

La Gaceta TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXIX
NÚMERO 333
MAYO 2024



Los taxistas piden jubilarse antes

- La inmovilización de VTCs respaldada por el TS
- El papel del gas en la nueva movilidad

HAZTE COLABORADOR



Radioteléfono
pidentaxi
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@pidentaxi.es
www.pidentaxi.es



Oportunidad para hacer justicia

El Gobierno, pese a estas últimas semanas convulsas en las que incluso se ha puesto en duda su continuidad, tiene previsto -o eso parece- iniciar una reforma de la legislación relativa a la jubilación y revisar o modificar los sectores que acceden a la jubilación anticipada.

En 2024 es difícil de entender que un sector como el del taxi no disponga de coeficientes reductores para la jubilación, pese a sus largas jornadas de trabajo y el estrés que padecen los profesionales, sobre todo en grandes ciudades con una importante demanda. Los transportistas, por poner un ejemplo, sí que pueden acceder a dichos coeficientes. No se trata de comparar colectivos, faltaría más, pero sí que resulta sorprendente que precisamente los profesionales que no disponen de un tacógrafo que les limite las jornadas sean los que no pueden acceder a la jubilación anticipada.

Parece evidente entonces que se debería incluir al colectivo del taxi entre los que se tengan en cuenta en este retiro voluntario adelantado del mundo laboral. Así lo piensan las principales asociaciones de autónomos de España, que esperan que ahora cuando se inicie el trámite se atienda esta demanda de hace años de los taxistas.

Los distintos agentes sociales y la administración deben tener en cuenta a los taxistas, que trasladan a miles y miles de personas en su labor de servicio público, y no deben ser discriminados con otros sectores que disfrutan desde hace años de este derecho adquirido.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- La reforma de la legislación de la jubilación anticipada está a punto de iniciarse y las asociaciones de autónomos nacionales comparten la opinión de que los taxistas deben tener derecho también a beneficiarse de ella.



10. Actualidad

- El Tribunal Supremo, rechazando lo solicitado por una empresa de VTC, ha reafirmado la potestad de los agentes de policía local de inmovilizar a las VTC que incumplan la normativa con infracciones muy graves.



16. Noticias

- Identificadas las sociedades que han judicializado el límite de licencias
- La CAM planea una app común de eurotaxi junto a las VTC
- Implantado un geolocalizador para evitar que falten taxis



20. Emobility

- Entrevista con Javier Navarro, CEO de Gasmoción



24. Actos

- La Gaceta del Taxi, presente en el Congreso de editores de CLABE



26. Homologados

- Los vehículos autorizados para taxi

28. Grandes eventos

- Encuentra aquí a tus próximos usuarios



30. Salud

- Mejorar la salud al volante con una mejor dieta



Año XXIX - Número 333 - Mayo 2024

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

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

Redactor Jefe: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

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

Dpto Comercial: GGM
info@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Depósito Legal: M-17.622-1995

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



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

También puedes escribirnos a redaccion@gacetadeltaxi.com



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

El nacimiento de la ciencia económica

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



La historia se ha dividido en cinco edades, que son: la Prehistoria que abarca la Edad de Piedra y la Edad de los Metales incluyendo el Paleolítico, Mesolítico y Neolítico, la Edad Antigua, la Edad Media, la Edad Moderna, la Edad Contemporánea, y en el siglo XXI se incorpora 6) la Edad Digital

A través de los designio de todas estas fases cíclicas siempre ha estado la economía como parte de la vida en el ser humano, es por ello que, tratando esta área, en un principio, no debemos de confundir historia del pensamiento económico con historia económica, ya que existe diferencias entre estos dos campos de estudios. Son disciplinas parecidas e incluso complementarias, pero no iguales. La primera relata cómo han evolucionado las ideas de los distintos economistas a lo largo de la historia y la segunda, trata de describir como sucedieron los hechos.

Por tanto, el origen de la economía comenzó en la Edad Antigua con las antiguas civilizaciones (siglo VI año 5000 a.C.) Esclavismo, como fue en Mesopotamia, Grecia, el Imperio romano, las civilizaciones árabes, persas, chinas e indias en la Edad Antigua, donde la mayor influencia de esta época viene por parte de los griegos, cuya actividad

**“En realidad no puedo enseñar nada a nadie. Solo puedo hacerles pensar”
Sócrates**

comercial tuvo un incipiente desarrollo durante los siglos III y IV a. C. Los pensadores griegos como Heródoto, Teucrides, Hesiodo y Jenofonte se dedicaron al estudio de la economía aportando algunas teorías, sin embargo, es a partir de Sócrates (470-399 A.C.) profesor de Platón (427-347 A.C.) y, este a su vez de Aristóteles (384-322 A.C.), donde se encuentra conceptualizaciones más sistematizadas en relación con aspectos económicos de la vida. se debe de hacer referencia que estos Catedráticos del pensamiento económico, por primera vez, utilizaron un símil de la palabra economía por la palabra “crematística”.

Con la llegada de Edad Media (del 500 d.C. al 1500 d.C. – V al XV) Feudalismo, el erial del pensamiento económico coge mayor auge entre el siglo XIII y XVI, con los doctores escolásticos, el franciscano Alejandro de Hales, y los dominicos San Alberto Magno, Patrón de las ciencias naturales, químicas y exactas y Doctor Universal de la Iglesia católica, traductor y comentarista de la filosofía de Aristóteles maestro del escolástico Santo Tomás de Aquino, llamado Doctor Angélico, que establecieron las líneas maestras de la economía, vertebrándose en los siguientes campos, la teoría del valor, la determinación del precio justo, y la teoría del dinero.



A la etapa anterior, le sucede la Edad Moderna (del 1500 d.C. - XV), era del Mercantilismo germen de la revolución o reforma protestante, que fue un movimiento religioso que buscaba protestar en contra de las malas prácticas y los abusos que se venían presentando al interior de las iglesias católicas. Los principales reformadores fueron Martín Lutero y Juan Calvino, sin embargo, con la burguesía ganando poder social y con la explosión de la primera revolución industrial, surge la Edad Contemporánea (del 1760 y 1840 - XVIII), terminaría surgiendo el capitalismo, por un cambio de pensamiento, aplicándose la economía como ciencia gracias a Adam Smith (1723-1790), considerado el padre de la economía moderna, quien en su libro "La riqueza de las naciones", desarrolló el primer modelo de economía de mercado con su amplio enfoque en el libre mercado y la división del trabajo, el crecimiento económico, la libre competencia, el liberalismo y la economía política. Dentro de este contexto hizo su aparición John Maynard Keynes (1883-1946), llamado el padre pionero en la macroeconomía y defensor de políticas intervencionistas, y por último la historia cita a Milton Friedman (1912-2006), el padre de la corriente monetarista e impulsor del neoliberalismo, son figuras clave que han moldeado el pensamiento económico moderno. Éstos son los cerebros pensadores de la historia moderna, que ayudaron a forjar los sistemas económicos mundiales. Es interesante destacar la contribución de todos ellos, que marca-

ron hitos importantes en la historia económica, Sus aportes han dado grandes avances, revolucionando la forma de pensar en el ámbito económico, y que han influenciado a los hacedores de política económica de los gobiernos para implementar una serie de medidas para hacer frente a los diferentes ciclos de la economía. Sin embargo, en las actuales circunstancias de poder y control de la economía se asienta en los inversores capitalistas de la recién aterrizada Edad Digital (2007 hasta nuestros días - finales del siglo XX e inicios del XIX), son los principales hacedores de los cambios que seguirán produciéndose en la economía mundial. Resumiendo, la economía estudiada desde sus inicios a través del método simple del intercambio de cosas, bienes y productos entre pares, comúnmente denominado trueque, fue evolucionando hasta llegar al actual complejo y globalizado capitalismo tecnológico en poder de los grande inversores, no sin antes, haber pasado por otros modelos de economía, como el esclavista (VI a.C.), el feudal (X-XI), el capitalismo (XIII), el mercantilista (XVI-XVII), el Fisiócrata (XVIII), el Clásico (XVIII - XIX), el Marxista (XIX), el Neoclásico (XIX-XXI), el Keynesiano (XX-XXI), el Monetarismo (XX), el Liberalismo (XX-XXI), y el Digital (XX-XXI hasta?). Como podemos observar, en cada época se inicia un nuevo sistema económico precedido por un cambio en la filosofía de los pensadores. Continuará...

Si no está en Kia, será que no existe.

No te vuelvas loco para elegir modelo.



Talleres de las Heras

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

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

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

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



“El taxi reúne los requisitos para



Taxista de Madrid conocido como Mansilla también entiende que tiene derecho para la jubilación anticipada

El Gobierno de España tiene previsto llevar a cabo una reforma de la jubilación anticipada, y está contemplando la posibilidad de ampliar los colectivos de trabajadores que pueden retirarse antes de su ejercicio laboral. Para ello, van a estudiar y analizar las profesiones que, por sus características, puedan ser consideradas peligrosas, penosas o con alto índice de siniestralidad.

Las asociaciones representativas de autónomos tienen mucho que decir en este punto, ya que, como principal novedad en esta modificación legislativa, pueden impulsar en una primera fase preliminar que se revisen y se tengan en cuenta coeficientes de determinadas profesiones para que se les pueda aplicar, en su caso, la jubilación anticipada.

Es en este punto donde el sector del taxi quiere que se le tenga en cuenta y que los profesionales, sometidos a largas jornadas de trabajo con mucho estrés y en la mayoría de los casos durante muchos años, puedan optar a la jubilación anticipada sin ser penalizados.

Celia Ferrero, vicepresidenta de la Asociación de Trabajadores Autónomos (ATA), en declaraciones ofrecidas a La Gaceta del Taxi, ha explicado que la modificación de la jubilación anticipada es un asunto que está actualmente en la Mesa de Diálogo Social.

“Se ha avanzado mucho y viene a establecer coeficientes reductores para aquellas actividades que tengan carácter de penosidad, siniestralidad, toxicidad o salubridad”.

La representante de ATA recuerda que el trámite para que se incluya a determinados sectores se ha de iniciar a través de las asociaciones representativas de autónomos, la patronal o los sindicatos. “Se debe hacer una solicitud tras escuchar al colectivo, especificando el por qué consideran que deben acceder a estos coeficientes reductores. Posteriormente se pasa por una serie de informes hasta que se da el visto bueno”, indica.

“Se tiene que tratar con cada una de las actividades o colectivos específicos. La novedad de esta modificación es que se inicia a través de las asociaciones de autónomos en el caso de los trabajadores por cuenta propia y, además, la otra novedad es que se considera, no ya solo la siniestralidad, sino

que se tienen en cuenta factores como la penosidad”, explica Ferrero.

El papel de las asociaciones de autónomos

“Se van a mirar varios indicadores para establecer cuáles serían los coeficientes reductores. Y en esta ocasión se van a considerar otros criterios como la penosidad, y no solo la siniestralidad”, insiste Ferrero. Hay que recordar en este punto que la penosidad es la incidencia de baja relacionada con el puesto de trabajo. Es decir: el volumen de enfermedades profesionales o la incidencia de baja que existe en una actividad concreta y relacionada directamente con esa actividad.

Desde la Unión de Profesionales y Trabajadores Autónomos (UPTA), su presidente Eduardo Abad afirma que “urge establecer un catálogo que determine aquellas actividades que desarrolla el colectivo de autónomos, consideradas penosas o de peligrosidad, para que puedan ser incluidas en la reforma de la jubilación anticipada”. En este sentido, hace referencia a aquellas profesiones con largas jornadas laborales con falta de control horario y que no tienen ninguna regulación.

“No entendemos qué hace un autónomo subido a un andamio a los 66 años, ni como un taxista de avanzada edad hace jornadas de más de 14 horas”, explica Abad, que se frena a la hora de mencionar a otras muchas profesiones que, por su naturaleza, “se convierten en actividades peligrosas”. “Los autónomos también somos trabajadores y no permitiremos que, una vez más, se produzcan diferencias con connotaciones negativas entre el trabajo por cuenta ajena y el trabajo por cuenta propia”, aseguran desde UPTA.

El taxi, perfectamente legitimado

Centrándonos en el sector del taxi en particular, Celia Ferrero de ATA lo tiene claro: “El taxi estaría perfectamente legitimado para, a través de las organizaciones representativas de autónomos, iniciar este trámite. Se tendría que poner en contacto con las asociaciones e impulsar la reforma”, explica la vice-

Las asociaciones de autónomos, encargadas de iniciar la petición

acceder a la jubilación anticipada”

presidenta de ATA, que recuerda que es una “reivindicación de hace años en el sector”.

“Nos gustaría que en la propuesta se tenga en cuenta la edad como un factor de pensión, sin que haya que considerar las bajas y su relación con el trabajo. Queremos ir más allá, y que la propia edad sea de por sí un factor de pensión en ciertas actividades como puede ser el taxi en el que hay que pasarse tantas horas detrás de un volante”, subraya Ferrero, que hace hincapié también en la discriminación que sufre el taxi con otros transportistas, como los de mercancías, que sí que pueden acceder a la jubilación anticipada. “No lo entendemos y no tiene sentido”, sentencia.

Por su parte, el presidente de UPTA asegura que en su asociación tienen claro que “hay sectores de actividad que tienen una situación llamada de pensión”. “Las perso-



Celia Ferrero, vicepresidenta de la Asociación de Trabajadores Autónomos (ATA)

TE MERECE 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

Jota Rocal
www.jotarocal.com

Jota Rocal Rivas
c/ Fundación, 3
28522 Rivas Vaciamadrid
916660050

Jota Rocal Arganda
Av. de Madrid, 118
28500 Arganda del Rey
918719900

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).



Eduardo Abad, presidente de la Unión de Profesionales y Trabajadores Autónomos (UPTA)

nas que trabajan durante un largo periodo de tiempo sentadas al volante como pueden ser los transportistas tienen más que justificado el acceso a una jubilación anticipada, entre otras cosas porque la situación musculoesquelética de quienes están al volante se deteriora”, explica Abad, que insiste también en que hay un deterioro psicosocial que afecta a la salud de esos trabajadores, con largos periodos de tiempo y sin descansos.

“A diferencia de los transportistas de mercancías, el taxista es un autónomo que no tiene tacógrafo, es decir, no tiene los tiempos de trabajo establecidos. Los taxistas, para poder cumplir con los objetivos económicos y para que su actividad sea rentable trabajan largos periodos diarios de actividad que en el mejor de los casos no baja de las 11 o las 12 horas”, señala el representante de UPTA.

“El sector del taxi tiene unas condiciones de trabajo realmente duras y es un colectivo que tiene que estar incluido dentro de las profesiones que deben tener acceso a la jubilación anticipada a través de los coeficientes reductores. El taxi, además, reúne los requisitos de peligrosidad puesto que los profesionales están en contacto continuado con otros vehículos que transitan por la vía pública, sometidos a estrés, falta de sueño y con riesgo de sufrir enfermedades psicosociales”, analiza Eduardo Abad.

La posición de las asociaciones del taxi

Desde el taxi, las principales organizaciones representativas a nivel nacional también apuestan porque se tenga en consideración al sector a la hora de incluirlo entre las profesiones a tener en cuenta para la jubilación anticipada. “Este trámite como autónomos que somos la mayoría es más complejo que si fuéramos trabajadores asalariados. Pero se deben aplicar coeficientes reductores en el taxi y que se nos tenga en consideración en la jubilación anticipada. El Ministerio nos debe tener en cuenta, más allá de si consideran al taxi una profesión penosa o no. Es hora de que el Ministerio de Trabajo aborde este asunto”, explicó a nuestro medio Julio Sanz, presidente de la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi).

Los taxistas no tienen límites a su jornada laboral como otros transportistas

El taxi defiende que se le apliquen coeficientes reductores

Por su parte, Alberto de la Fuente Miñambres, presidente de la Federación Española del Taxi (Fedetaxi), aboga para que, en cualquier caso, esta jubilación anticipada tenga un carácter voluntario, aunque es una medida que se implantaría con años de retraso porque es una demanda que tiene mucho tiempo en el sector del taxi. El representante de Fedetaxi hace hincapié en el agravio comparativo que tiene el taxi con los transportistas de mercancías, o incluso con otras profesiones que no demandan de la exigencia que por ejemplo afrontan los taxistas en una gran ciudad. “Queremos que se tenga en cuenta al taxi en la jubilación anticipada y que no se le penalice al taxista que opte por esta opción”, aclara el presidente de Fedetaxi.

En cuanto a la tramitación de la norma, desde ATA confían en que no tarde mucho, pero si que dejan claro que 2024 está siendo un año políticamente convulso y las campañas electorales catalanas y europeas pueden hacer que se vaya retrasando porque nadie quiere dar un paso en falso. “Lo bueno es que en el momento en que salga, se inicia el trámite, hay plazos y va a dar mucha agilidad y una vez que se hacen las solicitudes de patronal, sindicatos o asociaciones habrá unos plazos y el procedimiento será bastante ágil”, anuncia Ferrero.

Por otro lado, UPTA hablar primero de conseguir que el procedimiento, que ahora mismo aún está en esa fase preliminar, se abra para que se inicien las distintas negociaciones con el Ministerio y se ponga encima de la mesa las situaciones de los distintos colectivos. Una vez suceda ese paso, se iniciará una negociación para la jubilación anticipada que esperan tener cerrada a lo largo de este año ya que es fundamental “para el taxista y también para otras actividades económicas”.

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

Golpe del Tribunal Supremo a

Para diferenciarlos del taxi, los servicios de VTC deben ser precontratados según la Ley de Transportes, que además da potestad a los agentes de la policía local para inmovilizar a dichos vehículos de alquiler que incumplan la norma. Esta inmovilización fue recurrida hasta el Tribunal Supremo por parte de una compañía de VTC. El Alto Tribunal no ha estimado sus pretensiones, avalando a los agentes la potestad de inmovilizar dichos coches, y reiterando el carácter de servicio público protegido del sector del taxi.



Los agentes pueden inmovilizar VTC sin un procedimiento previo

El taxi adaptado para personas con movilidad reducida atraviesa un momento crítico. En nuestro país, muchas ciudades están viendo como el volumen de este tipo de vehículos cada vez es menor y en ciudades como Madrid la situación empeora cada semana. Desde el taxi las principales emisoras de la capital hacen lo que pueden y critican la inacción de la administración.

A comienzos del mes pasado conocimos una sentencia del Tribunal Supremo que puede tener una gran importancia en el presente y futuro más inmediato para el control de la actividad de los vehículos con autorizaciones de alquiler con conductor (VTC) en nuestro país. El Alto Tribunal, tras un proceso judicial largo, determinó en su sentencia que la inmovilización de estos vehículos, por parte de los agentes, es una actuación legal, constitucional y no discriminatoria en favor del taxi.

La Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo decidió por lo tanto desestimar un recurso de casación interpuesto por la empresa de VTC, Ares Capital, contra la inmovilización de uno de sus vehículos que circulaba en zonas de demanda de servicios sin tener precisamente el servicio previamente contratado. Estos hechos sucedieron el 18 de febrero de 2022, y desde

entonces se produjeron una serie de movimientos judiciales que a muchos de nuestros lectores ya les pueden resultar familiares.

Como hemos apuntado, en febrero de 2022 agentes de la Policía Local de Sevilla inmovilizaron una VTC que estaba circulando por la calle en zonas de alta demanda de viajeros y sin un servicio previamente contratado. La compañía de VTC impugnó esta actuación de los agentes presentando, en primer lugar, un recurso en los Juzgados de lo Contencioso-Administrativo en defensa o protección de sus derechos fundamentales, que entendían que habían sido vulnerados. El recurso presentado por Ares Capital fue desestimado, pero la compañía de VTC no se quedó de brazos cruzados y presentó un recurso de apelación ante el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (TSJA), que también fue desestimado en febrero del año pasado.

La empresa de VTC prosiguió con su escalada judicial hasta presentar un recurso

La precontratación como herramienta para diferenciar servicios

la captación ilegal de las VTC

de casación ante el Tribunal Supremo. En este procedimiento, además de Ares Capital como recurrente, se personaron como partes recurridas el Ayuntamiento de Sevilla, la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi), Taxi Project y Élite Taxi Sevilla.

La inmovilización y su constitucionalidad

Admitido a trámite el recurso, Ares Capital planteó su defensa en dos frentes. En primer lugar, cuestionó si las inmovilizaciones de las VTC por parte de los agentes necesitan de un procedimiento administrativo previo o si es suficiente con que los agentes levanten acta de denuncia. Dentro de esa estrategia de defensa, también plantearon si la inmovilización va en contra de derechos constitucionales como la presunción de inocencia o el principio de igualdad. Por otro lado, se preguntaban si, con esta normativa, se estaba dando una posición ventajosa a los taxistas.

En este sentido, desde el taxi defendieron por un lado que la inmovilización no vulnera la Constitución Española y que, además, está respaldada por la Ley Orgánica de los Transportes Terrestres (LOTT) que la recoge en su artículo 143.1 a). La Asociación Nacional del Taxi (Antaxi), solicitó que se rechazasen las pretensiones de inconstitucionalidad pretendidas por la compañía de VTC.

El taxi puede estar protegido por su carácter de servicio público

En el análisis de la sentencia, el Supremo insiste en que Ares Capital lo que ataca es la propia LOTT, ni siquiera la infracción en sí, puesto que en ningún momento niegan que se haya cometido esa búsqueda de viajeros en la vía pública.

Con respecto a si la actuación de los agentes iba en contra de los derechos fundamentales de la empresa titular de VTC, la Sala del Supremo rechaza que fuera así y recuerdan que la actuación de los policías se basa precisamente en el procedimiento sancionador que tiene cobertura en la LOTT.

El taxi: un servicio público impropio y de interés general

Una vez que los magistrados aclaran que no se vulneran los derechos fundamentales, se centra el Supremo en la otra queja planteada por la compañía de VTC, que se basaba en que esa inmovilización supone una discriminación de su servicio con respecto al taxi, y que, por lo tanto, es contraria al principio de igualdad. En este punto recuerda el Supremo

que, para lograr la competencia equilibrada entre ambas modalidades de transporte, ha considerado legítimas algunas medidas con rango de ley que incluyen limitaciones a las VTC. Esas limitaciones, explica el Alto Tribunal, se basan en una razón imperiosa de interés general que radica en que el taxi constituye un servicio de interés público, respecto del cual las administraciones tratan de garantizar unos determinados niveles de calidad, seguridad y accesibilidad y que, además está sometido a una intensa regulación para asegurar dichas características. Por lo tanto, es legítimo el objetivo de mantener un equilibrio entre ambas modalidades como una forma de garantizar el mantenimiento del taxi como un servicio de interés general.

Recuerda que los servicios de VTC, según la ley, deben contratarse previamente y que dichos vehículos deben llevar a bordo la documentación acreditativa a esa contratación. El hecho de que las VTC únicamente puedan atender servicios precontratados se fundamenta, según el Alto Tribunal Español, "en esa razón imperiosa de interés general para mantener una prestación equilibrada de ambos servicios". Por lo tanto, no se puede deducir que se infringe la Constitución porque, aunque taxi y VTC sean actividades de distinta naturaleza, el taxi "es un servicio público impropio, hay diferencias sustanciales entre unos y otros y no cabe exigir el mismo tratamiento jurídico".



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 Supremo rechaza que se discrimine a las VTC con respecto al taxi

Inmovilización sin procedimiento previo

Una vez diferenciados los dos servicios, algo que el Supremo se esfuerza en recalcar durante su sentencia, los magistrados se centran en analizar otra de los argumentos planteados por la empresa de VTC. En este caso discute si la inmovilización, como medida para evitar una acción contraria a la normativa, es o no proporcional, y si, por lo tanto, vulnera el principio de presunción de inocencia al no disponer de un procedimiento previo.

Recuerda el Supremo en este punto que, si se demuestra que hay indicios de VTC circulando sin justificar un servicio previamente contratado, esto supone una infracción muy grave. Además, los magistrados insisten en argumentar que el hecho de que sea inmediata esa inmovilización, y condicionada la libertad del vehículo al pago de una sanción, no vulnera la Constitución. Y no lo hace porque esa inmovilización inmediata de la VTC busca proteger al taxi como sector perjudicado y se le protege con la paralización inmediata de la conducta infractora evitando su reiteración. La contundencia de la medida es coherente con la gravedad de la infracción. Como es entendida la inmovilización como una medida cautelar o provisional, el derecho a la presunción de inocencia no se vulnera.

“El hecho de que no se exija una prueba previa se asienta en la previsión de certeza

de las denuncias que tienen los agentes de seguridad”, afirma la Sala del Supremo, indicando también que el hecho de que la inmovilización perdure hasta el pago de la sanción no supone un castigo, sino la necesidad de amparar un bien indiciariamente lesionado. No es, por lo tanto, una medida represiva porque impuesta la sanción y cumplida, se levanta la suspensión y si luego se impugna y se anula, no hay nada que impida el reintegro del importe de la multa.

El Supremo, por lo tanto, concluye que la inmovilización de las VTC en virtud de la LOTT no requiere de un procedimiento sancionador previo, y basta con el acta de la Policía Local o Municipal. Además, sostiene que la inmovilización prevista en el artículo 143.a)

no discrimina a las VTC respecto al taxi, pues se trata de otorgar una protección inmediata al taxi, como servicio público, ante la apreciación por parte de los agentes de la Policía Municipal de un ilícito muy grave que afecta a un elemento sustancial para defender a las VTC respecto al taxi.

Por otro lado, en la conclusión de la sentencia vuelve a insistir en que la inmovilización no discrimina a las VTC en relación al taxi, como servicio público, ante la apreciación por los agentes de la Policía Municipal de la concurrencia de un ilícito muy grave que afecta a un elemento sustancial -la precontratación- para diferenciar los dos servicios. La inmovilización, explica el Supremo, es una medida cautelar o provisional, no es una sanción impuesta de plano, por lo que el principio de inocencia no queda dañado al basarse en la apreciación indiciaria de los agentes de policía.

Por todos estos motivos decidió la Sala desestimar el recurso de casación de Ares Capital, en una decisión que ha celebrado la mayoría del sector del taxi, ya que les respalda en su posición y refuerza la ilegalidad en la que incurren las VTC que captan usuarios por la vía pública, en zonas de alta demanda, sin tener un servicio precontratado.

Además, desde el taxi celebran que el Supremo haya dejado claro el carácter de servicio público de su sector, diferenciándolo claramente de las VTC, y avalando la inmovilización como una herramienta para mantener a raya esa distinción entre los dos sectores.

Javier Izquierdo

Los agentes inmovilizan VTC en el aeropuerto de Barcelona

Días después de que el Tribunal Supremo ratificara la inmovilización de vehículos de transporte con conductor (VTC) por parte de los agentes de la policía local cuando se estén cometiendo infracciones graves, los Mossos d'Esquadra llevaron a cabo un operativo de inspección y control en el aeropuerto del Prat de Barcelona.

En esas labores de inspección sobre vehículos de menos de nueve plazas, varias VTC fueron sancionadas e inmovilizadas por no disponer de una licencia urbana para prestar servicio. Es decir, tal y como contempla la normativa a nivel sancionador, incurrir en una infracción grave trae consigo la inmovilización como medida de precaución.

En relación al taxi, la organización Élite Taxi Barcelona también informó que en medio de ese operativo también fueron sancionados algunos taxis que iban con la tarifa de precio cerrado (tarifa 3) sin un servicio previamente contratado

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

RTT Madrid y Taxitronic celebran 20 años evolucionando con el taxi



Foto de familia de RTTM y Taxitronic celebrando el 20 aniversario en Madrid

El 19 de abril de 2004 supuso un antes y un después en la historia de Radio Teléfono Taxi Madrid. Ese día se puso en marcha el sistema de gestión de flotas desarrollado por la compañía Taxitronic, que permitió automatizar el despacho de servicios. Veinte años después, los responsables de ambas compañías, de ahora y de entonces, se reunieron en Madrid para conmemorar este aniversario y recordar el comienzo de una estrecha colaboración que sigue muy vigente en la actualidad y más activa que nunca.

A lo largo de estas dos décadas la evolución tecnológica ha sido constante y estas dos entidades no se han quedado atrás, convirtiéndose ambas en pioneras en la renovación del sector del taxi. Los retos tecnológicos son cada vez más apasionantes y por ese motivo siguen trabajando conjuntamente para que el taxi no solo no se quede rezagado, sino que marque el paso en las últimas novedades en el transporte de personas.

Para quienes estaban al mando de la emisora en esa época, aquel 19 de abril de 2004 no se les olvidará nunca. De hecho, Andrés Veiga, que hoy es el presidente de la entidad, recuerda la hora y el minuto exacto de ese día en el que se puso en marcha definitivamente el sistema. También recuerdan cómo les fue la prueba, un día antes, cuando hicieron la carga de servicios sobre 50 taxis a la vez, algo que hasta entonces parecía imposible. “Pasamos a despachar servicios en décimas de segundo”, explica Veiga.

La implantación de esta gestión de flotas supuso un impulso enor-

me para la cooperativa, reduciendo considerablemente los tiempos de espera y permitiendo crecer muy rápido en el volumen de socios y hoy en día se ha consolidado como la más importante de la capital. Tanto es así que han pasado de contar con 650 socios en 2004 a tener más de 4.100 en la actualidad.

Por su parte, Jonatan López, Director General de Taxitronic, explicó que el paso dado hace 20 años marcó un antes y un después en el trabajo de los taxistas, que dispusieron de un equipamiento puntero y un salto de calidad enorme para prestar servicio.

Al encuentro de celebración de estos 20 años que se celebró el pasado 25 de abril en la sede de Radio Teléfono Taxi en Madrid, también estuvieron presentes las personas que hace ahora 20 años se encargaban de la gestión de la emisora. Enrique Gutiérrez, que fue secretario de RTTM durante 19 años, explicó que el cambio que supuso la implantación del sistema de gestión de flotas “supuso pasar de las catacumbas a la tecnología moderna. Nos dio la vida”.

“Pasamos de las catacumbas a la tecnología moderna. El día que hicimos la prueba nunca lo olvidaré. Fue muy importante para nosotros”, explica Gutiérrez, que hace hincapié en que sin la implantación de este sistema de despachos hace ahora 20 años, RTTM no sería lo que es ahora.

En aquel abril de 2004 también estaba en el Consejo Rector de la emisora Carlos Herrera, que recordó las dificultades que entrañaba, en una ciudad como Madrid, afrontar los desa-

“La implantación de este sistema nos dio la vida”

El 63% de los servicios se solicitan vía telefónica

fios orográficos para tener buenas comunicaciones y recalca la importancia de la colaboración con Taxitronic para el crecimiento de Radio Teléfono Taxi. José Manuel Fernández, vicepresidente actual de RTTM, incide en que el impacto en el sector fue muy importante y recuerda que en 2008 había ya 2.400 taxis en la emisora porque suponía “una gran mejora económica y comodidad”.

Por su parte Jonatan López explica que desde Taxitronic centraron sus esfuerzos en dotar a los profesionales “de un equipamiento muy puntero con el objetivo de ubicar a los taxistas correctamente para que recibieran los servicios en el orden oportuno”. “Todo eso lo logramos en un momento en el que las comunicaciones eran muy caras”. La primera era tecnológica duró hasta la explosión de los smartphones, recuerda López, que indica que desde 2014 se ha dado un paso más en el desarrollo tecnológico y actualmente, cada día, se están automatizando aún más los procesos en el sector. “Hay un mundo detrás de los taxímetros y ha ido evolucionando a la velocidad que ha evolucionado la tecnología”, resaltó el director general de Taxitronic.

Evolución sin perder lo que funciona

Por ese motivo la colaboración entre dos entidades de este nivel es fundamental para ir mejorando. Uno de los retos tecnológicos más importantes hoy en día es la inteligencia artificial (IA) y Andrés Veiga explica que la están incorporando poco a poco, subsanando errores y trabajando conjuntamente con Taxitronic. No obstante, recuerda que hay muchos usuarios que siguen optando por los medios tradicionales de reserva de taxis, que prefieren hablar con personas, y por lo tanto esa opción no va a ser descartada por RTTM porque supone “dar un valor añadido”.

Ya son cientos los servicios que se despachan al día con IA y eso también está colaborando al incremento en el número total de servicios que están cosechando en RTTM en 2024, donde durante el primer cuatrimestre ya se han incrementado un 16% en relación con el mismo periodo de 2023. Pese a esa penetración de la IA, desde RTTM recuerdan que aún el 63% de los servicios que ofrecen se solicitan por teléfono. El otro 37% sí que se pide ya de forma automática o por otros sistemas. “La rapidez de la llamada telefónica es imbatible”, afirma Veiga, que tiene claro que no se trata de eliminar unos medios sobre otros, sino que deben convivir. “La tecnología hay que utilizarla para dar calidad. Por ejemplo, en el año 2000 teníamos 35 operadoras. Hoy se podría pensar que se ha reducido, pero no es así, ahora tenemos 52 operadoras que, gracias a esa tecnología, están produciendo seis veces más”.

La evolución, por lo tanto, es un objetivo constante para ambas entidades, y prueba de ello han sido innovaciones recientes como la posibilidad de solicitar, de forma automática, servicios por medio del sistema de mensajería WhatsApp, que está funcionando bastante bien. “RTTM para nosotros es una insignia e intentamos dar respuestas a sus necesidades. El sistema de WhatsApp, por ejemplo, está funcionando muy bien y ofrece muchas posibilidades”, recalca Jonatan López, muy satisfecho por los pasos conjuntos dados por las compañías y entusiasmado, al igual que los taxistas, por los retos tecnológicos más inmediatos.



Andrés Veiga, pdte. de RTTM, junto a José Manuel Fernández, actual vicepresidente, junto a otros integrantes de la mesa de debate.



Jonatan López, director general, junto a Montse García, directora de Marketing de Taxitronic, y otros miembros de la mesa de debate.

Mesa de debate

Durante el encuentro se llevó a cabo una charla para los medios de comunicación en la que participaron representantes de las dos entidades. Por parte de Taxitronic, además del director general, Jonatan López, también estuvo presente Montse García, directora de marketing de la empresa. Por parte de Radio Teléfono Taxi participaron el actual presidente Andrés Veiga, y el vicepresidente José Manuel Fernández. Además, y para darle aún más sentido al homenaje, estuvieron presentes participando de la conversación miembros del consejo de RTTM en el ya trascendental mes de abril de 2004 como Enrique Gutiérrez, quien fuera el secretario; Carlos Herrera, vicepresidente; Manuel Benito, delegado; Jaime Sierra, responsable de la central; y Manuel Canalejo, comercial de la emisora por aquel entonces.

Después de la emotiva charla, representantes de ambas compañías, de ahora y de entonces, así como otros invitados, compartieron un rato distendido recordando anécdotas y poniendo el foco en el futuro del sector.

Conocidas las cuatro sociedades que quieren ampliar los taxis en Madrid



Ya se conoce el nombre de las cuatro sociedades de transportistas que quieren ampliar el número de licencias de taxi de Madrid y que han judicializado el proceso por la vía de lo contencioso-administrativo. En este litigio judicial se han personado ya las asociaciones del sector madrileño y algún taxista a título individual.

Tuk Tuk Emobility, Formatravel Sociedad Cooperativa Madrileña, Quijote Primer Centenario Sociedad Cooperativa y Formatruck Global Sociedad Cooperativa son las cuatro entidades, dedicadas al transporte de mercancías y vinculadas a la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (Fenadismer) las que han impulsado que sea la Justicia la que debata si se puede abrir o no el cupo de licencias de taxi en Madrid.

La última en conocerse su identidad fue Tuk Tuk Emobility Sociedad Cooperativa Madrileña, cuyo recurso a recaído en el Juzgado de lo Contencioso Administrativo nº 12 de la capital. Su domicilio se encuentra en la calle Watteau S/N, curiosamente la calle trasera a Alejandro Ferrant, la calle donde tienen su sede social las otras tres entidades, y también Fenadismer.

Un abogado con pasado en el taxi

Durante las últimas semanas también hemos podido saber quién será el abogado que defiende a estas sociedades solicitantes de las licencias de taxi. Se trata de Emilio Domínguez, abogado que tuvo un pasado en el sector del taxi, concretamente en la Asociación Gremial del Taxi de Madrid, y también estuvo vinculado a la plataforma Uber.

Hay que recordar que fue el pasado mes de octubre de 2023 cuando estas compañías solicitaron licencias de taxi que en un primer momento fueron rechazadas por la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación del Ayuntamiento de Madrid. Ante esta primera negativa, estas sociedades presentaron un recurso de reposición, el cual también fue desestimado en diciembre del pasado año. Ahora, acabada la vía administrativa, han decidido iniciar un procedimiento judicial en el Juzgado de lo Contencioso-administrativo.

Estas entidades antes de judicializar el tema de la ampliación del número de licencias de taxi en Madrid, solicitaron un informe a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que criticó la restricción al volumen de licencias de taxi en Madrid.

Las asociaciones del taxi no han dudado en personarse en estos procedimientos y se espera que se produzca una acumulación de los cuatro recursos ya que tratan sobre un asunto idéntico.

Hay que recordar que el procedimiento para la concesión de licencias de taxi en Madrid está sujeto por un lado a una normativa autonómica, que establece un cupo de 2 licencias por cada 1.000 habitantes en municipios de más de 500.000 habitantes, y por otro lado por la Ordenanza Municipal del Taxi, que establece que las nuevas licencias de taxi, en su caso, deben someterse a un concurso previa consulta a las asociaciones del taxi.

Las sociedades de transportistas, y también la propia CNMC entienden que estas limitaciones suponen para las compañías solicitantes una vulneración de la LGUM. Defienden que la limitación cuantitativa para ejercer la actividad de taxi adaptado puede constituir un límite a la actividad económica discriminatorio, no necesario y desproporcionado.

La CAM creará una app para transporte accesible con taxis y VTCs

Jorge Rodrigo, consejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, ha anunciado que el Gobierno regional tiene previsto crear una aplicación móvil para gestionar reservas de personas con movilidad reducida tanto en taxi como en vehículos de alquiler con conductor (VTC). También explicó que, además de la app, se va a poner en marcha una mesa de trabajo específica para mejorar los taxis y VTC adaptados a personas con movilidad reducida. Por otro lado, más allá de la línea de subvenciones anunciada la semana pasada por el Ayuntamiento de la capital, la Comunidad ha indicado que estudiará nuevas líneas de ayudas destinadas a la adquisición de eurotaxis y VTC adaptados. Tampoco se han descartado las ayudas directas hacia los profesionales que llevan a cabo el transporte, algo que demanda desde el taxi y que también entendió como razonable el propio presidente de Famma en la entrevista concedida a nuestro medio.



Jorge Rodrigo, consejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid

Reacción del taxi

Desde el taxi, insisten en que son servicios distintos, por lo que la creación de esta aplicación conjunta no convence al sector. Sin embargo, en el primer encuentro mantenido para abordar el problema del eurotaxi, el sector insistió en la necesidad de subvencionar directamente el servicio con una ayuda para el taxista, con el objetivo de evitar la sangría y cambiar la tendencia en la que nos encontramos con una reducción semanal del volumen de coches adaptados. En el citado encuentro también se habló de la posibilidad de incrementar las labores de inspección para vigilar que las personas que ostentan taxis adaptados cumplan la normativa porque tal y como llevan meses denunciando emisoras y asociaciones del taxi, hay un porcentaje considerable de taxistas con vehículos adaptados que no prestan servicio a personas con movilidad reducida.

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-02090469

NUESTRA MEJOR PUBLICIDAD SON NUESTROS CLIENTES

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

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

DISTRIBUCIONES y EMBRAGUES

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

Taxistas llevan al juzgado la concesión de licencias temporales

"Discriminatoria". Así considera un grupo de taxistas que ha sido la concesión de 200 licencias temporales en Palma, que han sido otorgadas al 100% a titulares dejando al margen a los asalariados. Por este motivo, han presentado una demanda en el Juzgado de lo Contencioso Administrativo nº2 de Palma. Para los demandantes, el procedimiento no ha reservado un cupo fijo para los asalariados, discriminando a estos trabajadores.. El año pasado ya este grupo, conformado por cuatro taxistas, presentaron un recurso para que se reconsiderase esa opción y se tuviera en cuenta a los asalariados. Este año la demanda ha sido admitida a trámite y ahora, según explica Última Hora, la administración tiene 20 días para entregar el expediente administrativo y los taxistas demandantes tienen 20 días para preparar la demanda. El decreto, que como hemos apuntado fue aprobado en marzo para evitar la escasez de taxis durante la temporada de verano, permitirá que estas 200 licencias extras puedan prestar servicio desde mayo hasta octubre



Nueva campaña de inspección y control a las VTC



Imagen Guardia Urbana Barcelona

La Guardia Urbana de Barcelona ha iniciado un dispositivo específico de control de los vehículos de transporte con conductor (VTC). En esta campaña se llevarán a cabo controles en estaciones y puntos de interés turístico y comercial. El cuerpo policial barcelonés ha anunciado este dispositivo en sus redes sociales, haciendo hincapié en que los controles de la actividad de las VTC se llevarán a cabo en estaciones de tren y autobuses, puntos de interés turístico, zonas comerciales y en las vías principales de Barcelona. Esta campaña se suma a la que llevaron a cabo la semana pasada en el aeropuerto, que se saldó con la inmovilización de algunos vehículos de alquiler con conductor por incumplimiento de la normativa

15 millones de euros para electrificar el taxi canario

La Consejería de Transición Ecológica y Energía del Gobierno de Canarias ha anunciado la apertura de la convocatoria de ayudas para la adquisición de vehículos taxis eléctricos enchufables, así como para el desarrollo de infraestructura de recarga para los profesionales del taxi. Estas ayudas, que tendrán un valor total de 15 millones de euros, proceden de los fondos europeos Next Generation. El plazo de presentación de solicitudes para acceder a es-

tas ayudas ya está abierto y finalizará el 1 de julio de 2024. Por ello, todos los profesionales del taxi y empresas que estén interesadas deberán presentar de forma telemática su solicitud. De los 15 millones de euros que componen la totalidad de estas subvenciones, 12 se destinarán a la compra de nuevos coches eléctricos, mientras que los otros tres restantes irán destinados a la instalación de infraestructuras de recarga de dichos vehículos



Implantan un geolocalizador para evitar que falten taxis

El Ayuntamiento de Elche, gobernado por el Partido Popular y Vox, ha decidido modificar la ordenanza que regula el servicio de taxi para que los vehículos vayan dotados con un geolocalizador y que en todo momento la administración sepa qué están haciendo. Esta decisión, según explica el diario Información, se ha adoptado para luchar con el supuesto problema de falta de taxis en el casco urbano de Elche y en las pedanías. Un tercio del total de la flota de taxis en Elche tiene la obligación de garantizar el servicio en el casco urbano mientras que dos tercios pueden prestar servicio en el aeropuerto internacional de Alicante-Elche Miguel Hernández. Las medidas adoptadas para evitar que no haya oferta en el centro de la ciudad, a juicio del Ayuntamiento, han fracasado y por ese motivo han tomado ahora esta medida de implantar el geolocalizador. De hecho, se habían establecido sanciones de hasta 3.000 euros y se había anunciado un control diario más fuerte hacia los taxis para saber si estaban cumpliendo con la normativa comprobando si podían o no prestar servicio determinados días en el aeropuerto en función del número de licencia. Desde el Ayuntamiento, y así lo refleja el citado medio, son conscientes

que con el geolocalizador no se van a incrementar los servicios urbanos, pero sí se va a evitar que los profesionales puedan prestar servicio fuera del casco urbano y en el aeropuerto cuando no les corresponde.



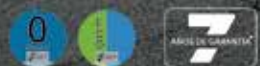
Conquista la ciudad con estilo.



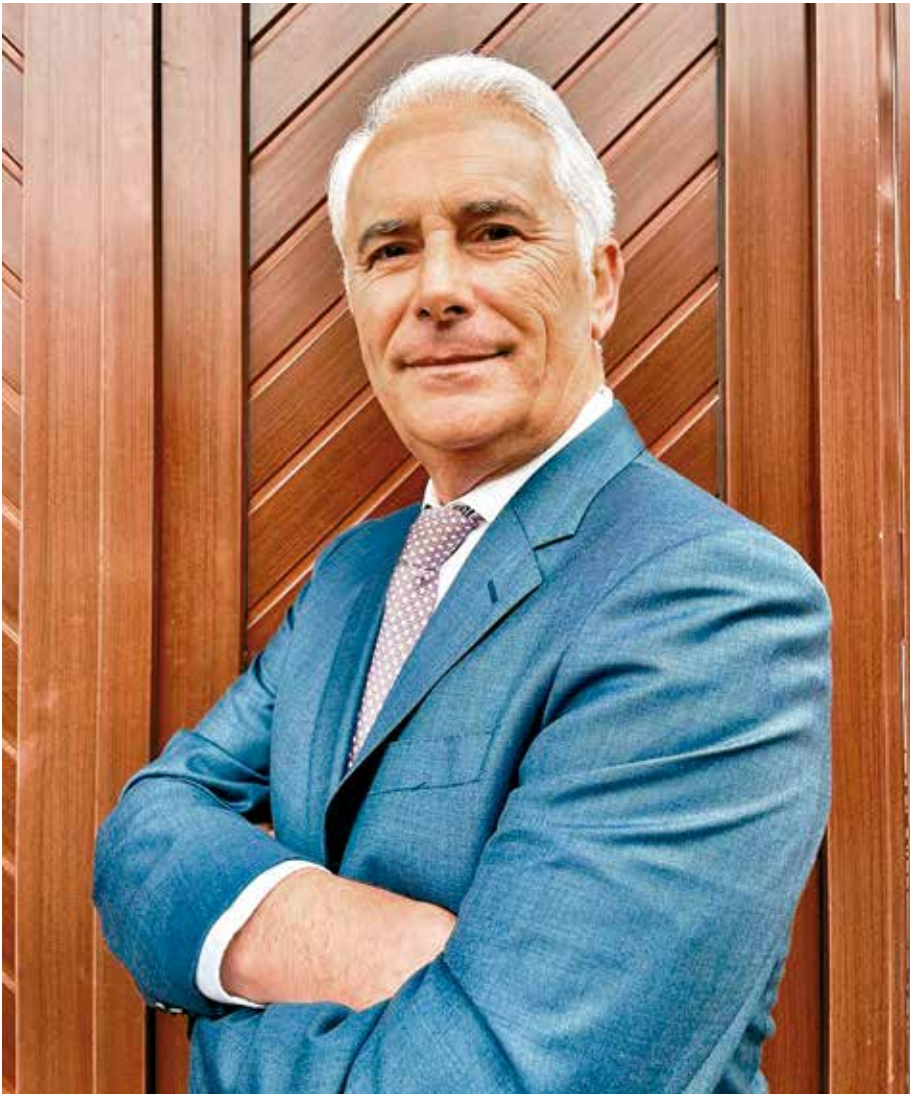
KIA Empresas

Con los modelos Ceed Tourer y Niro de Kia muévete al ritmo de tus clientes. Desde su diseño elegante hasta su rendimiento eficiente, estos vehículos ofrecen todo lo que necesitas para brindar un servicio excepcional. Con tecnología de vanguardia y espacio versátil, Kia es la mejor opción para tu negocio.

Emissiones CO₂ combinadas WLTP (g/km): 119-131. Consumo combinado WLTP (l/100km): 4,5-5,8. EV: Emissiones CO₂ WLTP (g/km): 0. Consumo combinado WLTP (kWh/100 km): 16,2. *Consultar manual de garantía Kia.



“No hay una solución 100% eléctrica para la movilidad”



Javier Navarro, CEO de Gasmoción

La tendencia de los gobiernos europeos desde hace unos años a la actualidad apunta hacia una única vía para lograr la verdadera movilidad sostenible y consiste en apostar al 100% por el vehículo eléctrico. Sin embargo, existen voces discordantes en este asunto que sostienen que una transición, que apueste por alternativas como el gas, es la mejor opción y la que económicamente es más eficiente para todos.

Javier Navarro CEO de Gasmoción, una empresa pionera en la transformación de

vehículos de gas de nuestro país, analiza el papel que puede jugar el gas en la movilidad del futuro a corto y medio plazo. Además, y centrando el foco en un colectivo como el del

“La mayor demanda de transformación de vehículos procede de profesionales”

taxi, Navarro resalta la fe que tienen los taxistas por estos combustibles alternativos, que les proporcionan ahorro, etiqueta medioambiental y, sobre todo, fiabilidad.

Gaceta del Taxi.- ¿En qué momento iniciaron la aventura y apostaron decididamente por el gas en la automoción?

Javier Navarro.- En el año 2009 se creó Gasmoción al comprender que teníamos que atender las necesidades en el sector del transporte. Ese año hubo tensiones con respecto a los precios de los combustibles tradicionales y queríamos dar una solución a nuestros clientes para paliar de alguna manera ese crecimiento. Operamos desde Valencia, y empezamos a transformar vehículos de inyección directa y fuimos testigos del avance en las tecnologías de las motorizaciones. Todo lo que transformábamos lo hacíamos buscando el ahorro económico para el cliente final y cuando llegaron las etiquetas medioambientales, como valor añadido no solo ofrecíamos ya el ahorro, sino que nuestros clientes podían conseguir la etiqueta ECO.

La consecución de esta etiqueta hubiera tenido aún mayor importancia si, como estaba previsto, a principio de 2023 se hubiesen implantado zonas de bajas emisiones (ZBE) en distintas ciudades de España. Sin embargo, por distintos motivos se ha ido retrasando la implantación. Hay 149 ciudades que deberían de haber implementado las ZBE y a fecha de hoy estaremos en 16 o 17 ciudades las que lo han llevado a cabo.

En cualquier caso, en todo este tiempo desde Gasmoción hemos estado adaptándonos a las nuevas directrices y tecnologías, estando controlados en la producción con unos requisitos muy estrictos. Tenemos en la actualidad más o menos unos 200 talleres, formados adecuadamente bajo unos estándares de buena praxis, seguridad y sujetos a la normativa.

Ahorro y ecología

G.T.- A nivel de usuario, ¿qué ventajas tiene optar por la transformación o por la compra directa de un vehículo de gas?

J.N.- Tiene dos ventajas. La primera de

El gas tiene la ventaja económica y la medioambiental

ellas es el ahorro económico, que es muy importante. Para que nos situemos, el litro de gasolina estará actualmente de media ahora en 1.70 euros/litro, mientras que el precio del gas está en torno a 0,95. Ahí ya se aprecia una diferencia importante. De hecho, la mayor demanda histórica de transformación de vehículos procede de los profesionales de la carretera, en especial el sector del taxi, con largos recorridos diarios. La otra ventaja es de carácter medioambiental, es decir, la etiqueta ECO. Pero no es un tan factor diferencial porque se dan casos de vehículos que ya cuentan con esa etiqueta y vienen los clientes para que se los transformemos, es decir, para que les facilitemos el ahorro. Nos encontramos con usuarios que buscan la consecución de la etiqueta y otros, sobre todo los profesionales, que buscan más el ahorro por el volumen de kilómetros anuales que hacen. Además, más allá de los ahorros directos de consumo, el gas ofrece una serie de ahorros periféricos y en ciudades como Madrid se nota aún más. Hay datos que son apabullantes, el incremento de coches a gas que venden directamente los fabricantes al usuario ha subido un 41% este año. Es cierto que aún no estamos en cifras de cientos de miles de vehículos, pero sí en decenas de miles.

G.T.- Para una persona que no tenga conocimiento de esta tecnología, pero que le interese por estas razones que comenta, ¿cómo es el proceso de transformación de su vehículo desde cero?

J.N.- Llevamos muchos años trabajando y es cierto que todavía hay gente que no conoce esta tecnología y esta solución. Una vez que nos ponemos en contacto con el cliente, ya sean particulares, profesionales o incluso talleres para formación; lo primero que hacemos es comprobar la viabilidad de la transformación. Para ello necesitamos que nos faciliten la información que aparece en la ficha técnica. En base a esa ficha técnica ya vemos la solución que se puede aplicar, el depósito, etc. Por ejemplo, en el 98% de los vehículos que transformamos, el depósito se coloca en el espacio de la rueda de repuesto. En ocasiones o facilitamos un kit antipinchazos o el cliente lo consigue. Una vez definidas las necesidades, tanto de tecnología, de transformación, o de depósito, derivamos al cliente a un taller de los que conforman nuestra red que esté en su zona de influencia, porque más allá de la transformación, también es importante la postventa. A ese taller enviamos todo el equipo, y el taller tarda de media dos días en completar la

nueva movilidad

www.nuevamoividad.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



“Defendemos que debe haber una transición energética”

transformación. En paralelo, trabajamos con los laboratorios dependientes del Ministerio de Industria y preparamos toda la parte documental. De esta forma, en el momento en el que el cliente sale con el vehículo transformado, y totalmente comprobado su correcto funcionamiento por los profesionales del taller, se le facilita la documentación para que vaya a la ITV a registrar esa transformación. Ese proceso es de obligatorio cumplimiento. Cuando empezamos hace ahora catorce años las ITV tenían mucho desconocimiento de lo que era el gas, ahora prácticamente no hay ningún problema con la ITV; se registra la transformación y automáticamente, sobre todo en el caso de Madrid, aparece esa transformación en la base de datos de la DGT. Y una vez hecho ese paso, el clien-

te lo único que debe hacer es dirigirse a la DGT o a una oficina de Correos para solicitar su etiqueta ECO. En muchas ocasiones se lo tramitamos nosotros, pero hay clientes que prefieren hacerlo.

Sectores muy difíciles de electrificar

G.T.- El gas, ¿es una alternativa real y duradera o una transición? ¿Qué papel puede jugar en un futuro a corto y medio plazo?

J.N.- Existe una presión muy alta dirigida únicamente a la tecnología del coche eléctrico. Creo que se están equivocando y ya hay voces discrepantes, no solo en España, también en países donde la implementación del vehículo eléctrico ha sido más grande como Alemania, Noruega y Países Bajos. Abogamos siempre porque debe haber una transición energética. Tenemos muy claro que al final nos encontraremos con nichos de movilidad que el cliente, dependiendo de sus necesidades, elegirá una tecnología o un sector energético u otro. No hay una solución eléctrica al 100%. Hay sectores que son muy complicados de electrificar

y no tenemos una red eléctrica suficiente para atender una demanda del calibre que pretenden. En España estamos con una penetración del vehículo eléctrico que ronda el 4% y ya hemos visto algunos problemas. Tenemos que apostar por la multi tecnología, con energías múltiples y trabajar todos en ese sentido.

Parece ser que hay bastante interés por los distintos lobbies en que haya un cambio en las próximas elecciones europeas y van a ser más neutrales a nivel de tecnologías. El vehículo eléctrico por supuesto que tiene sentido, pero en los nichos que den de verdad un servicio al usuario, pero por ejemplo el vehículo de GLP bio propano también tiene sentido porque estamos ayudando a la economía circular, a no achatarrar los millones de vehículos que tenemos. Luego hay tecnologías más incipientes como es el hidrógeno, y no solo en pila de combustible, sino utilizado también en motores de combustión. Toda esa tecnología y vectores, combinándolos y siendo neutrales, son los que nos tienen que llevar a ese camino de la descarbonización. Además, en cuanto a infraestructura eléctrica a nivel nacional, no es suficiente para poder adecuar nuestra red a la demanda que se puede llegar a generar.

G.T.- Hablábamos antes de la confianza de los taxistas en el gas.

J.N.- La penetración del gas en el taxi es muy alta. En Madrid colaboramos con la Cooperativa del Taxi, y también colaboramos con el taxi de otras ciudades. Tenemos clientes que han transformado ya tres o cuatro taxis, porque además de la etiqueta y del ahorro, hay otro factor muy importante a tener en cuenta que es la fiabilidad de los sistemas. Para los taxistas el coche es la herramienta de trabajo, y si hubiera problemas no existiría esa demanda. Que un sector tan exigente, que hace tantos kilómetros al año, confíe en esta tecnología nos da mucha seguridad y para nosotros es un reto.

G.T.- Para finalizar, ¿qué papel puede desempeñar el hidrógeno?

J.N.- Creemos que el hidrógeno tiene mucho recorrido, apuesto mucho por esta tecnología, aunque todavía no está madura. No está madura la producción de hidrógeno, pero debe coger un papel muy importante en la movilidad y en la industria, e incluso también a nivel doméstico. Va a producirse un salto cuando se implante el hidrógeno en los motores de combustión, más allá de la pila de combustible.

Javier Izquierdo



La transformación de un vehículo a gas se lleva a cabo en cuestión de días



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



La Gaceta del Taxi en el XVIII Congreso de CLABE



El equipo de La Gaceta del Taxi acudió al XVIII Congreso de CLABE que se celebró en Palencia los pasados días 18 y 19 de abril. Bajo el lema “Los medios de comunicación en la era de la Inteligencia Artificial”, los editores analizamos cómo es nuestro presente y de qué manera tenemos que enfrentarnos a un futuro cada vez más incierto. CLABE tiene casi 200 grupos empresariales asociados, que en total editan más de 1.000 cabeceras diferentes, de todo tipo. “No hay materia en la que no haya un editor asociado a CLABE que esté editando alguna publicación de la vida empresarial, sectorial, ciudadana, jurídica, política...”, señaló el presidente de CLABE, Arsenio Escolar, durante su discurso inaugural. “Tenemos medios grandísimos y medios pequeñitos. Tenemos medios de pago y medios gratuitos; medios generalistas y medios sectoriales. Tenemos re-

presentada a la diversidad de la ciudadanía española y a la propia diversidad de nuestro país en los títulos que editamos”, añadió. Nuestro medio es uno de esos medios “pequeñitos” y “sectoriales” con casi tres décadas de trayectoria que sigue apostando por la calidad y la profesionalidad en nuestras informaciones. Porque como explicó Escolar ante “tanto bulo, tanto tóxico, tanta fake new y tanta mentira planificada” quienes editamos medios profesionales, “cada uno desde su posicionamiento y desde su manera de mirar las cosas, pero con una deontología y una ética profesionales”, somos necesarios. “Eso es lo que nos diferencia del ruido”.

Una opinión que comparte el presidente de la Junta de Castilla y León, Alfonso Fernández Mañueco, que en su discurso de clausura defendió la labor de los periodistas ante la expansión de las herramientas de in-

teligencia artificial. Son los periodistas quienes “siempre deben entregar a la máquina” y utilizarla para seguir cumpliendo su “esencial encomienda que os da la Democracia, que es divulgar y analizar la realidad con rigor, veracidad y compromiso profesional”. Por su parte, la presidenta de la Diputación Provincial de Palencia, María Ángeles Armisen defendió que las innovaciones tecnológicas deben servir para cubrir de una forma más eficiente la necesidad de información de la ciudadanía, al tiempo que reivindicaba el lado humano del periodismo, porque nada podrá sustituir los valores y el criterio de los profesionales de la información. En La Gaceta del Taxi seguimos apostando por el trabajo tradicional, la entrevista, la investigación, la consulta de fuentes... para hacer un periodismo que respete siempre a nuestros clientes y a nuestros lectores.



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



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



También en
iVoox
Spotify

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 Híbrido/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.

**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**

destil MA

Destilamad

Del 20 al 21 de mayo. IFEMA (Madrid)

Exclusivamente dedicado al fascinante universo de las bebidas y la mixología, cita imperdible para profesionales y empresas del sector hostelero, así como para los consumidores más exigentes.

Taylor Swift

29 y 30 de mayo. Estadio santiago Bernabéu (Madrid)

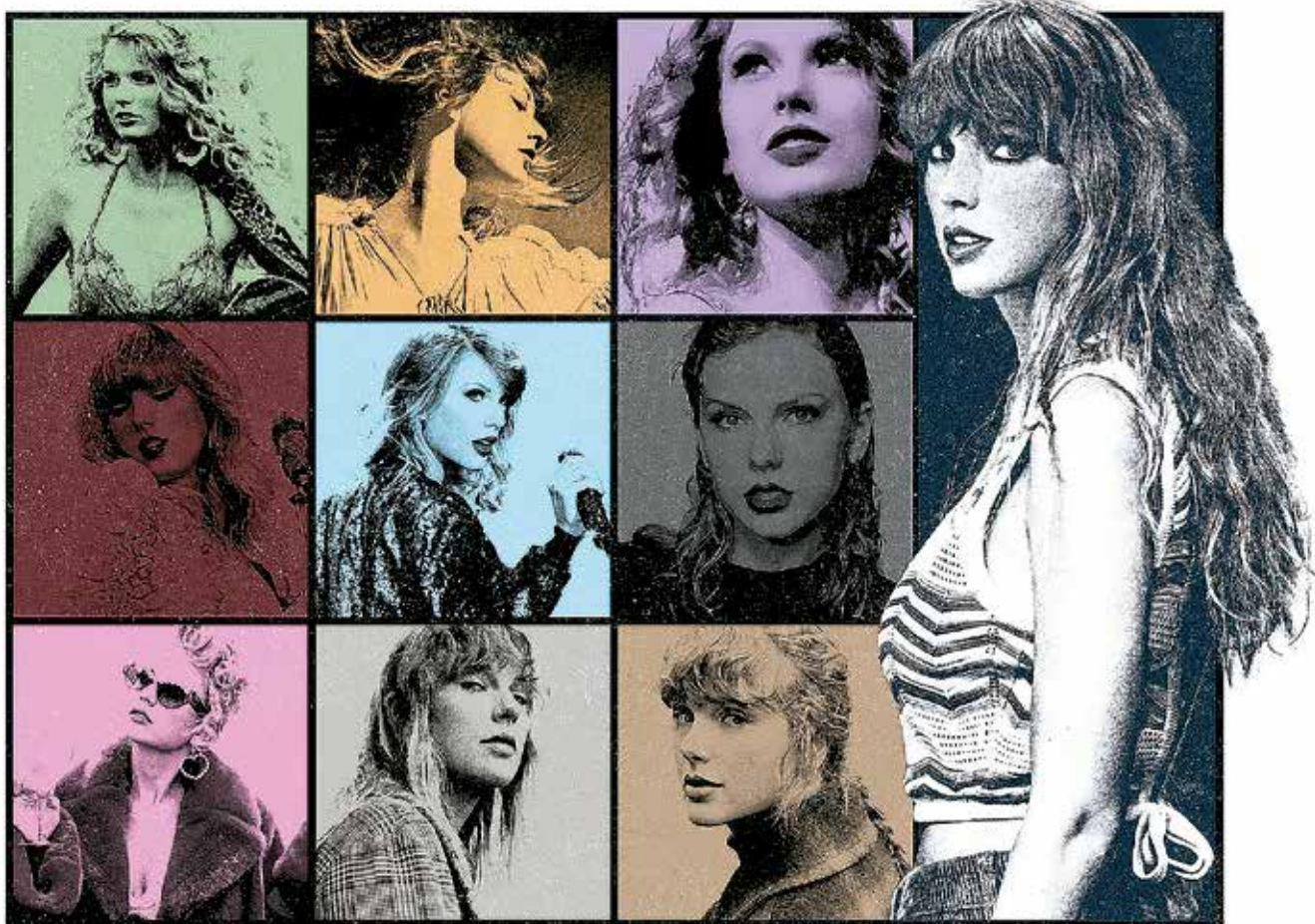
La estrella estadounidense del pop actual Taylor Swift ofrece una doble cita de conciertos en España como parte de su exitosa gira The Eras Tour en la que repasa toda su trayectoria musical.



Barcelona Cybersecurity Congress

Del 21 al 23 de mayo. Fira Barcelona (Barcelona)

El BCC reunirá una muestra representativa significativa del ecosistema internacional de ciberseguridad. Empresas líderes mostrarán los últimos sistemas de protección digital para la industria, acompañadas de destacados expertos que profundizarán en los retos clave en este ámbito en un mundo cada vez más interconectado.





Padel World Summit

Del 21 al 23 de mayo. FYCMA (Málaga)

El primer congreso mundial de pádel para profesionales del sector con 33 ponencias en 3 salas simultáneas. Además, más de 140 expositores y un espacio exclusivo de networking para inversores y emprendedores y/o empresas en el sector del pádel.

Organic Food Iberia / EcoLiving Iberia

04 y 05 de junio. IFEMA (Madrid)

Organic Food Iberia es la feria nacional e internacional líder de la península ibérica en productos ecológicos. Conocerás a empresas con certificado ecológico tanto de España como de Portugal y del resto del mundo.

Eco Living Iberia es el espacio donde verás las últimas tendencias en el mundo natural y sostenible en el que podrás encontrarás a mayoristas y minoristas especializadas en productos naturales, supermercados, farmacias, grandes superficies, restaurantes y muchos más.



Shoptalk Europe

Del 03 al 05 de junio. Fira Gran vía (Barcelona)

La comunidad de minoristas más grande del mundo, centrados en ofrecer la transformación digital al comercio minorista para satisfacer las necesidades cambiantes de los clientes.



Digital Enterprise Show

Del 11 al 13 de junio. FYCMA (Málaga)

Durante tres días de junio, Málaga se convierte en el epicentro de la innovación digital, impulsando la identificación y creación de oportunidades empresariales y profesionales sin precedentes



Dieta saludable para mejorar al salud al volante



Tan importante es el deporte como mantener una dieta saludable para reducir los efectos de un trabajo sedentario como es el del taxi. Según los datos disponibles, a la falta de práctica de ejercicio de manera regular, se le añaden las malas elecciones dietéticas o una alimentación deficiente. Por eso no es de extrañar que de acuerdo a un estudio realizado por la Universidad de Barcelona, aproximadamente el 40% de los taxistas españoles tienen sobrepeso u obesidad, en comparación con el 30% de la población general. Estos "fallos" dietéticos pueden estar motivados por varios factores, como un mal reparto de las horas de descanso, ya que impide, en muchos casos, llevar un horario de comidas tradicional. Además, el aburrimiento, combinado con el estrés en el vehículo, lleva a consumir snacks con frecuencia, a un abuso de los alimentos fritos y a una escasa ingesta de agua, con tres vasos diarios, o menos.

Proporcionar acceso a recursos educativos sobre nutrición, organizar programas de bienestar y colaborar con empresas locales para ofrecer opciones de comida saludable pueden ayudar a crear un entorno de trabajo

más saludable y apoyar el bienestar general de los taxistas.

Porque una correcta alimentación influye de manera positiva en la salud, mientras que una comida o cena excesiva puede aumentar el cansancio del conductor, disminuir la atención al volante y poner en peligro la seguridad vial.

Planificación

Dedicar tiempo a planificar comidas saludables puede ayudar a evitar recurrir a otras opciones menos beneficiosas cuando se está en la carretera. Preparar almuerzos y refrigerios nutritivos son una opción conveniente y económica, optando por alimentos frescos y naturales siempre que sea posible. Frutas, verduras,

nueces y productos lácteos bajos en grasa son excelentes opciones para mantenerse energizado y saludable durante el día. Estar hidratado también es fundamental para mantener altos los niveles de energía y concentración. Por ello es recomendable llevar una botella de agua reutilizable y beber regularmente a lo largo del día, lo que ayuda a evitar la deshidratación. También es interesante llevar tentempiés nutritivos, ligeros y de fácil digestión, como tortitas de arroz o maíz, piezas de fruta, zanahoria cruda, etc. Otra opción puede ser controlar las porciones, ya que de esta manera se evitaría el exceso de calorías y se contribuiría a mantener un peso saludable.

Hay que tener en cuenta que el exceso de grasa abdominal, así como el nivel alto de colesterol en sangre, aumenta el riesgo de somnolencia al volante.

Por eso los expertos animan a aprovechar los descansos programados para comer y descansar. Porque al adoptar hábitos alimenticios saludables y promover un entorno de trabajo que apoye estas prácticas, los taxistas profesionales pueden mantenerse saludables y en forma mientras continúan brindando un servicio invaluable a la comunidad.

Aproximadamente el 40% de los taxistas españoles tienen sobrepeso



**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

