

La **Gaceta** TAXI

del
La primera revista del sector

AÑO XXIX
NÚMERO 329
ENERO 2024

Luz verde a las 24 horas

- **Pilar Terán, presidenta del taxi en Santander**
- **Nueva federación de taxistas en Galicia**
- **Chiclana "amenaza" a los taxistas con más VTC**

HAZTE COLABORADOR



Radioteléfono
pidedetaxi
tu app para pedir taxi

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 CRECIENDO

91 511 13 70

WWW.PIDETAXI.ES · WWW.RTTM.ES

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



info@pidedetaxi.es
www.pidedetaxi.es



La imposible misión de contentar a todos

Tras más de un año en el cajón, finalmente los taxistas de Madrid ya tienen en vigor un nuevo Reglamento del Taxi. La larga espera, sin embargo, no ha compensado a la mayoría de los representantes del sector. Unos esperaban que el nuevo texto fuese aún más "valiente" y flexibilizase, o liberalizase, más aspectos y, por ejemplo, permitiese trabajar 24 horas los siete días de la semana. Otros, por el contrario, ven en el nuevo texto una seria amenaza para los autónomos.

Lo que queda claro es que al final el texto ni ha liberalizado el taxi de la manera tan radical como se esperaba, ni ha satisfecho a los defensores de una mayor regulación en el trabajo de los profesionales. Con el ánimo de contentar a la mayoría de los representantes, es probable que la Comunidad de Madrid los haya descontentado a casi todos.

Las tensiones en la interlocución de los representantes del taxi con la administración no son exclusivas de la capital. Pasa en el sur, en Chiclana, donde el Ayuntamiento parece tener armada una guerra con los taxistas que ya empiezan a sospechar los motivos. Y en el norte, en Galicia, donde los taxistas han constituido una nueva federación para lograr una mayor armonía con la Xunta. A fin de cuentas, los profesionales buscan y luchan por mantener su peso en el mercado, y para ello a veces buscan nuevos interlocutores, como en Santander, donde por primera vez una mujer defenderá los intereses de la asociación principal de taxistas.

Veremos en este 2024, en el que se esperan importantes decisiones judiciales y legislativas que afectan al devenir del sector, cómo se desarrollan esas difíciles relaciones creadas entre la siempre temible administración y sus distintas caras, y el taxi, con sus muy diferentes puntos de vista..

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- El nuevo Reglamento del Taxi de la Comunidad de Madrid no ha terminado de contentar a los taxistas. Unos esperaban mayor liberalización, mientras que otros ven en el nuevo texto una amenaza a los autónomos.



10. En marcha

- Pilar Terán, nueva presidenta de los taxistas de Santander, quiere abrir un nuevo ciclo en el sector.



14. Noticias

- Polémica con las vacaciones de agosto de los taxistas
- Élite BCN abandona Antaxi
- Los taxistas de Valencia podrán trabajar más horas



18. Entrevista

- Nace Fegataxi, nueva federación de taxistas en Galicia



22. A fondo

- Rafael Basallote, presidente de los taxistas en Chiclana, evidencia las políticas del Ayuntamiento contra el taxi



26. Homologados

- Los vehículos autorizados para taxi

28. Grandes eventos

- Encuentra aquí a tus próximos usuarios



Año XXIX - Número 329 - Enero 2024

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Jefa de Producto: Olga Lobo,
olga@gacetadeltaxi.com

Redactor Jefe: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

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

Dpto Comercial: GGM
info@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Depósito Legal: M-17.622-1995

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



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

También puedes escribirnos a redaccion@gacetadeltaxi.com



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

Las constantes transformaciones de la economía

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



No espero que todo el mundo me entienda, especialmente si nunca han tenido que recorrer mi camino.
Manu Sánchez

De los tres protagonistas que revolucionaron la forma de pensar en el ámbito económico, que influenciaron a los hacendados en política económica de los gobiernos en implementar una serie de medidas que hiciera frente a los ciclos económicos ante ciertos vaivenes de inestabilidad, y que cambiaron el pensamiento económico en sus diferentes etapas, quien les iba a decir que la tecnología revolucionaría todo el sistema económico y financiero en el mundo.

El primer protagonista es Adam Smith (1723-1790), filósofo y economista, que le dio carácter científico político a la economía, fue un fiel defensor del libre mercado limitando a ciertos puntos clave la intervención de los gobiernos en la economía; el segundo protagonista fue el impulsor de la macroeconomía, Keynes (1883-1946 - todo lo contrario a Smith), que propuso que se aplicara una política de intervencionismo estatal de carácter fiscal y de estímulo monetario; el tercer protagonista es Friedman (1912-2006), que fue el principal impulsor del neoliberalismo en la década de los setenta.

A finales de los años 90 se acuñaría un término más y diferente, que volvería a inquietar el mundo económico y el financiero con la introducción del tecnicismo "nueva economía" por mediación de la revolución tecnológica. Brian Arthur, una autoridad en la economía y su relación con la teoría de la complejidad, la tecnología y los mercados financieros, aunque fue popularizado principalmente por Kevin Kelly, el editor de la revista "Wired", describía cómo la evolución de una economía que estaba basada principalmente en la fabricación y la industria daba paso a una economía basada en el conocimiento, debido en parte a los nuevos progresos en tecnología y a la globalización económica. Hoy en el capitalismo del siglo XXI que sentaron las bases en la incubadora del "Valle de los Genios" (Silicon

Valley) donde llevan décadas tratando de imponer su versión libertaria y mítica del surgimiento de la economía digital, han encontrado nuevos caladeros de alta rentabilidad a través de las Plataformas digitales. Es la nueva fase del lanzamiento del nuevo capitalismo.

Esa versión libertaria del centro neurálgico capitalista se ha topado con los vaivenes de inestabilidad en ciertos ciclos económicos, es decir con tres crisis sucesivas, una inflacionaria global, seguida de otra en la década de 1980 ante un aumento de las finanzas públicas y, otra más en la década de 1990 por el endeudamiento privado arrastrando a las DotCom, hasta llegar a los acontecimientos de la crisis financiera internacional de 2008-2010 que colapsó el sistema financiero (hipotecas subprime) ocasionando una colosal fuga de capital hacia los Paraísos Fiscales.

Las constantes transformaciones de la economía han sido producto de las sucesivas crisis, cada vez más graves, donde el capitalismo como ideología e institucionalidad dominante de la revolución tecnológica que, junto a la rápida evolución de una economía global cada vez más interrelacionada, han venido provocando una serie



de consecuencias catastróficas para el mundo entero, con consecuencias adversas para la vida de los trabajadores y el empleo, bajando a toda costa la remuneración laboral, aumentando la productividad como especial recurso de obtención de mayor beneficio y, eliminando competidores para ganar una mayor cuota, incluso haciendo desaparecer a muchas actividades tradicionales para establecer el nuevo mercado digital, de cuya producción se caracterice por la búsqueda de la innovación como forma de garantizar la apertura comercial y la desregulación de los mercados.

El profesor de los Estudios de Economía y Empresa de la UOC, Joan Torrent i Sellens, nos dice que es importante tener en cuenta que la actual revolución digital, con la incorporación masiva de las tecnologías de procesamiento de la información y la comunicación (TIC), que han modificado casi todas las facetas de la vida humana y han abierto importantes oportunidades de crecimiento y desarrollo económico y social, en estos periodos del desarrollo capitalista, tienen un denominador común: un profundo cambio en las actividades económicas, con oficios que desaparecen y oficios nuevos, la obsolescencia y la aparición de nuevos instrumentos, el agotamiento y la sustitución de habilidades técnicas y un continuo avance hacia la mejora del conocimiento sobre la naturaleza, la sociedad y la vida humana. Este conjunto de transformaciones recibe el nombre de desarrollo de las fuerzas productivas, que general-

mente se acaban traduciendo en mejoras evidentes de la calidad de vida y del bienestar de la población, aunque esto no garantiza la eliminación de la distribución injusta de estas mejoras entre todos los habitantes del planeta.

En resumen, la digitalización de la nueva economía es un tema complejo y en constante evolución. Aunque, en cualquier caso, la conexión entre economía y tecnología no es nueva, hay diferentes interpretaciones sobre su impacto en la sociedad, lo que está claro es, que la tecnología seguirá siendo un factor clave en la economía del futuro donde la inteligencia artificial, la biotecnología junto a la robótica, son el plato fuerte de toda esta transformación. Por consiguiente, los Gobiernos tienen un gran reto para poder controlar mediante aprobación normativa y expresas, dicha evolución y revolución que proteja los derechos de los ciudadanos y los propios de Estado, sino quieren estar dominados por toda esta revolución tecnológica.

Como podemos observar, el capitalismo, los inversores, la economía y las finanzas, han cambiado de piel con la llegada de las Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones (TIC) que son, el polo de crecimiento del que se sirven para seguir renovándose en la obtención de grandes beneficios y, teniendo un total control de la sociedad al monitorizar su actividad diaria en un grado de detalle que no era posible hasta ahora.

¡¡¡Os deseo un Feliz año 2024-¡¡¡.

Si no está en Kia, será que no existe.

No te vuelvas loco para elegir modelo.



Talleres de las Heras

C/ Via Complutense, 121
Alcalá de Henares, Madrid
Tel: 91 879 71 45
www.kia.com

Avenida Constitución, 10-12
Torrejón de Ardoz, Madrid
Tel: 91 675 44 16

C/ Ingeniero Fernandez Casado, 4-6
Coslada, Madrid
Tel: 91 671 50 28

Gasolina: Emisiones CO₂ combinadas WLTP (g/km): 129-162. Consumo combinado WLTP (l/100km): 4,9-21. HEV: Emisiones CO₂ combinadas WLTP (g/km): 100-146. Consumo combinado WLTP (l/100km): 4,4-7,4. PHEV: Emisiones CO₂ combinadas ponderadas WLTP (g/km): 18-35. Consumo combinado ponderado WLTP (l/100km): 0,8-1,7. EV: Emisiones CO₂ combinadas WLTP (g/km): 0. Consumo combinado WLTP (kWh/100 km): 16,2-22,7. *Consultar manual de garantía Kia.



La CAM publica un Reglamento que



Isabel Díaz Ayuso, durante un acto en la sede de AGATM hablando del nuevo Reglamento

Alberto De la Fuente:
“Nos habría gustado un texto distinto, pero mejora el anterior”

Finalizó la espera. Después de más de un año en el cajón, y tras muchas idas y venidas, el Gobierno de la Comunidad de Madrid finalmente publicó en el Boletín Oficial el decreto por el que se aprueba el nuevo Reglamento del Taxi. Con el nuevo texto se pone fin a la regulación horaria de 16 horas en la capital y los taxistas podrán acumular hasta 15 licencias por persona física o jurídica.

La redacción final del texto, no obstante, no ha terminado de convencer al sector. Quizás la asociación que menos “pegas” ha puesto al contenido final del mismo haya sido la Asociación Gremial del Taxi de Madrid (AGATM), que reconoció por medio de su presidente Alberto de la Fuente Miñambres, y delante de la presidenta de la región, Isabel Díaz Ayuso, que les hubiera gustado un texto un poco distinto pero que “ha mejorado considerablemente al anterior y proporciona un abanico más amplio y da más flexibilidad y capacidad de adaptación a los usuarios”.

Para la Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM), organización mayoritaria a nivel de representación del sector en la capital, el nuevo Reglamento supone un “abandono al sector”. Esta organización de taxistas considera que el nuevo Reglamento

“no entiende o no quiere entender las nuevas necesidades reales de las ciudades y muestra una dejadez total hacia el sector y hacia las demandas de los usuarios”.

Pero es que tampoco el texto ha gustado a la Asociación Madrileña del Taxi (AMT) donde aseguran estar “muy decepcionados” con el Gobierno regional. “El texto no refleja lo que nos prometió la presidenta de la Comunidad de Madrid y nos quita mucha libertad para competir contra las VTC”, indicó a nuestro medio el presidente de AMT, Felipe Rodríguez.

Fin a la regulación horaria de 16 horas

La principal consecuencia de este nuevo texto es el fin de la regulación horaria de 16 horas que permanecía vigente en Madrid desde 2011. La Comunidad de Madrid establece en el artículo 41.2 del nuevo Reglamento que los Ayuntamientos podrán limitar el número de licencias de taxi en servicio únicamente dos días a la semana. Esta limitación no se aplicará a los titulares de licencias de taxi adaptadas a personas con movilidad reducida. En ningún caso, y aquí viene la no-

vedad, se podrá limitar el número máximo diario de horas que los taxis puedan prestar servicio los días que trabajan.

Desde FPTM, explican que lo que más les molesta es precisamente que se quite la herramienta de la regulación a los ayuntamientos de cara a periodos de baja actividad. “Hasta la fecha, lo que había permitía perfectamente al Ayuntamiento de Madrid, y sin necesidad de cambiar el Reglamento, haber vuelto a las 24 horas porque disponía de esa herramienta”, explica Julio Sanz, presidente de FPTM. “Ahora no, desaparece la potestad regulatoria del Ayuntamiento. Actualmente la situación económica es buena, y aún así no hay informe de la Comunidad que justifique que desaparezcan las 16 horas, pero es que en periodos de baja actividad el Ayuntamiento ya no podrá recuperar la regulación horaria”, añade Sanz.

Pese a que desaparece la regulación horaria, si que se mantienen los dos días de libranza por el momento. Algo que, sin embargo, no ha gustado a la Asociación Madrileña del Taxi que esperaba que se estableciera el 24/7, tal y como se establecía en el borrador y se había hablado en las reuniones previas. “Partíamos de la promesa de la presidenta de 50 licencias máximas por titular y volver al 24/7. Nos hemos quedado con 15 y con los dos días libres. Han hecho una chapuza bajo nuestro punto de vista y es lo que le pasa siempre al Partido Popular, tenga mayoría o no la tenga, que quiere contentar a todo el mundo y al final deja a todos descontentos”, critica Felipe Rodríguez.

Por su parte, desde Gremial Madrid, parecen estar satisfechos. Su actual vicepresidente, Miguel Ángel García, aseguró ante

no termina de contentar al taxi

La Gaceta del Taxi que, después de sufrir durante meses ataques en contra de Gremial y en particular en mi contra y en contra del presidente, la verdad solo tiene un camino, y es que al final ha salido lo que ha defendido Gremial". "Nuestra idea siempre fue recuperar las 24 horas, pero seguir como hasta ahora, con dos días de descanso y aplicando medidas extraordinarias siempre que se necesite", explicó García.

Hasta 15 licencias por titular

Otras de las modificaciones de mayor repercusión es la que habilita a los titulares de licencias de taxi, ya sean personas físicas o jurídicas, a disponer de hasta un máximo de 15 licencias. Esto también ha dividido al sector porque mientras que para AGATM, esta medida, según su presidente Alberto de la Fuente Miñambres, es una medida que "permitirá crecer a los profesionales que ya trabajan para el sector", para las otras entidades es rechazada por motivos muy distintos.

Federación Profesional, por medio de su presidente Julio Sanz, considera que "la ampliación a 15 licencias por titular no está justificada ni lo demanda el sector porque la composición actual en su inmensa mayoría es de una licencia por titular y en algunos de



Con el fin de la regulación horaria, la CAM espera más presencia de taxis en las calles

Julio Sanz:
"Por cada 15 licencias que tenga un titular van a desaparecer 14 autónomos"

los casos hasta dos o tres", explica. "Está claro que esto cierra la puerta a los autónomos, por cada 15 licencias que tenga un titular van a desaparecer 14 autónomos y desde luego abre la puerta a grandes empresas con la posibilidad de sociedades interpuestas con la persona jurídica", advierte el presidente de FPTM.

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

Por su parte, desde AMT con este asunto aseguran sentirse “engañados” porque ellos contaban con que el Gobierno de la Comunidad de Madrid aumentase el número de licencias hasta 50. “La presidenta se cansó de decir que habría hasta 50 licencias máximas, y que junto al 24/7 iban a crear hasta 6.000 puestos de trabajo. No sabemos donde quedaron esas promesas”, lamenta Rodríguez.

El coche de sustitución

El texto, además introduce otra serie de novedades como la reflejada en el artículo 29.3 que establece que, en caso de accidente o avería del vehículo, el titular podrá continuar prestando servicio, durante el tiempo que dure la reparación, utilizando un vehículo de similares características al accidentado siempre que cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento y con la previa autorización del ayuntamiento correspondiente. También podrá usar como coche de sustitución un coche arrendado, que podrá ser más antiguo que el coche en reparación, pero nunca podrá tener más de 10 años de antigüedad.

“Se ha tenido en cuenta mejorar el desarrollo de la profesión y se han eliminado barreras históricamente infranqueables, que ahora se suavizan, y permitirá crecer en la profesión sin trabas antes impuestas”, aseguró Alberto de la Fuente Miñambres, que con respecto al coche de sustitución

calificó la medida como “un balón de oxígeno” para aquellas personas en situación de vulnerabilidad. “Cuando un autónomo sufre un accidente o una avería, les permitirá trabajar y evitará que su economía sufra más”, explicó.

Felipe Rodríguez: “El PP quiere contentar a todo el mundo y al final deja a todos descontentos”

En relación al taxi de sustitución, desde FPTM prefieren ser cautos y esperar a ver su desarrollo. “Es cierto que en otros lugares está funcionando de forma beneficiosa, pero hablamos de poblaciones pequeñas con un número reducido de licencias donde el control es muy efectivo. Puede ser bueno en Madrid si se hace bien, pero estamos acostumbrados a que medidas positivas al final provoquen más problemas de los beneficios que deberían aportar”, advierte Sanz, que, no obstante, espera que esta medida sea gestionada y beneficiosa para entidades del sector, algo en lo que también insisten desde AMT, que apuntan a entidades como la So-

ciudad Cooperativa del Taxi (SCAT).

Se establece además en el nuevo texto que el órgano autonómico podrá autorizar que determinadas empresas cuenten con vehículos para que puedan ser utilizados por los titulares de las licencias como taxi durante el tiempo que dure la reparación de los accidentados o averiados. Esas empresas deberán dedicarse al arrendamiento de vehículos sin conductor; los vehículos que vayan a arrendar deberán cumplir los requisitos del reglamento y la normativa municipal; y deberán ser identificados externamente con la identificación de taxi de sustitución en las puertas laterales

Otras novedades del texto

Además de estas principales novedades, el nuevo texto también incluye la posibilidad de que el taxista pueda trabajar su licencia con un vehículo arrendado mediante un contrato de arrendamiento financiero o leasing, o mediante un contrato de arrendamiento a largo plazo o renting. Sin embargo, para los taxistas esto no supone mayor novedad, e incluso Julio Sanz recuerda que el leasing desde hace muchos años es posible y solo pretenden “llenar notas de prensa”. “Con respecto al renting y tal y como está ahora mismo la problemática que tenemos con los seguros, tengo muchas dudas de que haya entidades de renting que pretendan incorporar vehículos”, asegura Sanz.

Se aprueban otras novedades como el pago por plaza, algo que en el taxi aún se muestran escépticos de que pueda funcionar, y se introduce una excepción a la obligatoriedad de que los taxis sean blancos y porten el escudo identificativo del municipio al que pertenecen. Concretamente, se habilita a que, atendiendo a la potencia fiscal y longitud de determinados vehículos, así como a otras características, o por dirigirse a un colectivo determinado, algunos taxis no sean de color blanco, o no usen determinados distintivos.

Por último, la Comunidad de Madrid recuerda la obligatoriedad para los taxistas de tener un conocimiento del castellano que permita la comprensión de las indicaciones de los usuarios, y cuando así se establezca en las ordenanzas de los ayuntamientos, los taxistas deberán tener conocimientos básicos de inglés, de primeros auxilios y del manejo de dispositivos digitales con mapas de navegación.

Javier Izquierdo



Ayuso visita a representantes de Gremial Madrid durante las navidades tras la aprobación del Reglamento



REPSOL



Paga con Solred las recargas de tus vehículos de forma rápida y fácil en Waylet

Disfruta de todas las ventajas del **servicio de Recargas Eléctricas** pagando con Solred a través de la app:



Recarga en **más de 800 puntos públicos** de España y Portugal.



Gestiónalo **todo en Waylet**: reservas, recargas y pagos.



Añade tus tarjetas a la app, **habilita el servicio en Mi Solred** ¡y empieza a disfrutarlo!



¿Tienes alguna duda?
Llámanos al **913 387 210** o infórmate en **repsol.es**



“Queríamos cerrar el ciclo del

El pasado mes de septiembre de 2023, Pilar Terán asumió la presidencia de la Asociación Profesional de Taxistas de Santander y Cantabria. Sustituyó a Manu Andoni, quien dirigió la organización durante catorce años. Terán ha llegado a la presidencia con la idea de empezar un ciclo nuevo en la organización con el respaldo de los socios. Además, también preside desde el mes de junio la Cooperativa del Radio Taxi, entidad que ha afrontado importantes cambios en los últimos meses.



Pilar Terán, presidenta de la Asociación Profesional de taxistas de Santander y Cantabria

La Asociación Profesional de Taxistas de Santander y Cantabria ya no está presidida por Manu Andoni. Catorce años después, la organización ha cambiado de “mando” y desde el pasado mes de septiembre de 2023 Pilar Terán es la presidenta de la organización representativa mayoritaria en la capital cántabra con 197 taxis sobre un total de 230.

Pese a los más de 17 años de experiencia en el sector del taxi, Terán se confiesa en esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi como “una novata” en la representación del colectivo. Sin embargo, se muestra confiada de poder abordar un nuevo ciclo en la asociación y asegura que ya ha tomado junto a sus compañeros de Junta algunas medidas que ha contado con el respaldo de los socios santanderinos.

La Gaceta del Taxi.- El pasado mes de septiembre fue nombrada presidenta de la Asociación Profesional de Taxistas de Santander y Cantabria. Anteriormente, en el mes de junio de 2023, ya le nombraron presidenta de la Cooperativa del Radio Taxi. ¿Cómo ha sido el camino dentro del sector hasta llegar a liderar la representación del taxi?

Pilar Terán.- Empecé hace 17 años en el sector del taxi que, dependiendo de cómo se mire, pueden ser muchos o pocos, pero tengo experiencia. Los socios demandábamos un cambio, y quizás, un poco obligada por ellos, al final aquí estoy. No había estado antes en juntas directivas de organizaciones del sector, así que soy novata al 100%.

G.T.- ¿Cómo están siendo los primeros meses?

P.T.- Están siendo meses muy intensos, de mucho trabajo. Sigo trabajando mi taxi porque tengo claro que, ante todo soy taxista y gracias al taxi es como puedo pagar mis facturas. Junto a mí, todo mi consejo rector trabaja el taxi y es después, cuando dejamos nuestro vehículo, cuando nos dedicamos a los asuntos de la Cooperativa y de la Asociación. Tenemos mucho trabajo y cada uno tiene un departamento. Lo hemos segregado un poco para que no recaiga toda la responsabilidad sobre uno, aunque al final todos los temas acaben recayendo sobre presidencia para que al menos tenga una idea generalizada de los temas en los que trabaja cada compañero.

Consejo Rector anterior”

“Los socios han decidido volver a trabajar con Taxitronic”

Cambio en la gestión de flotas

G.T.- ¿Qué tenían en mente cuando decidieron presentarse para representar al sector?

P.T.- Lo que queríamos era cerrar el ciclo del Consejo Rector anterior. Hicimos una auditoria y también hemos celebrado una asamblea donde, entre otras cosas, se ha consultado a los socios para un cambio en la gestión de flotas. Los socios han hablado y han decidido. Con respecto al actual consejo, estamos agobiados por lo que conlleva el cargo y la responsabilidad que tenemos con los asociados.

G.T.- ¿Cómo se ha fraguado ese cambio en la gestión de flotas?

P.T.- Hemos vuelto a trabajar con Taxitronic desde el pasado jueves 16 de noviembre. En Santander ya trabajábamos con Taxitronic, pero durante la Semana Santa de este año el anterior Consejo Rector decidió cambiar a KBO. Los socios estábamos un poco descontentos, principalmente porque no se nos había consultado en una asamblea y simplemente se había hecho una consulta por WhatsApp en la que apenas votaron 50 socios de 197. Se llevó a cabo ese cambio, pero el sistema no ha funcionado como debería. Al final somos taxistas y ya se sabe que, si las cosas funcionan, nos da igual quien la gestione. Pero en este caso no han funcionado y en la asamblea celebrada el pasado mes de septiembre se consultó a los socios si querían cambiar y, en caso afirmativo, se les preguntó con cuál. Es decir, se les dio la opción de seguir en KBO o volver con Taxitronic. Los socios han decidido volver a Taxitronic.

G.T.- Hablaba de cerrar un ciclo con el anterior Consejo Rector. ¿Cuáles son los objetivos a corto o medio plazo para la asociación ahora?

P.T.- Una de las necesidades más importantes ya la hemos conseguido con el beneplácito de los socios, y es que en la cooperativa se haya ampliado el número de plazas de los vehículos. Estaba limitado a cinco plazas incluido el conductor, y ahora nos hemos ajustado a lo que dice el Reglamento de Santander, que simplemente hace referencia a un número mínimo de plazas que es de cinco, incluida la del conductor. Pero el texto no establece más limitaciones. Lo que hemos hecho ha sido adecuarlo, se hizo por votación y así lo decidieron los socios. ¿Otros objetivos? Muchos. El problema es poder llevarlos todos a cabo.

G.T.- Este 2024 hay elecciones en la Federación Cántabra del taxi, ¿va a tomar la presidencia de la Federación?

P.T.- Puedo decir lo mismo que le contesto a todo el que me pregunta: a día de hoy, no. Tengo muchas razones y sí que es verdad que tenemos varias llamadas que han hecho a otro compañero de nuestro Consejo que trata más con el mundo del taxi rural. Pero a día de hoy, no me veo cogiendo las riendas de la Federación Cántabra.

G.T.- ¿Cuándo hay reuniones de índole regional, que no local, se pueden reunir también sin problema en representación de la Asociación de Santander?



Terán ocupa también desde el mes de junio la presidencia de la Cooperativa de Taxis en Santander

P.T.- Si. De hecho, hemos ya hemos acudido las dos asociaciones de taxistas de Santander y ya nos han citado en Industria y en la Dirección General de Transportes. Como realmente nuestras asociaciones representan a taxistas de Santander y Cantabria, nos podemos reunir, aunque no es verdad que no queremos solapar la responsabilidad que tiene la Federación. Queremos ir en consonancia y

**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 nueva junta directiva de la asociación de taxistas de Santander durante una reunión de socios

no competir en representación. El interés general es que el taxi vaya bien y no entrar en guerras personales.

G.T.- ¿Existe preocupación por la llegada de plataformas de VTC o de momento están tranquilos?

P.T.- No estamos tranquilos para nada. De hecho, ahora Santander se está convirtiendo en cierto modo en un polvorín. Si es que es verdad que estamos preocupados, sobre todo durante la noche porque los conductores de VTC no cumplen con la ley. Vienen y cargan en las paradas de taxi; por la noche trabajan con total impunidad. Eso es lo que denuncian, sobre todo los taxistas que trabajan por la noche y, ya no es que le pidan el servicio con aplicación, es que directamente hacen paradas fijas por la noche. No es que denuncies que vienen desde la base o están escondidos en un callejón, no. Se quedan en zonas de gran afluencia de personas donde va todo el mundo a tomar algo los fines de semana.

G.T.- ¿Existe algún tipo de regulación regional o local con este tipo de vehículos?

P.T.- En profundidad no hay nada regulado. Ahora se está negociando el nuevo reglamento autonómico. Hablando con la Dirección General de Transportes, nos dijeron que iban a publicarlo para poder hacer alegaciones en un plazo de tres meses. Para poder regularlo todo y a ver qué competencias ordenan porque también habría que regular en el ámbito municipal de Santander. En Santander parece ser que se iban a esperar a que se hablase desde el Gobierno Regional para ver qué competencias a nivel municipal quedaban sobre el Ayuntamiento.

G.T.- En muchas partes de España, no son pocos los representantes del taxi que denuncian un problema con la escasez de vehículos adaptados a personas con problemas de movilidad reducida. ¿Cómo está la situación en Santander?

P.T.- En nuestro Radio Taxi tenemos tres vehículos adaptados, y están dentro de las 12 licencias que se aprobaron en su momento para dar servicio de eurotaxi. Debo decir que, en nuestro caso, no tenemos muchos problemas en la ciudad. Sí que es cierto que desde mi

emisora pueden tardar un poco más, pero no hay un gran problema en cuanto a servicios adaptados. En Santander, por suerte, creo que ese tema no nos salpica. Además, debo decir con respecto a esas 12 licencias, que se concedieron de perpetuo para taxi adaptado, es decir, no pueden después convertirlas en una licencia no adaptada.

G.T.- ¿En qué situación se encuentra la descarbonización o electrificación de la flota de taxis de Santander?

P.T.- En nuestra cooperativa tenemos cuatro coches 100% eléctricos. Estos vehículos son muy ecológicos y tienen todo el valor añadido que nos quieran vender, pero a la hora de la verdad tienen su limitación, sobre todo para poder hacer servicios o viajes largos. Sí que es verdad que en Santander lo que se está vendiendo son coches híbridos y gran parte de la flota de taxi está compuesta por modelos híbridos. Las estaciones de servicio están instalando cada vez más puntos de recarga, pero deben saber los taxistas que estos puntos rápidos no es lo que mejor le viene a la batería de los coches.

Javier Izquierdo

“Somos más de 70 mujeres taxistas en Santander”

Con el nombramiento de Pilar Terán como representante de los taxistas de Santander, se da un hecho poco habitual de momento en el taxi de nuestro país; y es el hecho de que una mujer presida una organización. A esta circunstancia, sin embargo, no le presta especial atención Terán que recuerda que lleva diecisiete años en el taxi y “nunca he tenido ningún problema de machismo con ningún compañero”. “Soy mujer y he sentido que he tenido apoyo de muchos compañeros. En este Consejo Rector somos dos mujeres y cinco hombres, pero estamos aquí porque estamos preparados, independientemente del sexo”, explica.

De lo que si presume más orgullosa Terán es del elevado número de mujeres taxistas que hay en Santander en comparación con el total de la flota. “Somos más de 70 mujeres entre titulares y asalariadas. Es un buen número si tenemos en cuenta el total de la flota, y es un dato muy bueno para la ciudad y para el taxi en general”, afirma Terán.

“Nos interesa que el taxi vaya bien y no entrar en guerras personales”

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

Los taxistas aún no saben si tendrán que parar en agosto por vacaciones



Los taxistas esperan la decisión de la CAM sobre los festivos y el verano

Poco después de publicarse el Reglamento del Taxi de la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de la capital publicó el régimen ordinario de descanso de los taxistas para este año 2024 recién iniciado. En el mismo, no se incluían variaciones en lo que respecta al día de libranza entre semana ni al día de libranza los fines de semana en comparación con 2023.

Sin embargo, no se abordaba en este régimen de descansos ni las vacaciones del periodo estival ni las circunstancias que se pueden dar con los días festivos, en los que pueda haber semanas donde un taxi tenga que librar hasta tres días, cuando la redacción del nuevo Reglamento limita el número de días a dos por semana.

Estos dos asuntos, y fundamentalmente este último, se trataron en una reunión convocada de urgencia por la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid con los representantes de las asociaciones del taxi madrileño el pasado martes 2 de enero.

La razón de no incluir el periodo de va-

caciones de veranos es el nuevo Reglamento del Taxi aprobado y publicado por parte de la Comunidad de Madrid. Hasta ahora, la mitad de la flota descansaba la primera quincena del mes de agosto, y la otra mitad lo hacía durante la segunda quincena.

Teniendo en cuenta el nuevo texto, el Consistorio decidió solicitar al Gobierno Regional un informe sobre la legalidad de un régimen de vacaciones estival basado tanto en un sistema de turnos alternos por quincenas como en un sistema de libertad de elección de periodos vacacionales. El objetivo de este informe es, según el Ayuntamiento, "garantizar la corrección y la seguridad jurídica de la regulación de las vacaciones en periodo estival".

Una vez conteste la Comunidad de Madrid, se solicitará un nuevo informe a las asociaciones representativas del sector del taxi (FPTM, AGATM y AMT) sobre una propuesta que cumpla con lo dispuesto en la nueva normativa y se elaborará una resolución específica sobre las vacaciones estivales.

Se mantiene el refuerzo los fines de semana

En lo que respecta al régimen de descanso ordinario de 2024, y de acuerdo con el artículo 37.1 de la Ordenanza del Taxi de Madrid, las licencias descansarán un día a la semana de lunes a viernes en función del número ordinal de terminación de su licencia. Descansará un día del fin de semana, sábado o domingo, de acuerdo con el número par o impar de la licencia.

Sin embargo, para los fines de semana, ese descanso no será de 24 horas, puesto que el periodo de descanso será de 7.00 a 20.00 horas en sábados, domingos, festivos, así como festivos entre semana y eventos y situaciones excepcionales como el MADO, Madcool, Halloween o el periodo navideño. Por lo tanto, se mantiene el refuerzo del fin de semana ya que, según asegura el Ayuntamiento "durante 2023 no se han recibido peticiones concretas de ampliación o reducción del periodo del descanso ni quejas o reclamaciones de usuarios relacionadas con las condiciones de prestación del servicio en esta materia".

Élite Taxi Barcelona abandona Antaxi

La Junta Directiva de la Asociación Profesional Élite Taxi Barcelona consideró antes de finalizar el año que “por unanimidad”, su continuidad dentro de la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) debe ser interrumpida.

Sin embargo, y con el ánimo de que participasen todos los socios en esta decisión, el pasado 5 de enero se sometió esta decisión a una votación para que los socios, de forma vinculante, pudieran elegir entre la opción de abandonar o permanecer en Antaxi. Finalmente, los socios optaron por aplastante mayoría abandonar la organización nacional.

Ya en un comunicado a finales de 2023, la Junta de Élite consideraba que deberían abandonar Antaxi dado que esto daría “mayor flexibilidad de la asociación de representación del taxi del AMB y de Catalunya por canales fuera de Antaxi en las instituciones estatales y europeas”.

Desde Élite Barcelona valoran mucho y muy positivamente el trabajo de Antaxi. Aun así, la organización siente que su participación dentro de la asociación nacional “no ha dado todos los resultados que esperaba”.

La organización barcelonesa considera que “sus aportaciones no siempre eran tenidas en cuenta, especialmente cuando ha aportado trabajo realizado por su equipo técnico, el cual a menudo no se ha estudiado con detenimiento y solo se ha valorado por parte de la asociación nacional cuando ha dado resultados tangibles”.

“Consideramos que Antaxi no ha sabido integrar a Élite en el sitio que le corresponde dentro de la organización, que es de mayor protagonismo en la organización nacional”.

Élite BCN considera que “son muy diferentes” aunque valoran el trabajo de Antaxi



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- 02090460

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%

La Generalitat aumenta el número de horas a los taxistas



La Federación Sindical, en contra del aumento de horas

La Generalitat Valenciana ha autorizado a que los taxistas de la ciudad de Valencia puedan circular hasta 18 horas al día con el objetivo de cubrir el incremento de la demanda. Esto supone un aumento de dos horas máximas diarias que pueden trabajar los taxistas. Además, también se va a permitir que durante el

verano y en Semana Santa se aumente en 400 el volumen de flota de taxis que puede prestar servicio.

La Dirección General de Transportes justificó esta medida recordando que durante el pasado verano hubo problema con respecto a la escasez de vehículos. Sin embargo, desde el sector, la Federación Sindical del Taxi considera que esta decisión perjudica a los taxistas, ya que se les hará trabajar más horas por menos recaudación. El presidente de la Federación, Fernando del Molino, recordó que la regulación horaria que estaba en vigor y que imponía un límite de 16 horas, fue votada por el 70% del sector.

Desde la citada organización no descartan protestas y advierten que recurrirán todas aquellas medidas que entiendan que perjudica al sector del taxi.

Por último y con respecto a los taxis adaptados, la Generalitat ha decidido eliminar los descansos obligatorios para los que ostenten licencias de eurotaxi, de tal forma que puedan prestar servicio durante las 24 horas en 2024. La administración justifica la medida y asegura que busca atender mejor a las personas con movilidad reducida.

Anulada la tasa que el IMET imponía para la emisión de VTC

El Tribunal Superior de Justicia de Catalunya (TSJC) ha anulado, por no ajustarse a derecho, la ordenanza del Instituto Metropolitano del Taxi (IMET) que imponía una tasa por la emisión de la autorización para la realización de la actividad de alquiler de vehículos con conductor.

En concreto, esta tasa afectaba a las empresas que solicitaban autorizaciones para poder operar en el ámbito urbano dentro del Área Metropolitana de Barcelona. Ahora, la Justicia ha estimado el recurso contencioso administrativo interpuesto por la empresa Vector Ronda y otras compañías del sector de las VTC contra esta norma del IMET relativa a esa tasa por la emisión de este tipo de autorizaciones.

Desde el taxi, la Asociación Élite Taxi Barcelona aseguraron que esta decisión judicial no tiene ninguna relevancia a efectos de las autorizaciones de VTC, y señalan que esta situación es parecida a la que se sucedió en el momento de la creación de la página web de control de los servicios

de VTC. En ese momento el TSJC entendió que no estaba bien justificado y daba una guía sobre cómo se debería hacer para que estuviera ajustado a derecho.

Se espera que en los próximos plenos del IMET se subsanen los errores y se modifique la ordenanza para la aplicación de esta tasa.



El sector del taxi resta importancia a la decisión judicial

Los taxistas avisan de las ofertas ilegales de transporte de internet



Los taxistas informan a la administración balear tras cada sospecha

El sector del taxi de Baleares ha advertido de la proliferación de ofertas ilegales de transporte que publicitan conductores piratas por distintas páginas webs o redes sociales. Es una práctica que, según explican los taxistas, no es nueva, pero denuncian que no tienen ningún tipo de control.

A las prácticas habituales de los conductores piratas de circular por lugares de importante demanda de transporte se ha añadido en los últimos años la publicación de ofertas de taxi ilegal por medio de las redes sociales.

El diario Última Hora pudo comprobar como varios particulares trabajan, por ejemplo, bajo un grupo cuyo nombre es Taxi Amigo. Además, pudo entrevistar a varias personas que aseguran cómo conductores particulares se han acercado para ofrecerles viajes sin autorización.

Las dos principales asociaciones del taxi de Baleares informan que todos los casos sospechosos que les llegan los presentan ante la Conselleria de Mobilitat e incluso todos los anuncios falsos que les llegan por redes sociales también los presentan. Sin embargo, exigen más control a la administración y recuerdan que su trabajo no es hacer de policías.

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



“Nacimos con la idea de dar una

La Unión de Taxistas Gallegos (Utaga) nace con el objetivo de aportar una visión diferente del taxi de Galicia y tratar con la Xunta aspectos desde una perspectiva más reivindicativa. Emilio Mosquera, presidente de la nueva federación, es consciente de que el taxi está “en un buen momento de trabajo” pero ve necesario introducir reformas para fortalecer el sector mediante, por ejemplo, la habilitación de un coche de sustitución, o a través de la mejora del servicio de taxi adaptado.



Emilio Mosquera (centro), presidente de Utaga, junto a Abel Caballero, alcalde de Vigo (izqda.), y Julio Sanz, presidente de Antaxi (dcha)

Las distintas sensibilidades a la hora de ver el taxi han provocado que Galicia cuente hoy en día con una nueva organización de taxistas a nivel regional. La Unión de Taxistas Gallegos (Utaga) es una nueva federación al margen de Fegataxi, y ha nacido con el objetivo de aportar una visión distinta del sector en los encuentros que se mantienen con la Xunta.

Emilio Mosquera, presidente de la nueva organización de taxistas gallegos, atendió a La Gaceta del Taxi una vez confirmada la adhesión de Utaga a la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi), en el Congreso Nacional que la organización estatal celebró en Vigo.

Gaceta del Taxi.- ¿Cómo nace la Unión de Taxistas Gallegos?

Emilio Mosquera.- Utaga es una nueva federación. En Galicia existe desde hace años la Federación Gallega del Taxi (Fegataxi). Existe desde hace años y nosotros estábamos dentro, pero entendimos que teníamos sensibilidades distintas. Somos de la opinión de que la unión siempre es mejor, pero llegaba un momento que a nivel sensibilidades no encajábamos bien. Seguimos teniendo buena relación con Fegataxi, eso que quede claro. Sin embargo, surgió que un grupo de taxis-

tas en Coruña tenían una asociación que estaba parada, nos llamaron y así surgió la oportunidad para animarnos a crear Utaga. Estamos integrados unas 1.000 licencias de taxi, un 40% de los taxis de Galicia.

G.T.- ¿Con qué objetivo principal constituyeron la asociación?

E.M.- Nacimos con la idea de aportar una visión distinta del taxi gallego. A finales del mes de octubre tuvimos una reunión con la consellera de Movilidad, Ethel Vázquez, junto a los miembros de su equipo, y en ese primer encuentro ya nos presentamos. La relación con la consellera siempre ha sido buena y ya nos conocía. Desde la Xunta de Galicia hay sensibilidad hacia el taxi, hay que reconocerlo. Esta primera toma de contacto ha servido para conocernos y hablar de una serie de asuntos como las ayudas para la electrificación, para vehículos ecológicos, o las subvenciones para vehículos adaptados a personas con movilidad reducida.

Utaga cuenta con el 40% de los taxis de Galicia

visión distinta del taxi gallego”

El coche de sustitución: una necesidad inminente

G.T.- También hablaron de la posibilidad de introducir el taxi de sustitución en la legislación.

E.M.- Es una de las necesidades que tenemos porque el mercado de coches está en una situación complicada y hoy en día tienes una avería y los repuestos tardan mucho. Nos han informado de que a corto plazo la situación no va a mejorar. Por ese motivo fuimos a pedir una modificación, que exige un cambio en la legislación. Tenemos una Ley Autonómica del Taxi desde 2013 y no está contemplada la posibilidad del coche de sustitución. El “problema” reside en la tarjeta de transporte, que es autonómica, y entonces la Xunta tiene que habilitar un mecanismo para poder tener un coche de sustitución. Ya está funcionando en Asturias, País Vasco, Navarra, etc. Hay que modificar la ley para autorizar a que, si tu taxi está averiado, el taxista pueda circular con su tarjeta de transportes en un coche de sustitución que uno tenga homologado, con ITV, taxímetro, y que esté registrado por la Xunta. Queremos tener la ca-

pacidad de que cada vez que un compañero necesite de un taxi de sustitución, poder informar a la Xunta del día y la hora que empieza y termina esa sustitución. No es fácil, pero si somos capaces de tenerlo el año que viene sería un triunfo. En Vigo se lo trasladamos al responsable local de transportes y le pareció una idea maravillosa y por él no había problema, pero la tarjeta de transportes es de ámbito autonómico.

G.T.- Hablaba antes de distintas sensibilidades con respecto a Fegataxi. ¿A qué se refiere?

E.M.- Pues me refiero a que, por ejemplo, nosotros demandamos que desde las administraciones haya un respaldo al taxi, no solo económico, también legal. Entendíamos que la otra federación era de alguna forma una organización más “tranquila” y nosotros somos más reivindicativos. Son sensibilidades distintas. No obstante, como he dicho, tenemos buena relación y cuando necesitan algo nos llaman y nosotros lo hacemos al revés cuando tenemos dudas. Hay buen feeling, simplemente tienen una visión del taxi un poco distinta.



La nueva junta directiva de la Unión de Taxistas Gallegos (Utaga)

Más de treinta años dedicado al taxi

Emilio Mosquera es desde hace meses el primer presidente de la Unión de Taxistas Gallegos (Utaga), pero su labor en la representación del taxi empezó hace ahora más de diez años. “En el año 2012 entramos en la Junta Directiva de la Asociación de Vigo. En aquel momento era secretario. Cuatro años después ocupé el puesto de vicepresidente y hace ahora dos años el que estaba presidente se jubiló y junto a mi equipo formamos una candidatura con una fuerza humana potente y ganamos las elecciones”, explica.

Taxista desde 1992, en su familia el taxi siempre estaba presente. “Vine de la formación militar, no encontraba nada de trabajo y me metí en el taxi. Desde entonces, tras más de treinta años, aquí sigo”, indica.

Mosquera, además de presidente de la Asociación Provincial de Taxis de Vigo, preside la Cooperativa Central del Radio Taxi, en la que están integrados 411 taxis de los 546 que conforman la flota en Vigo. “Además soy presidente de la Sociedad Cooperativa de Autotaxis de Vigo y Pontevedra”, indica. En esa cooperativa es donde se encuentran los servicios y la gestoría. “Tenemos una oficina y abordamos todos los asuntos jurídicos”.

A los tres cargos de liderazgo en Vigo, Mosquera quiso añadir el de la presidencia de Utaga. Sin embargo, es favorable a que cuando la federación crezca, se vote un nuevo equipo directivo.

G.T.- Y después de la creación, ha llegado su integración a Antaxi.

E.M.- Precisamente uno de los motivos que nos impulsó a crear Utaga era que queríamos estar dentro de Antaxi. Nos parece una herramienta excepcional para los taxistas. Consideramos que la labor de Antaxi es muy buena y la otra organización no quería integrarse en la asociación nacional.

G.T.- El pasado mes de noviembre, precisamente Utaga, fue anfitriona del Congreso Nacional del Taxi en Vigo.

E.M.- Fue idea de Borja Musons, presidente de la Federación Vasca, con el que mantenemos una buena relación. Uno de los puntos del orden del día era la inscripción de Utaga y de la Federación Asturiana en Antaxi. Creo que estos congresos son muy buenos porque son oportunidades para aprender y todos los días hay que aprender algo.

Acuerdos y propuestas a la Xunta

G.T.- A nivel regional, ¿qué supone que exista otra nueva organización de taxistas?

E.M.- Fegataxi sigue siendo la organización mayoritaria y no venimos a quitar espacio ni protagonismo a nadie. Venimos a aportar otra visión. De hecho, la Xunta ya nos lo dejó claro que debe haber acuerdos con las dos asociaciones.

G.T.- Uno de los principales motivos de reunión con la administración son las ayudas para los taxis adaptados. ¿Cómo se encuentra este servicio en Galicia?

E.M.- El problema del taxi adaptado o eurotaxi va a más. Tenemos problemas puntuales para cubrir la demanda y eso que a través de la emisora nos organizamos, intentamos repartir los servicios que hay,

“Teníamos sensibilidades distintas a las de Fegataxi”

pero la problemática va a más. Cada vez hay más demanda y no sale rentable ese coche sin ayudas. A nivel local, en Vigo, estamos intentando negociar con el Ayuntamiento ya que, como existe la posibilidad de contabilizar los servicios adaptados que uno realiza, se pueda dar subvención por llegar a un número de servicios. Lo que la administración determine. Se lo trasladamos y nos dijeron que les parecía buena idea. Así ellos lo pueden fiscalizar y no pueden decir que nos están dando algo así como así. Siempre que haya fiscalización implica que no se da la ayuda por darla.

G.T.- ¿Cómo está en Galicia la situación con las VTC?

E.M.- Por suerte no tenemos mucha presión de las llamadas VTC de plataforma. Están trabajando las mal llamadas VTC clásicas. Pero no existen esas plataformas como Uber, Cabify o Bolt. Veremos a ver qué pasa.

Javier Izquierdo

Utaga se une a Antaxi, que busca fortalecer su lucha judicial

La Asociación Nacional del Taxi, Antaxi, celebró a finales de noviembre de 2023 su Congreso Nacional en Vigo. En el Museo Verbum, también conocido como la Casa de las Palabras, las organizaciones integrantes acordaron incrementar los recursos económicos para hacer frente a todos los procedimientos judiciales en los que se encuentra el taxi actualmente, así como para “contraatacar” en un futuro a corto plazo.

“El sector del taxi nunca ha estado tan judicializado. Hemos estado defendiéndonos mucho tiempo, es el momento de pasar a la acción y que el taxi contrataque”. Son palabras de Julio Sanz, presidente de Antaxi, tras la reunión que mantuvieron todas las organizaciones integradas en la asociación. Los representantes del colectivo contaron también durante la celebración del encuentro con la visita de Abel Caballero, alcalde de Vigo, que quiso aprovechar la oportunidad para dedicar unas palabras a los taxistas y mostrar complicidad con el sector.

En el Congreso también se refrendó la adhesión a Antaxi tanto de la Unión de Taxistas Gallegos (UTAGA), como de la Federación Asturiana del Taxi. Con estas adhesiones, Antaxi se consolida como la organización representativa a nivel nacional mayoritaria. Emilio Mosquera, presidente de UTAGA, ejerció de anfitrión con sus compañeros en un encuentro al que acudieron prácticamente los representantes de todas las asociaciones.

Todos los puntos del orden del día y las partidas se aprobaron por unanimidad. Después de la explicación de la situación judicial, se analizaron las múltiples iniciativas en las que va a trabajar la asociación en un futuro. Antaxi actualmente está presente en hasta 30 contenciosos en el Tribunal Supremo, al margen de otros litigios de carácter local. Por eso, han decidido incrementar y ampliar las aportaciones económicas de las asociaciones.

**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 !



“Por culpa del Ayuntamiento se ha

El Ayuntamiento de Chiclana está decidido a aumentar la flota de taxis de la forma más inminente posible y eso, junto con las formas de hacerlo, no ha gustado a la Asociación Tele Taxi Chiclana, la principal organización representativa de taxistas de la ciudad. Su presidente, Rafael Basallote, es consciente de que existen momentos donde hace falta mayor oferta, pero deja claro que los meses de trabajo son pocos y que es necesario encontrar un equilibrio que no perjudique a los actuales titulares.



Chiclana insiste en la necesidad de aumentar la oferta de taxis rápidamente

Antes de finalizar 2023, el Ayuntamiento de Chiclana volvió a insistir y ratificó la necesidad de conceder 10 nuevas licencias de taxi de forma inmediata para que presten servicios en el municipio. Para defender su postura, publicó en su propia página web una ratio que justificaría la supuesta escasez de la oferta de taxi comparándolo con otros municipios.

Tras la solicitud de la ampliación de licencias formulada por el Ayuntamiento, la Junta de Andalucía concedió un plazo de 24 meses para dar esas licencias de taxi. Sin embargo, el Consistorio chiclanero parece tener prisa, algo que no comparte el sector del taxi.

Rafael Basallote, en esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi, es consciente de que, en determinados momentos, no se cubre la demanda con la actual oferta del taxi, pero reitera que Chiclana tiene un turismo muy estacional focalizado en los meses de verano, y que durante el invierno el trabajo baja considerablemente. Por esos motivos, apuesta por una progresiva ampliación de la flota.

Gaceta del Taxi.- ¿Desde cuándo surgió la polémica con la falta de licencias de taxi en Chiclana?

Rafael Basallote.- Por poner en contexto, las últimas licencias de taxi que concedió el Ayuntamiento de Chiclana antes de este re-vuelo fueron en el año 2004. Desde enton-

ces, y hasta este año pasado teníamos 37 licencias prestando servicio en el municipio. Posteriormente se hizo una ampliación de flota que, a pesar de que el delegado municipal de Movilidad, José Vera, diga que ha sido de tres licencias, en total ha sido de cinco, ya que se han rescatados dos licencias que estaban paralizadas. Por lo tanto son 42 licencias de taxi más las diez nuevas que se han solicitado.

G.T.- El Ayuntamiento publicó justo antes de finalizar el año una comparativa con unas ratios donde viene a decir que hay pocos taxis en Chiclana en comparación con otras ciudades. ¿Cómo recibieron esa comparativa?

R.B.- Para realizar esa comparativa ha elegido ciudades con alta demanda hotelera y turística. Pero esas ciudades que utilizó el Ayuntamiento como referencia son ciudades que tienen una alta demanda hotelera durante los doce meses del año. Nosotros tenemos alta demanda hotelera pero solamente durante los meses de verano.

“Chiclana solo tiene alta demanda hotelera en verano”

creado muy mala imagen del taxi”

Chiclana y su turismo estacional

G.T.- Además señalaban ciudades del Mediterráneo como Benidorm.

R.B.- Pero son ciudades que no tienen nada que ver. En alguna de las reuniones que tuvimos con el delegado de movilidad le preguntamos por qué razón comparaba la ciudad de Chiclana con ciudades de la Costa del Sol. La Costa del Sol tiene trabajo durante todo el año y por poner en contexto, en Chiclana, el 31 de octubre cierran el 95% de los hoteles. No es que haya ocupación baja, no, es que directamente cierran. Las plazas hoteleras están cerradas desde finales de octubre hasta primeros de marzo. Se abre para Semana Santa, pero puedo decir que estamos en un 30%-40% de ocupación hotelera. Es en los meses de junio, julio y agosto cuando sube la demanda de forma considerable. Son cuatro los meses que tenemos buenos de trabajo, el resto son meses muy malos.

Además, digo que son malos porque por culpa del Ayuntamiento se ha creado una muy mala imagen del taxi y un mal pensamiento de la ciudadanía de Chiclana con el sector. No hay cultura del taxi en Chiclana porque, además, es cierto que la demanda de servicio de taxis ha ido creciendo, pero el volumen de oferta, no. Cuando la gente ha ido pidiendo taxis para desplazarse, nosotros hemos tardado más de lo que nos gustaría y con eso se crea un malestar en la ciudadanía con los taxistas. Por lo tanto, además de un perjuicio económico también ha sido reputacional.

G.T.- Entonces, pese a la comparativa que entienden que no es justa, sí que consideran que en determinadas circunstancias hacen falta más taxis.

R.B.- Sí, pero es que la comparativa nos la han hecho con ciudades que tienen estaciones de trenes, centros comerciales, hospitales, actividad comercial y laboral durante todo el año. Nosotros no tenemos ni hospitales, ni estaciones de trenes, ni centros comerciales, ni nada. La ciudad de Chiclana se basa fundamentalmente en un 70-80% en el sector del turismo. Y el turismo desaparece cuando se van los meses de verano.

G.T.- Si el taxi quiere ofrecer el mejor de los servicios como usted mismo asegura, y en verano la demanda es tan alta que no pueden cubrirla y eso genera esperas a los

“No hay cultura del taxi en Chiclana”

usuarios, ¿por qué no se plantean posibilidades como por ejemplo licencias estacionales como se hace en otros lugares?

R.B.- La administración nos dice que eso es muy complicado porque la Junta de Andalucía no lo contempla. Pero es que le hemos ofrecido otras alternativas. Durante 2023 ya prestaron servicio taxis de fuera para hacer una buena colaboración. Fue una experiencia piloto con cinco licencias que dio bastante buen resultado. Eran taxis de la Comarca de la Janda. Como análisis, en el año 2022 en agosto se hicieron 36.000 llamadas para atender 13.500 traslados, y en 2023 se han hecho alrededor de 14.000 llamadas para atender 11.000 servicios. Creo que hemos

sido mucho más eficientes que el verano pasado gracias al sistema de gestión de flotas que hemos implantado de Taxitronic. Pero para dar aún más datos, si en agosto se hicieron los 11.200 servicios, en noviembre, con los hoteles cerrados, solamente 4.500.

El taxi propone una concesión progresiva

G.T.- ¿Qué propone el sector del taxi para solucionar esta problemática?

R.B.- No nos oponemos a que se den nuevas licencias. Pero la Junta de Andalucía le ha concedido un plazo de 24 meses para otorgar esas diez licencias, y lo más lógico es que se den de manera proporcional en 24 meses y no todas de golpe. Hasta cierto punto es lógico y no hay que hundir el mercado. Si doy las 10 licencias ahora mismo, lo que pasará es que cogerán las licencias los que están trabajando como asalariados y pasare-



Rafael Basallote, presidente de la Asociación Tele Taxi Chiclana



Los taxistas chiclaneros insisten en que los únicos meses buenos de trabajo son los de verano

“No nos oponemos a que se den las nuevas licencias”

su momento. Creemos que están recibiendo presiones, pero no sabemos exactamente de quién. Es verdad que ahora en verano tenemos el Concert Music, un festival, y supongo que no quiere que los clientes estén esperando de más. Pero el problema de este festival es que es una ratonera, una isla a la que hay que entrar y salir todos por la misma carretera de un carril por sentido. No tenemos un carril habilitado para el servicio público y para un trayecto de ocho kilómetros podemos tardar hora y media. El caos únicamente se produce durante el Concert Music, antes todo se llevaba bien, pero ese festival acumula mucha gente. Son un total de 50 espectáculos repartidos por loes mese de verano.

mos a no tener a nadie que haga el turno de noche. Estaríamos en las mismas.

G.T.- ¿Existe algún tipo de regulación del taxi en Chiclana?

R.B.- No tenemos turnos. En verano, el taxi que tiene además del titular un conductor asalariado trabaja las 24 horas. El titular que no tiene conductor trabaja los siete días de la semana en torno a 17 o 18 horas. Pero debe hacerlo porque si no en invierno no hay cómo hacer frente a los gastos ya que los números no salen. Tenemos la fea costumbre de comer y pagar las deudas todos los meses, no solamente los meses de verano. Los hoteles se pueden permitir el lujo de cerrar para minimizar gastos, pero nosotros no.

G.T.- Es hasta cierto punto sorprendente que un municipio no tan grande tenga esa relación con el Ayuntamiento.

R.B.- No entendemos la política del Ayuntamiento. El delegado de Movilidad, ahora, tiene la prepotencia de decir que quiere pasar de 37 a 78 licencias. Ellos se basan en un estudio realizado por un ingeniero, pero que no se presentó para debatirlo, lo presentaron a la Junta con los datos que mejor les venían y con una comparativa injusta con otras ciudades. Al margen de la concesión de licencias, hay un proyecto que se está constituyendo, el Area Metropolitana de la Bahía de Cádiz y de Jerez, para que el próximo verano vengan aproximadamente de 15 a 20 taxis de fuera durante los meses de verano. Eso se le ofreció al Ayuntamiento y tampoco le pareció bien en

El Ayuntamiento advierte de la posible llegada de plataformas de VTC

Las relaciones entre el taxi y el delegado de Movilidad del Ayuntamiento de Chiclana no pasan por su mejor momento. Las diferencias por la concesión de nuevas licencias han tensionado mucho las cosas hasta el punto de que el pasado 2 de enero, el propio José Vera “amenazó” a los taxistas con la llegada de plataformas de VTC para cubrir la demanda.

En una rueda de prensa concedida a principios de año, José Vera aseguró que el taxi y sus profesionales “defienden sus intereses”, pero que el Gobierno de la ciudad “defiende los intereses de 90.000 personas que habitan en Chiclana y de 200.000 personas que acuden a la ciudad”.

Los taxistas, que han reiterado en varias ocasiones que no se oponen a la concesión de nuevas licencias, pero defienden una ampliación progresiva de la flota, han mostrado su oposición a la política del Ayuntamiento, así como a los informes y ratios que ha presentado para justificar sus decisiones.

Por ejemplo, el Ejecutivo Local explicó en un comunicado que Chiclana cuenta actualmente con un total de 42 licencias de taxis para una población a principios de 2022 de 87.493 habitantes [actualmente ya hay más de 90.000], lo que supone una ratio de 0,48 taxis por cada 1.000 habitantes, muy por debajo de la media de otras ciudades de similares características. El Ayuntamiento comparó su situación con municipios del entorno como San Fernando o El Puerto de Santa María que cuentan con una ratio de 0,71 y 0,84 taxis por cada 1.000 habitantes, mientras que La Línea de la Concepción cuenta con una ratio de 1,42, Benalmádena 1,78, Fuengirola 1,37, Torremolinos 1,96 y Estepona 1,28 taxis por cada 1.000 habitantes

Ante las posibles protestas de los taxistas, Vera incluso llegó a advertir a los taxistas con la entrada de empresas y plataformas de VTC. “Si en próximos días se vuelven a dar estas circunstancias, cualquier atisbo de huelga no convocada, se establecerán los informes pertinentes”, aseguró Vera, insistiendo en que “es un flaco favor que se hace el taxi sabiendo que existen empresas muy potentes pendientes de municipios donde hay una demanda. Es un flaco favor si lo tratamos como un sector menor”.



Tratamientos de Fisioterapia GRATUITOS para TAXISTAS

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

Si eres taxista, Matías Martínez Olmo te anima a cuidarte

APÚNTATE AQUÍ



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



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



Los precios especiales para el taxi que se ofrecen son orientativos y pueden estar supeditados a variaciones de última hora por parte de fabricantes y concesionarios. La Gaceta del Taxi recomienda una serie de concesionarios que ofrecen condiciones especiales para los profesionales del sector.

MADRID

Marcas y Modelo C.C. CV/KW Euros



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.

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



Jogger GLP	999	100/74kw	15.900€*
Jogger Hybrid	1598	140/105	20.620

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

TALLERES DE LAS HERAS.
Carlos López 608 729 996 - 91 671 5028
C) Ingeniero Fernandez Casado 4-6. Coslada
www.grupodelasheras.com



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

Marcas y Modelo C.C. CV/KW Euros



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

Precios Desde. IVA y descuentos incluidos



Leaf 40 Kw/h		150/110	35.569.00*
Leaf 60 Kw/h		217/160	41.069.00*

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



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.



Corolla Sedán ECO	1.800	140	27.100
Mirai Hidrogene Cero	—	180/134	78.500
Verso Proace /Eurotaxi	2.000	145	55.600



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



Concierto India Martínez

Viernes 19 de enero. 20.30 horas. Wizink Center (Madrid)

Dentro del Inverfest, India Martínez presenta en el Wizink Center "Nuestro Mundo Tour", en el que ofrecerá a sus fans su último trabajo, junto a otros temas que han marcado su carrera musical, donde las raíces del flamenco siempre están presentes.



Feria Internacional de Turismo (Fitur)

Del miércoles 24 al domingo 28 de enero. IFEMA (Madrid)

Sobre un total de cinco jornadas se celebrará en el recinto ferial IFEMA Madrid la Feria Internacional de Turismo, más conocida como Fitur, entre el 24 y el 28 de enero. El encuentro acoge en un mismo espacio tanto a profesionales del sector turismo como a interesados en las últimas tendencias, así como al público general interesado en conocer los destinos ofertados que puede visitar. Ecuador será el país socio y en total acudirán 130 países.



Harry Potter The Exhibition

Port Vell. Pla de Miguel Tarradell (Barcelona)

Harry Potter™: The Exhibition es una innovadora exposición itinerante que conmemora los momentos icónicos, los personajes, los escenarios y las criaturas de las películas de Harry Potter™ y Fantastic Beasts. A través de un diseño y tecnología inmersivos, esta exposición única deleita a los visitantes gracias a una narración poderosa, una tecnología interactiva y accesorios y prendas originales.



Concierto Laura Pausini

Sábado 27 de enero. 21.30 horas. Wizink Center (Madrid)

Para conmemorar su 30 aniversario en la música, Laura Pausini regresa por todo lo alto a Madrid para ofrecer uno de sus conciertos más especiales. Enmarcada en una gira internacional que comenzó en Italia en diciembre, la cantante transalpina ofrecerá su mejor repertorio ante miles de personas que han completado todas las localidades disponibles del recinto madrileño Wizink Center.





Madrid Fusión

Desde el lunes 29 al miércoles 31 de enero. IFEMA (Madrid)

Madrid Fusión Alimentos de España regresará a Ifema los días 29, 30 y 31 de enero de 2024 para conmemorar su vigésima segunda edición bajo el lema "Where it all begins" / "Donde todo comienza".



Concierto Viva Suecia

Viernes 9 de febrero. 21.00 horas. Sant Jordi Club (Barcelona)

El grupo murciano Viva Suecia regresa a Barcelona para despedir El amor de la clase que sea en el Sant Jordi Club. El concierto, que forma parte dentro de la programación del primer Cruïlla Invierno 2024, atraerá a miles de personas que acudirán a disfrutar de esta gran banda de rock independiente que ya ha sacado cuatro álbumes.



Intagrated Systems Europe (ISE)

Del martes 30 de enero al viernes 2 de febrero. Fira Gran Vía (Barcelona)

ISE Europe o Integrated Systems Europe se celebrará en Fira Barcelona, Gran Vía Barcelona del próximo 30 enero al 2 febrero 2024 presentando las novedades de empresas de España e internacionales relacionadas con los sectores de Sistemas integrados, Digital technology, Audiovisual, Comercio electrónico y Electrónica.



El taxi CERO emisiones, la gran apuesta de Austria



Europa continúa avanzando en su cruzada contra el vehículo de combustión. Austria ha anunciado que todos sus taxis tendrán que ser CERO emisiones a finales de este año, aunque para lograrlo, el país deberá hacer frente al principal problema que surge en el proceso de electrificación del parque automovilístico en general: crear una potente red de puntos de recarga. En Austria este cambio de paradigma es un reto enorme, ya que actualmente el 99% de sus taxis son diésel y tienen solo un año para cambiar los vehículos por modelos de cero emisiones. Y es que la falta de una infraestructura potente de carga echa para atrás a posibles interesados en esta nueva movilidad eléctrica que cuenta con una cada vez más amplia oferta de modelos eléctricos preparados para el transporte de viajeros. Recarga conductiva, una solución en pruebas

Con una media diaria de entre 150 y 200 kilómetros de servicio, los taxis siempre deben disponer de batería para servicios más largos. Además, durante el invierno la calefacción puede consumir un importante porcentaje de batería, por lo que el reto de desarrollar una infraestructura suficiente para

que todos los taxis tengan acceso rápido a un punto de carga es grande. Por eso, desde Austria dos empresas apuestan por la recarga en las paradas de taxis sin que los profesionales deban bajarse del vehículo. Se trata de una recarga conductiva, sin cables. El sistema consiste en una placa cuadrada llena de elementos metálicos de contacto y desde la parte inferior del vehículo un pedúnculo desciende sobre la placa y cierra el circuito para que se inicie la recarga. Con este sistema, denominado Matrix Charging, no hace falta estacionar de manera milimétrica sobre el punto de recarga. La clave son los contactos, similares a los dientes de una anguila, que se generan para establecer la conexión. La transferencia de energía conductiva tiene una eficiencia del 99 % y la tecnología tiene costos de fabricación significativamente más bajos que los sistemas de carga inductivos.

En 2025 todos los taxis tendrán que ser eléctricos

Es la primera vez que un país realiza un anuncio tan ambicioso como este, si bien es cierto que existen ciudades, como Hamburgo en Alemania, que también ha anunciado la desaparición de los taxis por combustión en 2025. En 2021, Hamburgo inició el proyecto "Future Taxi" para promover el cambio a taxis libres de emisiones. Dos años después, más de 350 taxis eléctricos, incluidos 25 con sistemas a hidrógeno, ya están circulando por sus calles. Esto supone que en este tiempo el proyecto ha logrado una cuota del 12% con modelos 100% eléctricos. Algo que ha permitido ahorrar unas 2.000 toneladas de CO₂ al año, que subirían a 25.000 toneladas de CO₂ cada año si la flota de convierte en 100% eléctrica. En Madrid, de momento unos 500 taxis ya son CERO emisiones, un 3,23% del total de la flota, bien eléctricos o bien híbridos enchufables con más de 40 km de autonomía en modo eléctrico. Según datos del propio Ayuntamiento, entre 2021 y 2022 se ha registrado un importante crecimiento de la compra de taxis eléctricos (114 y 183 unidades, respectivamente) y que en 2023 se habían incorporado más de 170 taxis cero emisiones.



**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

