

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXIX
NÚMERO 330
FEBRERO 2024

Sin el 1/30, ahora, ¿qué va a pasar?

- RTTM celebra por todo lo alto su 50 aniversario
- Andalucía exige sanciones a las VTC

HAZTE COLABORADOR



Radioteléfono
pidetaxi
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@pidetaxi.es
www.pidetaxi.es



Cuestión de foco

Aunque el 1/30 hace años que quedó obsoleto en las grandes ciudades españolas, se han concedido ya casi 20.000 autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor, la decisión del Tribunal Supremo acatando la sentencia de Europa sobre esta herramienta de control ha venido a poner sobre la mesa que se necesitan otras medidas para mantener el equilibrio y la proporcionalidad entre taxis y VTCs. Y son precisamente las comunidades autónomas las que tienen en su tejado la pelota de cómo hacerlo. En Baleares ya se ha pactado de forma unánime frenar la concesión masiva de autorizaciones, pero en otras de las ciudades con mayor número de VTCs reclaman e incluso exigen que los gobiernos regionales tomen medidas e impongan criterios claros y definidos que frenen una avalancha de concesiones.

Esta hipotética situación supondría ahondar en el desequilibrio entre ambas formas de transporte, y, sin duda, contribuiría en reducir la demanda de usuarios del taxi. Una demanda que, no olvidemos, se ha ido recuperando en los últimos años no tanto por las restricciones a la actividad de las VTCs, sino por la mejora del servicio del taxi y la complicidad que ha conseguido crear con sus usuarios. Aunque quedan aspectos pendientes, como conectar con los usuarios más jóvenes, mientras escribimos estas líneas estamos convencidos de que, independientemente de lo que suceda en los despachos, el taxi seguirá operando como hasta ahora, focalizando precisamente en esos usuarios del hoy y, especialmente, del mañana.

Son ellos los que permiten que el taxi siga vivo, como bien saben en Radioteléfono Taxi Madrid, donde han llegado a los 4.000 socios en el año de su 50 aniversario. Cinco décadas en las que el servicio del taxi ha sufrido importantes cambios y donde la apuesta por la tecnología ha sido crucial para aumentar la cartera de clientes y poder ofrecerles a sus socios más carreras.

Reparar su historia es también reparar el pasado reciente del taxi, donde poner el objetivo en cómo mejorar es fundamental para que, independientemente de lo que suceda a nivel legislativo, el taxi continúe siendo una pieza clave para la movilidad de las ciudades.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- Radioteléfono Taxi Madrid llega a los 4.000 socios en el año en el que cumple medio siglo de vida. Hablamos con su presidente, Andrés Veiga, sobre los cambios en estas décadas



10. En marcha

- El Tribunal Supremo deja caer el 1/30 y el taxi pide nuevas medidas



14. Noticias

- Pacto unánime para frenar la concesión masiva de VTCs
- España, cada vez más cerca de las 20.000 VTCs
- El primer Reglamento de VTC no limitará tanto los precios abusivos



20. A fondo

- Sevilla pide un régimen sancionador para los vehículos de alquiler con conductor



24. Salud

- La higiene postural, clave para evitar lesiones al volante



26. Homologados

- Los vehículos autorizados para taxi

28. Grandes eventos

- Encuentra aquí a tus próximos usuarios



30. Emobility

- Noticias sobre movilidad urbana sostenible



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

También puedes escribirnos a redaccion@gacetadeltaxi.com



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

El capital económico como principal fuente inversor tecnológico



Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi

La economía colaborativa, o mejor dicho la economía rentista, se camuflaba dentro del consumo colaborativo con varios nombres, la emprendedora Lisa Gansky, lo llamó la malla [the mesh]; Rachel Botsman, experta en economía colaborativa, probó con collaborative economy, y otras autoras y autores usaron peer-to-peer, pero el término que se impuso fue sharing economy. Sin embargo, me pregunto, ¿realmente se está compartiendo entre personas, cuando existe de por medio dinero?. Es decir, la idea de consumo colaborativo que tras un lenguaje amigable basado en las ideas de confianza y compartir, se nos ha contado como una forma alternativa a la economía convencional, ocultando una realidad muy oscura. La confusión generada sobre el consumo colaborativo ingresando en su dependencia los motores de desarrollos tecnológicos (nueva ola de empresas StartUp) financiadas con fuertes inyecciones económicas y dirigidas por capitalistas de la más vieja escuela, se les permitía que una herramienta eficaz de transformación social quedase sepultada en las ambigüedades definitorias modificando el rumbo para beneficiarse del comercio a gran escala sin asumir ninguna de las responsabilidades y sus costes.

La actual revolución digital, con la incorporación masiva de las tecnologías de procesamiento de la información y la comunicación (TIC), han modificado casi todas las facetas de la vida humana y han abierto importantes fisuras en las tradicionales actividades económicas, dando paso a una economía digital constituida por las infraestructuras de telecomunicaciones, las industrias TIC, la red de actividades económicas y la información proporcionada por las redes sociales, 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 implica cambios en la organización social y económica por lo que está considerada como la cuarta revolución industrial.

**“Es propio de aquellos con mentes estrechas, embestir contra todo aquello que no les cabe en la cabeza”
Antonio Machado**

El actual proceso de cambio que vive la economía mundial, vinculada directamente con las tecnologías digitales, mantiene la hegemonía del sistema capitalista de base mundial, dominación, explotación, así como su potencial de liberación. De hecho, la situación actual se caracteriza por una transición desde el capitalismo industrial hacia el capitalismo tecnológico, sin embargo, el círculo tecnológico estadounidense, por un lado, llamado Club de los cinco (Google, Microsoft, Facebook, Apple y Amazon), o del tecnológico chino (Grupo Hormiga, Alibaba, Tencent, Meituan) van de la utopía al monopolio, concentrando tanto poder que gran parte de la economía, la sociedad y las decisiones del futuro pasan por ellas. Es más, estamos ante un sistema en el que al parecer los únicos que tienen capacidad de ejecutar legislación sobre la tecnología, son las tecnologías mismas.

Con la incorporación de las plataformas digitales, que se puede definir como infraestructuras de la economía digital que dirigen, controlan y gestionan la intermediación de grupos, personas y objetos, estos últimos mediante el Internet de las cosas (IoT), operan tanto en el mercado de factores como en el mercado de productos, con-



trolan piezas tan pequeñas como datos y códigos, teléfonos móviles, Internet, las nubes de servidores, los algoritmos y el comercio electrónico. Así pues, el valor de uso de las plataformas digitales depende directamente del número de usuarios y son más valiosas cuantos más usuarios las utilizan, lo que es conocido como efecto de red. Hoy ostentan un poder tan grande y concentrado que ponen en juego no solo el equilibrio del mercado, sino también las libertades y los derechos de las personas en cada rincón del mundo. Y qué decir, del grave aprieto al que someten a gobiernos, políticos y sistema judicial bajo esa mentira de colaboración entre "personas" donde el consumo colaborativo, el original concepto del intercambio de cosas sin intermediarios de por medio, no encaja dentro de las reglas comerciales. Durante años, Airbnb y Uber pidieron a los gobiernos locales que se subieran al tren de la economía colaborativa. Proclamaron que habían resuelto los problemas de épocas anteriores y que representaban el futuro del hospedaje, de los viajes y el transporte. A cada mes que pasa, parece más una ilusión o simple arrogancia que un pronóstico realista.

Tengo que decir que, en los últimos años, Europa está intentando frenar toda esta tomadura de pelo convertida en locura "La tecnología ha llegado para quedarse", tomando ciertas acciones para normatizar los códigos de conducta que rijan el comportamiento de las plataformas y poder regularse la situación en la que nos han metido". Un claro ejemplo, lo tenemos presente en el sector del

taxi. La economía de plataformas es un gran negocio que ha encontrado una forma de obtener beneficios a gran escala sin asumir ninguna de las responsabilidades o costes.

Por consiguiente, el desarrollo capitalista tecnológico, tiene un denominador común: prácticas monopolísticas, trato desfavorable a los productos de la competencia en sus plataformas, uso abusivo de los datos de los clientes, dominio de todas las pequeñas empresas y autónomos con potencial de amenazar su hegemonía consiguiendo 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 en pro del poder capitalista tecnológico. En resumidas cuentas, la economía colaborativa nunca fue un movimiento único; tal y como se ha detallado, también era un conjunto de empresas respaldadas por prósperos inversores que buscaban un retorno de sus inversiones.

La consolidación de una economía global está estrechamente vinculada con la utilización económica de la tecnología operando como instrumento a las Plataformas Digitales herramientas perfectas para el mantenimiento de esos imperios económicos que permiten tener ese poder de predicción y manipulación a través de la obtención de datos.

Si no está en Kia, será que no existe.

No te vuelvas loco para elegir modelo.



Talleres de las Heras

C/ Vía 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): 4,9-7,1. 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): 18-38. 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.



RTTM celebra su 50 aniversario con récord de asociados y servicios



María Jesús Alonso, socia número 4.000 de RTTM, posa junto a Andrés Veiga, presidente de la emisora

Radio Teléfono Taxi Madrid (RTTM) ha alcanzado y superado este mes de enero la destacable cifra de los 4.000 socios. Lo ha hecho, además, en un año importantísimo para la cooperativa que durante 2024 cumplirá 50 años desde que iniciasen su actividad con una clara vocación de servicio público. María Jesús Alonso fue la socia número 4.000 de la radioemisora madrileña que ha seguido creciendo y consolidándose como la más importante de todo el panorama nacional y europeo.

Todas estas cifras coinciden también con los récords en los que se manejó RTTM en 2023, con números de servicios que hasta entonces no se habían visto en la entidad. Por todo ello, desde La Gaceta del Taxi hemos querido hablar con Andrés Veiga, presidente de RTTM, que ha aprovechado también para analizar la actualidad del taxi, que también en las últimas semanas ha dado mucho de que hablar.

Gaceta del Taxi.- ¿Qué significa para Radio Teléfono Taxi Madrid (RTTM) alcanzar este hito de superar los 4.000 socios?

Andrés Veiga.- Es indudablemente un logro histórico para RTTM alcanzar los 4.000

“La innovación tecnológica siempre ha sido primordial para nosotros”

asociados. Este hito representa un compromiso continuo con la mejora de la atención al usuario, el núcleo fundamental al cual nos debemos. Cada nuevo asociado contribuye al crecimiento diario de nuestra cooperativa.

G.T.- Con estas cifras RTTM se consolida como la radioemisora más importante de España y una de las más fuertes de Europa. ¿Cuáles son los objetivos futuros en este contexto tan competitivo en la movilidad como el que vivimos hoy en día?

A.V.- Actualmente somos la segunda radioemisora europea, solo superada por la G-7 parisina. Aunque este logro es significativo, reconocemos que queda mucho trabajo por delante para superarles. Nuestra mirada está puesta en el futuro, con el objetivo de consolidarnos como líderes indiscutibles en Europa, pero para ello, necesitamos que más taxistas se incorporen en nuestra cooperativa, ayudándonos a atender a nuestra fiel y extensa cartera de clientes.

RTTM es ya la segunda emisora más grande de Europa

G.T.- Este logro tan importante se ha alcanzado, además, en un año importante para RTTM como es 2024, en el que se cumplen 50 años desde la fundación de la radioemisora. ¿Cómo evalúan el crecimiento



El Consejo Rector de Radio Teléfono Taxi Madrid

“La competencia de las plataformas ha obligado a RTTM a destacarse”

durante este medio siglo y cuáles fueron los mayores desafíos superados?

A.V.- El aniversario de medio siglo de RTTM marca un hito impresionante en su trayectoria. Desde sus modestos inicios en 1974, el grupo de “locos taxistas” ha superado una serie de desafíos significativos. En sus primeros años, la falta de tecnología, escaso asesoramiento y recursos económicos limitados fueron obstáculos a los que se enfrentaron valientemente. La resistencia del sector a la innovadora idea de ofrecer servicios de taxi a través del teléfono también fue un desafío notable.

Hasta el año 2004, RTTM contaba con 1.200 socios y, desde entonces, ha experimentado un crecimiento constante. Este crecimiento se ha visto impulsado por innovaciones tecnológicas como la introducción de la gestión de flotas mediante GPS y la transmisión por GPRS. Es crucial destacar que en esa época no existía ni Internet en los teléfonos móviles, ni smartphones, lo que hace aún más impresionante el desarrollo conseguido por RTTM con unas condiciones tecnológicas primitivas.

G.T.- Y en los últimos años, además, ha aparecido una nueva competencia.

A.V.- A eso hay que añadir que RTTM ha enfrentado el desafío de la competencia con las plataformas emergentes que han transformado la industria del transporte. A pesar de estos desafíos, la empresa ha demostrado su resiliencia y capacidad adaptándose a las condiciones cambiantes del mercado. La competencia de las plataformas ha obligado a RTTM a destacarse y demostrar su compromiso con ofrecer un servicio de calidad en todas las condiciones.

El crecimiento sostenido y la superación de estos desafíos son testimonio del espíritu emprendedor, la adaptabilidad y la dedicación del equipo de RTTM a lo largo de estos 50 años. En un medio tan dinámico como el transporte, la capacidad de evolucionar y mantenerse relevante es un logro notable que merece ser celebrado en este aniversario histórico.

G.T.- ¿Cuál es la fórmula para permanecer tantos años en el sector del taxi?

A.V.- La fórmula para nuestro éxito a lo largo de los años es simple pero eficaz: seriedad en la atención al usuario, compromiso de los taxistas, control estricto de gastos, economía saneada, inversión constante en innovaciones, excelentes condiciones laborales de nuestros trabajadores y respeto hacia otras compañías del sector.

G.T.- RTTM siempre ha estado a la vanguardia en innovaciones tecnológicas. ¿Cómo equilibran la innovación con la preservación de la tradición?

Exclusivas formulas
diseñadas para cada
sistema de combustible



- **DIESEL**

- **GASOLINA**

- **GLP o GNC**



LUBRICA Y MANTIENE LIMPIO Y PROTEGIDO EL SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

RESTAURA LA POTENCIA

REDUCE LAS EMISIONES DE GASES

MEJORA EL RENDIMIENTO DEL COMBUSTIBLE

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

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

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

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



La plantilla casi al completo de RTTM en el año del 50 aniversario

A.V.- La innovación tecnológica siempre ha sido una prioridad para RTTM, respaldada por nuestros socios. Nos enorgullece ser una compañía que no se queda atrás tecnológicamente y no depende de intermediarios comisionistas que generan pérdidas multimillonarias mientras nosotros creamos riqueza y beneficio para los cooperativistas. En los últimos años, además, cabe destacar la importancia del call center de campanario que nos ayuda muchísimo a que no se pierdan llamadas que es nuestra principal prioridad: que no se pierdan trayectos.

Orgullo del crecimiento de la mujer en el taxi

G.T.- El socio número 4.000 ha sido una mujer. ¿Cómo ven el crecimiento de la presencia femenina en el taxi a través de RTTM?

A.V.- Aunque fue una casualidad, nos enorgullece que cada vez haya más compañeras taxistas en nuestra entidad. Esto refleja un cambio positivo en la industria del taxi de Madrid y qué duda cabe, que la profesionalidad de la mujer se incorpore en el taxi, sólo hace que mejore el servicio.

G.T.- Recientemente y en aras de mejorar el servicio, desde RTTM puesto en marcha un sistema de reservas de viajes vías WhatsApp. ¿Cómo ha sido la aceptación?

A.V.- La aceptación ha sido muy buena. Los usuarios que lo han utilizado repiten porque es muy cómodo y práctico. Y ahora también estamos ultimando una nueva versión de la aplicación que los técnicos van sacando poco a poco, y que cuenta con mejor usabilidad, dando respuesta a lo que quiere la gente.

G.T.- ¿Hay algún evento especial planeado para celebrar el 50 aniversario de RTTM?

A.V.- Sí, realizaremos varias acciones a lo largo del año y una comida el domingo 6 de octubre, donde homenajearemos a los socios fundadores y trabajadores que han estado con nosotros durante tantos años, así como a los socios que se han jubilado este año pasado o cumplen 25 años de permanencia en la entidad.

G.T.- Centrándonos en la actualidad del taxi. ¿Cómo valoran el estado actual del servicio de taxi en Madrid y cuál es su perspectiva sobre las sentencias del Supremo sobre las VTC?

A.V.- El servicio de taxi en Madrid sigue siendo excelente, pero las sentencias del Supremo sobre las VTC son motivo de preocupación. Es crucial que la administración establezca medidas para contener la avalancha de solicitudes de VTC y proteger la continuidad del servicio de taxi.

G.T.- A nivel del Ayuntamiento de Madrid, ¿han presentado alguna demanda o petición a la administración local para la mejora del servicio?

A.V.- Principalmente solicitamos un calendario de atención al usuario para eventos de afluencia masiva y una solución para evitar la extinción del servicio de vehículos adaptados para silla de ruedas. La disminución constante de vehículos Eurotaxi nos preocupa, y si la tendencia continúa, propondremos en la próxima asamblea la suspensión de este servicio en nuestra compañía.

Javier Izquierdo

“En cinco años la flota de eurotaxis se ha reducido un 50%”

El presidente de Radio Teléfono Taxi lleva tiempo avisando del enorme problema que existe en Madrid con los servicios de taxis adaptados a personas con movilidad reducida. Ha comunicado su preocupación de forma reiterada tanto al Ayuntamiento como a la Comunidad de Madrid, y de momento no se vislumbra ninguna solución a corto plazo. Mientras, el volumen de taxistas con coches adaptados cada vez va siendo menor y tal y como confiesa Veiga, el número de eurotaxis en RTTM se ha reducido en más de un 50% en solo cinco años.

“Recientemente hemos hablado con el Ayuntamiento de Madrid y van a sacar una línea de subvención de 1,3 millones de euros, o al menos eso tiene presupuestado para el taxi. Los primeros beneficiados serán los titulares de eurotaxis, después los coches eco”, explica el presidente de RTTM que, no obstante, asegura que eso no soluciona nada.

“En la siguiente asamblea llevaremos un punto del orden del día anunciando el fin del servicio. O cambia, o suspenderemos el servicio de eurotaxi. Nadie tiene estos coches”, afirma Veiga, lamentando que todas las soluciones que han propuesto desde la emisora no hayan sido tenidas en cuenta.

“Con las subvenciones para adquirir el coche no es suficiente. Le envié una carta a Isabel Díaz Ayuso informándole de que la situación es crítica y es cada vez más difícil para nosotros atender estos servicios. Si esta tendencia persiste nos veremos obligados a suspender este servicio por la imposibilidad de brindar atención a nuestros clientes”, señala.

A lo largo de 2023, el número de servicios de eurotaxis se redujo en 24.000, con un descenso del 16,74%, mientras que los servicios no relacionados con eurotaxis alcanzaron récords históricos. “Detrás de cada uno de estos servicios cancelados hay una persona esperando transporte, atrapado en su domicilio o, lo que es peor, sin poder llegar a casa”.

TE MERECEES UN ASCENSO



¿Por qué elegir el Mustang Mach-E 100% Eléctrico?

Porque podrás disfrutar de la tecnología Ford BlueCruise con la que puedes conducir sin manos y sin pies, solo mirando al camino. Además de otros beneficios para sacarle el máximo partido a cada viaje.



Hasta 760 km de autonomía urbana (600 km autonomía combinada)



Amplia Red de Talleres disponibles para ti



Alta disponibilidad de recambios



Menores costes de mantenimiento



Aprovecha subvenciones y exenciones fiscales



Di adiós a la gasolinera

Ford

ACERCANDO EL MAÑANA

Gama Mustang Mach-E: Consumo eléctrico (kWh/100 Km) en Ciclo ciudad de 13,6 a 16,8 y en Ciclo combinado 17,3 a 21,2. Emisiones de CO2 WLTP 0 g/Km. Autonomía estimada en Ciclo ciudad: batería rango estándar hasta 539 Km y batería rango extendido hasta 760Km. Autonomía en Ciclo combinado: batería rango estándar hasta 428 Km y batería de rango extendido hasta 600 Km. Valores de consumo, emisiones y autonomía obtenidos según el ciclo de homologación WLTP. La autonomía real puede variar debido a diversos factores (entre otros, condiciones meteorológicas, estilo de conducción, perfil de la ruta o estado del vehículo).

ford.es

El 1/30 ya es historia y el taxi quiere

Por fin el Tribunal Supremo hizo pública su decisión sobre el 1/30. La primera sentencia, de las muchas que vendrán, no ha supuesto ninguna sorpresa y el Alto Tribunal ha declarado que el 1/30, tal y como está planteado ahora mismo, es contrario al derecho y no sirve para limitar la concesión de VTC. Ahora se entra en una nueva fase donde tanto el Gobierno central como las Comunidades Autónomas deberán marcar unos nuevos requisitos si quieren evitar que haya decenas de miles de nuevas VTC.



Sede del Tribunal Supremo. Imagen: Fernando Valero López

Después de una espera que para muchos ha resultado demasiado larga, el Tribunal Supremo el pasado 15 de enero emitió su sentencia con respecto a la proporcionalidad 1/30 entre vehículos de alquiler con conductor (VTC) y taxis. Lo hizo, como se esperaba, respaldando la decisión del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) que dio a conocer el pasado mes de junio de 2023. Las VTC, indica el Supremo, no pueden denegarse por esa regla de proporcionalidad 1/30 y ahora deberán ser las administraciones las que, si lo hacen, lo justifiquen por razones imperiosas de interés general.

En concreto, la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo decidió estimar parcialmente un recurso presentado por la empresa de VTC Maxi Mobility Spain (Cabify) contra una resolución de la Comunidad de Madrid de 2018 en la que se le denegó la concesión de 1.000 VTC. La administración madrileña basó entonces su

negación en que, de conceder esas 1.000 VTC, se superaría la ratio de 1 VTC por cada 30 taxis que entonces estaba vigente en la Ley Orgánica de los Transportes Terrestres (LOTT).

El Alto Tribunal español recuerda en su sentencia que, el pasado 8 de junio de 2023, el TJUE estableció que el 1/30, aunque no suponía una ayuda estatal para el taxi, sí que era contrario a la libertad de establecimiento fijada en el artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). El Supremo insiste en que Europa no impide la limitación cuantitativa de las VTC, pero establece que esa limitación debe justificarse con razones imperiosas de interés general.

Con todos estos condicionantes, y en base a esa sentencia del tribunal comunitario, el Supremo español decidió estimar parcialmente el recurso de Maxi Mobility Spain porque la negación entonces de la Comunidad de Madrid a conceder esas autorizaciones se basaba en esta proporcionalidad 1/30.

impedir un aluvión de VTC

El Supremo sostiene que el 1/30 no estaba justificado

Recuerda el Supremo que, de acuerdo con la doctrina europea, solo se pueden limitar la concesión de autorizaciones cuando concurren “imperiosas razones de interés general que la justifiquen”.

Estimación parcial y la pelota en el tejado de la CAM

Pese al contenido de la sentencia, el Supremo aclara que el acto denegatorio no puede suponer la concesión inmediata de 1.000 VTC a la empresa solicitante, sino que simplemente ordena la retroacción del procedimiento a la Comunidad de Madrid, que será la encargada de resolver si concede o no ese millar de autorizaciones VTC. En cualquier caso, ya no se podrá justificar la negativa a dar esas autorizaciones por el 1/30.

Esta sentencia abarca solo un procedimiento de los muchos que hay abiertos directamente relacionados con este asunto. De hecho, tan solo días después de conocerse la primera sentencia, se hizo pública una segunda del Supremo donde volvía a estimar un recurso de la empresa de VTC por otras 1.000 autorizaciones. Por lo tanto, se inicia ahora un tiempo de gran incertidumbre ya que precisamente el 1/30 había sido la razón utilizada por los tribunales para denegar miles de autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor (VTC) en nuestro país.

Las consecuencias de estas primeras sentencias, como decimos, no son inmediatas. Las empresas de VTC van a reclamar



El taxi pide a las administraciones que actúen para evitar una lluvia de VTC

esas miles y miles de autorizaciones y habrá que ver hasta qué punto tiene efecto el Real Decreto que el Gobierno de España aprobó a finales de junio de 2023, apenas cuatro semanas después de conocerse sentencia europea. Dicho texto, que vio la luz tras las protestas del taxi que tuvieron lugar en Barcelona, nació con el objetivo de intentar proteger el taxi como un servicio de interés general y limitar la concesión indiscriminada de VTC por razones como el medioambiente o el espacio público.

El mayor temor del taxi, e incluso de algunas empresas de VTC, es que se concedan masivamente las decenas de miles de autorizaciones solicitadas y que acabaron en el Tribunal Supremo. De hecho, solo en Madrid se calcula que habría en juego un total de 25.000 VTC. Ese volumen de peticiones se hace extensivo a toda España y se calcula que habría pendiente de resolver en los tribunales hasta un total de 100.000 autorizaciones. Por ese motivo, desde la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) piden responsabilidad a las administraciones para “evitar el colapso de la movilidad urbana”.

El taxi pide la actuación de la administración

“Estas sentencias son la constatación de que estas empresas no buscan precisamente el equilibrio de la oferta ni tienen una visión responsable de la movilidad urbana”, explica Julio Sanz, presidente de Antaxi, que reclama que los poderes públicos “deben, ahora más que nunca, reaccionar y no renunciar a las facultades de regulación y obligaciones de supervisión que les otorga la Ley”.

Precisamente hace hincapié Antaxi en el Real Decreto-ley del 5 de julio de 2023 que aprobó el Gobierno de España semanas después de conocerse la decisión del TJUE contraria al 1/30. Ese RDL admite la limitación al otorgamiento de VTC por razones imperiosas de interés general como la protección del medio ambiente o del entorno urbano. Además, aclaran desde Antaxi que el Supremo no inhabilita el 1/30, pero sí que admite que no estaba debidamente justificado.

La organización de taxistas centra su mirada en las autoridades, y aseguran que aún mantienen su responsabilidad para sujetar y establecer limitaciones cuantitativas, así como requisitos que se deben cumplir antes

de conceder VTC. Es decir, el RDL que habilita a las administraciones para imponer límites a la concesión de VTC “tiene que cumplirse”, más allá de que en estos dos primeros procedimientos no haya sido aplicable.

El Supremo, en su sentencia primera, hace también referencia a este Real Decreto-ley que modificó de forma urgente la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) para adaptarla a la sentencia del TJUE, reforzando las razones imperiosas de interés general que justificarían el establecer limitaciones a las VTC.

Tras ese RDL, se establece en la ley que se podría condicionar el otorgamiento de VTC al cumplimiento de criterios medioambientales sobre mejora de la calidad del aire y reducción de emisiones de CO₂, así como de gestión del transporte, del tráfico y del espacio público de la comunidad autónoma en la que pretenda domiciliarse la

El taxi avisa de procedimientos con decenas de miles de VTC

autorización. Con este decreto, las Comunidades Autónomas, previa motivación y de forma proporcionada y justa, pueden limitar cada solicitud a un número máximo de autorizaciones de VTC siempre

bajo criterios amparados en razones imperiosas de interés general.

Por lo tanto, ahora serán semanas muy determinantes donde se irán conociendo sentencias del Tribunal Supremo que volverán a poner en la casilla de salida las solicitudes de VTC. Serán por tanto las administraciones las que deben decidir qué decisión tomar. En Baleares, por ejemplo, lo tienen claro y al cierre de esta edición está pendiente que todos los grupos políticos que componen el Parlament concluyan una ley del taxi que proteja al sector y evite la concesión masiva de VTC.

Javier Izquierdo

Cronología del fin del 1/30

Hasta llegar a la decisión final del Tribunal Supremo hecha pública sobre el 1/30, todos los actores (administración, empresas de VTC y asociaciones del taxi) han tenido que esperar casi seis años de intenso enfrentamiento judicial.

Antes de empezar, eso sí, con el desglose cronológico de este procedimiento, debemos retrotraernos a junio de 2018 cuando el Tribunal Supremo, en una sentencia que también tuvo un gran revuelo, avaló la proporcionalidad 1/30 contenida en la legislación española para limitar la concesión de autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor (VTC), y “proteger” en cierto modo al taxi como un servicio de interés general. Ahora sí, vamos con este procedimiento judicial que finalmente acabó ayer:

- El 25 de abril de 2018, la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid denegó una solicitud de nada menos que 1.000 VTC formulada por Maxi Mobility Spain, sociedad con la que opera Cabify. La empresa no quedó conforme con esta decisión y presentó un recurso de alzada ante la Viceconsejería de Transportes Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid. Dicho recurso fue rechazado el 14 de noviembre de 2018.

- Cabify siguió con su idea de conseguir ese millar de VTC y presentó un recurso ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid. Dicho recurso, sin embargo, fue desestimado en una sentencia que se hizo pública el 10 de febrero de 2021. Esta nueva negativa no frenó a la plataforma que decidió recurrir en casación ante el Tribunal Supremo. En este recurso, además de estar la Comunidad de Madrid como parte recurrida, también decidieron personarse la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) y Taxi Project 2.0.

- El 9 de septiembre de 2021, el Supremo admitió a trámite ese recurso de casación, declarando que la cuestión planteada presentaba interés casacional para crear jurisprudencia. Esto tuvo gran importancia porque el Supremo admitió que podía desdecirse de aquello que sentenció en junio de 2018 y que se

podría reforzar, completar, matizar o corregir la jurisprudencia propia que tenía del 1/30 y que había avalado años antes.

- El 4 de marzo de 2022, Cabify presenta un escrito pidiendo que se suspenda el procedimiento hasta que se resuelva una cuestión prejudicial sobre el 1/30 planteada ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE). Dicha cuestión había sido presentada por el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya, que quería resolver dudas sobre la aplicación de la proporcionalidad 1/30 en un reglamento del Área Metropolitana de Barcelona (AMB).

- El Supremo, sin embargo, va más allá, y no solo decide esperar, sino que decide plantear por sí mismo una nueva cuestión prejudicial ante el TJUE sobre el 1/30, con distintos matices. El procedimiento de esas 1.000 VTC, por lo tanto, quedaba suspendido.

- El 8 de junio de 2023 llega la sentencia europea, aunque meses antes, en diciembre de 2022, el abogado general del TJUE avanzó en cierto modo la decisión. El tribunal europeo se manifestó sobre el 1/30, declarándolo contrario al derecho comunitario. Lo hizo, recordemos, sobre la cuestión prejudicial presentada por el tribunal catalán. Una semana después, el 15 de junio de 2023, el TJUE informó al Supremo y le preguntó si quería seguir manteniendo o no su propia cuestión prejudicial dado que el asunto era idéntico. El Supremo, el 6 de julio, decide no mantener las preguntas en su día formuladas.

- En ese momento se abrió de nuevo el procedimiento de las 1.000 VTC solicitadas por Cabify, con un plazo de alegaciones sobre la incidencia de la sentencia del TJUE en este procedimiento. El 9 de enero se señaló como el día para fallar sobre este recurso. El 15 de enero de 2024, por fin el Supremo hecho pública su decisión y ha acabado con el 1/30 como requisito para limitar la concesión de VTC.

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

España, cada vez más cerca de las 20.000 VTCs



Transporte de Viajeros. Turismos
Distribución de Autorizaciones por Provincia y Clase
Fecha: 01-02-2024

Provincia	TAXI	ALQUILER CON CONDUCTOR
	VT-N	VTC-N
A CORUÑA	1.439	112
ALAVA	234	102
ALBACETE	210	9
ALICANTE	1.429	475
ALMERIA	498	86
ASTURIAS	1.377	128
AVILA	110	4
BADAJOS	486	147
BARCELONA	10.871	3.528
BIZKAIA	1.193	84
BURGOS	314	49
CACERES	372	19
CADIZ	1.167	125

2.992 VTC registradas en enero a contar con 3.528 autorizaciones a comienzos de febrero. Es decir, en Barcelona, en un solo mes, se ha aumentado en 536 el volumen de VTC.

Otro lugar donde se ha vivido un gran crecimiento de este número de autorizaciones ha sido en Granada. La provincia andaluza contaba con 312 VTC en el mes de enero y ahora tiene registradas 355, lo que supone un incremento de 43 nuevas autorizaciones.

Otros lugares donde se ha producido un aumento significativo ha sido La Rioja, que ha pasado de 40 a 73 VTC; Navarra, que tiene ahora 85 frente a las 58 del mes pasado, y Valencia, que cuenta ya con 281 frente a las 265 del mes de enero.

Madrid y Málaga se mantienen

Donde no se han producido cambios, y eso no es lo habitual, ha sido en Madrid y en Málaga. En la capital, el número de VTC se ha mantenido prácticamente igual, variando en una sola autorización más registrada y alcanzando la cifra de 8.894 VTC. En Málaga, el incremento de VTC ha sido de apenas 12 nuevas autorizaciones, alcanzando ya la Costa del Sol un total de 2.589 VTC.

El número de autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor (VTC) en nuestro país ha crecido de forma considerable en el último mes. Con cifras de principios de febrero, España cuenta con 19.768 VTC registradas frente a las 19.093 que tenía a comienzos de 2024.

Esto supone que, en solo un mes, se han registrado en el Ministerio de Trans-

portes 675 nuevas autorizaciones de VTC, lo que supone un incremento importante si lo comparamos con meses anteriores y, además, provoca que en nuestro país ya se alcance prácticamente la barrera de las 20.000 VTC.

La provincia que ha experimentado el mayor aumento de este tipo de autorizaciones ha sido, con diferencia, Barcelona. La capital catalana ha pasado de tener

No hará falta realizar un examen para obtener una licencia de taxi

La obtención de un permiso profesional de taxi mediante un examen teórico ya no será obligatorio para optar a la adquisición de una licencia de taxi dentro de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona. La Ordenanza del Taxi se va a modificar y tras los planteamientos previos, se va a eliminar la obligatoriedad de ese examen con el objetivo de agilizar la transmisión de licencias y facilitar la contratación de conductores asalariados. La administración entiende que la obtención del permiso profesional "genera dilaciones a la hora de que los titulares puedan transmitir o contratar" y, por otro lado, no considera "coherente" establecer más trámites para las transmisiones y contrataciones de personal asalariado si lo que se está buscando, con distintas medidas de choque, es aumentar la oferta del servicio de taxi. Así las cosas, la Mancomunidad dio este lunes el visto bueno para sacar a consulta pública previa la modificación de la ordenanza, que también busca flexibilizar y atender las demandas de los usuarios del taxi.



El objetivo, explican, es agilizar la transmisión de licencia

El primer Reglamento de VTC no limitará tanto los precios abusivos

El Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid ha aprobado el primer Reglamento regional para los vehículos de Transportes con Conductor (VTC). El texto finalmente no limitará tanto los precios máximos como se había hablado en el primer borrador, y las empresas podrán subir en momentos de alta demanda sus precios hasta un 75% de la media del coste ordinario. Desde el Gobierno regional se indicó en un principio que uno de los primeros objetivos del Reglamento era acabar con los precios abusivos en los momentos de alta demanda. En el primer borrador se establecía que los precios en situaciones de alta demanda no podrían superar el 50% del precio base. Sin embargo, cuando el texto fue enviado a la comisión jurídica ya se cambió por ese máximo del 75% de la media del coste ordinario.

Insiste el nuevo texto en que la actividad de las VTC queda limitada a trayectos contratados de manera previa por los usuarios, prohibiéndose la captación activa de clientes por las calles. Se reitera que las VTC no podrán estacionar en el interior y en los accesos de entrada y salida de los aeropuertos, estaciones de ferrocarril o autobús o cualquier otro emplazamiento donde haya una afluencia masiva de personas, sin estar previamente contratados.

El Reglamento establece además que las empresas, para obtener y mantener las autorizaciones, deberán contar al menos con un número de conductores igual al 75% de los permisos en alta. Las compañías de VTC deberán también tener cubierta su responsabilidad civil por los daños que puedan causar a los pasajeros durante el servicio de transporte y estarán obligadas a impartir a sus trabajadores una formación continua.

Por otro lado, y en aras de mejorar la atención a los usuarios, las empresas de VTC deberán habilitar una línea telefónica gratuita de atención a los clientes adaptada a las personas con discapacidad auditiva, así como un medio accesible de comunicación vía web.

VTC adaptadas y exámenes a los conductores

En el caso de las empresas que dispongan de 10 o más autorizaciones, a partir del 1 de enero de 2025, los nuevos vehículos que pongan a disposición del público deberán ser adaptados para las personas con movilidad reducida.

Para los conductores de VTC, éstos deberán superar un examen que incluirá conocimientos del idioma español, el manejo de dispositivos de navegación, así como primeros auxilios y lugares más importantes de la región. Los profesionales tendrán un plazo de 18 meses para realizar la prueba, a contar desde la entrada en vigor de la disposición que los regule, y podrán seguir conduciendo hasta la finalización de este periodo. Quedan exentos de completar este requisito quienes a la entrada en vigor del nuevo Reglamento lleven al menos un año de forma ininterrumpida trabajando como conductores de VTC, o dos años en el periodo de los cuatro anteriores.

Pacto unánime para frenar la concesión masiva de VTCs



Se mantiene la media hora de contratación previa mínima en VTCs

Todos los grupos políticos del Parlament de las Islas Baleares han aprobado por unanimidad establecer mecanismos para frenar la concesión masiva de autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor (VTC) que se podría producir tras las sentencias del Tribunal Supremo contrarias al 1/30. De esta forma, todos los grupos políticos decidieron retirar todas las enmiendas presentadas previamente a la nueva Ley del Taxi, actualmente en redacción, y fundirlas en un nuevo texto redactado que se aprobará por unanimidad en el próximo pleno el día 6 de febrero. La principal novedad incluida en el acuerdo es que se impedirá la avalancha de autorizaciones de vehículos de arrendamiento con conductor (VTC), tras las sentencias del Tribunal Supremo donde se declaró contrario al derecho la ratio 1/30 entre este tipo de vehículos y los taxis.

Con respecto a las VTC y su actividad, se mantiene la media hora de contratación previa mínima que se debe respetar antes de la prestación del servicio por parte de las plataformas que ofrecen trayectos en VTC. Además, se incluirá una moratoria que no permitirá la concesión de VTC hasta que no haya una regulación definitiva.

Con respecto al sector del taxi, y atendiendo a una de sus demandas, se creará un área de prestación compartida o conjunta que significará que coches de distintos municipios puedan operar y que se establezcan tarifas comunes.

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



VALORACIÓN SIN COMPETENCIA

Señor González ☎ 670 91 43 91

Amenaza de huelga si se aumenta el número de licencias



Los taxistas echan en falta un plan de movilidad

Los taxistas de Santiago de Compostela, A Coruña, en concreto los de Radio Taxi Santiago, advierten a la administración: si aumentan en 15 el número de licencias de taxi en la ciudad, primero irán a la huelga y después al juzgado. Esta declaración de intenciones se ha hecho pública tras una reunión que mantuvieron los representantes del taxi con los gerentes de Hostelería Compostela, al hilo de los problemas ocurridos el verano pasado con la falta de taxis. En declaraciones recogidas por

La Voz de Galicia, los taxistas sostienen que el problema de una supuesta falta de oferta del servicio de taxi no es culpa de los taxistas, y señalan al mal servicio de autobuses públicos, así como la falta de un plan de movilidad como los principales causantes de estos inconvenientes para los usuarios. "Se pretende culpar al taxi de algo que es responsabilidad de otros", señalan los portavoces de Radio Taxi Santiago, que insisten en que si ponen 15 licencias anuales más "nos arruinan". Los representantes de los taxistas señalan que las licencias, si acaso, serían necesarias en verano y nunca para todo el año. "Las licencias temporales son una opción. Y les dimos los números de Ibiza, donde hay 150 licencias anuales y otras tantas temporales", explicó Jesús García, presidente de Radio Taxi. Sin embargo, para poder crear esas licencias temporales es necesario modificar la ley, por lo que instan al Concello a que pida a la Xunta un cambio en este sentido.

Los taxistas, además de echar en falta un plan de movilidad, apuntan al nefasto servicio de autobuses en el aeropuerto como uno de los principales problemas a los que se enfrentan los usuarios. "A partir de las 22.30 y antes de las 7.30 no hay bus al aeropuerto, y en el resto es cada hora", señala García, que no cree que la solución sea poner más taxis, y si que considera que es necesario poner un servicio de autobuses al aeropuerto.

Reunión de los taxistas con la Dirección General de Seguros

La Asociación Élite Taxi Barcelona y Taxi Project se reunieron el pasado 5 de febrero en la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones con los técnicos de esa rama para analizar la situación de los precios de los seguros para los profesionales del taxi. El encuentro, según manifestaron los taxistas, se llevó a cabo gracias a la intervención de Carlos Prieto, delegado del Gobierno de España en Catalunya y secretario de Organización del PSC-BCN.

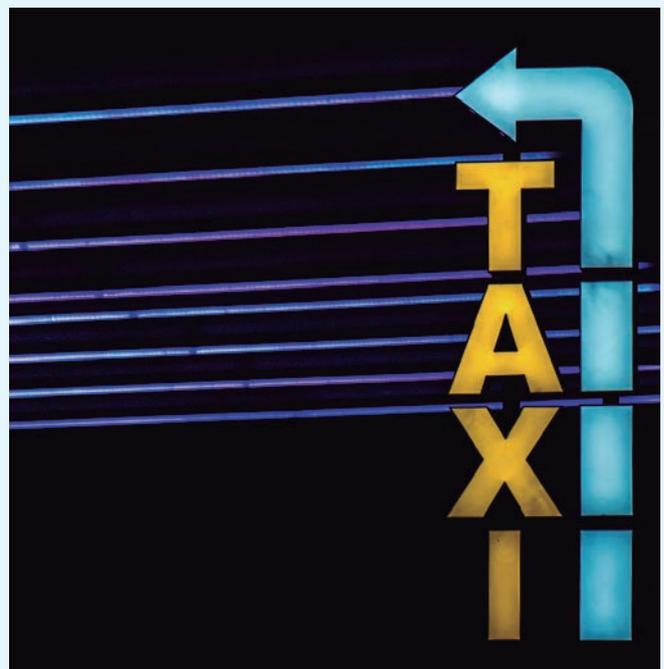
La organización de taxistas solicita desde hace tiempo que la administración actúe para evitar un incremento mayor en el precio de los seguros para los profesionales del sector. Desde Élite aseguran que si no se toman cartas en el asunto el taxi "se empezará a movilizar desde Barcelona para denunciar el desamparo que sufre por los que deben velar porque esto no ocurra".

En el encuentro, los técnicos reunidos con los representantes de los taxistas tomaron nota de los datos que les aportaron, y aseguraron que se van a poner a trabajar para investigar lo que está sucediendo.

"El taxi no puede estar regulado solo para lo que les interesa", denuncian los taxistas de Barcelona, que demandan una actuación de la administración "de inmediato para frenar la escalada de precios que afecta a los profesionales.

"Si no tenemos soluciones saldremos a las calles y señalaremos a los responsables directos", advierten desde Élite Bar-

celona, que anunciaron futuras reuniones en la Ciudad Condal con algunos responsables políticos de máximo nivel para explicarles lo avanzado en la reunión de hoy.



Faltan tres meses para la Feria del Taxi en Zaragoza

La nueva edición de la Feria del Taxi, englobada en el Salón de Movilidad Sostenible, tendrá lugar en Zaragoza los próximos días 10 y 11 de mayo. Faltan, por lo tanto, poco más de tres meses para el evento que en esta ocasión se celebrará en el recinto ferial de la capital aragonesa. Además de la nueva localización, otra de las principales novedades de esta edición la Feria del Taxi es que estará englobada en un Salón de Movilidad Sostenible, por lo que, además de representantes y empresas del sector, acudirán otros profesionales del ámbito de la movilidad. El objetivo principal del evento, según ha transmitido la nueva dirección de la Feria del Taxi, es crear sinergias entre todos los eslabones del ámbito de la movilidad para abordar los nuevos retos a los que se enfrentará el taxi en un futuro. China será el invitado especial y a la Feria acudirán a la capital aragonesa representantes de este país.

Liberalizan el taxi en horario nocturno para cubrir la demanda

El Concello de Vigo ha aprobado la liberalización de horario nocturno del taxi y poner fin al descanso obligatorio durante la noche para los taxistas. De esta forma, los 500 profesionales que prestan servicio en la ciudad podrán trabajar entre las 22.00 y las 9.00 horas cualquier día de la semana. La medida a partido del propio sector del taxi de Vigo, que espera con esta modificación del régimen de descansos poder cubrir la demanda, sobre todo durante la noche, y reducir los tiempos de espera que, según explican, durante los fines de semana son altos.



El taxi confía en cubrir la demanda con esta medida

Síguenos en todas nuestras Redes Sociales

Y no te pierdas ninguna noticia

TikTok

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



El taxi catalán se harta de la violencia



El mes de enero finalizó con dos hechos violentos sufridos por taxistas de Barcelona que trascendieron en todos los medios de comunicación. Estos dos episodios, uno de ellos un robo con violencia y otro un delito contra la libertad sexual, son solo la punta del iceberg de lo que sufren los taxistas en la Ciudad Condal, sobre todo durante la noche.

Para intentar poner fin a esto, el Departament de Transports de Catalunya convocó una mesa de seguridad del taxi el pasado 1 de febrero. En dicho encuentro estuvieron presentes, además del taxi, miembros de la Generalitat, del Instituto Metropolitano del Taxi (Imet), Mossos d'Esquadra, Guardia Urbana y representantes del 112.

Desde el sector del taxi, en especial la asociación Élite Taxi Barcelona, insisten desde hace tiempo en que se habilite a los profesionales la capacidad para instalar cámaras de vigilancia en el interior de los vehículos. Es una demanda para la que incluso, hace ahora dos años, se llevó a cabo una comisión de seguridad que, para malestar del sector, no ha resultado útil.

Una vez finalizada la reunión, los taxistas manifestaron su desencanto. "Es una vergüenza que desde la última comisión de seguridad no hayan hecho nada. El único que

ha hecho los deberes de los compromisos adoptados ha sido el 112. Es vergonzoso que el tema de la seguridad no sea prioritario para la administración, ni para la Generalitat ni para el Instituto Metropolitano del Taxi (Imet)", explica Alberto "Tito" Álvarez, portavoz de Élite Taxi Barcelona.

"Es una vergüenza que la seguridad no sea prioritaria"

Tras la reunión, el Departament de Transports se ha comprometido a hacer un estudio jurídico de la normativa europea, española y catalana para la instalación de cámaras de vigilancia. Además, el Imet, se comprometió a reunirse con varios fabricantes de los dispositivos del 112 de nueva generación.

"Es un tema muy delicado y que no hayan tenido la decencia de haber avanzado en dos años absolutamente nada no tiene perdón", denuncia Álvarez, que anunció que su asociación va a dar a la administración unas semanas de margen para ver si toman medidas;

de no ser así, los taxistas estudian diversas vías de actuación.

Una de esas alternativas es convocar movilizaciones para que cambien el Reglamento del Taxi donde se establece que cualquier dispositivo incorporado al taxi debe ser aprobado por el Imet. Otra vía se centra en que los servicios jurídicos de la organización trabajen para impugnar esa norma en los juzgados y que se anule ya que lo consideran "absurda".

373 denuncias por hechos sucedidos dentro de un taxi

En el encuentro los Mossos d'Esquadra ofrecieron datos sobre las denuncias efectuadas por hechos cometidos dentro de un taxi en los últimos años. En 2022 se contabilizaron 345 denuncias. 304 de esas denuncias fueron por delitos de patrimonio; 21 de esas denuncias acabaron con lesiones y 17 de esas lesiones fueron de carácter leve. Por delitos contra la libertad sexual se formularon un total de seis denuncias. Los Mossos aclararon que estos datos hacen referencia a hechos cometidos dentro de un taxi, con indiferencia de quién fuese el infractor.

En 2023, el número de denuncias aumentó a 373. 326 de esas denuncias fueron por delitos contra el patrimonio, acabando 23 de ellas lesiones siendo la gran mayoría lesiones leves. También el año pasado se presentaron seis denuncias por libertad sexual. Ahora, solo en el mes de enero, ya se han contabilizado 26 denuncias, de las que 23 son por delitos contra el patrimonio y se contabilizan tres con lesiones leves.

El 112, presente también en la mesa de seguridad, informó que actualmente en Catalunya hay 11.000 taxis conectados a su sistema de emergencia de conexión directa. Informaron que en 2022 hubo un total de 14 intervenciones o llamadas, y en 2023, hubo un total de 16. "Está claro que el sistema no funciona, que los dispositivos fallan y por eso el 112 ha hecho unos requerimientos para que las empresas fabriquen un dispositivo actualizado", lamenta Álvarez.

Javier Izquierdo

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



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



También en
 iVoox
 Spotify

“Tenemos las calles inundadas de VTC haciendo de taxis”

En el taxi andaluz la sentencia del Tribunal Supremo sobre el 1/30 ha causado impacto, pero no tanto como en otros lugares. Los taxistas de Andalucía, en el corto plazo, demandan que de una vez por todas la Junta apruebe un régimen sancionador para los vehículos de alquiler con conductor (VTC). Ha pasado casi un año y medio desde la aprobación de la ley que les permite hacer servicios urbanos y los taxistas denuncian que, a día de hoy, están inundando las calles haciendo de taxis sin ningún tipo de control.



El taxi de Sevilla, y el de toda Andalucía, clama por un régimen sancionador para las VTC

Tras las primeras sentencias del Tribunal Supremo en las que de forma definitiva se puso fin al 1/30 en nuestro país, las reacciones han sido muy distintas en el sector, desde las más apocalípticas a las más positivas que incluso se atreven a prever que su influencia tampoco será tan grave. En Andalucía, sin embargo, aunque el colectivo sí ve con preocupación lo que pueda suceder en los próximos meses tras esta decisión judicial, consideran que a día de hoy lo más urgente con respecto a los vehículos de alquiler con conductor (VTC) es que haya, de una vez por todas, un régimen sancionador.

David Capelo, presidente de la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi (FAAT), la organización representativa mayoritaria en el sector andaluz, ha querido compartir esta preocupación del sector en esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi, en la que, además, pide que la Junta de Andalucía cumpla con lo que estableció en la famosa Ley VTC que aprobó hace casi un año y medio.

Gaceta del Taxi.- Las sentencias publicadas por el Tribunal Supremo suponen el final del 1/30 y que muchos procedimientos de

solicitudes de VTC vuelvan a la casilla de salida. En el caso de Andalucía, ¿hay muchos procedimientos de empresas de VTC que hayan realizado solicitudes masivas de VTC?

David Capelo.- En la Junta de Andalucía no sabemos el número exacto de procedimientos porque, además, cuando hemos requerido información, no se nos fue aportada. Acogiéndonos a la Ley de Transparencia pedimos esa información y no se nos dio, todavía se lo están pensando. Queremos ser prudentes a día de hoy, no valorar los hechos más allá de los datos que tenemos y sabemos. De todos modos, el 1/30 en Andalucía hace mucho tiempo que saltó por los aires y no le debemos dar una mayor transcendencia. Lamentablemente para todos, lo veíamos venir viendo las últimas tendencias del Tribunal.

“El 1/30 en Andalucía hace mucho tiempo que saltó por los aires”

“En el día a día la sentencia del Supremo no va a suponer ninguna novedad”

G.T.- ¿No les preocupa, por lo tanto, en exceso estas sentencias?

D.C.- No es que no nos preocupe, pero entendemos que aquí ya estamos en una política de hechos consumados. El 1/30 saltó por los aires y en el día a día, esta sentencia del Tribunal Supremo no nos va a suponer ninguna novedad porque tenemos las calles inundadas de VTC haciendo prácticamente de taxi. Debemos ir viendo ahora realmente en qué se traduce esta sentencia. Lo que sí que nos preocupa es que hace prácticamente año y medio desde que el 1 de octubre de 2022 entró en vigor el Decreto de la Junta de Andalucía para que las VTC pudieran hacer transporte urbano. Después de ese tiempo, aquí no hay reglamento que desarrolle esa ley ni un régimen sancionador. Ni está ni se le espera.

G.T.- ¿Qué os transmite la administración cuando les presentan estas demandas?

D.C.- Hemos preguntado en varias ocasiones a la administración para cuándo va a entrar dicho régimen sancionador, cuándo van a imponer esas medidas de las que hablaba el Decreto, que es cierto que eran mínimas, pero establecía una longitud mínima para los vehículos, la obligación de ir de color negro, sin publicidad ni elementos identificativos, y que establecía una acreditación profesional obligatoria con un examen para los conductores. Todas estas medidas se anunciaron a bombo y platillo, más allá de aquella de la distancia mínima que debían respetar antes de la prestación del servicio, algo en lo que no creemos



David Capelo, presidente de la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi

nueva movilidad

www.nuevamoivilidad.es

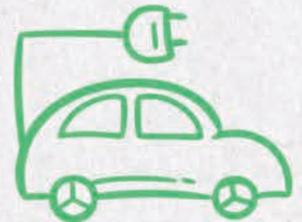


ACTUALIDAD

El portal para conocer todo lo necesario sobre transporte urbano y movilidad sostenible

70%

De las empresas priorizan el vehículo eléctrico y aumenta la inversión en otros negocios como los combustibles sintéticos



15.000 MILLONES

La movilidad como servicio, constituye una oportunidad de negocio para la distribución

Una nueva realidad

Concienciar, fomentar y fortalecer la nueva realidad de las pequeñas y grandes ciudades en materia de transporte de viajeros





Los taxistas denuncian que los agentes de policía no pueden hacer nada para sancionar a las VTC

porque los agentes no tienen medios ni capacidad para estar detrás de cada coche. Queremos que esos requisitos, al menos esos, se vayan cumpliendo y ni siquiera los están controlando.

G.T.- Además, en dicho Decreto se establecía un tiempo límite para aprobar la normativa que imponía estos requisitos.

D.C.- Efectivamente. Ese texto indicaba que se debía aprobar en un plazo máximo de un año un reglamento que lo regulase definitivamente y un régimen sancionador para poder sancionar las infracciones e incumplimientos. Hoy, tras más de un año y medio, no tenemos absolutamente nada. Las VTC se rigen por la ley de la selva, campan a sus anchas, y siguen haciendo de taxi, incumpliendo la ley y captando usuarios a mano alzada. No hay absolutamente nada aprobado de todo lo que se nos prometió, y es lo que demandamos.

Nos transmiten que lo están valorando, que se están reuniendo con las partes, que están redactando un borrador. Pero queremos saber qué es lo que se está redactando, somos parte interesada y queremos estar presente en el procedimiento y si hay algún periodo de alegaciones queremos estar informados y que se nos diga cuándo sale y cuáles son los plazos que se marca el gobierno autonómico. La Junta de Andalucía está actuando tras los pasos de Ayuso y el liberalismo salvaje al que nos están sometiendo está llevando a la ruina a muchísimas familias, sobre todo en dos grandes zonas: Sevilla y la Costa del Sol.

“Las VTC en Andalucía se rigen por la ley de la selva”

G.T.- Pero en Madrid, por seguir con ejemplo de Díaz Ayuso, sí que se tuvo que aprobar un régimen sancionador.

D.C.- Se lo hemos transmitido ya varias veces. Pero lo único que nos responden es que están trabajando en ello, en un borrador. Negro sobre blanco no tenemos nada en absoluto. Hace unas semanas solicité al viceconsejero Mario Muñoz Atanet una reunión en la que podamos valorar todos estos asuntos.

No nos han respondido ni han tenido a bien comunicarse conmigo.

G.T.- Ante la falta de respuesta de la administración. ¿Han pensado en otras acciones, incluso en las movilizaciones?

D.C.- Ahora mismo preferimos ser prudentes. Quiero que Asamblea de la Federación Andaluza y quiero escuchar a mis compañeros a ver qué opinan, cómo lo vemos entre todos. Ahora mismo nuestra preocupación es el ninguno por parte de la administración andaluza a 9.000 autónomos, a 9.000 familias que viven por y para el taxi y que están desasistidos. Se nos ha colado un intrusismo con miles de VTC que no tienen ningún tipo de regulación o norma. Es que se pueden saltar las pocas normas que tienen, no hay ningún régimen sancionador. La Policía no puede actuar.

G.T.- Hacía referencia a la Asamblea de la federación. ¿En qué situación se encuentra la FAAT a día de hoy?

D.C.- Estamos preparando la Asamblea de la Federación que tendrá lugar en Jerez este mes de febrero. Estamos viendo si los compañeros eligen a la nueva junta directiva, que prácticamente es la misma solo que Miguel Ruano abandona definitivamente el puesto y con casi total probabilidad se incorporará algún compañero o alguna cara nueva. El otro día les transmití a los compañeros que me gustaría que se presentase otro candidato a la presidencia de la FAAT, pero entiendo que, si no hay nadie ahora mismo y me refrenda la Asamblea, aceptaré con honores este cargo que actualmente tengo tras la decisión de Ruano de abandonar la Federación y de la Junta de pasarme desde la vicepresidencia a la presidencia de forma temporal.

Javier Izquierdo

El taxi de Sevilla también recupera el suplemento de maleta

El Ayuntamiento de Sevilla, ha actualizado las tarifas del taxi para 2024 con una ligera subida de precios. El aumento se calcula que es de un 3% y, como principal novedad, se recupera el suplemento de maleta. La actualización al alza de las tarifas en la capital andaluza será, por lo tanto, muy similar a la aprobada en Málaga, donde también se recuperó el suplemento de maleta.

Para David Capelo, presidente de la Unión Sevillana del Taxi, es una buena noticia recuperar este suplemento que “fue muy injustamente sustraído al sector del taxi el año pasado y era esperado como el agua de mayo por los compañeros”.

Desde el taxi esperan inyectar cuanto antes las nuevas tarifas de cara a una primavera que para el sector es muy importante ya que concentra las principales fiestas de la ciudad con el consecuente aumento de la demanda

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

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

AFÍLIATE, AFÍLIATE, AFÍLIATE
tus asociaciones del TAXI te esperan

AGATM 914453281

AETM 915157194

AMT 912871295

FPT 914777021

Euro5 apad.euro5taxi@gmail.com

PLATAFORMA CARACOL seccioncaracol@gmail.com

¡ Juntos somos más fuertes !



**Una iniciativa de Matías,
el "Mago Blanco" del taxi**

Higiene postural para prevenir dolencias al volante



El deporte ayuda a fortalecer músculos y articulaciones

Las largas jornadas al volante conllevan, en ocasiones, la aparición de numerosas lesiones, debido fundamentalmente a la postura adoptada a la hora de conducir, clave, además, para evitar también accidentes de tráfico. Y es que, de lo contrario, las lesiones en articulaciones de brazos y piernas y en la espalda (sobre todo, cervicales y lumbares) pueden presentarse al cabo del tiempo con cierta facilidad.

Es lo que en fisioterapia se denomina higiene postural: cuando debemos mantener una determinada posición durante un tiempo muy prolongado es esencial prevenir sabiendo qué posturas podemos mantener y cómo, para que de este modo no se nos produzcan lesiones y problemas óseos y musculares.

Y es que la higiene postural tiene como misión fundamental educar a la persona (y especialmente, al trabajador) en lo que respecta a las posturas correctas y saludables para llevar a cabo la actividad de que se trate.

Trabajar esta higiene postural debería ser algo fundamental dentro del mundo del taxi, junto con otro tipo de prácticas preventivas que nos ayudarán a reducir la incidencia de las afecciones musculoesqueléticas y de la fatiga. Mantenerse activo y hacer ejercicio con regularidad son aspectos muy importantes para evitar lesiones, fortaleciendo huesos, músculos y articulaciones, previniendo así la mayor incidencia de este tipo de daños.

Consejos

Uno de estos consejos es algo muy sencillo pero que, cuando se llevan muchas horas al volante, se termina olvidando: el volante siempre tiene que sujetarse con las dos manos, de tal forma que las muñecas queden siempre en la parte superior del volante al estirar ambos brazos. De lo contrario, es muy fácil sufrir lesiones o luxaciones de muñeca, muñecas abiertas, etc.

Además, en edades avanzadas, en que las dolencias de las articulaciones como la artritis o su degeneración en la artrosis son moneda corriente, este consejo posee un valor mucho mayor si cabe.

También es importante la postura que adoptamos al sentarnos en el asiento, sin olvidarnos de tener cuidado en ciertas maniobras cuya repetición puede ocasionar lesiones, como el cambio de marcha y el uso de los pedales. El respaldo juega un papel fundamental cuando hablamos de la postura al sentarnos frente al volante. La manera en que flexionamos nuestro cuerpo al accionar la palanca de cambios o el freno de mano, si es inadecuada, como se repite mucho, puede ser causa de lesiones más o menos serias, incluso de hernias discales.

Y si hablamos del asiento tampoco podemos olvidarnos del respaldo, un elemento que no debe ir ni demasiado recto ni demasiado inclinado, de tal forma que los brazos y los codos estén lo suficientemente estirados.

De esta forma evitamos dolor de espalda y lumbar, entre otros. Ajustar la posición más adecuada y ergonómica del respaldo del asiento es cuestión de primordial importancia para prevenir lesiones de toda índole cuando se está al volante. En cuanto al reposacabezas, los expertos defienden que es un elemento de seguridad pasiva, lo que significa que no es para apoyar la cabeza en él.

También es importante, para asegurarnos una postura correcta, la distancia desde el asiento a los pedales. La rodilla siempre debe tener unos grados de flexión. Además, si conducimos demasiado estirados, el pie puede resbalar en el pedal a la hora de tener que hacer un movimiento brusco. Hay que colocarse correctamente para conducir con comodidad y no forzar músculos como el gemelo o los isquiotibiales ni dañar las rodillas.

Otra de las zonas que más sufre las consecuencias de una mala postura en el coche son los hombros. En este sentido, para evitar sobrecargas en los trapecios se recomienda medir la distancia del volante al asiento, estirando los codos y apoyando las muñecas en la parte superior del volante. También puede afectar a los hombros colocar el codo en la ventanilla al conducir, ya que la postura no es natural y algunos modelos tienen una altura que eleva la posición del hombro y también puede afectar a las cervicales.



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



HYUNDAI

IONIQ FL EV		136/141	33.095
-------------	--	---------	--------



Ceed Tourer 1.6 PHEV e-drive	1.580	141/104	30.600
Ceed Tourer 1.6 PHEV e-terch	1.580	141/104	31.950
Ceed Tourer 1.6 MHEV ltm Drive	1.598	136/100	22.100
Ceed Tourer 1.0 MHEV Drive DCT	998	120/88.3	21.500

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

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 Hidrogeno 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



La Gaceta del TAXI

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



STANDARD Profesionales

- ✓ 12 NÚMEROS
- ✓ Recíbela en tu domicilio

Antes ~~50€~~

PRECIO PROMOCIÓN

45€



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



SICUR

Del 27 de febrero al 1 de marzo. IFEMA (Madrid)

El gran referente internacional en España de la Seguridad vuelve a IFEMA. Cada dos años, reúne en Madrid a empresas, asociaciones, profesionales y usuarios de la seguridad global en los ámbitos público y privado



Concierto Luis Fonsi

Viernes 16 de febrero a las 21 horas. Wizink Center (Madrid)

Luis Fonsi, artista global, músico y compositor portorriqueño, una de las principales figuras de la música latina, celebra sus 25 años de trayectoria artística con uno de los conciertos más importantes de su exitosa carrera artística, el que ofrecerá el próximo 16 de febrero en el WiZink Center de Madrid.



Mobile World Congress

Del 26 al 29 de febrero. Fira Gran Vía (Barcelona)

El mayor evento mundial de la industria de la conectividad se celebrará en Fira Barcelona, Gran Vía Barcelona del próximo 26 al 29 febrero 2024. En esta nueva edición el lema, Future First, abordará la urgencia de unir industrias, continentes, tecnologías y comunidades para hacer realidad el potencial del futuro.



Concierto David deMaría

Viernes 23 de febrero a las 21 horas. Wizink Center (Madrid)

El cantante gaditano David DeMaría regresa a los escenarios para presentar A estas alturas del partido, un álbum recopilatorio que incluye novedades y cuatro temas inéditos. Un trabajo que podrá escucharse en La Sala del WiZink Center el próximo 23 de febrero.





ARCO Madrid

Desde el 6 al 10 de marzo. IFEMA (Madrid)

La Feria Internacional de Arte Contemporáneo de España ARCO Madrid 2024 vuelve para celebrar su 43ª edición con el mar Caribe como proyecto central. El programa comisariado por Carla Acevedo-Yates y Sara Hermann, 'La orilla, la marea, la corriente: un Caribe oceánico', girará en torno a las escenas artísticas de los territorios conectados por este mar.

Los Chichos

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

Los Chichos, un legendario trío de música flamenca y rumba, han sido una fuerza musical dominante en España desde los años 70. Con su inconfundible fusión de flamenco, rumba y otros ritmos gitanos, han dejado una huella indeleble en la música española. Con éxitos como 'Ni más ni menos' y 'Quiero ser libre', Los Chichos no solo han deleitado a generaciones de fans, sino que también han influenciado a muchos artistas contemporáneos.

Concierto Coque Malla

24 y 25 de febrero a las 20 y 19 horas. Teatro Cervantes (Málaga)

Aunque estemos muertos Tour. Coque Malla continúa demostrando que es el hijo más camaleónico del rock & roll en español. Todas sus caras, las populares, las oscuras, las amistosas, las cinematográficas tienen cabida en sus directos, convertidos en un imprescindible para los amantes de la buena música.



Nueva normativa metrológica para puntos de recarga



El Ministerio de Industria y Turismo iniciará la tramitación de un borrador legislativo de la nueva normativa metrológica que impondrá nuevos requisitos a los puntos de recarga existentes, pudiendo incluso contemplar la sustitución directa por equipos más modernos, para asegurar una medición exacta de la energía suministrada. Tras tres años de negociaciones con fabricantes, servicios posventa y usuarios, el objetivo principal, han explicado, es garantizar una medición precisa de los consumos de energía durante el proceso de recarga. Actualmente, solo Alemania cuenta con legislación similar en vigor.

A pesar de que la mayoría de los puntos de recarga ya están equipados con contadores internos, la nueva normativa tiene como objetivo asegurar una armonización completa, teniendo en cuenta las diversas tecnologías en corriente continua y alterna.

La propuesta española, al igual que la europea, no se limitará únicamente a contadores internos, sino que también requerirá controles metrológicos en las instalaciones comerciales de recarga, similar a las verificaciones periódicas realizadas en surtidores de carburantes en estaciones de servicio.

La nueva legislación establecerá una nueva categoría de instrumento de medida (MID) sujeta a control metrológico del Estado, lo que implica que los puntos para uso comercial deberán disponer del marcado CE emitido por sus fabricantes.

Se espera que la implementación de esta normativa sea escalonada, afectando especialmente a los equipos de recarga de primera generación que cuentan con contadores eléctricos homologados para uso industrial, según adelantó Aseproda.

Sin embargo, muchos de estos equipos ya están obsoletos y podrían quedar eventualmente desautorizados para realizar transacciones comerciales, siendo reemplazados por sistemas modernos y más potentes capaces de ofrecer recargas rápidas y fiables. A pesar de estas mejoras, la realidad diaria del vehículo eléctrico también debe ser considerada.

En relación con la normativa en proceso, se contemplará no solo la implementación de un contador interno, sino también uno que abarque las medidas en su totalidad, similar a un surtidor de gasolina. Además, esta normativa se ajustará a los requisitos de la transformación digital y sostenible. Según los datos más recientes disponibles, el porcentaje de puntos de recarga en España que no estaban operativos ascendía al 26 por ciento. En ese periodo, se registraron 25.180 puntos de acceso público instalados en el país, mientras que otros 8.869 no prestaban servicio.

La Ley de Movilidad Sostenible, más cerca de entrar en vigor

El ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, ha anunciado la decisión del Consejo de Ministros de retomar el proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, con la expectativa de que sea aprobado en febrero. La nueva ley, que ya fue aprobada en la legislatura anterior, quedó en suspenso debido al adelanto electoral. El proyecto de Ley de Movilidad Sostenible tiene como objetivo principal la descarbonización del transporte en España, responsable del 27 por ciento de los gases de efecto invernadero.

En la legislatura pasada, Unidas Podemos presentó una enmienda en este marco, proponiendo la sustitución de vuelos cortos por alternativas ferroviarias.

Además, Puente se comprometió a reactivar el proyecto de Ley para la creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la investigación técnica de accidentes e incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.

Esta iniciativa busca unificar las funciones de diversas comisiones relacionadas con la investigación de accidentes, con

el objetivo de esclarecer causas y prevenir su recurrencia, proponiendo recomendaciones que mejoren la seguridad.

El ministro instó a todos los grupos parlamentarios a participar en un proceso de diálogo para la elaboración de estas leyes.

«Mi puerta está abierta», indicó Puente, destacando la importancia de buscar consensos en la tramitación de estos textos legales.

Con la retoma de estos proyectos legislativos, el Gobierno español busca avanzar en su compromiso con la sostenibilidad en el transporte y fortalecer la seguridad en los diferentes modos de movilización, consolidando así su posición en línea con los objetivos europeos y nacionales en estas áreas clave.

Con la llegada del 2024 y el inicio del nuevo ciclo gubernamental, la electromovilidad se perfila como uno de los ejes centrales en la agenda política en España.

En este contexto, la atención se dirige hacia aspectos clave, como las ayudas y la fiscalidad, con el objetivo de fomentar la adquisición de vehículos de cero y bajas 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

