medio al cual no nos oponemos, pero no pueden entrar por todos los municipios como si fueran un taxi", asegura Hoyos.

Por eso, antes de analizar si el taxi rural podrá ser o no eléctrico, el representante andaluz hace hincapié y se pregunta en si va a existir siquiera en un futuro este servicio en los municipios pequeños. "La competencia es monstruosamente anormal y la Junta ha dejado abandonado a todo el sector del taxi en Andalucía", insiste.

"No sé por qué tienen metido en la cabeza que el taxi rural desaparezca", sostiene el vicepresidente de UATA, lamentándose, puesto que entiende que "el taxi rural tiene una parte de servicio público, pero sobre todo tiene una parte de servicio social". "A las tres de la madrugada, cuando una persona se pone mala o tiene un inconveniente importante, acude al taxista del pueblo", recalca.

Y ante ese quehacer de los taxistas rurales y sus características propias, Hoyos ve "inviabile" que estos profesionales recurran al vehículo eléctrico. "El coche eléctrico en el taxi rural, a día de hoy, es totalmente inviable. Imagina que sales de un pueblo de la provincia de Córdoba y te mandan hacia Málaga, cuando llegas allí no tienes batería. Es inviable y la solución actual pasa todavía por un coche híbrido o de gasolina", asegura el representante andaluz que indica que no conoce ningún taxista de zonas rurales con un coche 100% eléctrico.

"Luego está el asunto de las ayudas, que te prometen un dinero como por ejemplo en Córdoba, y los taxistas pueden esperar hasta dos años para que lo reciban. Mientras tanto, y dado el elevado coste de esos vehículos, deben pagar la letra y no retrasarse", explica Hoyos que vuelve a insistir en el problema de la autonomía de las baterías que además son enormes y "dejan el maletero muy reducido", dificultando el traslado de clientes cargados con muchos bultos.

Al igual que Borja Musons, el portavoz de los taxistas andaluces en el ámbito rural indica que "en una capital si es viable el coche eléctrico, pero en los pueblos no", y recalca que no es el principal problema al que debe enfrentarse en estos momentos el servicio

de taxi rural, puesto que tiene otros frentes más importantes ya que, según Hoyos, "está totalmente abandonado".

Transporte sanitario y escolar

"El transporte sanitario nos la han ido quitando, el que nos dejan nos hacen cobrarlo prácticamente a un precio ridículo, a la mitad. Los compañeros dicen que al menos tienen trabajo mientras la administración opta por ambulancias que a veces tardan dos o tres horas en recoger a los pacientes y les tienen todo el día dando vueltas para llegar por la noche a sus casas", critica Hoyos. "Ese es el servicio que están ofreciendo, quitándoselo al taxi rural que cubre el 80% de su trabajo con esos servicios. Están cargándose el taxi de pueblo. En Córdoba han desaparecido 100 taxis rurales en los últimos años. Quieren que muera el taxi para meter empresas grandes", sostiene el representante de UATA.

El transporte escolar era otro de las oportunidades buenas de trabajo que tenía el taxi rural en Andalucía, pero comenta Hoyos que ahora se saca a licitación y es imposible competir para los taxistas. "Esto ha sido otra jerga más. En la zona norte de la provincia de Córdoba, por ejemplo, las líneas de autobuses han dejado de prestar el servicio porque no les era rentable y la administración ha tenido que tirar del taxi porque abandonaron la licitación", explica Hoyos, muy preocupado por el futuro a corto plazo de un servicio esencial que "están dejando morir".

Javier Izquierdo

El taxi rural en Castilla-La Mancha reclama ayudas

Más del 70% de las licencias de taxi de Castilla-La Mancha trabaja en el ámbito rural prestando servicios en núcleos que no son de gran magnitud. Manuel García Naharro, representante de los taxistas castellanomanchegos, es consciente al hilo de este proceso de descarbonización que, a día de hoy "es complicado trabajar con vehículos que no sean diésel".

"No tenemos ayudas directas al sector por parte de las administraciones", explica Naharro que, con datos que ha recopilado, nos ofrece una imagen real de la situación del taxi en la región.

En Ciudad Real, actualmente la flota se compone de únicamente un taxi eléctrico, dos taxis GNC, un taxi GLP, 11 híbridos y 32 diésel. En Guadalajara, la situación no es muy diferente, con un taxi GLP, 12 coches híbridos, un coche eléctrico y hasta 30 vehículos de combustión diésel. Por su parte, en Albacete, la última provincia de la que recogió datos, 80 taxis son híbridos, 2 son híbridos enchufables, 7 son GLP y 18 taxis están propulsados por combustible diésel. Todos los que trabajan directamente en pueblos, son vehículos diésel.



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 taxi catalán presiona para que



Rueda de prensa de representantes de la Generalitat tras reunirse con el taxi

La Generalitat de Catalunya, por medio de la Conselleria de Transports, decidió reunir por primera vez el pasado 19 de octubre a todos los actores del sector del transporte por carretera en vehículos turismo. Es decir, representantes del taxi, empresas de intermediación, VTC tradicionales y VTC de plataforma se dieron cita en un encuentro en el que desde la Generalitat explicaron los ejes de la nueva ley que está preparando para regular el transporte y en la que se pondrá el foco en las empresas de intermediación tanto de taxis como de VTC.

Oriol Martori, director general de Transports i Mobilitat de Catalunya, expuso el proyecto y las líneas maestras de esta nueva ley, de la que esperan tener listo un primer borrador antes de finalizar el año. El principal eje de esta nueva legislación es diferenciar, dentro de la intermediación en el transporte, a los operadores verticales de los horizontales.

Lo que diferencia principalmente a ambos tipos de mediación es que en la horizontal la empresa no interviene en la organización de los servicios de transporte mientras que, en la vertical, sí. En la mediación vertical se necesitará una autorización previa, con una tarificación regulada y cumplir unos requisitos

más estrictos que en la horizontal.

Desde la Generalitat aclararon que, a su juicio, toda empresa que asigna los servicios a los prestadores materiales de los mismos (conductores), que ejerce control sobre la calidad de los vehículos, que evalúa el comportamiento de los conductores, que fija el precio del transporte o que interviene en aspectos directamente relacionados con la organización material del servicio, serán

Las intermediadoras podrán ser verticales u horizontales

consideradas empresas de intermediación vertical. Incluso desde la administración van más allá, y explican que solo con que realicen una o más de estas prestaciones se le categorizará como empresa intermediadora de integración vertical.

El taxi exige un decreto ley

Estas empresas de intermediación vertical, por lo tanto, estarán sujetas a un mayor control y al cumplimiento de mayores requisitos. Pero desde el taxi quieren ir más allá. La organización mayoritaria en la representación del sector, Élite Taxi Barcelona, manifestó estar de acuerdo con las bases de esta nueva ley, pero no se fían y piden una mayor celeridad a la administración para aprobar el texto. Además, con respecto a la intermediación, solicita que se apruebe un decreto ley urgente con rango de ley. "No hemos visto ningún texto", critican, al tiempo que anuncian un mayor nivel de presión ya que quieren "ver cosas plasmadas en el papel y no tantas palabras". En este sentido, desde Élite Barcelona recuerdan que el pasado mes de enero, a las puertas del Mobile World Congress,

La Generalitat diferenciará el Gran Turismo de la VTC

En la citada reunión a la que acudieron todos los actores del transporte de viajeros en vehículos de turismo, la Generalitat de Catalunya, por medio de su director de Transports i Mobilitat, Oriol Martori, expuso otro de los ejes que conformarán la nueva ley que están preparando para regular el transporte. Ese eje o línea maestra que pretenden incluir servirá para diferenciar el Gran Turismo de la VTC.

En primer lugar, el Gran Turismo se tratará de un servicio dirigido a empresas y eventos en los que la finalidad tiene un carácter lúdico o ceremonial y no de transporte. Serán vehículos con prestaciones especiales, con un canal de contratación múltiple y con un espacio mínimo de seis horas desde la contratación hasta la prestación del servicio.

En el caso de la VTC, tal y como explicó Martori, se tratará de un servicio destinado a usuarios en vehículos de turismo. El canal de contratación se deberá realizar a través de plataformas digitales y debe haber un tiempo mínimo de precontratación de 15 minutos.

se regule la intermediación

la administración les prometió una ley para regular la intermediación que estaría lista para el mes de julio. Sin embargo, a finales de octubre, todavía no se conoce siquiera un borrador del texto.

“Queremos un decreto ley ya porque se nos prometió y no se está cumpliendo. Vamos a empezar un proceso de información y consulta en el sector para poner tiempos, límites y líneas rojas antes de comenzar las movilizaciones”, aseguró al finalizar la reunión Alberto “Tito” Álvarez, portavoz de la organización de taxistas. “La intermediación es la lucha a corto plazo, y aquellas empresas intermediadoras que tienen una intervención vertical en el servicio, ya sea de taxi o de VTC, debe ser considerada operadora y debe tener responsabilidades como tal”, explica el representante de los taxistas.

El taxi y la multimodalidad

No obstante, y pese a las ganas que manifiesta el taxi de que se regule ya a estas empresas, si que se muestran satisfechos con el hecho de que la Generalitat haya asumido las líneas que defienden la mayoría de los taxistas. Esa “sintonía” ya se pudo observar en el Consell del Taxi que se celebró a finales de septiembre y en el que la administración catalana anunció que declarararía al taxi como un servicio económico de interés general.



Los taxistas piden más requisitos y obligaciones para empresas de mediación

Por otro lado, desde el taxi también apuntan a su papel dentro de las aplicaciones multimodales. En este sentido, desde Élite defienden que, dado que el taxi “va a ser declarado en Catalunya como un servicio económico de interés general”, no se debe mezclar o incluir

en el mismo paquete de precios que una empresa privada. “Se tiene que respetar el precio público regulado y ni siquiera se pueden hacer descuentos. Por eso nos escama mucho que se quiera meter en el mismo recorrido varios tipos de servicios entre los que se encuentra el taxi, eso supondría una liberalización encubierta”, explica el representante Álvarez. “Los precios del taxi, al ser un servicio económico de interés general, deben ir por otro lado. El precio del taxi es sagrado y se tiene que respetar”.

Javier Izquierdo

“El precio del taxi es sagrado y se tiene que respetar”

ANTI-FRICTION METAL LUBE TREATMENT

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

EXCLUSIVAS FORMULAS DISEÑADAS PARA CADA SISTEMA DEL AUTOMÓVIL

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

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

Nuevo ë-C4X, un CERO emisiones



“Disponibilidad inmediata” se ha convertido en la frase que más agradece escuchar un taxista en búsqueda de un nuevo vehículo para trabajar. El Citroën ë-C4X cumple no solo con este requisito, el plazo de entrega es de un mes y medio como máximo, sino que su incorporación al taxi amplía la oferta de modelos eléctricos en ciudades como Madrid y Barcelona.

Con la descarbonización del taxi como objetivo prioritario para las administraciones públicas, es fundamental que las marcas apuesten por el taxi e incorporen nuevos modelos eléctricos a una todavía reducida oferta de taxis CERO emisiones.

Una de las últimas en hacerlo ha sido Citroën, que tiene disponible en Madrid y Barcelona su modelo ë-C4X. Un modelo de alma madrileña, que está pensado para ser disfrutado tanto desde dentro, por su extraordinario confort, como por fuera, por su diseño, marca de la casa. Fabricado en Madrid para todo el mundo, tiene mucha más relación con España de la que se puede apreciar a simple vista. Además de ensamblarse en la histórica fábrica del Grupo Stellantis en el distrito madrileño de Villaverde, el último lanzamiento de Citroën también es “Made in Spain” por la procedencia de sus piezas y componentes. Nada menos que un 67%

De Madrid para todo el mundo

de los elementos que forman este automóvil provienen de 136 empresas y proveedores implantados en España. Una apuesta por el producto español que no sólo crea empleo y riqueza en la Comunidad de Madrid, sino también en otras 26 provincias de 10 comunidades autónomas.

Cada vehículo lleva en su interior un poquito de Galicia, Aragón, Cantabria, País Vasco, Navarra, Castilla y León, Castilla-La Mancha, La Rioja, Cataluña y la Comunidad Valenciana. Por eso, cada día 130 camiones llegan a Stellantis Madrid procedentes de todos los rincones de la geografía nacional para fabricar cada ë-C4X que rodará por el mundo y, en muchas ciudades, vestido de taxi.



con entrega inmediata

Seis semanas de plazo máximo de entrega

Precisamente que su fabricación se realice por completo en Madrid permite que su disponibilidad sea inmediata, sin dependencias de terceros que tantos retrasos están causando a nivel general. Una buena noticia para los taxistas que se encuentren buscando un nuevo vehículo para trabajar en los próximos años. Según explican desde Citroën, el ë-C4X está disponible para la entrega en un máximo de seis semanas desde la confirmación del pedido. Además, gracias a su ADN español, es garantía de rápida disponibilidad de recambios en un alto porcentaje.

Con dos baterías de diferente autonomía, una de hasta 360 Km WLTP asociada a un sistema de propulsión eléctrico que desarrolla una potencia de 136 CV (100 kW) y otra con una autonomía de hasta 420 Km WLTP, con un motor más potente de 156 CV (115 kW). Además, se ha trabajado en profundidad la velocidad de carga de la batería, que cuenta con una modalidad rápida que consigue sumar 100 Km de autonomía en 10 minutos si se utiliza un punto de 100 Kw con corriente continua.

Diseño innovador

Aunque el ëC4X es una berlina, su imagen dista mucho de las carrocerías tradicionales, apostando por un diseño innovador y distinto que combina la elegante silueta de un Fastback con el aspecto moderno de un SUV, así como el refinamiento atemporal y el espacio a bordo de un sedán de 4 puertas. Una nueva forma, confortable, práctica y "Made in Spain" de disfrutar del automóvil.

Cuidado hasta el mínimo detalle, además de viajar con amplitud y comodidad en los asientos traseros, con amplio espacio para rodillas y codos, también podrán trasladar su equipaje sin tener que renunciar a nada, gracias a un maletero de 510 litros con un acceso muy ancho para que cargarlo y descargarlo no sea un problema. Sus asientos Citroën Advanced Comfort cuentan con un acolchado suave y duradero para conseguir



un alto nivel de confort, complementándose a la perfección con el efecto "alfombra voladora" que distingue a la Suspensión Citroën Advanced Comfort® con sus amortiguadores progresivos hidráulicos de serie.

El acabado de acceso a la gama, el ëC4X You, cuenta con todos los elementos de confort y seguridad que se pueden esperar en este segmento, como el climatizador automático bizona, la suspensión Citroën Advanced Comfort®, el Pack Safety, el freno de estacionamiento eléctrico automático, los faros delanteros con iluminación diurna y firma lumínica con tecnología LED. Además, cuenta con retro-

visores exteriores en acabado Negro Brillante y las llantas de aleación 18" AEROBLADE gris anthra que hacen que el coche tenga un acabado exterior elegante y un estilo muy urbanita.

Le sigue el acabado ëC4X Plus, que ofrece más confort y seguridad, incluidos los asientos Advanced Comfort®, instrumentación digital a color retroiluminada, retrovisores exteriores abatibles eléctricamente y cámara de visión trasera. En cuanto al estilo exterior, el acabado Plus incluye tiradores en el color de la carrocería y llantas de aleación CROSSLIGHT.

Precios especiales para el taxi

Conocedora de la importancia del sector del taxi para el éxito de un modelo diseñado para disfrutar al máximo de su confort, Citroën ha apostado por competitivos precios a los que se suman interesantes descuentos específicos para el taxi. Además, STELLANTIS FINANCIAL SERVICES se suma al éxito de esta promoción con unas condiciones ventajosas que potenciarán la oferta final al cliente, tanto para VAC lineal como para Leasing, y compatible con descuentos si se financia el vehículo que pueden consultarse en su concesionario de referencia. Sin olvidar las ayudas estatales o de la Comunidad de Madrid (Plan Moves / Plan de Ayudas Cambio 360), por lo que habría que descontarlas al precio de compra obtenido tras los descuentos de Stellantis para calcular el coste final del coche.

Para finalizar, eSolutions, partner propio dedicado a ofrecer soluciones de recarga y movilidad a medida que también ofrece descuentos en sus cargadores, así como en la instalación de los mismos. Además, cuenta con un equipo de especialistas en movilidad y recarga, profesionales que asesoran, aconsejan y resuelven cualquier duda relacionada con la carga del nuevo ëC4X. Pueden contactar directamente con un especialista en el siguiente email: especialistaderecarga@f2m-esolutions.com

Nuevas ayudas para accesibilidad y sostenibilidad



En Galicia desde 2016 se han concedido 5,4 millones de euros

Las administraciones públicas han mostrado su compromiso con un sector más accesible y sostenible anunciando la concesión de nuevas ayudas para la adquisición de vehículos eléctricos, adaptados o de bajas emisiones. Lo ha hecho, por ejemplo, la

Xunta de Galicia, que por medio de la Consejería de Infraestructuras e Mobilidade, ha anunciado nuevas subvenciones para 2024. Ethel Vázquez, conselleira de la citada rama, se reunió este pasado viernes en Santiago

de Compostela con representantes de la Unión de Taxistas Galegos (Utaga), entre quienes estaba su presidente, Emilio Mosquera. Desde la administración gallega destacaron el compromiso activo del sector en la lucha contra el cambio climático a través de una renovación de flota con vehículos menos contaminantes. Por ese motivo desde la Xunta anunciaron que se quieren sumar a ese compromiso, además de financiar taxis adaptados para cubrir la demanda de personas con movilidad reducida. Desde 2016

se han concedido 5,4 millones de euros al sector en unas subvenciones de las que se han beneficiado 850 taxistas. En Almería, su ayuntamiento también ha aprobado la convocatoria anual de una línea de subvenciones para los profesionales del taxi destinadas a la adaptación de vehículos para el traslado de personas con movilidad reducida. El importe de la convocatoria asciende a 30.000 euros con los que se pretende ayudar a los taxistas en los gastos derivados de la amortización de estos eurotaxis. Además de esta ayuda, también se aprobó la convocatoria de subvenciones para la adquisición de vehículos ECO y CERO emisiones, en su caso por un importe de 20.000 euros. El objetivo de esa línea de ayudas es impulsar la renovación de la flota y la implementación de actuaciones dirigidas a la mejora de la calidad del aire. Una vez que esté publicada la convocatoria, los taxistas interesados tendrán un plazo de diez días para tramitar su solicitud. Desde el Ayuntamiento han informado que ningún taxi con distintivo cero emisiones o eco podrá obtener más de una subvención por este concepto. El servicio de taxi en Almería, en los últimos años, ha pasado de dos a catorce taxis adaptados a personas con movilidad reducida, y el número de taxis cero emisiones o eco es de 40, sobre un total de 284 licencias.

No se cubren todas las nuevas licencias de Pamplona

Tras rebajar en 60.000 euros el importe inicial por una licencia en Pamplona, casi seis meses después, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona tampoco ha logrado en esta segunda convocatoria cubrir las 20 licencias y se han presentado solo 18 solicitudes. El plazo para presentar puja finalizó este pasado martes y por lo tanto serán 18 nuevos taxis adaptados los que circulen por la ciudad, aumentando la flota total de taxis de la Mancomunidad de 315 a 333. Según ha explicado El Diario de Navarra, desde la Mancomunidad esperan que, si no se producen renuncias, lo previsible es que todas las ofertas presentadas obtengan sus licencias siempre que cumplan con las condiciones de convocatoria. Aumentar la oferta de taxis era una de las medidas que se acordaron en septiembre de 2022 para mejorar el servicio de taxi. Eso sí, hay que tener en cuenta que las nuevas licencias deben tener adscrito un vehículo adaptado que debe dar un servicio preferente a las personas usuarias en silla de ruedas.



Solo se han cubierto 18 de las 20 nuevas licencias

Nuevas ayudas para fomentar la accesibilidad

El Ayuntamiento de Sevilla, con el objetivo de mejorar el servicio de taxi adaptado a personas con movilidad reducida tras las críticas recibidas en los últimos años por parte de usuarios y del propio sector, ha llegado a un acuerdo con las asociaciones del taxi para introducir una serie de medidas. Una de las que más destaca es la posibilidad de abrir una convocatoria nueva de subvención relacionada con la prestación de los servicios precontratados por personas con movilidad reducida para sufragar el déficit que sufren los titulares de eurotaxi. Además, el Ayuntamiento y las asociaciones han acordado estudiar el incremento en el crédito de la convocatoria anual de ayudas destinadas a la adquisición de nuevos eurotaxi o a la adaptación de taxis al traslado de personas con movilidad reducida. En la última reunión entre sector y administración, con la que se evitó un paro que estaba convocado por la Plataforma Eurotaxi Sevilla, también se informó por parte del Consistorio de la tramitación de una convocatoria para que los vehículos adaptados puedan acogerse al Régimen Especial de Eurotaxi, que permite prestar servicios los siete días de la semana los 365 días del año y la contratación de hasta dos asalariados. En declaraciones recogidas por 20Minutos, José Lugo, delegado de Movilidad del Ayuntamiento de Sevilla, ha defendido los compromisos adoptados por el Ayuntamiento con la Plataforma y diferentes asociaciones del sector con medidas para incrementar las subvenciones o subvencionar directamente el servicio a las personas con movilidad reducida.



El Ayuntamiento defiende los compromisos adaptados con el sector

EN mosancar |

¡TENEMOS LA MEJOR OPCIÓN PARA TI!



NUEVO CITROËN ë-C4 MADRID SE CARGA DE ENERGÍA, Y TU NUEVO TAXI TAMBIÉN.

80% DE LA CARGA EN 30 MINUTOS
0 EMISIONES
350 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA



OPINIÓN CLIENTES

CITROËN-ADVISOR.ES

NUEVO ë-C4 ELÉCTRICO. CONSUMO HOMOLOGADO WLTP (WH/KM) 166,2. EMISIONES CO₂ WLTP (GM/KM) 0. AUTONOMÍA WLTP HASTA 350 KM.

Entrega **GRATUITA** a capital de provincia

TE REGALAMOS

- Franjas rojas pintadas en ambas puertas
- 3 escudos del Ayuntamiento de Madrid
- Mano de obra
- Manguera de señal blindada
- Precinto
- Cable corrugado para precinto

¡Contáctanos y disfruta
de nuestras ofertas!

91 471 30 00
hola@mosancar.com

Culmina la integración entre Radioteléfono Taxi y Tele Taxi Madrid



Julio Sanz (i) y Andrés Veiga, presidentes de TeleTaxi y Radioteléfono Taxi respectivamente

Radio Teléfono Taxi (RTT) y Tele Taxi han finalizado su proceso de integración con el objetivo de mejorar y ofrecer un servicio más completo a los usuarios de taxi de Madrid, así como de reducir al máximo los tiempos de espera. Con esta nueva fase de unificación, el usuario podrá tener acceso a una flota de hasta 5.000 taxis que le ofrecerán servicio de forma conjunta, independientemente de si el traslado lo lleva a cabo un taxista de una u

otra emisora. Hasta hace unas semanas, la integración contemplaba que ambas emisoras pudieran ofrecer sus taxis indistintamente cuando un usuario solicitase un servicio por la aplicación Pidetaxi. Ahora, se va más allá, y cuando un usuario reserve un servicio vía telefónica en cualquiera de las dos emisoras y este quede pendiente, dicho servicio podrá ser atendido por un profesional de cualquiera de las entidades, discriminando en favor del que esté más

cerca del cliente. Andrés Veiga, presidente de RTT, ha asegurado que la unificación de sistemas “es totalmente satisfactoria y que pasó la prueba de fuego el pasado jueves, cuando se batió el récord de lluvias en la ciudad y se atendieron los servicios solicitados batiendo cifras históricas de servicios realizados”. La integración completa de estas dos emisoras “no solo pone al cliente en el centro para ofrecerle un mejor servicio, sino que beneficia también a la ciudad, pues los taxis de ambas compañías recorren menos distancia y optimizan los kilómetros en su jornada laboral con el consiguiente beneficio medioambiental”, ha explicado Veiga. Por su parte, Marcos Rodríguez, responsable de TeleTaxi, ha indicado que la unificación “supone una garantía de mejor servicio y mayor agilidad para el usuario, pero también la certeza de que cuentan con un precio sometido a unas tarifas”; algo que, según ha afirmado, “no pueden ofrecer otro tipo de servicios como plataformas VTC que duplican o triplican sus precios en función de las circunstancias”. Ambas emisoras, a través de un comunicado conjunto han querido hacer un llamamiento a nivel nacional al sector para que se integre en la aplicación Pidetaxi y que trabajen en una unidad de acción a través de la integración de flotas que permita alcanzar más mejoras en la movilidad y el servicio a los usuarios, especialmente en picos de demanda de las grandes ciudades

Descartado activar autorizaciones de VTC

El Concello de Santiago ha descartado activar autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor (VTC) para aliviar la gran demanda de taxis que hay en la ciudad, especialmente en hora punta. A comienzos de mes, la Xunta de Galicia, por medio de su presidente Alfonso Rueda, admitió autorizar la concesión de nuevas licencias de taxi siempre que el Consistorio lo solicitase. En las últimas semanas, según explica El Correo Gallego, otro punto que se ha vuelto crítico es la estación intermodal. La nueva terminal concentra un elevado movimiento de viajeros y la actual oferta de taxis no parece

suficiente para abarcar la elevada demanda en determinadas horas. “Es evidente que hay un problema con el servicio de taxis”, aseguró al citado medio el consejero de Movilidad, Xan Duro. En la actualidad hay 147 licencias de taxi en Santiago de Compostela, y en estos momentos, para que se amplíe el número de licencias el Concello tiene que elaborar informes y estudios para que la Xunta se posicione y admite la petición de aumentar la flota. Aunque sea un proceso a medio plazo, desde el Concello no quieren optar por otra solución, y descartan la activación de autorizaciones VTC.

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

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

AFÍLIATE, AFÍLIATE, AFÍLIATE
tus asociaciones del TAXI te esperan

AGATM 914453281

AETM 915157194

AMT 912871295

FPT 914777021

Euro5 apad.euro5taxi@gmail.com

PLATAFORMA CARACOL seccioncaracol@gmail.com

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

¡ Juntos somos más fuertes !



Más opciones para los taxis de segunda mano

El Gobierno del Ayuntamiento de Zaragoza ha propuesto la modificación del reglamento del taxi para aumentar a cinco años la antigüedad máxima de los vehículos que pueden prestar servicio de taxi desde su primera matriculación. La propuesta se va a llevar a cabo en la Comisión de Medio Ambiente y Movilidad. Hasta ahora, un taxista que quisiera comprar un coche de segunda mano para prestar servicio de taxi solo podía adquirir coches que tuvieran como mucho tres años de antigüedad. Ahora la situación ha cambiado, y los retrasos de las marcas para la entrega de vehículos nuevos está provocando que muchos taxistas acudan a ese mercado de segunda mano. Sin embargo, con la antigüedad máxima fijada en tres años, las opciones son muy reducidas. Por ese motivo, desde el sector del taxi de Zaragoza han solicitado ampliar esa antigüedad a cinco años. Tatiana Gaudes, consejera de Medio Ambiente y Movilidad de Zaragoza, lo explicó ayer ante los medios de comunicación, junto al portavoz de VOX, David Flores, y junto el presidente de la Asociación Provincial del Taxi, Miguel Ángel Perdiguero. “Esto se enmarca en un acuerdo de colaboración del Ayuntamiento con el propio sector del taxi que viene siendo efectiva desde tiempo



atrás”, indicó Gaudes. Hay que recordar que, en cualquier caso, la antigüedad máxima que puede tener un taxi en Zaragoza es de 15 años. Es decir, que, si un taxista adquiere un vehículo con una antigüedad de cinco años desde su primera matriculación, solo podrá prestar servicio de taxi con ese coche diez años.

Aumenta la capacidad de suministro de gas en SCAT



Nuevo tanque de AutoGas en Cooperativa

La Sociedad Cooperativa de Autotaxi de Madrid (SCAT) ha inaugurado su nuevo depósito de AutoGas situado las instalaciones que la entidad tiene en Villaverde en la calle San Mario. Ese depósito, que sustituye al anterior, cuenta 50 m³ de capacidad y es el mayor tanque de este tipo de gas en España. El objetivo que se busca desde Cooperativa con este cambio es

atender la gran demanda que existe dentro del sector por este combustible. “El AutoGas se ha convertido en el combustible preferido por los profesionales integrados en SCAT”, aseguró durante el acto de inauguración Leonardo Movilla, presidente de la entidad. Según datos que maneja SCAT, actualmente el 92% de las renovaciones de 2023 son por coches de AutoGas o híbridos, y muchos de estos últimos se están transformando a AutoGas por el ahorro que supone. Ese combustible ECO es propano comercial, un gas respetuoso con el medio ambiente y con el que los taxistas ahorran unos 40 euros por cada repostaje, a la vez que les ofrece una autonomía de unos 1.000 kilómetros al combinar el tanque de gas con el habitual de gasolina. Desde la Cooperativa recuerdan que poseen su propio taller de transformación para adaptar los taxis de gasolina y que puedan consumir AutoGas.SCAT, que cuenta entre sus asociados con 5.000 taxis propulsados por AutoGas, ante la creciente demanda, ha sustituido el depósito de gas que tenía por otro de mayores dimensiones en su sede principal, situada en la madrileña calle San Mario. El nuevo depósito cuenta con una capacidad de 50 m³, siendo el mayor tanque de AutoGas de España. “Además de las ventajas medioambientales, nos permite tener un combustible más económico”, aseguró Movilla en el acto de inauguración al que también acudieron representantes del Grupo DISA, al que agradeció su implicación como colaborador. “DISA se ha involucrado mucho en toda la inversión que requería la ampliación y en la parte técnica. Sin ellos nos hubiese costado más, encareciendo para nuestros asociados este producto”, concluyó el presidente de SCAT.

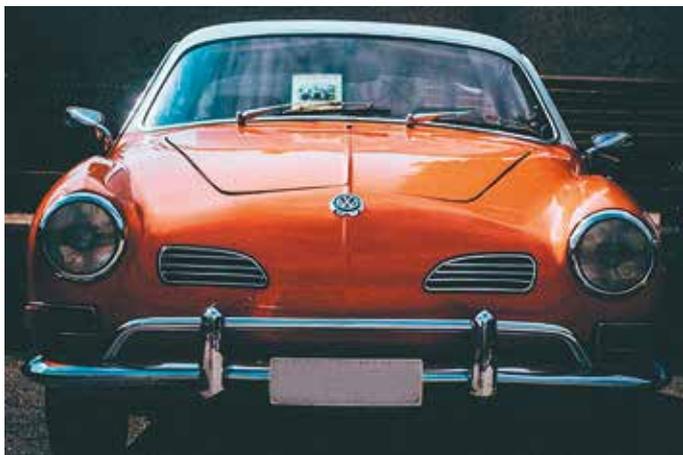
SI PIENSAS EN VERDE
CUANDO TE MUEVES
POR LA CIUDAD



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

www.maxmobility.es





Exposición RetroMóvil

Del viernes 24 al domingo 26 de noviembre. IFEMA (Madrid)

El Salón internacional del vehículo de época, clásico y de colección, Retromóvil Madrid, es la feria decana de la capital en el sector del vehículo de colección y se celebra en IFEMA Madrid. Una exposición de auténticas joyas, concentraciones, parking de clásicos, zona comercial con accesorios y todo tipo de productos, etc.



ExpoFoodService

Miércoles 29 y jueves 30 de noviembre. IFEMA (Madrid)

Feria, congreso y networking para profesionales del sector de hoteles, restaurantes y cafeterías. Expofoodservice es el evento de referencia para el denominado sector Horeca que reúne a los operadores de la restauración con los principales proveedores de equipamiento, tecnología, maquinaria, alimentación y bebida.



Concierto Melendi

Lunes 27 de noviembre, viernes 8 y sábado 9 de diciembre. 21.00 horas. Wizink Center (Madrid)

Tres noches colgando el cartel de "no hay billetes". Melendi llenará el Wizink Center de Madrid en lo que se espera un homenaje al disco que le llevó al estrellato: "Sin noticias de Holanda", y que ahora cumple veinte años desde que se vio la luz. Miles de personas vibrarán con canciones que han marcado toda una vida.

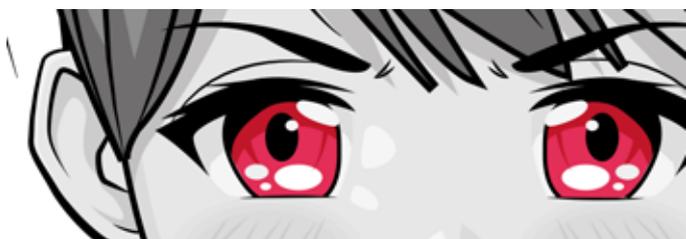


Concierto David Bisbal

Miércoles 6 de diciembre. 21.00 horas. Wizink Center (Madrid)

"Me siento vivo Tour 2023", así se llama la gira del último disco de David Bisbal que, como no podía ser de otra manera, hace una parada de rigor en el Wizink Center de Madrid. El show incluirá los temas de su nuevo disco sin olvidar sus grandes éxitos de siempre.





Exposición Manga Barcelona.

Del jueves 7 al domingo 10 de diciembre. Fira Barcelona Gran Vía (Barcelona)

La gran cita para los amantes del manga, el anime y la cultura japonesa se celebrará del 7 al 10 de diciembre en la Fira de Barcelona Gran Vía. Allí se llevará a cabo la 29 Manga Barcelona, un punto de encuentro de referencia para miles y miles de fans que atrae gente de todos los rincones de la península y de fuera de ella.

World Padel Tour.

Del 17 de octubre al 5 de noviembre de 2023. Madrid

El calendario del campeonato mundial de Padel pone el punto final a la temporada en Barcelona con la celebración del Boss Master Final 2023. El torneo de los torneos, uno de los más especiales de toda la temporada y que se celebrará entre el 14 y el 17 de diciembre en el Palau Sant Jordi.



Concierto Alejandro Sanz.

Sábado 9 de diciembre. 21.30 horas. Palau Sant Jordi (Barcelona)

Sanz en Vivo pondrá su punto final en 2023 con una fecha en Barcelona. Los seguidores de Alejandro Sanz podrán disfrutar de un show de más de dos horas de espectáculo donde, además de repasar grandes éxitos, interpretará algunos de los temas incluidos en su último trabajo de estudio Sanz.



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

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

MOSANCAR. Diego Santos - 914 713 000
leadsweb@mosancar.com - www.mosancar.com



Jogger 999100/74kw 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.

RENAULT JURADO. Tel. 914 010 549
C/ Alcalá, 187. Madrid



Tourneo Connect Grand Titanium L2	2.0	122	31.500
Transit Custom Kombi L1 Trend ecoblue 2.0		136	38.100
Transit Custom Kombi L2 Trend ecoblue 2.0		136	39.300

* No se incluye matriculación

JOTA ROCAL. Tel. 916 660 050 / Lorena 646 376 204
C/ Fundación 3. Rivas Vaciamadrid
www.jotarocal.com



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



ES 300h Premium 2487 218 /160 50.581

*PRECIOS DESDE

LEXUS MADRID SUR. Joaquín 648 986 318
Avda Carlos Sainz , 31- Leganés
joaquin.gomez@lexusmadridsur.es



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**



— 136/50 37.950*

GRUPO VELASCO. Guillermo Sandín 619 718 698
empresas@grupovelasco.es - www.grupovelasco.es



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	140	24.690
Miray Hydrone Cero	—	180/134	60.000 approx
Verso Proace /Eurotaxi	2.000	150	35.900

Precios DESDE.

A.E TOYOTA LLORENTE. Tel. 914 50 68 53 - 917 33 49 60
Avda. Dr. Federic Rubio y Galy 37. Madrid
llorente@toyotallorente.com - www.llorente.toyota.es



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



Gaceta TAXI

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



STANDARD
Profesionales

- ✓ 12 NÚMEROS
- ✓ Recíbela en tu domicilio

Antes ~~50€~~

PRECIO PROMOCIÓN

40€



PREMIUM

Asociaciones, Cooperativas
Radioemisoras

- ✓ 12 NÚMEROS
- ✓ Recíbela en tu domicilio

Antes ~~50€~~

PRECIO PROMOCIÓN

30€

**Aprovecha la promo
¡SUSCRÍBETE YA!**

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

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

“Se puede viajar por España en VE sin ningún problema”



Ainhoa Garmendia, responsable de Recarga Pública de Iberdrola

Mayor información y ayudas directas a la compra de vehículos eléctricos son algunas de las medidas propuestas por los expertos para avanzar en la descarbonización del transporte y reducir las emisiones de las ciudades, que suponen el 70 % del total.

Porque si de algo se habló durante el Global Mobility Call fue de movilidad eléctrica y sostenible. Ainhoa Garmendia, responsable de Recarga Pública de Iberdrola recordó que “la infraestructura está y los vehículos están, por lo que la posibilidad es real, está ahí”. Sin embargo, lamentaba que a pesar de ello la mayoría de la sociedad todavía no perciba al vehículo eléctrico como una oportunidad.

Existe lo que en inglés se denomina range anxiety, o ansiedad por alcance, que es el temor del conductor de que un vehículo no tenga suficiente almacenamiento de energía para cubrir la distancia de carretera necesaria para llegar a su destino previsto y, por lo tanto, dejaría varados a los ocupantes del vehículo a mitad de camino. “Sin embargo, actualmente”, aclaraba, “se puede viajar por toda España con un vehículo eléctrico sin problema”.

Para Garmendia esta falta de información sobre el vehículo eléctrico supone una

importante barrera para que el parque automovilístico se electrifique a mayor velocidad, y achaca también este ritmo a un problema con las ayudas previstas desde las administraciones.

“Tal y como está dispuesto el plan MOVES, primero se adelanta el dinero de la compra del vehículo eléctrico que se quiere comprar, mientras que en otros países las ayudas son inmediatas. De hecho, en Portugal, con una renta per cápita similar a la española, la penetración del eléctrico es de un 25% y esto es gracias a su sistema de ayudas directas”, explicó Garmendia, para añadir que “un buen sistema de ayudas un buen foco, puede impulsar la penetración del vehículo eléctrico”.

Aunque definir cómo será la movilidad del futuro a día de hoy es muy arriesgado, hablamos también con la responsable de Recarga Pública de Iberdrola sobre lo que necesita una ciudad para que su movilidad sea cero emisiones. “Depende de cómo se acabe moviendo la ciudad, porque es evidente que la ciudad va a cambiar: cada vez se compran menos vehículos, hay una apuesta por el carsharing, por el uso del transporte público como el taxi. Actualmente Iberdrola instala puntos de

recarga en aquellos destinos donde los usuarios se pasan varias horas, como los centro comerciales o puntos de ocio, allí pueden cargar sus vehículos con cargadores de baja potencia. En puntos como las autopistas, se instalan puntos de alta recarga donde puedas cargar en 15 minutos tu vehículo, algo similar a una gasolinera. Pero también se instalan equipos intermedios en puntos estratégicos de la ciudad, con cierta rotación, más o menos media hora”.

“Así visualizamos la ciudad. En el centro de la ciudad mucha carga lenta y alguno de carga media en puntos más estratégicos, pero los hubs más grandes de recarga rápida en las autopistas”, resumió Garmendia. Actualmente Iberdrola tiene más de 5.000 puntos de recarga operativos y que esperan tener otros tantos en los próximos años.

El plan para al taxi

“Creemos que hay que eliminar la barrera de que el taxi eléctrico es un problema”, señaló Garmendia cuando le preguntamos sobre el taxi. “A día de hoy existen vehículos en el mercado con una autonomía más que suficiente para que un taxista pueda realizar su jornada laboral diaria”. Y desde Iberdrola, aseguró, tienen actualmente una serie de descuentos y promociones especiales para los taxistas, tanto a nivel infraestructura a domicilio como en la red de recarga pública.

Según datos de Iberdrola, ha habido un crecimiento de 30% en la instalación de puntos de recarga en el último año y la realidad es que esto ha cambiado desde 2021 a lo de hoy, cuando hay un gran paso adelante en el despliegue de la infraestructura. “Notamos cambios en el segmento de clientes, crece el interés y la demanda de puntos de recarga, tanto de particulares como de empresas”, ha señalado Jorge Muñoz, responsable de Smart Mobility en Iberdrola

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



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



También en
 iVoox
 Spotify

Estudian cambios en el permiso de conducir para mayores de 65



Aunque en España no existe una edad límite para no poder tener el permiso de conducir, sí que hay unas condiciones específicas para quienes tienen más de 65 años. De hecho, la propia Dirección General de Tráfico señala en su página web que “el seguir conduciendo no depende de la edad, sino del estado de las capacidades y aptitudes que tenga el conductor”. Precisamente, para asegurar que se mantiene intacta la capacidad para conducir a partir de los 65 años, se reduce el periodo de vigencia del permiso de conducir, aumentando la frecuencia de las revisiones médicas y de aptitud para que seguir conduciendo sea seguro para todos.

Sin embargo, la Dirección General de Tráfico (DGT), ha anunciado recientemente su intención de introducir cambios en este procedimiento y ha puesto el foco, precisamente, en la renovación de los conductores más veteranos. Incluso se ha llegado a hablar de la posibilidad de jubilar de manera obligatoria una vez se llegue a cierta edad, tal y como sucede en otros países. Extremos que se ha apresurado a desmentir el propio director de la DGT, Pere Navarro.

Solo el 10% de los usuarios de las carreteras supera los 65 años

Según lo explicado por el responsable de la DGT, lo que sí se contempla es evaluar las condiciones físicas de la persona. “Ahora a partir de los 65 renuevas por cinco años. Pero prorrogar cinco años el carné a alguien con 90 parece raro”, señala.

El tema de la renovación del permiso de conducir para conductores de edad avanzada ha generado un debate continuo. Hasta ahora, las novedades introducidas en la nueva Ley de Tráfico se basan en las recomendaciones que la DGT ha transmitido al Gobierno durante los últimos cinco años, lo que respalda la posición de Pere Navarro al frente de la organización.

De acuerdo con estas propuestas, los cambios en la renovación del permiso de conducir podrían implementarse próximamente. Aunque aún no se ha establecido una cifra espe-

cífica para reducir la vigencia del permiso, se dejará de renovar cada cinco años para los conductores de edad avanzada.

Según datos de la Unión Europea, y aunque solo el 10% de los usuarios de las carreteras supera los 65 años, aproximadamente uno de cada tres accidentes involucra a personas mayores. No obstante, existen informes que contradicen estas estadísticas.

Según un estudio de 2016 elaborado por la Fundación Línea Directa, pese a los prejuicios sociales, los conductores mayores de 65 años son los que menos accidentes tienen al volante: 4 veces menos que los menores de 25 años. Sin embargo, cuando tienen un accidente su mortalidad es mayor (x2,5) y sus lesiones más graves en caso de accidente (+9%).

Además, la tendencia no parece favorecer a este colectivo: entre 2009 y 2014, aumentaron su mortalidad un 5%, mientras que los menores de 25 años la bajaron en un 67%. Sin embargo, hay una gran desconfianza sobre los automovilistas más veteranos: casi 8 millones los consideran peligrosos al volante y casi 1 millón les retiraría el carné de conducir al cumplir los 65 años.



**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

HORARIO NOCTURNO

619 276 990

