

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXIX
NÚMERO 331
MARZO 2024

Unanimidad y arrojo para proteger al taxi

- **Credencial obligatoria para las VTC**
- **Diez años de periplo al volante de un taxi**

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



Una década de cambios y transformación

¿Cómo se ha transformado el mundo en el que vivimos en diez años? ¿Y el propio taxi? Vivimos tan inmersos en nuestro día a día que resulta realmente difícil mirar con perspectiva y analizar la evolución de lo que sucede a nuestro alrededor. Tal vez uno de los principales cambios que hemos sufrido como sociedad haya sido la irrupción de las plataformas en nuestra cotidianidad, el uso de aplicaciones para prácticamente todo: desde pedir comida, hasta encargar la compra, pasando por pedir un taxi.

También la movilidad ha evolucionado notablemente a lo largo de todos estos años. La conciencia por la sostenibilidad, por el cuidado del medioambiente ha calado hondo en las administraciones, que llevan años apostando por el taxi eco o cero para garantizar flotas verdes.

Pero si hay algo que realmente ha cambiado en esta década es la presencia de los vehículos de alquiler con conductor en nuestras calles. De ser un tipo de transporte minoritario a competir, casi en la misma proporción, con el taxi a pesar de ser servicios completamente distintos.

En todo este tiempo se ha intentado crear un marco regulador que permita una convivencia equilibrada entre ambas opciones de transporte, con sus aciertos y sus errores, y que 120 meses después sigue sin convencer a buena parte del sector, especialmente en un momento de crisis donde la escasez de la demanda ha obligado a los taxistas a tener que compartir su mercado con unos competidores que, hasta la fecha, campaban a sus anchas frente a una taxi encorsetado debido a sus regulaciones. Regulaciones que por un lado protegen al taxista y, sobre todo al usuario, pero que les han impedido en muchas ocasiones poder plantar cara a su principal competencia. De ahí la importancia del término medio que, parece haberse alcanzado en Baleares, con una nueva Ley del Taxi que ha convencido a todos los partidos políticos y que, sin duda, supone un importante avance para la sana convivencia entre ambos sectores. Regulación a las VTCs y mayores garantías y herramientas a los taxistas.

4. Taxómetro

• Con opinión propia

6. Primera carrera

• Hablamos con Iago Negueruela, portavoz del Partido Socialista en Baleares, nos explica la nueva Ley del Taxi con la que proteger al sector y regular a las VTCs.



10. Última hora

• Catalunya exigirá una credencial a los conductores de los vehículos de alquiler con conductor tras la presión del sector del taxi.



14. Noticias

- Ya hay en España más de 20.000 VTCs
- Nace una emisora única para mejorar el servicio en Palma
- El taxi madrileño sigue sin el calendario estival de descansos



18. Salud

• La fatiga, un enemigo silencioso



22. A fondo

• Una década en el taxi



26. Homologados

• Los vehículos autorizados para taxi

28. Grandes eventos

• Encuentra aquí a tus próximos usuarios



30. Emobility

• Noticias sobre movilidad urbana sostenible



Año XXIX - Número 331 - Marzo 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

Foto Imagen: Parlament de les Illes Balears

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

El nacimiento de la nueva economía tecnológica

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



Tras quedarse obsoleta y clausurada la Red Arpanet en 1990, un conjunto de redes bajo la gestión de la National Science Foundation (NSC) en 1992 se agruparon bajo el nombre de Internet “la Red de Redes” o, “la autopista de la información” Al Gore utilizó este concepto en la campaña electoral de Estados Unidos en 1992 para designar “la convergencia de las tecnologías de la información y la comunicación”. Se pretendía una similitud con otro proyecto de dimensiones similares: el enlace de “las autopistas interestatales”, comúnmente llamado “Interstate Highway System”, que había puesto en marcha unas décadas antes la Administración Eisenhower. En 1995 la Red Arpanet, sería privatizada. De hecho, en 1993, una vez ganadas las elecciones, la Administración Clinton-Al Gore lideró la puesta en marcha de una nueva política de información mediante el Plan de la infraestructura nacional de información (National Information Infrastructure, NII), que pronto se convertiría en el Plan de la infraestructura global de información (Global Information Infrastructure, GII). Un Plan, que aparte de financiar la investigación básica de agencias gubernamentales, como el Departamento de Defensa, la NASA y otros, pretendía estimular el desarrollo y la innovación del sector privado, Clinton y Gore (miembros del Club Bilderberg) destacaron las claves para que EE.UU fuese el país que pudiera encabezar la revolución y el dominio de la información, dotes que les proporcionarían ser más poderosos. Es decir, obtener el liderazgo mundial tecnológico, por encima de todos los demás países incluso de China, su principal rival en este sector, donde en la actualidad hay un enfrentamiento geoestratégico por el dominio de la quinta generación (5G) de las tecnologías y estándares de comunicación inalámbrica que se encuentra en el centro de la guerra comercial entre EEUU y China, enmarcada en una competición por el dominio tecnológico sobre Internet.

La tecnología ha avanzado tanto, en tan poco tiempo, que de la creación de una infraestructura nacional americana (militar) con gran capacidad para el transporte y almacenamiento de datos,

La sofisticación digital también engendra monstruos, mientras la sociedad se manifiesta pasiva. Manu Sánchez

hoy está en manos de empresa multinacionales privadas, es la era de la capitalización tecnológica. Eso sí, los gobiernos de EE.UU, China, Rusia, Arabia Saudí, usan leyes para poder acceder libremente a los datos de empresas y ciudadanos, valiéndose de los proveedores de tecnología y obligándoles por ley a cederles estos datos. En el ámbito americano, la Ley Patriot (USA Patriot ACT), permite al gobierno tener acceso a información de personas y empresas con propósitos de seguridad nacional y exige a las empresas estadounidenses, sin ningún trámite burocrático o juicio, que entreguen información de las bases de datos que tienen bajo custodia, aunque “la cuarta enmienda en EE.UU” limita las capacidades del gobierno y del Estado, que protege a las personas de pesquisas y aprehensiones arbitrarias. La Enmienda declara lo siguiente: “El derecho del pueblo a la seguridad en sus personas, domicilios, papeles y efectos, contra registros y detenciones arbitrarias, será inviolable, y no deben exigirse garantías, sino por una causa probable, apoyada en un Juramento o afirmación y describiendo particularmente el lugar que deba ser registrado y la persona o las cosas que deben confiscarse, pero no limita las de las empresas privadas”. Este es un problema sistémico, un agujero estructural. Así que, cada vez que pienses en el poder de estos gobiernos, debes saber que proviene de los datos corporativos. La información es poder y los gobiernos pensemos lo que pensemos, en

su trastienda del cuarto oscuro, son peligrosos porque al final tienen acceso a estos datos.

Toda esta estructura digital que procesa un nuevo capitalismo, somete a todos los países, el declive del Estado de bienestar. Un Estado que reduce el déficit a costa de no proveer los gastos sociales del futuro, abre una gran oportunidad a los gestores de fondos, convertidos en instituciones sistemáticas que



reflejan cambios estructurales tanto en la organización de las finanzas como en el contrato social entre el ciudadano y el Estado. Las nuevas actividades económicas producen servicios y productos digitales que operan en mercados de nueva creación y que alteran con más o menos intensidad y velocidad los modelos de negocio tradicionales donde muchos de ellos llegan a desaparecer. La introducción de esta revolución tecnológica nos hace ver la cara positiva que trae como innovación facilitar la vida cotidiana social de las personas en la utilización de la tecnología a través de los aparatos móviles, desde un acceso rápido a la información, al entretenimiento estimulando la creatividad, simplificando las tareas domésticas con el internet de las cosas, mientras que el la faceta profesional, fomenta la actividad científica, genera una mayor eficiencia en la industria y las administraciones creando nuevos empleos, porque a medida que la tecnología va avanzando, van surgiendo problemas que necesitan soluciones innovadoras, es decir generan nuevas oportunidades de trabajo entorno a todos aquellos empleos relacionados con dicha innovación tecnológica, por ejemplo el fintech, la demanda de profesionales vinculados con la ingeniería de software, el desarrollo UX o los especialistas en análisis de datos, son entre otros muchos más las profesiones que están en auge. Sin embargo, tiene su contrapartida negativa, porque, no es oro todo lo que reluce y es que el siglo XXI se encuentra ante un panorama muy dividido y su mayor

reto es el de afrontar los daños colaterales de ciertos avances que afecta a nuestra vida cotidiana social, laboral y profesional, pues este nuevo capitalismo digital, impulsa un "libre mercado despiadado y desregulador en ámbitos de nuestras vidas anteriormente protegidas". Donde antes había empresas alternativas, ahora hay "monstruos corporativos" que desempeñan "un papel cada vez más intrusivo en las estrategias que fomentan para obtener grandes beneficios reorganizando las ciudades, la industria, el comercio y las actividades dedicadas a los servicios junto al transporte, sin mostrar ningún respeto."

Esta supuesta habilidad que camufla las verdaderas intenciones de los inversionistas, son llevadas a cabo por las StartUp, aplicaciones montadas en torno al nuevo negocio capitalista, donde las Plataformas digitales llamadas "innovación disruptivas" revientan y eliminan del mercado a sectores tradicionales. Es decir, la innovación disruptiva se define como aquella tecnología capaz de acabar con un mercado ya establecido siguiendo una serie de patrones. Una innovación que al principio se centra en un nicho y que con el paso del tiempo alcanza una buena cuota de mercado, desbancando a lo anterior establecido. Actividades que en su conjunto generaban y aportaban al PIB una riqueza impresionante a las arcas del Estado, han sido literalmente vaciadas de su valor añadido. Por lo tanto, esas actividades, esos empleos, esas cotizaciones y esos impuestos también han desaparecido.

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): 18-36. 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 libertad no consiste en favorecer monopolios”



Iago Negueruela, portavoz del Partido Socialista en el Parlament de Balears

En el Parlament de Balears tuvo lugar un hecho que se podría calificar de histórico para el sector del taxi y es que todos los grupos políticos, por unanimidad, acordaron proteger al sector y regular a las VTC con la aprobación de una ley que modifica las condiciones del transporte de pasajeros en vehículos de menos de nueve plazas, conocida coloquialmente como la Ley del Taxi.

La aprobación unánime de esta ley se produjo, además, pocas semanas después de que el Tribunal Supremo de nuestro país comenzase a publicar sentencias en las que se consuma de forma definitiva el 1/30 que hasta ahora servía de freno para evitar un aluvión de autorizaciones VTC.

El texto fue impulsado por Iago Negueruela, portavoz del Partido Socialista en Balears, que logró que incluso el Partido Popular que ahora gobierna en las islas aceptase sus propuestas de regular las VTC y dar nuevas herramientas al taxi, flexibilizándolo, para que pueda competir con las nuevas formas de movilidad.

El propio Negueruela decidió atender a La Gaceta del Taxi en una visita a Madrid para contarnos el proceso de creación de este

“Necesitamos VTC, pero que estén controladas”

texto que le deja muy satisfecho, aunque tiene claro que aún hay que trabajar en las vías reglamentarias para ofrecer mayores garantías y herramientas a los taxistas.

Gaceta del Taxi.- ¿Qué valoración hace de esta nueva ley, conocida como Ley del Taxi de Balears, principalmente impulsada por usted tras mantener muchos contactos con los taxistas?

Iago Negueruela.- Hago una valoración muy positiva. Veíamos necesario mejorar la regulación y el servicio del taxi. Hemos entrado en reivindicaciones de los propios taxistas que creíamos que eran necesarias de atender. Además, el otro objetivo era poner coto a las VTC y a su desarrollo. Cuando estábamos en el Govern el año pasado ya aprobamos un Decreto-ley que declaraba al taxi como un servicio público de interés gene-

ral, y le dábamos mayor peso. Con el cambio de gobierno irrumpió una plataforma como Uber, que curiosamente no había entrado en ocho años, y no es que nos sorprendiese, pero el timing fue ese, e imagino que lo hicieron con una táctica de presión desde dentro que con nosotros no habían implementado.

G.T.- ¿Cuándo comenzaron el trabajo con las asociaciones?

I.N.- En ese momento empezamos a trabajar con las asociaciones profesionales del taxi. Han trabajado todas a una y hemos conseguido con ellas hacer que el resto de grupos, primero tomase en consideración la ley, y posteriormente hemos ido mejorando la norma. Todos han sumado y han contribuido a mejorar el texto. Desde los servicios técnicos jurídicos de la Conselleria se ha aportado también y se ha conseguido la unanimidad. Marcamos una regulación creo que estricta, porque desde luego que necesitamos VTC, pero necesitamos que estén controladas, que tengan orden y que no hagan servicios que no son el origen de las VTC. De hecho, las asociaciones de VTC tradicionales han apoyado la ley.

El trabajo unido de todo el sector

G.T.- El hecho de que haya unanimidad política, con la repercusión que ha tenido, ha venido irremediablemente precedida de un consenso dentro del propio taxi. ¿Es imposible lo segundo sin ese primer paso?

I.N.- Las asociaciones del sector del taxi han hecho un espléndido trabajo. El día de la aprobación de la ley lo dije, que me despertaba por las mañanas con un mensaje de Gabriel Moragues, presidente de una de las asociaciones, y me acostaba también con un mensaje suyo. Los taxistas han trabajado con todos los partidos. En nuestro caso, presentamos una ley de forma rápida porque creíamos necesario hacerlo así y que se tomase en consideración rápido por el tema de las sentencias del Supremo. También sabíamos que en el trámite parlamentario mejoraríamos el texto y aprovechamos todas

“Las asociaciones de VTC tradicionales han apoyado la ley”

las navidades para hablar con el sector y ver qué enmiendas había que hacer. En ese punto también las asociaciones hablaron con el resto de partidos. Creemos que hubo un muy buen consenso y que técnicamente es una buena norma.

G.T.- Hacia referencia a que esta ley se aprueba semanas después de que el Tribunal Supremo publicase las primeras sentencias que tumban definitivamente el 1/30 en nuestro país. ¿Servirá esta norma para frenar en Baleares ese aluvión que se espera de VTC pendientes de conceder?

I.N.- Temporalmente sí, porque es una ley y no un reglamento, y deberá ser el Tribunal Constitucional el que, si acaso, determine que es ilegal. En esta norma se da una moratoria importante para ordenar las VTC antes de la concesión. En este punto es donde ha surgido la única discrepancia que hemos tenido porque nosotros defendíamos que se elevase a ley una vez realizado el estudio y trabajos que deben hacerse. Al final

pactamos que sea por decreto de la Conselleria competente en materia de transportes y veremos en qué queda el nivel de VTC. Hemos puesto orden también para que las autorizaciones de una isla no puedan operar en otra. Esto en territorios insulares es fácil de entender y de explicar. Creo que con todo



La propuesta de Negueruela de impulsar la ley fue aprobada de forma unánime

ello tenemos unas mayores garantías y tenemos un mejor equilibrio dentro del sector.

Plataformas estatales de VTC reaccionan a la ley

G.T.- La primera reacción de las patronales nacionales de VTC fueron de calificar la ley de inconstitucional. Sin embargo, el pasado junio de 2023 el Gobierno, tras la sentencia del TJUE sobre el 1/30, habilitaba a las Comunidades Autónomas a regular.

I.N.- El Gobierno de España creo que, de forma positiva, el pasado mes de junio de 2023 dio competencia a las CCAA y obvia-

mente somos competentes y en territorios insulares como los nuestros, cobra más importancia que podamos regularlos. No entendemos en ningún caso y más en un lugar turístico como las Islas Baleares que haya un despliegue temporal de cientos o miles de coches y más en unas carreteras como las nuestras, de por sí saturadas. El taxi ha cubierto bien los picos turísticos y tenemos herramientas como pueden ser las licencias temporales. Ahora estamos buscando que haya una zona de actuación en cada isla y todo va encaminado a mejorar el taxi, al que consideramos un sector necesario.

Con respecto a las patronales de VTC, en

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



El portavoz socialista de Baleares atiende a La Gaceta del Taxi en Madrid

Baleares la patronal de VTC está de acuerdo con el texto normativo. Son las estatales las que no están de acuerdo. Pero hay una parte del sector de las VTC, el más tradicional, que quiere una regulación clara porque también sufren competencia desleal por parte de alguna plataforma. En el fondo, cuando a veces nos referimos a las VTC en realidad estamos hablando de plataformas que operan de forma muy agresiva y que hacen una competencia brutal al taxi y al propio sector tradicional del transporte de vehículos con conductor.

G.T.- En esta ley se mantiene la precontratación de 30 minutos obligatoria para la prestación de servicios VTC. El año pasado, tras la vista en el Supremo, este asunto quedó pendiente de una resolución del Tribunal Constitucional. ¿Ha dado muchos quebraderos de cabeza?

I.N.- La precontratación de 30 minutos está en el Constitucional. Cuando estábamos en el Govern ya lo incorporamos en el Decreto-ley del año pasado, pero también queríamos incluir esta precontratación en la ley ahora para dar mayores garantías. Quitar la precontratación habría supuesto abrir un debate muy fuerte y hemos optado por mantener la normativa vigente a la espera de lo que dictamine el Constitucional.

G.T.- ¿Qué otras mejoras han introducido la ley para el servicio del taxi? Hacía referencia antes a la creación de áreas únicas de prestación...

I.N.- Cuando hablamos de mejorar el servicio del taxi podemos caer en el debate falso o muy guiado por las plataformas que tienen capacidad y recursos de comunicación brutales. Pero hay dos formas de abordar el de-

“Debemos ir de la mano del taxi para mejorarlo”

bate con respecto a la legislación del taxi, o mediante la liberalización absoluta o viendo qué se puede mejorar y trabajar para mejorarlo. Una de las cosas es impulsar las zonas únicas, una plataforma de contratación, desarrollar apps, etc. Debemos ir de la mano del sector para mejorarlo. En el caso de la homologación de vehículos, por ejemplo, el Govern también ha incorporado vía decreto que se faciliten los procesos. Todo va encaminado a un sector del taxi cada vez más unificado y que no haya un Ayuntamiento que marque una norma y otro que marque otra distinta.

G.T.- Analizando el texto, la nueva norma ha ido encaminada a flexibilizar en cierto modo el taxi para obtener nuevas herramientas, ya que la competencia cada vez es mayor y hay que facilitar el trabajo sin que implique una liberalización que sea la ley de la selva.

I.N.- El debate de la liberalización está impulsado por cuatro grandes lobbies, pero al final no hablamos de una liberalización real, hablamos de generar cuatro monopolios. Lo que pretenden es que cuatro plataformas acaparen una cuota de mercado y ocupen espacios monopolizadores. Debemos corregir eso y el taxi está constituido por miles de pequeños empresarios que no pueden competir de uno en uno contra estas platafor-

mas que además reciben apoyo de grandes fondos de inversión. La administración tiene que equilibrar la balanza y el taxi se tiene que flexibilizar, pero siempre dentro de su modelo, que es el que ha funcionado y lo que debemos hacer es mejorarlo. El sector del taxi tiene una rigidez administrativa importante y hay que dar flexibilidad, pero siempre que mantenga su carácter de servicio público de interés general. Así lo definimos el año pasado. El marco es ese, y que las VTC se comporten como VTC. No podemos permitirnos ir hacia un modelo híbrido y que haya unas plataformas que hagan una doble competencia a los dos sectores.

G.T.- Con el acuerdo que han alcanzado en Baleares, la pregunta que se hace el taxi en toda España es que, si Iago Negueruela se ha podido dar la mano con el responsable del Partido Popular en beneficio del sector del taxi, ¿por qué no es posible en otros sitios?

I.N.- Creo que el hecho de que no haya habido plataformas operando ha ayudado a que el propio sector contase con mucha fuerza asociativa que sin duda marca al legislador. Creo que fuimos rápidos presentando la ley para evitar cantos de sirena. En otras regiones hay determinados lobbies enormes que funcionan de forma organizada con unos intereses que el Partido Popular ha facilitado.

En Baleares el taxi ha hecho un gran trabajo y lo ha evitado y ahora la patronal estatal de VTC ha acusado al PP de plegarse a los intereses del taxi y del PSOE en Baleares. Hemos recibido cartas incluso que son presiones y creo que eso los partidos políticos lo tienen que denunciar. Debemos denunciar lo que plantean, de qué forma lo plantean y la presión que ejercen hacia algunos partidos. En Madrid, por poner un ejemplo, cuando se habla de tanta libertad echas de menos que dejen claro que la libertad de empresa tradicional en un estado democrático como el nuestro consiste en no favorecer monopolios. Favorecer monopolios es lo más contrario a la libre competencia y eso luego lo sufren los pequeños empresarios que tienen que competir con grandes monstruos que tienden a monopolizar. Creo que el PP debe tener una postura más clara con respecto a qué hacer con las plataformas y trasladar su postura en Europa. En Baleares nos hemos puesto de acuerdo fácil y es positivo que los dos grandes partidos lo hagamos en estas cosas.

Javier Izquierdo

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

El taxi logra que se exija una

Tras conocer los datos del volumen real de vehículos de alquiler con conductor (VTC) que hay en Catalunya y que es mucho mayor al que contemplaba el taxi, desde el sector presionaron a la Generalitat para alcanzar un acuerdo con el Govern con el que poder regular aún más estos vehículos. Finalmente se pactó que, en la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos de 2024, se exija a los conductores de estos vehículos obtener una credencial y tener un conocimiento de catalán mínimo de nivel B2.



Los conductores de VTC deberán pasar un examen parecido al de los taxistas

En la Ley que acompaña a los Presupuestos de la Generalitat de Catalunya para 2024 el taxi ha conseguido, tras lograr un acuerdo con el Govern y también con otros partidos, se incluya la obligación para los conductores de VTC de obtener una credencial para poder prestar servicios. Además, los chóferes de estos vehículos deberán tener, como mínimo, un nivel B2 de catalán. La obligación de tener un conocimiento medio de la lengua catalana también afectará a los taxistas.

El acuerdo se cerró tras una reunión que mantuvieron representantes del taxi con los grupos políticos que integran el Parlament el pasado 22 de febrero. En dicho encuentro estuvieron presentes portavoces de Junts, ERC, PSC y la CUP. No estuvo presente el grupo En Comú, pero desde Élite Taxi Barcelona aseguraron que también se había mostrado favorable al acuerdo.

Una vez se apruebe esta medida -a falta de concretarse el acuerdo de Presupuestos- que se añadirá a la Ley de Acompañamiento, todos los conductores de VTC de Catalunya

La credencial de VTC será similar a la del taxi

deberán pasar un examen de acceso a la profesión para obtener una credencial que les habilite a prestar servicio.

Atajar la mala praxis

En relación con la prueba de nivel de catalán, el acuerdo establece que los conductores deberán demostrar mediante una prueba que se tienen los conocimientos de la lengua y no bastará simplemente con mostrar un certificado. El taxi también se ve afectado por esta medida, pero en su caso no se podrá aplicar retroactividad y la norma afectará a los nuevos aspirantes.

En el acuerdo también se intentará acabar con las malas praxis que se suceden de vez en cuando en el taxi y que ya despertaron una importante polémica durante el verano pasa-

credencial a las VTC

do. El Govern de la Generalitat tiene previsto incluir la inmovilización de los taxis que hagan este tipo de malas prácticas centradas en recoger clientes con el luminoso apagado para negociar precios. Estos hechos se habrían repetido en el fin de semana inmediatamente anterior al Mobile World Congress y desde Élite Taxi quieren acabar con esta situación que “tanto daño hace al sector”.

“Estos taxis irán al depósito y se podrán retirar pagando 800 euros. Al tratarse de una sanción muy grave, a la tercera se retirará la credencial y la licencia”, explicó Alberto Álvarez, portavoz de Élite Taxi Barcelona.

Situación de las VTC

El pacto alcanzado entre los taxistas y el Govern de Catalunya se aceleró tras una primera reunión previa en el Departament de Transports de la Generalitat de Catalunya. En dicho encuentro, celebrado días antes de lograrse el acuerdo entre taxistas y administración, desde Transports revelaron a los taxistas la situación actual con respecto al número de autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor (VTC) que prestan servicio en territorio catalán. Desde el taxi se mostraron muy sorprendidos por el hecho de haberse encontrado con un número muy superior al que pensaban, aunque últimamente si habían notado un incremento en el número de estos coches.

En total se calcula que hay actualmente 1.000 VTC que todavía disponen de moratoria para seguir prestando servicio. A esas habría que sumarle las 693 autorizaciones que tienen licencia urbana, por lo que el número de VTC que pueden prestar servicio hoy en día ronda las 1.700.

Los nuevos responsables de Transports de la Generalitat informaron del incremento en



El incremento de los controles “molesta” a las patronales de VTC. Imagen: Guardia Urbana Barcelona

el número de autorizaciones VTC que todavía disponen de moratoria para prestar servicio. El volumen es mucho más amplio que el que transmitieron en octubre de 2023. “Otra vez los cajones de Transports”, lamentó entonces Alberto Álvarez.

Pero es que la situación puede ser aún peor en cuanto el número total de VTC que operan en Catalunya, y por eso la trascendencia que veía el taxi en llegar a un acuerdo para obligar a los conductores a obtener una credencial.

Según informaron desde el Departament, aún podrían llegar 1.337 VTC que se solicitaron antes de la aprobación del famoso decreto Ábalos en septiembre de 2018. De concederse, la situación cambiaría drásticamente y el volumen de VTC en Catalunya prácticamente se doblaría. Desde la Generalitat, no obstante, transmitieron que existen resquicios legales para que finalmente no se pongan en funcionamiento esas autorizaciones.

Javier Izquierdo

Las VTC denuncian un acoso político y policial

El anuncio de este acuerdo que incluye la credencial para los conductores de VTC, lo que supone en la práctica una mayor regulación para este sector, coincidió en el tiempo con la puesta en marcha de una campaña por parte de la Guardia Urbana para el control de la actividad de estos vehículos.

Ante estos hechos, las principales patronales del sector VTC en Catalunya (Unauto, Feneval y Asociación VTC Gran Turisme) denunciaron una campaña de acoso policial. Concretamente, denuncian el injustificado dispositivo especial de control sobre las VTC que se puso en marcha durante la semana previa al Mobile World Congress.

Desde las VTC denunciaron que esa campaña se puso en marcha como consecuencia de “las presiones ejercidas por la organización Élite Taxi Barcelona”, y “contradice la clara invitación de la Dirección General de Transportes y Movilidad, instando a las VTC nacionales a prestar servicio en el AMB durante la semana de la feria tecnológica”.

Las organizaciones de VTC anunciaron que iban a valorar los daños causados en forma de multas injustas durante esta semana y que tomarán las medidas pertinentes para salvaguardar los derechos y la integridad de los profesionales de la VTC.

“El taxi requiere servicios



Francisco Javier García Fernández, Jota, es delegado en Valportillo

La idiosincracia del taxi es algo que perdura no solo a través del paso del tiempo, también independientemente de la tecnología, los vaivenes sociales y la situación de cada profesional. Por eso no es de extrañar que entidades como la Sociedad Cooperativa Madrileña de Auto-Taxi, SCAT, sigan siendo necesarias para el correcto funcionamiento del sector. O al menos así lo entiende Francisco Javier García Fernández, Vocal 5º del Consejo Rector de la Cooperativa con quien hablamos, precisamente, de cómo ha cambiado el sector y de todo lo que sigue invariable a lo largo de las décadas.

A Jota, que es como todo el mundo le conoce, el mundo del taxi le viene de familia. En el año 88 comenzó a trabajar en el taxi de su padre cuando terminó la mili, en una época en la que no había mucho trabajo. “Mi padre nunca llevó emisora y en aquella época no había móviles, así que mis padres pensaron que sería mejor poner una emisora para poder tener contacto con su pequeñín”, nos explica. Un año después, Jota lo tenía claro: quería un taxi para él solo. Desde entonces ha pasado 35 años al volante.

Gaceta del Taxi.- Taxista desde 1988 y cooperativista, ¿desde cuándo?

Francisco Javier García.- Soy socio desde el año 1991, porque aunque compré en el 90 no pude darme de alta como socio antes

porque el antiguo reglamento del 78 me obligaba que estar todavía unos meses más de asalariado de mi propia licencia, hasta poder ser titular. En cuanto lo fui, me di de alta en Cooperativa porque durante el tiempo que estuve trabajando con la licencia de mi padre, tuve tiempo de comprobar que el taxi requiere servicios especializados y adaptados a nuestras necesidades. No sólo es una cuestión de precio, sino de tener un amplio horario y que las averías e incidencias se atiendan en el día. En cualquier caso tampoco soy ninguna excepción, en aquellos años cuando los hijos de titulares de licencia nos comprábamos la nuestra, nuestros padres nos llevaban de turné a asegurar el coche en MMT, a darnos de alta en UECA y Cooperativa y en la asociación a la que perteneciese, que en su caso era Gremial, donde también estuve en la emisora con la clave G-707.

G.T.- Más de tres décadas como socio de Cooperativa pero, ¿qué le motivó a implicarse más?

F.J.G.- La verdad es que siempre me he involucrado en todos los colectivos a los que pertenezco y el taxi, que es mi vida, no podía ser una excepción. Como Vocal 5º del Consejo Rector llevo desde 2019, pero primero estuve de 2017 a 2019 como Interventor de cuentas y antes todavía de 2013 a 2017 como miembro del Comité de Recursos. Se puede decir que soy un canterano puro que ha ido recorriendo todos los órganos de la cooperativa.

G.T.- ¿Cómo se compatibiliza las funciones de consejero, la actividad profesional y la vida personal?

F.J.G.- Es complicado, sobre todo cuando a uno le cuesta decir que no a nada. Porque a las funciones que tengo delegadas por el Consejo Rector, hay que sumar la actividad diaria con el taxi como cualquier titular de licencia y como me va la marcha también soy Presidente de la Peña Alcarreña del Taxi. Engañamos al calendario y ponemos días de 30 horas, y lógicamente la vida familiar se resiente y uno no puede ejercer de hijo, hermano, tío o pareja todo lo que quisiera. Afortunadamente mi entorno lo entiende

G.T.- ¿Cuáles son las funciones que tiene delegadas como Vocal 5º del Consejo Rector?

F.J.G.- Soy uno de los dos responsables de la delegación de Valportillo, que en mi opinión es la instalación que más sorprende a los socios de la entidad cuando la visitan por primera vez. Cuando se adquirió en 2005 era una nave en el polígono de Alcobendas que por entonces, aunque estaba bastante consolidado en el municipio de Alcobendas, eso era a las afueras de Madrid. Sin embargo el crecimiento de la ciudad en dirección norte (Las Tablas, San Chinarro, Valdebebas, etc...) realmente la ha dejado metida prácticamente en Madrid y geográficamente con una ubicación complementaria a la sede de San Mario.

G.T.- ¿Qué funciones desempeña en su día a día en Valportillo?

F.J.G.- En la delegación de Valportillo, el delegado de cada turno es el responsable de todas las secciones (Taller, almacén, caja/recep-

“Engañamos al calendario, ponemos días de 30 horas, y la vida familiar se resiente”

especializados y adaptados”

ción y gasolinera/lavadero/aspiradores), por lo tanto está a disposición de los socios ante cualquier incidencia en cualquier de ellas. Alternativamente estoy una semana desde que abrimos a las 7:30h de la mañana hasta que relevo a mediodía con mi compañero Mario y la siguiente semana soy yo quien lo relevo a mediodía y me quedo hasta cerrar a las 21h. También alternativamente nos turnamos los sábados de 7:30 a 15h.

G.T.- Pero si la delegación de Valportillo tiene el mismo horario, dimensiones y secciones que San Mario, ¿cómo llegan a todo?

F.J.G.- Bueno, aunque las instalaciones tienen las mismas dimensiones que San Mario, a día de hoy todavía atiende una menor demanda. En cualquier caso, de igual manera que buscamos tener una plantilla dimensionada al volumen de trabajo y lo más polivalente posible, de modo que nos permita una mayor flexibilidad en la oferta, consecuentemente también los consejeros de Valportillo debemos serlo. Aquí además de las tareas históricamente habituales en taller, no se han dejado de implementar las nuevas, como las revisiones de equipos de GNC para emitir los certificados necesarios para pasar la ITV de los 4 años o las instalaciones de equipos de GLP. En la sección de taxímetros se instalan bucles magnéticos, se instala la toma de señal y se homologan todos los modelos de vehículo que ya hacemos por reforma en cooperativa (Corolla TS, Ioniq5, Ioniq HEV, Custom HEV, Niro, Kona, EV6, al que ahora también hemos añadido el nuevo Seat Leon). Las cifras de 2023 muestran que 1 de cada 5 socios ya optan por uno de los modelos que nosotros homologamos. En la gasolinera se instaló hace 2 años un túnel de lavado, el año pasado 2 aspiradores y al surtidor mixto GLP-Gasolina-Diesel, que se instaló en 2017, se le ha incorporado en febrero de este mismo año, un segundo surtidor mixto GLP-gasolina. En la cafetería, que triplica el tamaño de la de la sede social, se finalizaron el año pasado las obras para obtener la licencia (rampa de acceso y baños separados por un hall y adaptado para PMR). Actualmente está alquilada y funciona

muy bien. En resumidas cuentas, no se ha dejado de invertir en esta delegación para dotarla de más y mejores servicios en la zona norte, no teniendo nada que envidiar a la de San Mario.

El lío de las tarifas

G.T.- Parece que este final de 2023 e inicio de 2024 han tenido una inyección de tarifas más complicada que otras ocasiones...

F.J.G.- La verdad es que cada año al acabar decimos que peor ya no puede ser, pero la realidad acaba superando cualquier escenario que nos imaginemos. Sabíamos que la eliminación del software del control horario alargaría los tiempos de trabajo con cada taxímetro, aún así tratamos de evitar hacer 2 campañas de inyección, haciendo coincidir ese trabajo con el de actualización de tarifas, para evitar costes y viajes a talleres e ITVs. Al final un error en los software de dos de los fabricantes, encadenado a un error del laboratorio que certifica el correcto funcionamiento de esos programas de tarifa, nos han llevado a hacer 3 campañas de inyección de tarifa que se han prolongado por más de 2 meses. Al margen de que los costes en los que se hayan incurrido vayan a ser soportados por quienes hayan sido responsables, prolongar una campaña extraordinaria, como es el cambio de tarifa, pasando de 2 a 8 semanas, acaba estresando todas las secciones de los talleres y es ahí donde los socios de la sección pueden agradecer tener una cuota de mantenimiento que le permita tener una plantilla lo suficientemente amplia como para abordar cada año incidencias de este tipo, mientras en taller se continúan atendiendo las habilidades averías, rechazos en ITV y, sobretudo las instalaciones de coches nuevos. Solo en los meses de diciembre y enero fueron 453 de las 617 renovaciones de vehículos adscritos a licencias de taxi. Nada menos que el 73,42% del total. Ya estamos preparados para lo que quiera venir en la tarifa 2025.



La instalación de Valportillo se encuentra en Alcobendas

La justicia investigará a las VTCs por cambiar las matrículas en las ITV

El Juzgado de Instrucción número 7 de Madrid en octubre de 2023 decidió archivar una querrela presentada por el taxi que acusaba a empresas y personas físicas del mundo de las VTC de una comisión de supuestos delitos de falsedad documental y delitos de estafa. Desde el taxi se recurrió esta decisión y ahora la Audiencia Provincial de Madrid, en un auto publicado el pasado 5 de marzo al que ha podido acceder La Gaceta del Taxi, ha estimado dicho recurso de apelación y se investigará si efectivamente se cometieron o no delitos.

Concretamente fueron la Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM) y Taxi Project 2.0 las organizaciones que presentaron en un primer momento una querrela contra 12 personas físicas y 12 mercantiles dedicadas al mundo de las VTC a las que acusaban de incurrir en un delito de falsedad documental y un delito de estafa. Desde el taxi señalaban que sus VTC, para pasar la correspondiente ITV, sustituían la matrícula trasera de color azul por una de color blanco co-

rrespondiente a coches particulares, con controles menos rigurosos y menos frecuentes en el tiempo.

Las organizaciones del taxi querellantes entendían que la modificación del color de la placa de la matrícula constituía falsedad en documento público ya que el color del fondo de la matrícula es un elemento esencial de la misma. Sin embargo, el juez del citado Juzgado consideró que los elementos esenciales de la matrícula son la combinación alfanumérica que va destinada a identificar el vehículo. Por lo tanto, para el juez esto no era un delito de falsedad documental y en su caso supondría una infracción administrativa. Tampoco apreció el juez delito de estafa.

Taxi Project 2.0 y FPTM no quedaron satisfechos con la decisión de archivar la causa asumida por el juez y presentaron un recurso de apelación considerando que era improcedente sobreseer el procedimiento sin ni siquiera haber iniciado ninguna investigación. Por su parte, desde las VTC tampoco quedaron satisfechos con el auto y el archivo de la causa y

pidieron que se decretase directamente la inadmisión de la querrela admitida a trámite.

Tras el análisis de los recursos y una vez desestimada la pretensión de las VTC, se centra la Audiencia Provincial en discutir si el color de la placa de las matrículas es un elemento esencial de las mismas. Sostiene en su exposición que el Tribunal Supremo consideró que la sustitución de la matrícula verdadera por otra de otro vehículo está penada en el Código Penal por ser la matrícula un documento conjunto.

También considera la Audiencia Provincial que concurren indicios de una actuación ilícita por parte de los querellados al llevar a cabo esta conducta de modificación de uno de los elementos esenciales de la matrícula para poder pasar la ITV, y por tanto considera adecuado que se inicien investigaciones para dilucidar los hechos objetos de la querrela. Por estos motivos, considera que se debe estimar el recurso formulado por las organizaciones del taxi.

David Capelo, nuevo presidente de FAAT con el respaldo asambleario

La Federación Andaluza de Autónomos del Taxi (FAAT) ha refrendado a David Capelo como su nuevo presidente, tras varios meses ejerciendo el cargo tras su nombramiento por la Junta Directiva. Una decisión tomada tras la dimisión de Miguel Ruano tras catorce años al frente de la federación.

La Asamblea también aprobó todo lo programado en el orden del día en una jornada que, según explicó el presidente Capelo, "estuvo llena de momentos muy emotivos". A la reunión también acudió Ruano, que recibió el reconocimiento y cariño de sus compañeros por haber estado tantos años al frente de la organización.

Los taxistas además contaron con la compañía de la alcaldesa de Jerez de la Frontera, Cádiz, María José García-Pelayo, que reivindicó "la importancia del sector del taxi y del compromiso de sus profesionales en el avance y en el desarrollo de las ciudades desde un modelo sostenible". El taxi, explicó García-Pelayo, "es un servicio ejemplar, cercano, eficaz, del que estamos orgullosos".

La alcaldesa agradeció a la FAAT el hecho de que eligiese la ciudad de Jerez para celebrar la 46ª Asamblea Ordinaria de la organización, mayoritaria en la representación del sector del taxi en

Andalucía. Además, García-Pelayo quiso reivindicar el trabajo que hacen los taxistas de Jerez, y en especial la labor que está desarrollando Alejandro García, presidente de Tele-Taxi Jerez. "Los taxistas formáis parte del tejido emocional de las propias ciudades andaluzas y de España, sois su esencia, su singularidad, formáis parte del ADN de cada ciudad, ejerciendo de embajadores y ofreciendo siempre lo mejor para hacer sentir como en casa al visitante y una vida más fácil a los vecinos", explicó la alcaldesa.



La alcaldesa de Jerez, María José García-Pelayo, junto a la directiva de la FAAT

Ya hay en España más de 20.000 VTCs

20.025 autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor (VTC) aparecen registradas en nuestro país. En un solo mes, España ha pasado de tener 19.768 autorizaciones a contar a comienzos de marzo con 20.025 permisos. Esto implica que en un margen de menos de 30 días se ha incrementado en 257 nuevas VTC registradas. Pese a lo que suele ser tendencia, en esta ocasión, la provincia que ha experimentado un mayor crecimiento en cuanto al volumen de VTC ha sido A Coruña, que ha pasado de tener 112 a contar con 258 VTC registradas, lo que supone un incremento de 146. También ha habido un importante aumento de VTC en Barcelona, que ha pasado a tener 3.653 frente a las 3.528 VTC del mes anterior. En Sevilla también se ha incrementado en 88 las VTC hasta llegar a la cifra de 544. Por el lado contrario, el volumen de VTC se ha reducido de forma considerable en Granada, que ha visto como el volumen de este tipo de coches pasa de 355 a 228. Madrid, que claramente sigue siendo el lugar de nuestro país con mayor número de estas autorizaciones, también ha reducido su volumen de VTC en 29 unidades, pasando de 8.894 a 8.865.

Accidente entre un taxi y un patinete

Las nuevas fórmulas de movilidad interpersonal no están exentas de riesgos. Si no que se lo digan al joven que colisionó con su patinete contra un taxi de Valladolid. Aunque no se ha sabido si el joven tuvo que ir al hospital, hasta el lugar de los hechos se desplazaron agentes de la Policía Municipal y personal sanitario para atenderle ya que se quejaba de un golpe en la pierna. La mayor presencia de estos vehículos de movilidad personal en las calles de las principales ciudades de nuestro país está haciendo el volumen de este tipo de golpes se incrementa. Por ese motivo, también desde el taxi insisten en una mayor regulación y control para este tipo de transporte en aras de una mejor convivencia dentro de la movilidad urbana.



Desde el taxi piden más regulación para los patinetes

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-19521 - CIF B-42090469

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

CAR

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%
- Frenos ROAD HOUSE:PASTILLAS hasta 15%, KIT DISCOS Y PASTILLAS HASTA 45%

El taxi del APC madrileño sigue sin conocer los descansos de agosto



Al cierre de esta edición, los taxistas que prestan servicio dentro del área de prestación conjunta de Madrid continúan sin saber cómo serán este año los descansos del mes de agosto. Aunque la Abogacía General de la Comunidad de Madrid ha dejado clara la compatibilidad del Reglamento del Taxi con la regulación de los dos días entre semana y también con la “obligación” que tienen los ayuntamientos de regular los descansos, las vacaciones y los festivos, el Ayuntamiento todavía no había informado del nuevo régimen de descanso del mes de agosto, cuando los taxistas cesan su actividad durante quince días.

Hay que recordar que, en el Reglamento del Taxi aprobado en diciembre, el artículo 41 establece que los ayuntamientos u órganos gestores de las Áreas de Prestación Conjunta de Servicios, con sujeción a la legislación laboral y de la Seguridad Social que, en su caso, resulte de aplicación, establecerán, previo informe de las asociaciones representativas del sector, reglas de regulación y organización del servicio en materia de calendarios, descansos y vacaciones.

En el segundo apartado del mencionado artículo, la norma establece que los ayuntamientos u órganos gestores de las Áreas

de Prestación Conjunta de Servicios, podrán limitar el número de licencias de autotaxi en servicio dos días a la semana. Esta limitación no será de aplicación a las licencias de autotaxi que tengan adscritos vehículos adaptados a personas con movilidad reducida. En ningún caso, podrán limitar el número máximo diario de horas en las que los vehículos adscritos a las licencias puedan realizar servicios”.

Las reacciones del sector

Tras conocerse el informe de la Abogacía de la Comunidad de Madrid, la Asociación Madrileña del Taxi (AMT) ha anunciado que va a recurrir ante los tribunales la resolución que adopte el Ayuntamiento de Madrid de prorrogar el sistema de descansos durante festivos y el mes de agosto por considerar que es contraria al artículo 41.2 del Reglamento del Taxi que se aprobó el pasado mes de diciembre. La organización empresarial, por medio de su presidente Felipe Rodríguez Baeza, ha confirmado a nuestro medio que van a solicitar medidas cautelares para que no se aplique esta decisión.

Por su parte, desde Federación confían en que todo quede como antes, si bien en Gremial Madrid se han mostrado más cautos. Reconocen que el informe de la Abogacía da validez a las vacaciones de agosto, pero establecen una diferenciación con los festivos. A sí mismo, explican que el Ayuntamiento de Madrid decidirá qué hacer con las vacaciones, es decir, no dan por hecho que todo vaya a seguir como antes. Además, Alberto de la Fuente Miñambres y Miguel Ángel García, presidente y vicepresidente de Gremial Madrid presentes ayer en la reunión, tienen dudas de qué sucederá en Semana Santa. Durante esa semana habrá más de dos días festivos y los representantes de AGATM guardan dudas de cómo encajará eso el Ayuntamiento si no se ha aprobado antes una resolución municipal al respecto.

Asturias sube el precio del taxi en sus principales ciudades

El Principado de Asturias ha aprobado las nuevas tarifas para 2024 en Oviedo, Gijón y Avilés, donde ha subido de media un 3,81% con respecto a los precios de 2023. Los tres ayuntamientos habían solicitado una actualización de las tarifas del taxi y contaba con el informe favorable de la Comisión de Precios del Principado. Con las nuevas tarifas, la bajada de bandera en horario diurno pasará de 2,01 a 2,09 euros. El precio por kilómetro será de 1,14, la hora de espera costará 27,91 y la carrera mínima queda fijada en 4,91 euros. El precio del taxi durante el horario nocturno y los días festivos también ha variado ligeramente. La carrera mínima durante la noche y los festivos será de 6,14 euros



Imagen de archivo de taxis en Oviedo

Nace una emisora única para mejorar el servicio en Palma

Los socios de las emisoras Taxis Palma y Radio Taxi han aprobado en asamblea poner en marcha una emisora única para prestar servicio en Palma de Mallorca. En total supone poner a disposición de los usuarios un total de 900 taxis, de forma que puedan sus trayectos puedan ser atendidos con menos tiempo de espera por medio de este teléfono único. Se espera que esta unificación de emisoras, refrendada por amplia mayoría, se culmine en el mes de abril. De esta forma, esta centralita única estaría disponible para el comienzo de la temporada alta, permitiendo a los usuarios que dispongan de más vehículos taxi cada vez que llamen para contratar un servicio.

Con esta adhesión solo se quedarán fuera del número único, además de los taxistas que trabajan al margen de emisoras, 120 taxis de Platja de Palma que seguirán utilizando su propio teléfono.

El precio cerrado llega a Granada con la nueva Ordenanza



Marifrán Carazo, alcaldesa de Granada, fue consejera de Fomento de la Junta de Andalucía

La nueva Ordenanza del Taxi aprobada por el Ayuntamiento de Granada incluirá el precio cerrado, la posibilidad de reservar el servicio de taxi por plazas y unos nuevos luminosos. El objetivo de este nuevo texto es hacer del taxi un sector más competitivo y desde el Consistorio aseguran que han atendido las demandas del colectivo. Marifrán Carazo, alcaldesa de Granada, fue anteriormente consejera de Fomento de la Junta de Andalucía y durante su liderazgo al frente de la Consejería se aprobó la Ley de VTC que habilita a esos vehículos a hacer servicios urbanos. Precisamente sobre esa ley desde el sector del taxi reclaman un régimen sancionador.

Síguenos en todas nuestras Redes Sociales

Y no te pierdas ninguna noticia

TikTok

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



Twitter

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



Facebook

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



Instagram

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



Whatsapp

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



La fatiga y el estrés, dos problemas de salud del taxi

Para un 33% de los taxistas, el trabajo afecta negativamente a su salud



Según la última Encuesta Europea de Condiciones de Trabajo, los trabajadores del sector transporte reportan, más que los de otros sectores, que el trabajo afecta negativamente a su salud. A nivel nacional, la VI Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo reflejaba ya con anterioridad que el 33,1% de camioneros, repartidores, taxistas y otros conductores consideraba que el trabajo afectaba negativamente a su salud. Referían trastornos del sueño el 16%, cansancio el 18% e irritabilidad el 13%.

Sin duda, las largas jornadas al volante, la variabilidad del tráfico, la dificultad para hacer los descansos, la prolongación de las horas de conducción (están muy sujetos a la demanda de los usuarios del servicio, que no siempre es constante), el trato con personas y la adaptación constante a las diferentes demandas del servicio, etc. son los factores de riesgo más frecuentes que influyen sobre la salud de los trabajadores y en la generación de consecuencias negativas como el estrés.

Aunque algunos estudios han relacionado la profesión de conducción de taxis con los trastornos musculoesqueléticos, como por ejemplo la postura de trabajo –sentado durante periodos prolongados–, las vibraciones de cuerpo entero ocasionadas por el vehículo y la manipulación de las cargas transportadas, muy pocos han explorado los factores psicosociales de los taxistas. No obstante, de una revisión sistemática realizada sobre estos aspectos se encontraron algunos que analizaban los factores psicosociales del trabajo como antecedentes del desarrollo posterior de quejas músculo-esqueléticas en los conductores de taxi. Otros estudios han abordado la relación entre los factores ambientales, organizativos e individuales relacionados con el trabajo y los efectos en los niveles de depresión, ansiedad, estrés y bienestar de los taxistas, encontrando relación entre factores individuales (como el nivel de asunción de

riesgos y las estrategias de afrontamiento empleadas) y la probabilidad de sufrir agresiones e incidentes violentos. Se ha vinculado también la actividad de taxista con elevadas cargas de trabajo y fatiga, con violencia y con problemas de conciliación.

La falta de protección frente a la enfermedad y a los accidentes, con la que sí cuentan los trabajadores por cuenta ajena, está muy presente en el sector del taxi. El hecho de no poder contar con unos ingresos fijos genera un sentimiento de inseguridad en el trabajo que lleva a ampliar la duración de la jornada, a disminuir los tiempos y días de descanso, etc. Las principales consecuencias de estos son la fatiga y el estrés, pero también una mayor probabilidad de sufrir accidentes. En el caso de tener un accidente los conductores de taxi no solo pueden sufrir lesiones físicas sino también es posible que se produzcan daños en el vehículo, que es su única herramienta de trabajo.



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



Las mujeres en el corazón de la emisora



Pionera en muchos aspectos, Radioteléfono fue una de las empresas que más rápidamente incluyó a las mujeres en su plantilla: exactamente el día de su nacimiento, **del que ahora se cumplen 50 años**. Porque antes de que también empezaran a ponerse al volante, estas mujeres ocuparon una de las partes más importantes de la cooperativa, la emisora. Ellas fueron las encargadas de recibir las llamadas de los madrileños y transmitir las a los taxistas. Más de 300 operadoras han pasado por los equipos de Radioteléfono Taxi desde 1974, convirtiéndose desde el inicio en el nexo de unión entre el taxista y el usuario.

La camaradería y el compañerismo entre las operadoras también se extendía hacia los taxistas, convirtiéndoles a todos en una gran familia. Y como en cualquier gran familia, durante todos estos años se han vivido malos y buenos momentos. Buenos como las navidades, cuando cantaban villancicos a los conductores que estaban trabajando y malos como los atracos, que siempre ponían los pelos de punta.

La familiaridad durante los primeros años permitía que todos se conocieran, operadoras, taxistas e incluso usuarios porque si algo tenían esas mujeres que trabajan en la central es que ellas eran, y siguen siéndolo,

el corazón de Radioteléfono, una parte fundamental para el desarrollo de la emisora.

Haciendo camino

Más allá de la central, desafiando estereotipos y abriendo puertas para las generacio-

nes futuras, las mujeres también se hicieron un hueco detrás del volante y con cada viaje en el que han conducido o cada puesto que han ocupado han dado un paso hacia adelante en la construcción de un mundo más igualitario.

Porque cuando hace casi 100 años Dolores Trabado se puso al volante de un taxi en Pontevedra, no imaginaba que muchas más seguirían sus pasos en un sector que sigue siendo eminentemente masculino.

Sin duda el avance de la mujer en mercados donde tradicionalmente no se la esperaba es un hecho desde hace años, aunque en el caso del taxi se trate todavía de un papel minoritario. En España, en torno al 5% de los taxistas son mujeres que un día decidieron hacer del taxi su carrera profesional, destacando la libertad y el contacto con los demás en su día a día.

En Radioteléfono, más de 500 conductoras prestan servicio en sus taxis y, junto con el resto de mujeres que trabajan dentro de la cooperativa, su dedicación y valentía contribuyen día a día a crear un mundo donde las oportunidades no conocen género ni barreras.



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



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



También en
 iVoox
 Spotify

“Hace diez años el taxi nos



Taxistas de Madrid posan con su profesor reencontrándose diez años después en el aula donde estudiaron para acceder al taxi

El tiempo pasa, y pasa rápido, o esa es la sensación que siempre nos queda cuando echamos la vista atrás. Pero en realidad son muchas cosas las que nos ocurren. ¿Te has hecho esa pregunta? ¿Dónde estabas hace ahora diez años? Probablemente te encontrases en una situación similar a la de nuestros siguientes protagonistas. Hace ahora diez años empezaron con todas las dudas del mundo un curso para acceder a la profesión de taxistas. Hoy, una década después, son expertos taxistas, titulares de licencia, que agradecen la oportunidad que se dieron a sí mismos y que les dio el propio taxi para conformar su vida.

El grupo total era de diez personas, y cinco de ellas decidieron juntarse una década después, en el mismo lugar donde aprendieron los primeros pasos de la profesión junto a su profesor de entonces, Héctor García, con el que aún hoy mantienen una gran relación. Desde La Gaceta del Taxi quisimos participar en este encuentro para celebrar su décimo aniversario en el sector, y que puede servir de motivación para muchos jóvenes que están empezando hoy en día para que vean que, con trabajo, el taxi proporciona un futuro de garantías.

Dos de los compañeros que estudiaron con nuestros protagonistas ya no están en España, pero Chema, Jorge, Francisco Ja-

“Me encanta la libertad que te da el taxi”

vier, Diego y Daniel se preguntan por cómo les irá hoy. Debaten sobre fechas y comparten los recuerdos que se les vienen a la mente al volver al aula donde conocieron por primera vez lo difícil, y a la vez que inquietante, puede ser el mundo del taxista. A lo largo de esta década, estos compañeros han mantenido el contacto. Coinciden en que durante el tiempo que duró el curso hicieron muy buena pinya y crearon un importante vínculo de amistad. Han sido frecuentes los encuentros, las comidas, las celebraciones navideñas. La vida, poco a poco a cada uno les ha ido marcando su camino, pero una vez juntos de nuevo en esa clase, han vuelto a reírse y compartir como si no hubiese pasado el tiempo.

Las ventajas de ser taxista

“Estoy muy contento, me encanta la libertad que ofrece el taxi. Es cierto que hay que trabajar, nadie regala nada y cuando tienes que comprar la licencia cuesta todo mucho

más. Pero la libertad que te da el taxi para mí significa mucho”. Son palabras de Chema Vázquez, uno de los integrantes de este grupo de taxistas y que sirvió para abrir la conversación.

La empresa para la que trabajaba Jorge Cabrera quebró hace ahora más de diez años y reconoce que uno de los motivos por los que se decidió por acceder al taxi fue la logística familiar: los horarios. “Si hubiese descubierto con anterioridad al taxi me habría ido de mi empresa antes de que quebrase. Si tienes familia, el taxi viene muy bien porque da mucha disponibilidad y es un trabajo que me gusta”, explica.

Para Diego Sánchez el taxi vino también un poco de rebote, no lo tenía en mente, pero el factor familiar resultó determinante para entrar en el sector. “La familia lleva toda la vida en el taxi y eso lo he ido viviendo. No tenía muchas opciones en un momento dado, saqué la cartilla y no me arrepiento. A día de hoy trabajo con el taxi y estoy muy contento”, asegura.

El caso de Francisco Javier Martín también responde a un cambio de rumbo laboral. Trabajaba como transportista conduciendo un camión. 18 años de autónomo que le fueron, como él mismo reconoce, “quemando y acabando con su paciencia”. “Un día mi cerebro dijo basta, decidí sacarme la cartilla y ahora cada vez que tengo un día malo esbozo una sonrisa, porque pienso que un día malo aquí era uno de los mejores de aquel entonces”, reconoce con algo de emoción.

A Daniel González el hecho de contar con un padre taxista le marcó definitivamente en su decisión de acceder a la profesión. “Trabajaba para Iberdrola como técnico de gas, pero me nació la idea de ser taxista de repente y aquí sigo diez años después”, explica.

El futuro de los jóvenes taxistas

Todos estos casos de trabajadores que ante la falta de oportunidades laborales decidieron lanzarse a la aventura del taxi choca un poco con lo que está pasando en la actualidad en algunos lugares de España, donde la falta de conductores para seguir en la profesión es evidente. No sucede en Madrid, no obstante, tal y como reconoce Héctor García, quien también, después de diez años,

cambió la vida”



Diez años después, este grupo de taxistas se hace la misma foto en la sede de Radio Teléfono Taxi Madrid

sigue impartiendo cursos y sacando jóvenes taxistas hacia delante.

“La gente que se quiera meter en el taxi debe tener claro que hay que dedicarle horas. La jornada más normal es de 12 horas y cuando vienes de una oficina donde se emplea menos tiempo al principio puede costar. Eso debes valorarlo, al igual que la competencia ilegal que sufres con las VTC”, afirma Chema, que recuerda cuando estaban en el curso de formación que ya se empezaba a hablar de este asunto de las VTC.

Preguntados sobre cómo recibieron el estallido de la polémica con las VTC, algo que les pilló como quien dice, empezando en el taxi, reconocen todos que si que lo vivieron con inquietud. “Al principio lo vivimos con resignación. Fue después de la huelga de 2019, la vuelta después de los 16 días que estuvimos parados, cuando la gente poco a poco volvió a confiar en nosotros y eso me dejó más tranquilo. Al final, dando un buen servicio no nos tienen que hacer daño”, analiza Fco. Javier.

En esos primeros años, los taxistas recuerdan lo difícil que es pasar de la teoría a la práctica y hay una norma no escrita dentro del sector y es que ningún taxista olvida su primer servicio. “Todos los taxistas del mundo tienen grabado a fuego su primer servicio y recuerdan perfectamente su primer día”, indica Héctor, el profesor de los profesionales.

“Héctor nos enseña, pero luego verdaderamente cuando aprendes es cuando sales solo y te sientes que no sabes nada y estás perdido. No es como ir con tu coche, vas

con un taxi y debes hacer el mejor recorrido para el cliente. Te quedas asustado con miedo a meter la pata y cuando te paran por primera vez debes respirar hondo y saber afrontarlo”, afirma Chema, compartiendo como fue su primera experiencia junto al resto de sus compañeros.

“De conocer antes el taxi, me habría ido de mi empresa más rápido”

Ninguno olvida como fue su primera carrera. Para uno fue un aeropuerto tranquilo, para otro fue ir a un hotel y todos comparten su anécdota y coinciden en que la experiencia la vas adquiriendo poco a poco. “Los compañeros te van ayudando, te van indicando y te ayudan a ganar picardía para moverte por la calle”, explica Daniel. Ahora el conocimiento de las calles no es tan crucial como antiguamente gracias a los aparatos GPS. “Mi padre que ha sido taxista toda la vida se sabe todos los puntos clave de la ciudad de memoria. Era otro taxi”, insiste.

La necesidad de formarte previamente

No obstante, la formación que reciben los

taxistas es crucial y evita situaciones como las que se ven en la competencia, donde como todos coinciden “mires por donde mires tienen los coches reventados”. “Están mirando el móvil constantemente y es un problema grave de conducción”, afirma Jorge. “Yo llevo diez años en el taxi y considero que no sé ni la mitad, imagina los conductores de VTC que trabajan tres meses y se van”, admite Fco. Javier.

“No conocía Madrid y si no es por el curso no apruebo en diez años, el curso es fundamental”, sostiene Jorge. “Es fundamental como te explican la ciudad, no es lo mismo hacerlo por tu cuenta a que te ayuden a tener un esquema en la cabeza”, afirma Fco. Javier. Todos admiten que pusieron en su casa el mismo plano que Héctor tiene en su aula y con el que explica y enseña a los estudiantes a hacerse una idea en la cabeza de la circulación de Madrid. “El curso ayuda muchísimo. Yo era un chaval de un barrio de Madrid que se creía que se conocía la ciudad por haber ido cuatro veces al centro. Con el curso te imparten una lógica y es fundamental para aprobar”, insiste Diego.

Uno de los momentos más críticos que aseguran haber pasado fue con la pandemia del coronavirus. “Fue un momento muy crítico. En ese momento estaba pagando la licencia y había meses en los que los ingresos brutos eran de 800 euros y pagaba de letra 1.300. Me impactaba mucho trabajar por Madrid y verlo absolutamente vacío”, indica Chema.



El mapa que hay detrás, un elemento fundamental para conocer la ciudad de Madrid y clave para los taxistas

Algunos trabajaron y otros, sin embargo, se quedaron en casa. Fco. Javier sí que afirma que salía a trabajar. “Me iba la puerta del hospital y permanecía ahí un par de horas y luego ya me iba. Al menos me despejaba. De hecho, a la vuelta, me cronometraba por la Gran Vía para ver el tiempo que tardaba. Desde Plaza España en dos minutos la atravesabas y me cronometraba”, confiesa entre risas de sus compañeros.

De esos momentos tan duros a los que viven ahora en los que reconocen, está bien el trabajo, aunque “sin las VTC ingresaríamos mucho más”. “No daríamos abasto”, explican, aunque con el cambio en el reglamento y las 24 horas “habrá que ver en los próximos meses”.

Los jóvenes y las nuevas formas de moverse

Uno de los factores que pueden influir en un mejor momento de trabajo para los taxistas es el cambio en el paradigma de la movilidad. Este grupo de taxistas coincide en que ha cambiado, restringiendo cada vez más el uso del coche privado y limitándose el acceso al centro de la ciudad.

“La movilidad ha cambiado. Los más jóvenes no se sacan el carnet. El coche privado se está viniendo a menos y además los jóve-

“El mito de que el taxi es un lujo ha cambiado”

nes han cambiado su forma de moverse. Ya no se limitan a coger el coche, es más, directamente ni se sacan el carnet. Apuestan por otros modos como la bicicleta, el patinete, y también el taxi”, afirma Jorge. “El transporte público ha mejorado mucho también”, apunta Daniel y Fco. Javier señala que “el mito de que el taxi es un servicio de lujo ha cambiado. La gente piensa que puede atravesar Madrid por 12 euros y se olvida de mover su coche. Aunque es verdad que nosotros tenemos la manía de movernos en taxi a todos lados”, bromea, despertando la risa de sus compañeros.

Para Diego, eso sí, las nuevas formas de movilidad suponen también mayor peligro. “Por mucho que se empeñen Madrid todavía no es una ciudad adecuada ni por infraestructuras ni por mentalidad para el uso de la bicicleta por el centro”. En esto coincide también Chema, que reconoce que sus maniobras más complicadas han sido con estos nuevos vehículos de movilidad personal.

Pese a estos pequeños inconvenientes

propios del día a día, todos agradecen la importancia que ha tenido el taxi en sus vidas. “Nos cambió la vida”. Recuerdan con alegría la buena “piña que hicieron” y que incluso los llevó a participar en un casting para el programa de televisión Boom, al cual les apuntó su profesor. “Teníamos hasta un grito de guerra”.

Y entre recuerdos, anécdotas, y las historias contadas por Daniel, que no tiene miedo a hacer humor de sus equivocaciones provocando la risa de sus compañeros, también destaca la figura del “orgullosos” profesor de estos taxistas. “Siempre digo una cosa y es que ser taxista es la segunda mejor profesión del mundo. La primera es ser profesor de taxistas. Es la verdad. Estoy encantado y orgulloso. Hemos tenido una relación muy buena durante estos años. Y me llena de orgullo que estén sentados aquí diez años después, titulares de sus licencias, estupendos profesionales, que han sido capaces de salir adelante con el taxi y crecer junto a sus familias”, señala un profesor de un grupo humano que, como era habitual entonces, diez años después, celebran el hecho de poder estar juntos y no desaprovechan la ocasión para ir a tomar un vino y seguir recordando momentos. Unos momentos felices proporcionados gracias al taxi.

Javier Izquierdo

**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 !



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.



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

*PVP sin impuestos, importe mínimo a financiar con MFS 7.000€ con permanencia no inferior a 36 meses

RENAULT JURADO. Tel. 914 010 549

C/ Alcalá, 187. Madrid



Tipo Station Wagon Hibryd 1.500 130 27.500

(Iva incluido)



Mustang Mach-e 294/ 216 52.800*
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

* PVP sin incluir las ayudas Moves III y deducción 15% IRPF

JOTA ROCAL. Tel. 916 660 050 / Lorena 646 376 204

C/ Fundación 3. Rivas Vaciamadrid

administracion@jotarocal.com / 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 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



E300 de 306/225 67.270*

E200 Gasolina/ECO 1.991 197 46.500

E 300 Diésel Hibrido/ECO 1.991 197 55.900

*PVP no incluye ayudas Moves III ni otras deducciones oficiales



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.



Gaceta 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



Iberzoo + Propet

Del 13 al 15 de marzo. IFEMA (Madrid)

La gran plataforma comercial y de negocio del sector profesional del Animal de Compañía en la Península Ibérica. Además, durante su celebración tendrá lugar el 41 Congreso de AMVAC, la Asociación Madrileña de Veterinarios de Animales de Compañía.

▲ **Niall Horan - The Show Live On Tour 2024**
Sábado 23 de marzo a las 21 horas. Wizink Center (Madrid)
La superestrella internacional Niall Horan nos presentará en 2024 "The Show", con una única parada en España en el Wizink Center de Madrid.



B-Travel

Del 15 al 17 de marzo. Recinto Montjuïc (Barcelona)

El mayor evento ferial de España destinado al público viajero final enfocado tanto al B2B como al B2C. Aquí se encuentran las principales agencias de viajes, hoteles, operadores de cruceros, compañías de transporte y empresas de servicios turísticos.

EXPODENTAL

Expodental

Del 14 al 16 de marzo. IFEMA (Madrid)

Madrid volverá a ser el epicentro del sector dental con avances tecnológicos y digitales y con las propuestas más innovadoras como consecuencia de la continua investigación y desarrollo. En su última edición, más de 26.100 visitantes acudieron a la exposición.



Infarma Madrid 2024

Del 19 al 21 de marzo. IFEMA (Madrid)

Encuentro Europeo de Farmacia que integra el Congreso Europeo de Oficina de Farmacia y el Salón de Medicamentos y Parafarmacia. Su última edición en Barcelona Infarma Barcelona contó con la presencia de 34.227 visitantes



Hostelco

Del 18 al 21 de marzo. 21.00 horas. Fira de Barcelona, recinto Gran Vía.

Feria de hostelería y restauración suma de Hostelco y Restaurama. En su pasada edición atrajo a 49.000 visitantes profesionales.



Concierto Extraordinario Solidario Primavera

Jueves 21 de marzo. 19.00 horas. Palau Música (Barcelona)

Los asistentes a este concierto escucharán partituras que hasta ahora no se han interpretado: obras de órgano, piano y banda sinfónica que nunca han sido representadas anteriormente.



Transfiere 2024

Del 20 al 22 de marzo. FYCMA (Málaga)

El evento líder en investigación, desarrollo e innovación en el Sur de Europa, con más de 4.300 visitantes en su última edición.





Más de 9.000 taxis cero emisiones ya circulan en Reino Unido

Las calles de Reino Unido se llenarán de más taxis verdes según ha informado el propio Gobierno tras ampliar las ayudas del Plug in Taxi. Los taxistas podrán acceder a ayudas de 6.000 libras por vehículo, unos 7.000 euros al cambio actual, para cambiar por un vehículo eléctrico.

Desde que comenzó el plan de subvenciones para el taxi eléctrico, el Plug-Taxi, ha concedido más de 50 millones de libras para la adquisición de más de 9.000 taxis cero emisiones, apoyando además empleos británicos calificados en la industria automovilística y ayudando a descarbonizar la flota de taxis. Como resultado del cambio que impulsan las subvenciones en la industria, más del 54 % (8.299) de los taxis con licencia de Londres son ahora eléctricos, y el número de taxis eléctricos aumentó un 24 % solo en el último año a medida que más conductores utilizan fondos gubernamentales. El mercado de taxis eléctricos ha crecido rápidamente desde la introducción de la subvención, y las ventas superaron el número de taxis diésel vendidos en Londres en 2022, lo que marca un hito para el sector. A nivel nacional, más de uno de cada diez (12%) taxis ahora tienen capacidad de emisión cero.

Tal y como afirmó el ministro de Tecnología y Descarbonización, Anthony Browne, "los taxis son una parte vital de nuestra red de transporte, por lo que es fantástico apoyar

a nuestra icónica industria de taxis negros con más fondos para ayudar a descarbonizar sus vehículos". La subvención, calificada por el propio Browne como "un gran éxito", continuará un año más para ayudar a los taxistas a cambiar a vehículos nuevos.

Desde el sector, Steve McNamara, secretario general de la Asociación de taxistas con licencia, explicó que el taxi está "orgulloso" de liderar el camino hacia la descarbonización. "Este anuncio brinda la certeza y el apoyo que los taxistas y las flotas que trabajan duro necesitan para continuar invirtiendo en el futuro de este importante sector y brindando el servicio accesible y de alta calidad por el que son conocidos los icónicos taxis negros de Londres, todo mientras ayudamos a limpiar nuestro aire y trabajando hacia el cero neto", aseguró.

Por su parte, Chris Allen, director general de London EV Company, señaló que este anuncio "es una señal positiva para el sector del taxi de que el gobierno sigue comprometido a apoyar la electrificación de nuestra icó-

nica industria y brinda un apoyo importante a los conductores durante otros 12 meses".

Más de 55.000 puntos de carga

Desde 2011, el Gobierno ha proporcionado más de 1.900 millones de libras en subvenciones para descarbonizar nuestras carreteras, apoyando la compra de más de 350.000 vehículos con cero emisiones.

Estas medidas siguen al reciente anuncio del departamento de que la implementación de puntos de carga para vehículos eléctricos se está acelerando a través del Plan para conductores. En la actualidad hay más de 55.000 puntos de carga públicos en todo el país, y el número de puntos de carga aumentó un 46 % durante el último año.

También hay subvenciones disponibles para ayudar en la transición a través del plan de carga en el lugar de trabajo (WCS) del gobierno para empresas y escuelas, así como para personas en pisos y alojamientos alquilados a través de la subvención para puntos de carga de vehículos eléctricos.

Además, el programa de puntos de recarga residenciales en la calle está abierto a todas las autoridades locales del Reino Unido, mientras que ya se está entregando la financiación para la Infraestructura Local de Vehículos Eléctricos (LEVI) a las autoridades locales inglesas.

El 54% de los taxis de Londres son eléctricos



**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

