

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXIX
NÚMERO 334
JUNIO 2024

La negociación del nuevo convenio divide al sector

- Un mes de asambleas para rendir cuentas
- Futuro multi energético para un mundo más eco

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 negociación peculiar

Después de siete años sin actualizar, ya era hora de que el convenio colectivo por el que se rigen los contratos de los trabajadores asalariados del sector del taxi a nivel nacional se pusiera al día. Por ello, sindicatos y asociaciones trabajan desde hace varios meses para consensuar un texto que, por lo que hemos sabido, no satisfará plenamente a todas las partes.

Mientras que los sindicatos abogan por una reforma integral, tratando de introducir novedades como el registro telemático de los trabajadores, desde las asociaciones hay divergencias de opiniones. Y es que, a diferencia de otros convenios colectivos, la negociación en el taxi no cuenta con una patronal empresarial al uso que defienda el interés de la empresa como tal.

Porque empresas, en el taxi, hay pocas. Lo que más hay son autónomos y, dentro de ellos, los que tienen más de una licencia y, por lo tanto, ejercen como microempresas, sigue siendo a día de hoy una realidad minoritaria. Podríamos decir, sin riesgo a equivocarnos, que este convenio colectivo para los conductores lo negocian los sindicatos y, frente a ellos en la mesa de negociación, una mayoría de taxistas autónomos que no tienen asalariados.

A pesar de esta peculiaridad, las asociaciones intentan ponerse de acuerdo en algunas cuestiones, aunque, como decíamos, no parece que vaya a haber unanimidad con respecto al resultado definitivo. Los que sí reman en la misma dirección son los sindicatos, que tienen claro que el nuevo texto debe suponer un salto cualitativo en las condiciones laborales de los trabajadores por cuenta ajena en el taxi. Y recuerdan que se parte de condiciones "muy mínimas", tanto a nivel salarial como social.

En qué condiciones se terminará aprobando este convenio colectivo es algo que todavía desconocemos, aunque todo parece apuntar a que una vez se supere el escollo del salario mínimo, el texto quedaría resuelto en las próximas semanas a la espera de pasar el examen de la autoridad laboral.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- Ahora que el taxi negocia su nuevo convenio colectivo, hablamos con Sergio García Garrido, especialista en relaciones laborales y experto en negociación colectiva y socio de Arinsa para que nos explique el trabajo que se puede desarrollar en la negociación hasta alcanzar un acuerdo que pase a norma.



12. En Marcha

- La autoridad laboral tendrá la última palabra con el registro de la jornada



16. Nueva Movilidad

- Opciones multi energía para una movilidad más verde



20. Actos

- Mutua MMT Seguros cierra un año en positivo pese a la crisis en el sector



22. Noticias

- Nuevo buzón de consultas para mejorar el eurotaxi
- UECA crece en 2023 con un 20% más de pólizas
- La Cooperativa estabiliza su situación en su nueva etapa



28. Homologados

- Los vehículos autorizados para taxi

30. Salud

- Practica ejercicio en los descansos



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

Los primeros fondos de inversión

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



En el anterior artículo, comente la puesta en escena de las diferentes fases que sufrió la economía como ciencia y, quienes fueron sus pensadores. En esta ocasión, hablaré de los primeros inversores financieros y, de la puesta en escena de los “Fondos de Inversión”. Comenzare por aquellos primeros espadas, personas más relevantes, llamados los “Padres inversores”, que han dejado una huella indeleble en el mundo de las finanzas y que se mantienen, a través de sus sucesores (la nueva orla generacional), para seguir instaurados en el poder financiero mundial. Estas personas pioneras, administraron con total autonomía su patrimonio, hasta tal punto, que diversificaron sus inversiones en otros sectores como banca, comercio, industria, farmacéuticas, etc.,. Hoy en día, a través de sus gestoras, lo realizan con preferencia exclusiva en el campo tecnológico.

Fueron personas con capacidad de brindar a su vez, servicios financieros a terceros, donde los inicios provocaron un cierto desconoci-

“Los mercados alcistas nacen del pesimismo, crecen en el escepticismo, maduran en el optimismo y mueren en la euforia”

J. Templeton

miento del producto y de sus beneficios en los pequeños inversores o ahorradores, pero que con el paso de los años el auge de los fondos de inversión se convirtió en una excelente opción para impulsar el ahorro familiar.

En los círculos especializados, nos ilustran, que los primeros fondo de inversión aparecieron en el año 1774, tras la crisis financiera de 1772, su impulsor, fue un rico comerciante holandés, llamado Adriaan Van Kerwich que invito a diferentes suscriptores para formar una sociedad bajo el, nombre de “Eendragt maakt Magt”, en su traducción “la unión hace la fuerza”. Otras personas, historiadores y expertos del tema, señalan directamente a las Sociedades de Inversión de Capital Fijo puestas en funcionamiento en los Países Bajos en 1822 por el rey Guillermo II. Sin embargo, también apuntan desde otras corrientes de opinión, que el primer fondo de inversión en sentido estricto, se inicia en Londres en el año 1868, creando “The Foreign and Colonial Government Trust”. Si bien, estas sociedades se



orientaron en preservar y hacer crecer la riqueza de las personas que representaron, diversificando el riesgo mediante inversiones a plazo fijo. Estos fideicomisos o trust fueron los precedentes de los modernos fondos de inversión, Sicavs.

Sea como fuere, atrás se han quedado personajes de renombre, que popularizaron la inversión como rentabilidad económica. Indudablemente, tal y como dice Rubén Martínez (Trade algorítmico), no es una lista definitiva al mencionar los 11 mejores inversores y Traders de la historia, porque haciendo un relato de Amparo Simón, hay otros siete grandes nombres que han enseñado cómo triunfar en el mundo de las finanzas. Por ello, es preciso citar algunos por su trayectoria y la estrategia de inversión llevada a cabo, por ejemplo:

- 1.- John David Rockefeller (1839-1937) Magnate empresarial, formó parte del grupo de empresarios conocido como «barones ladrones» de la Edad Dorada de la industria en los Estados Unidos, cuyo éxito le llevó a ser el hombre más rico de su época.
- 2.- Benjamín Graham (1894-1976) conocido como The Dean of Wall Street [el decano de Wall Street], es considerado el padre del Value Investing [inversión en valor, además, también se le reconoce como el padre del activismo accionario. Miembro fundador de la CFA Society de Nueva York.
- 3.- Irving Kahn (1905-2014) Fundador y presidente de la compañía de gestión de activos Kahn Brothers Group Inc., también miembro fundador de la New York Society of Security Analysts (NYSSA) y del Financial Analysts Journal. Fue uno de los primeros practicantes del análisis de valores y, uno de los primeros gestores en obtener el reconocido título CFA (Chartered Financial Analyst).
- 4.- Philip Fisher (1907-2004) Padre de la inversión a largo plazo o en crecimiento “Growth Investing”, también es conocido por su filosofía de inversión, que se basa en la identificación de compañías con un alto potencial de crecimiento y en la toma de decisiones de inversión a largo plazo. Su legado ha influenciado a muchos inversores y ha ayudado a formar la disciplina moderna de la inversión.
- 5.- John Templeton (1912-2008) afamado inversor que inició su carrera en Wall Street en 1937, llegó a crear algunos de los más exitosos fondos de inversión internacionales.
- 6.- Charlie Munger (1924) fue un empresario, conocido por su asociación con Warren Buffett, alcanzado la fama por ser el vicepresidente de Berkshire Hathaway,
- 7.- Geraldine Weiss (1926-2022) fue una editora, asesora de inversiones. Fue cofundadora de la revista Investment Quality Trends y recibió el apodo de “La gran dama de los dividendos” y “La detective de los dividendos”,
- 8.- John Bogle (1929-2019) el genio inversor que creó los fondos indexados y fundó The Vanguard Group gestora de activos del mundo, una de las empresa multinacionales con un gran recorrido.
- 9.- Warren Buffett (1930), conocido por muchos expertos como “el Oráculo de Omaha”, cuyos rendimientos obtenidos a través de su sociedad de inversión, Berkshire Hathaway, no tienen parangón en ningún momento histórico y alumno más aventajado de B. Graham.



10.- George Soros (1930) es un influyente inversor y empresario multimillonario, reconocido por su especialización en bonos y el mercado de divisas. Su figura está rodeada de leyendas que lo describen como un poderoso manipulador de la economía y la política mundial, actuando con determinación desde las sombras. Soros ha sido criticado por intervenir abiertamente en países no democráticos con el objetivo de promover cambios políticos, lo que ha generado controversias y acusaciones de interferencia en asuntos internos de naciones soberanas. Además de su actividad financiera, G. Soros es conocido por su labor filantrópica a través de Open Society Foundations, una extensa red global que inició en 1979, financiando becas para estudiantes durante el régimen del apartheid en Sudáfrica. A través de esta fundación, ha respaldado a personas y organizaciones en todo el mundo que luchan por la libertad de expresión, la transparencia, la justicia y la igualdad. Su enfoque filantrópico se centra en otorgar subvenciones a una amplia gama de grupos e individuos que promueven estos valores, utilizando una red única que combina voces locales con experiencia global.

11.- Carl Icahn (1936) llamado “el viejo tiburón de Wall Street”, es un empresario e inversor, fundador y accionista mayoritario de Icahn Enterprises, una sociedad tenedora líder del activismo corporativo.

Cada uno de estos inversores ha dejado su marca única en el campo de las finanzas, ya sea como magnates empresariales, innovadores en estrategias de inversión o líderes en el activismo accionario. Se destaca la contribución de estas figuras a través de sus compañías y fondos de inversión, así como su impacto en la forma en que se percibe y se practica la inversión. Es decir, muchas de estos célebres a través de las sociedades financieras que fundaron, continúan activas en el mundo inversores de los mercados de capital de riesgo y, de capital privado en una economía globalizada. Por consiguiente, el concepto de Grupos y Organizaciones de Poder, se podría definir como una coalición de individuos o entidades con intereses comunes que operan a nivel global, que ejercen una influencia significativa en la política, la economía y los asuntos internacionales, actualmente con mayor profundidad. Por ello, el capital no es una entidad económica estrechamente identificable, sino una cuantificación simbólica del poder. Continuará...

“La ley no obliga a que el registro

En las últimas semanas se ha estado negociando el convenio colectivo para los trabajadores asalariados del taxi. Son varios los puntos que han generado polémica dentro del sector, y para intentar entender las complejidades de este tipo de negociaciones, hemos contactado con Sergio García Garrido, socio de Analistas de Relaciones Industriales, Arinsa, especialista en relaciones laborales y experto en negociación colectiva. Este prestigioso profesional explica el trabajo que se puede desarrollar en la negociación colectiva hasta alcanzar un acuerdo que pase a ser norma.



Sergio García Garrido, socio de Analistas de Relaciones Industriales (Arinsa), experto en negociación colectiva

La renovación del convenio colectivo de los trabajadores asalariados del taxi que se está negociando en las últimas semanas está provocando un considerable revuelo en el sector ante la diversidad de posturas. La intención de las partes, sobre todo de los sindicatos, es acometer una “reforma integral” del convenio del taxi introduciendo novedades como el registro telemático de los trabajadores, modificar el salario

base o mejorar ciertas condiciones impuestas por ley.

Para ayudar a entender mejor lo que supone un convenio y su proceso de negociación, desde La Gaceta del Taxi hemos tenido el placer de entrevistar a Sergio García Garrido, uno de los profesionales más relevantes en nuestro país en lo que respecta a la negociación colectiva y especialista en relaciones laborales. García Garrido, socio de Analista

de la jornada sea telemático”

de Relaciones Industriales (Arinsa), sin duda uno de los despachos de abogados más importantes en esta materia en España, explica, desde un punto de vista genérico, lo que supone modificar un convenio colectivo y qué factores son los más trascendentales a tener en cuenta.

G.T.- Sabiendo que es muy complicado explicarlo de modo genérico ya que cada sector es un mundo, ¿cómo se afronta el trabajo ante un proceso de negociación de un convenio colectivo?

S.G.G.- Antes de empezar me gustaría dar las gracias a La Gaceta del Taxi por haberme dado este espacio en el que solventar aquellas dudas que se puedan tener en torno al sistema de negociación colectiva que a día de hoy existe en nuestro país.

Como bien apunta, no hay una respuesta que se aplique a todos los sectores. Cada



El registro telemático para los taxistas asalariados ha levantado polémica en el taxi

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).



Analistas de Relaciones Industriales, Arinsa, uno de los despachos más prestigiosos en la negociación colectiva

negociación colectiva se lleva a cabo de una manera determinada ya que cada sector es muy diferente. Por ejemplo, negociar dentro del sector servicios es muy diferente a la negociación que puedas acometer en el sector industrial. Normalmente, eso sí, coincidimos con los mismos agentes dentro del entorno de la negociación, más allá de los sistemas de configuración que tengan las organizaciones sindicales que, como saben, se articulan a través de las distintas federaciones en función del sector de actividad.

A la hora de negociar un convenio lo primero que se hace es analizar el histórico que ha tenido ese marco convencional, qué problemas se han dado para su firma y cuáles son las inquietudes de las empresas que conforman las organizaciones empresariales, y también las inquietudes de parte de las representaciones sindicales. Lo que sí que hacemos normalmente es un producto ad hoc y en atención a las distintas casuísticas. Ninguna negociación es igual, hay que atender a cada una de las casuísticas y también a los momentos. No es lo mismo negociar en un momento político que otro, como tampoco es lo mismo negociar en un momento so-

cial y económico que otro. El contexto social y político para la negociación del convenio es transcendental.

La importancia del contexto social, político y económico

G.T.- En Arinsa trabajan con empresas con un gran volumen de empleados, en ocasiones hablamos de miles de empleados. ¿Puede resultar tan determinante el número de asalariados en la dificultad de la negociación del convenio o, por el contrario, es más determinante la complejidad del sector en sí?

S.G.G.- No es tan importante el volumen de

empleados, porque al final hay determinados sectores que tienen un volumen de empleo muy importante y que, a la hora de negociar su convenio colectivo, cuentan con históricos consolidados en nuestros sistemas de relaciones laborales. Esa negociación es más sencilla porque conoces el histórico de los problemas. Por lo tanto, no importa tanto el volumen como sí como los factores que mencionaba con anterioridad. Las especificaciones de los sectores varían mucho. El volumen de empleo es un elemento que está ahí, pero hay otros son más relevantes a la hora de abordar cualquier tipo de negociación.

G.T.- Hacia referencia a lo del volumen porque el sector del taxi agrupa a miles de personas. En este sector desde 2017 no se renueva el convenio. El taxi, además, tiene unas circunstancias concretas con la parte patronal que representa fundamentalmente a autónomos con no tantos empleados a su cargo. ¿Son siete años demasiados para tanto volumen de personas teniendo en cuenta, además, lo que ha cambiado la movilidad y la legislación del taxi en los últimos años?

S.G.G.- Sin conocer los entresijos de la negociación y hablando de una manera más

“En los últimos años estamos sufriendo un torrente normativo muy importante”

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

generalista, lo que hay que decir es que normalmente la negociación colectiva no es estática, sino que el sistema de negociación colectiva que impera en nuestro país nos lleva a que tengamos un sistema dinámico. También es cierto que hay experiencias en materia de negociación colectiva que, en función del contexto en el que se den, se generan determinadas diferencias entre las partes que hacen que se produzcan negociaciones que se dilatan en el tiempo. Hay que entender que tenemos una tasa de cobertura convencional en los últimos años bastante baja y que se ha incrementado en los últimos años cuando salimos de la pandemia, pero sí que es cierto que la renovación de los convenios colectivos en los últimos años se ha producido muy a cuentagotas. El taxi es un ejemplo de lo que también se ha producido en otros sectores. También hay que atender a la circunstancia social actual en la que vive la negociación colectiva. Hoy el legislador nos ha puesto determinadas tareas cuya regulación puede ser sencilla para una parte de la mesa y no tan sencilla para la otra. Esto hace que la negociación colectiva se perpetúe, y también hay que atender a circunstancias como el IPC y las cotas en las que se ha situado en los últimos años. Esto, en sectores como el taxi, hace que lo vivan con enorme incertidumbre.

G.T.- El hecho de que haya pasado tanto tiempo ha traído consigo que se pretenda, al menos desde los agentes sociales, una modificación integral. En este sentido, uno de los puntos que más polémica está generando dentro del sector viene motivado por la obligación por ley de controlar el horario de la jornada laboral. Los agentes sociales se escudan en que es algo marcado en la ley y se ha ido más allá, solicitando un registro telemático de la jornada.

S.G.G.- Durante los últimos años estamos sufriendo un torrente normativo muy importante y se están dando palancas a quienes conforman las mesas de negociación colectiva para resolver determinadas cuestiones. La norma no es clara en ocasiones y se da espacio a la autonomía colectiva para regular las especificidades de la misma. El caso del registro horario surge en el año 2019 a raíz de una sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en relación a un conflicto suscitado con una entidad bancaria. Europa nos dice que nuestra legislación no cumple con la directiva en materia de tiempo de trabajo y en ese instante el Gobierno introduce mediante un Real Decreto Ley la obli-

“En España los convenios colectivos son normas”

gatoriedad de llevar a cabo el registro diario de la jornada de trabajo. Es una norma que nos genera muchas dudas desde su propia literalidad porque entendemos que quita la flexibilidad de actividad que hay en muchos sectores y sobre todo porque en muchas materias entendíamos que el legislador no había sido tan claro.

Han pasado cinco años desde la implantación de esta medida y existen algunos convenios colectivos que sí que regulan como es el funcionamiento de ese registro diario de la jornada de trabajo y hay otros en los que se ha llevado más a la negociación colectiva. No obstante, la ley no te obliga a llevar un registro telemático, lo que te viene a decir es que tiene que ser un registro que dé una prueba fehaciente de que se está controlando el horario de la jornada de trabajo.

G.T.- ¿Creé que debería regularse por parte del legislador la forma de elaborar ese registro?

S.G.G.- Debemos ver cómo evoluciona

esta cuestión. Ahora se está trasladando por parte del Gobierno, y así se ha derivado a la mesa de diálogo social, la reforma de la jornada de trabajo que quieren hacer en los próximos años hasta las 37 horas y media semanales. Para hacer efectiva esa reducción quieren llevar a cabo una modificación del Estatuto de los Trabajadores en el que se regule el registro de la jornada con una modelización del sistema de registro. Esto daría menos libertad a las partes para que puedan fijar cómo se regula. El legislador quiere intervenir aún más y entendemos que es algo complejo, ya que en determinados sectores quita cotas de flexibilidad.

No hay una fórmula exclusiva para el registro de la jornada

G.T.- Al hilo del control telemático de la jornada en el taxi, desde Comisiones Obreras nos trasladaron que habían llegado a un acuerdo para que dicho control afectase únicamente a los empresarios o titulares del taxi que tuvieran más de tres trabajadores asalariados a su cargo. ¿Esto se puede llegar a hacer?

S.G.G.- En principio, el legislador emplaza a la negociación colectiva la forma en la que se lleva a cabo el registro de la jornada. No existe un formato exclusivo, sino que se deriva a las partes a su negociación. Se puede

“El éxito en la negociación colectiva es nuestra seña de identidad”

Analistas de Relaciones Industriales, Arinsa, se fundó hace ahora 47 años y desde entonces ha ido evolucionando hasta ofrecer un servicio integral en el asesoramiento en el derecho colectivo del trabajo a las principales asociaciones empresariales de nuestro país. Más de 25 profesionales ofrecen actualmente con todas las garantías el mejor asesoramiento posible a sus clientes.

Sergio García Garrido es uno de los socios de este prestigioso despacho de abogados creado en 1977, y que mantiene actualmente su know-how en la negociación colectiva, lo que les diferencia del resto de despachos. “Llevamos muchos años asesorando a las principales asociaciones empresariales de este país, apoyándoles en la construcción de normas colectivas, afectando algunas de ellas a más de 250.000 personas trabajadoras”, explica.

En su fundación, Arinsa se creó como una entidad al servicio de determinadas asociaciones empresariales, dotándoles de apoyo en una materia que en ese momento era poco “conocida”, como es el derecho colectivo del trabajo. Desde entonces ha ido evolucionando, como decíamos, hasta ofrecer un servicio más integral, pero siempre manteniendo la idea de buscar los espacios que les da la norma a través de la negociación colectiva, y “analizando el contexto legal, político y social, para intentar convencer a los actores principales de la negociación (empresarios y sindicatos) del mejor acuerdo”.

llevar a cabo un registro en formato papel o de forma telemática. Sobre lo de los más de tres trabajadores, hay una experiencia en Guipúzcoa que estableció la obligatoriedad del registro telemático en bares o restaurantes que tuviesen más de tres personas trabajadoras. El empresario queda obligado a través de esa norma en función de la plantilla que tenga. Si tienes un número menor, puedes llevar a cabo el registro con otro formato distinto, pero siempre tiene que haber alguna forma de registro. De momento, como hemos dicho, no hay una fórmula única en el Estatuto de los trabajadores, y ahora se puede implantar cualquier fórmula de registro siempre que se cumpla con los criterios de fiabilidad, no manipulación, etc.

G.T.- A nivel práctico, más allá de lo que se acuerde o no en el convenio colectivo, en el caso del taxi, con que firme la asociación mayoritaria más las dos sindicales se aplicaría a todo el sector. Pero queríamos saber a nivel genérico, una vez firmado el convenio, ¿cuáles son sus grados de aplicación? ¿Qué margen temporal existe?

“No existe un formato exclusivo de registro de jornada”

S.G.G.- Los convenios colectivos en España, al contrario de lo que ocurre en algunos países de la Unión Europea o en la mayoría de ellos, son normas. Las partes que están dentro del entorno de negociación se convierten en auténticos legisladores y hacen lo que se denomina la norma convencional. Si efectivamente, como os han trasladado, tanto representación social como empresarial llegan a un entendimiento, ese convenio colectivo es de eficacia general si cumple con todas las normas de legitimización establecidas en el artículo 87 y 88 del Estatuto de

los Trabajadores. Ese convenio colectivo se convertiría en norma y tendría una eficacia general para el conjunto de los trabajadores de ese ámbito funcional definido. Una vez firmado deberá pasar el trámite de publicación del REGCON, donde la autoridad laboral ofrece una labor vigilante para comprobar que el conjunto de lo acordado es conforme a derecho. Posteriormente, tras la validación de la autoridad laboral, el convenio se publicaría en el Boletín Oficial del Estado (BOE).

G.T.- Esa norma, ¿es impugnabile o recurrible de algún modo? ¿Quién podría presentar dicho recurso?

S.G.G.- En principio, como todas las normas, esta también está sujeta a determinadas tutelas, ya sea porque exista un interés de terceros o porque esté en duda su legalidad en algunos de sus apartados. Todas las normas son impugnables, y un convenio colectivo se puede impugnar durante la vigencia del mismo por la aparición de algún motivo de ilegalidad o porque en alguno de sus apartados lesione el interés de terceros.

Javier Izquierdo

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



La autoridad laboral tendrá la última



Antaxi propone que el registro afecte a quienes tengan más de tres asalariados

Al cierre de esta edición, la última reunión de la mesa de negociación que está debatiendo la modificación del convenio colectivo para los trabajadores asalariados del sector del taxi se celebró el pasado 29 de mayo. En la misma, el acuerdo entre los sindicatos (UGT y CCOO) y la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) para la modificación del convenio estaba muy encaminado a la espera de concretar las cantidades para el salario base mínimo anual, en las que no había entendimiento y se fijó como fecha límite para alcanzarlo el 10 de junio, antes de impulsar una posible mediación.

Sí que había acuerdo entre los sindicatos y Antaxi en lo relativo al registro telemático de la jornada. Es decir, dicho control se aplicaría solo a los titulares o empresarios con más de tres taxistas asalariados contratados y quedarían excluidos de esta aplicación los territorios insulares. Desde UGT y CCOO plantearon, pese a aceptar la propuesta de Antaxi, que esta fórmula podría conllevar un problema de legalidad al exigir unas características a las empresas de más de tres asalariados y otras a las que tienen menos, así como la exclusión de los territorios insulares.

No nos hemos olvidado de la Federación

Española del Taxi (Fedetaxi), la otra patronal sectorial presente en la mesa de la negociación. Sin embargo, los sindicatos desestimaron la propuesta de convenio presentada por esta organización y dado que es minoría en lo que respecta a la representación del taxi, un acuerdo de la parte social con Antaxi serviría para dar validez al convenio.

No obstante, desde Fedetaxi manifestaron su propósito de una reforma de mínimos del convenio y dejaron claro que no estaban de acuerdo con el sistema de registro de jornada telemático planteado por Antaxi en función del número de trabajadores. Felipe Rodríguez Baeza, que ostenta la vicepresidencia de Fedetaxi, y que a su vez es el máximo representante de la Asociación Madrileña del Taxi (AMT), advirtió de “los peligros” que entraña el nuevo convenio colectivo para los trabajadores asalariados del taxi. Además, tanto el citado vicepresidente como Román

García Polvorinos, vocal y asesor de la organización, explican, al igual que advirtieron los sindicatos, que las excepciones planteadas al registro telemático no serían aceptadas por la autoridad laboral en el trámite obligatorio que debe pasar todo convenio colectivo para su publicación en el RegCon (Registro de Convenios y Acuerdos Colectivos). Excluir a las entidades con tres o menos trabajadores y a los territorios insulares resultaría “discriminatorio”. Sí que pasaría el control de la autoridad laboral, a su juicio, que el registro telemático se aplique a todos los trabajadores (no solo a los que tengan más de tres) e incluyendo a los territorios insulares.

Desde Antaxi, por su parte, su presidente Julio Sanz explica que ellos entienden que “si que se puede llevar a cabo” su fórmula a expensas de lo que decida la autoridad laboral y como pasa con todos los convenios colectivos. Además, recuerda que a todas las reuniones de la mesa de negociación fueron asistidos por su asesor jurídico y su propuesta “está fundamentada, aunque nadie tenga la verdad absoluta”.

Los sindicatos aceptan pero cuestionan la fórmula de Antaxi

Posición de los sindicatos

palabra con el registro de la jornada

“Todas las empresas tienen que llevar un registro diario de la jornada y es en los convenios colectivos donde se deben acordar las características de dicho registro”, afirma Jesús Ballesteros, responsable de negociación colectiva del sector de carretera y logística de Comisiones Obreras (CCOO), en declaraciones ofrecidas a La Gaceta del Taxi.

“Desde la parte social (los sindicatos) planteamos en las negociaciones que para que dicho registro sea objetivo y no manipulable, debe hacerse por un medio tecnológico, telemático, a través de una aplicación informática que recoja cuando el trabajador se sube al taxi, coge el vehículo y que también se registren sus descansos y el tiempo efectivo de trabajo”, afirma el representante sindical, al tiempo que indica que solicitan este sistema porque registrar la jornada con una hoja de papel “es una forma irregular y que vacía de contenido lo que dice la ley”. “Queremos garantías de que el registro es fiable, no estamos prejuzgando a los taxistas, sino que estamos dando forma a lo que la ley establece que es registrar la jornada con un sistema no manipulable”.

En relación a la aceptación de la propuesta de Antaxi para que se aplique únicamente a los que tengan más de tres trabajadores, Ballesteros da su explicación: “Desde el taxi sostienen que este sistema supone un coste alto y unos trámites de gestión administrativa para el autónomo o alguien con únicamente dos asalariados. Nosotros, en aras de llegar a un acuerdo, hemos aceptado este límite de que solo sea exigible este sistema telemático y digital a las empresas con más de tres asalariados, excluyendo los territorios insulares ya que nos comentaron que tienen mucha oscilación en la plantilla pudiendo tener hasta cinco trabajadores en julio y ninguno en octubre. Hemos entendido que era algo razonable porque es cierta la oscilación en los territorios insulares y también somos conscientes de los límites de recursos que tiene un autónomo con un trabajador o dos a su cargo”, afirma el representante de CCOO.

También desde UGT nos dieron explicaciones con respecto al convenio, del que aseguran que está “muy cerca” de firmarse y en relación al registro telemático de la jornada indican que no se puede confirmar aún con

Falta el acuerdo por el salario base mínimo

qué sistema se efectuará dicho registro, aunque desde UGT descartan que sea un sistema tan sofisticado como el tacógrafo que se utiliza en otros sectores.

“Se está mirando la forma en la que se llevará a cabo”, explican fuentes de UGT, insistiendo en que es la propia ley la que obliga a un registro que no sea manual. “Es una imposición de ley, no es algo que se nos antoje a los sindicatos”, afirman. “Tampoco es para tanto. No sería tan sofisticado como un tacógrafo, que ojalá, porque creemos que es lo más justo y llegará probablemente en un futuro, porque además se está ampliando cada vez a más sectores”.

El salario base mínimo, único punto de discordia

Así las cosas, y pese a las dudas, el convenio parece estar cada vez más cerca de cerrarse entre los sindicatos y Antaxi, siendo el único punto de discordia al cierre de esta edición base mínimo anual. “Pretendemos que sea de 17.000 euros para 2024, que para 2025 sea de esos 17.000 más el IPC real del año anterior, y que se repita la fórmula

la en 2026 con el IPC real del año anterior también”, afirma el responsable de CCOO. Sin embargo, desde Antaxi quieren partir no desde 17.000, sino desde 16.600 euros, por lo que la diferencia estaría en 400 euros. “Nos quedamos ahí y por eso no se pudo llegar a la firma del convenio, pero veremos a ver si podemos llegar a un punto de acuerdo y se puede firmar el convenio que se aplicaría para este año, para 2025 y para 2026”, explica Ballesteros.

CCOO “valorando el global del convenio” estaría en condiciones de firmar un preacuerdo, pero desde UGT consideran inasumible bajar de los 17.000 euros. CCOO, además, advirtió que si no se llega a un acuerdo en este asunto antes del 10 de junio se planteará una solicitud de impulso de negociación al Servicio Interconfederal de Mediación y Arbitraje (SIMA).

En cualquier caso, los sindicatos pretenden “dar un salto cualitativo a la regulación de las condiciones laborales de los trabajadores por cuenta ajena en el sector del taxi”. “Ese salto es necesario porque partimos de unas condiciones muy mínimas. El anterior convenio, de 2017, prácticamente dejaba a los trabajadores en el salario mínimo profesional y sin una práctica regulación de temas sociales y asuntos que normalmente se regulan en convenios colectivos”, indican desde ambas organizaciones sindicales.

Javier Izquierdo



Los sindicatos podrían llevar la negociación del salario mínimo al SIMA

“La transición energética ha supuesto



Carlos Plaza es tesorero y delegado de mecánica en la sede de San Mario de SCAT

La transición energética en el taxi tiene a su vez una repercusión directa en los talleres que trabajan mano a mano con el sector. Es el caso de la Cooperativa del Taxi de Madrid que, desde hace varios años trabaja para adaptarse a estos cambios, tal y como nos explica Carlos Plaza que, además de su tesorero, es delegado de mecánica en la sede de San Mario. Desde sus funciones como tesorero, Plaza nos recuerda que, estas son vitales para la buena marcha de una entidad con una cifra de negocio anual millonaria. “Los inventarios de almacén, el correcto asiento de todos esos movimientos en la contabilidad para su posterior auditoría, son tareas básicas para presentar las cuentas anuales”, nos comenta. “Afortunadamente”, señala, “la entidad está consolidada económicamente y gracias a ello está afrontando la ampliación de sus instalaciones de una manera solvente”.

La Gaceta del Taxi.- ¿Cómo ha cambiado, a nivel mecánico, el sector en estos años?

Carlos Plaza.- Como delegado de mecánica, desde mis inicios como responsable en la antigua delegación de Oporto hace ya veinte años, he sido testigo de la transición del diesel al híbrido y en los últimos 2 años también

he visto el renacer del gas y los albores del taxi eléctrico. Esta transición ha supuesto un reto para todos los talleres en general, porque todos en mayor o menor medida hemos tenido que adaptar y formar nuestro personal. Particularmente en Cooperativa, por el perfil de edad y antigüedad de la plantilla, ha sido especialmente más complicado. Como consecuencia de ello, en las secciones de electricidad y mecánica, los socios habrán podido ver más caras nuevas.

G.T.- Pero esto del GLP tampoco es algo tan novedoso. En los años 80 ya había muchos taxis así.

C.P.- Cierto. Pero con la aparición de los vehículos diesel con inyección directa y el precio del litro de Gasoil, desde finales de los 90 y hasta 2010 el 90% de la flota fueron vehículos diesel. Con la llegada de los híbridos, la prohibición del diesel para taxi y la equiparación de precio entre gasolina y gasoil, paulatinamente la flota fue mutando mayoritariamente hacia los actuales vehículos híbridos. Recientemente y, especialmente, tras el inicio del conflicto de Ucrania, la gasolina y el gasoil han disparado sus precios, haciendo que los titulares de licencia con estos vehículos hayan empezado a optar por su trans-

formación a GLP. En el caso de los gasolina llegan a reducir su factura cerca de un 40%. En el caso del diesel, el ahorro económico no es muy apreciable, pero los vehículos con etiqueta ambiental C reducen sus emisiones hasta alcanzar los valores de la etiqueta ECO.

Respecto a esta tecnología hace 40 años, es correcto, pero en automoción 40 años es mucho y los actuales equipos de GLP tienen poco que ver con aquellos. Incorporan una programación en su UCI que es capaz de gestionar la inyección del gas y la de la gasolina con el fin de optimizar las prestaciones del motor.

G.T.- Una de las ventajas que ha destacado del GLP es el ahorro en combustible...

C.P.- Es así con el GLP de cualquier gasolinera. Ten en cuenta que, aunque el GLP tiene un rendimiento algo menor en litros, se pasa de consumir gasolina a un precio de 1,55 €/L, a consumir GLP a un precio de 0,95€/L. Los socios de SCAT, además, lo pagan 0,7 €/L en nuestros surtidores, lo cual supone otro ahorro adicional de casi 1.000€/año.

G.T.- Al margen de la cuestión económica, este tipo de transformaciones ¿tienen algún tipo de riesgo para la mecánica?

C.P.- En realidad todos los vehículos impulsados por GLP, de una u otra manera, han



un reto para todos los talleres”

sido transformados. Dependiendo del momento en que se haya realizado la instalación del equipo de GLP, se diferencian 3 tipos de transformación. Las transformaciones en fase I, que son aquellas que suceden durante la fabricación del vehículo, en la cadena de montaje de la marca. Algo que prácticamente no existe porque no suele ser rentable para la marca modificar su cadena de montaje para incorporarlo en un vehículo cuya tirada es relativamente pequeña. En fase II son aquellas que, aunque el vehículo es diseñado previendo la instalación del GLP, se trasladan al transformador para que en su propia cadena se les monte el equipo. Una vez instalados se los devuelve al fabricante del vehículo para que sean introducidos en la distribución comercial. En estas fase I y II en la ficha técnica original del vehículo ya figura como combustible el GLP al adquirirlo nuevo. Las transformaciones en fase III son las que hacemos los talleres privados. Es decir, el vehículo sale originalmente a gasolina y es transformado a GLP en un taller externo y después debe ser legalizado en ITV anotando esa reforma en ficha técnica. En Cooperativa, la instalación de un equipo de GLP de Prins cuesta 1.250€ y se puede pagar a 4 años sin intereses. Es realmente sencillo porque basta enviar un correo electrónico a equiposdegas@scat.es adjuntando fotografías de licencia, ficha técnica y permiso de circulación, y te devuelven otro con una cita de montaje para el primer día libre disponible.

Es importante saber que el funcionamiento de los motores de Gasolina o GLP son análogos, a excepción de la modificación de su sistema de almacenamiento y carga del gas, su admisión y la gestión del consumo del GLP. Por lo demás, ambos constan de un bloque de X cilindros, una culata de aluminio con sus válvulas y bujías correspondientes y sus sistemas de refrigeración y engrase. Por nuestra experiencia, al motor no le va a pasar nada que no le hubiera pasado sin transformar. Lógicamente hay que hacerle sus mantenimientos, con independencia de que haya sido transformado o no.

G.T.- Hemos hablado del beneficio económico, pero, ¿existen otras ventajas?

C.P.- Tras la aprobación de la Ley de la Calidad del Aire, ciudades como Madrid están

“Los vehículos a Gas servirán de puente entre tecnologías”

obligadas a tomar medidas encaminadas a la descarbonización de la movilidad, donde sus transportes públicos son los primeros obligados a observarla. Esta descarbonización no puede ser únicamente mediante la sustitución de toda esa antigua flota diesel por vehículos 100% eléctricos o de “cero emisiones”, porque a la movilidad eléctrica todavía le queda mucho por evolucionar. Desconozco si definitivamente, pero al menos durante los próximos 10 ó 15 años los vehículos a Gas servirán al menos de puente entre ambas tecnologías. No en vano un vehículo a gasolina emite de media 2,35kg/L de CO₂, mientras que impulsado a GLP emite 1,66kg/L de CO₂. Teniendo en cuenta que la Cooperativa transformó 77 vehículos en 2022 y 228 en 2023, sólo en esos 2 años ha evitado la emisión de casi un millón de kilogramos de CO₂. Si tomamos en consideración que en esos mismos mismos 2 años la Cooperativa ha suministrado a sus socios casi 14,5 millones de litros de GLP, podemos afirmar que en esos 2 años hemos ahorrado casi 10 millones de kg de CO₂ al cielo de la



capital. Para que se hagan una idea, toda la flota de taxis eléctricos que había a finales de 2023, 505 según datos del Ayuntamiento, han evitado la emisión de 4,5 millones de Kg en los 7 años que lleva poniéndose. Es decir, toda la flota eléctrica renovada en los 7 años ha descarbonizado la movilidad menos de la mitad que nuestra Cooperativa en apenas años. Para que se hagan una idea del volumen de la cooperativa de taxis, en el pasado 2023 suministramos casi el 14% del GLP que se vendió en las gasolineras de la Comunidad de Madrid y el 4.5% del de todas las gasolineras del Estado español.

| MES | ESPAÑA | C. MADRID | SCAT | % MADRID | % ESPAÑA |
|------------|------------|-----------|----------|----------|----------|
| Enero | 8.348,73 | 2.914,49 | 364,01 | 12,50% | 4,36% |
| Febrero | 8.153,95 | 2.899,70 | 356,58 | 12,30% | 4,37% |
| Marzo | 9.365,96 | 3.227,68 | 424,17 | 13,10% | 4,52% |
| Abril | 8.343,89 | 2.706,98 | 378,26 | 13,90% | 4,53% |
| Mayo | 9.652,05 | 3.175,64 | 443,95 | 13,90% | 4,59% |
| Junio | 9.624,40 | 3.189,67 | 486,1 | 15,20% | 5,05% |
| Julio | 9.940,86 | 3.082,86 | 484,66 | 15,70% | 4,87% |
| Agosto | 9.703,44 | 2.401,79 | 253,87 | 10,60% | 2,61% |
| Septiembre | 9.389,74 | 3.016,63 | 344,41 | 11,40% | 3,66% |
| Octubre | 9.952,61 | 3.243,24 | 488,17 | 15,10% | 4,90% |
| Noviembre | 9.167,95 | 3.090,86 | 472,45 | 15,30% | 5,15% |
| Diciembre | 8.893,32 | 3.029,94 | 468,23 | 15,40% | 5,26% |
| ANUAL | 110.536,90 | 35.979,48 | 4.964,86 | 13,80% | 4,49% |

Consumo de GLP a granel para automoción (no envasado en bombona) en Toneladas Métricas. Datos CNMC

Opciones multi energía para una



Electricidad, gas, combustibles renovables o hidrógeno son algunas de las soluciones energéticas que van desplegándose para darnos alternativas a los combustibles fósiles.

Y por lo que hemos hablado con algunos expertos parece que esta opción multi energética es con la que conviviremos en los próximos años. La elección por una u otra fórmula dependerá de nuestras necesidades. Para garantizar el acceso a un abanico amplio de opciones, las empresas energéticas trabajan en aumentar la oferta de sus estaciones de servicio hacia combustibles cada vez más eficientes, prolongando las prestaciones del motor al tiempo que permitan obtener, tanto reducciones en el consumo como en la huella de carbono.

Entre estas nuevas energías destacan los combustibles renovables que, aunque no lo sepas, seguramente hayas utilizado en muchas ocasiones. Esto es porque, tal y como nos cuenta Estibaliz Pombo, Responsable de Productos Energéticos de Repsol llevan “dos décadas trabajando con combustibles que ya llevan más de un 10% de origen renovable”

Pero, ¿sabemos lo que son estos combustibles renovables? “Son los mismos combustibles de siempre pero su origen es diferente porque la materia prima parte de otro lugar que no es petróleo”, nos ha aclarado Pombo. Residuos orgánicos, como aceites vegetales usados, biomasa, residuos de la industria agroalimentaria o incluso residuos forestales son algunas de las materias primas que

se emplean para su elaboración.

“Lo que estamos es buscando alternativas para descarbonizar el transporte, porque creemos que todas van a jugar un papel importante y para nosotros es fundamental que nuestros clientes puedan elegir en función de sus necesidades. No es lo mismo su uso en el transporte de mercancías, que un uso particular o si eres un taxista”, apuntó Pombo.

Dentro de los combustibles renovables existen dos tipos, los biocombustibles avanzados, que se elaboran a partir de residuos de origen orgánico (como aceites vegetales usados, restos de poda o cáscaras de frutos secos) y actualmente su uso principal es sustituir a los combustibles fósiles en los diferentes tipos de transporte.

También los sintéticos son combustibles renovables, y tal vez sean los más conocidos. Estos, nos comenta Pombo, “se elaboran a partir de dos materias primas básicas: hidrógeno renovable y CO2 capturado de la atmósfera”.

Preguntada sobre las posibles diferencias

a nivel energético entre combustibles fósiles y renovables, Estibaliz Pombo asegura que apenas hay diferencia, aunque sí se ha comprobado que la densidad es menor que la del diésel tradicional, “pero estamos hablando de una diferencia de entre el 2 y el 3% que, a efectos prácticos apenas se detecta”. Sin embargo, donde sí que hay diferencias es en los beneficios, puesto que su uso reduce la huella de carbono en un 90% y, además, se trata de una solución de economía circular. “Su producción”, señaló, “se puede realizar utilizando instalaciones industriales ya existentes, con materias primas locales, lo que impulsa la economía circular, también en las zonas rurales”.

Pero si hay una clara ventaja de estos combustibles renovables frente a otras alternativas es que no es necesario cambiar de vehículo para poder utilizarlo, ni tampoco transformarlo. “Actualmente estamos trabajando con el diésel 100% renovable que permite a cualquier vehículo propulsado con este combustible usarlo porque es el mismo depósito, el mismo motor y, también es importante, las mismas estaciones de servicio”. El precio, además, es el mismo que el del diésel premium.

El objetivo de la compañía es que en 2027 haya unas 2.000 estaciones de servicio que ofrezcan este combustible 100% renovable, frente a las 200 que hay actualmente. “Creemos que la descarbonización no se va a conseguir con una única energía y por eso nuestra estrategia es ofrecer la mayor gama de multienergía”. De hecho Repsol cuenta con puntos de recarga eléctrica, autogas, GNV y ahora está trabajando en la producción a gran escala precisamente de los combustibles renovables. La apertura de plantas de producción a gran escala, como la de Cartagena en Murcia, la primera en España y en Europa, permitirá precisamente la producción de combustibles renovables al 100%. La segunda planta entrará en funcionamiento en 2025 en el Complejo Industrial de Puertollano (Ciudad Real) y se dedicará exclusivamente a la producción de combustibles renovables a partir de residuos.

Producirá 250.000 toneladas de biocombustibles avanzados a partir de 2023. Coches, camiones y aviones podrán usar este

Combustibles renovables: misma energía, diferentes materia prima

movilidad descarbonizada

producto sostenible, lo que podría evitar 900.000 toneladas de CO2 al año. Esto es, aproximadamente, el equivalente a la absorción de CO2 de un bosque con una extensión similar a 180.000 campos de fútbol. Por otro lado, la energética utilizará la electrólisis para producir hidrógeno renovable en la planta de combustibles sintéticos cero emisiones netas que va a construir en el Puerto de Bilbao y que, según las previsiones, será una de las más grandes del mundo en su especialidad. En ella, se producirán combustibles a partir de hidrógeno renovable y CO2 capturado.

El reto del hidrógeno

A Pombo le preguntamos también por el hidrógeno renovable, y nos habla de que su se tiene que tener en cuenta disponibilidad de vehículos, de la red de suministro. Porque a pesar de las oportunidades que ofrece el hidrógeno verde, una de las principales barreras para que lidere la transición energética está en el coste, lo que requiere una “descarbonización a un precio justo para la sociedad”, señaló José Miguel Morales, director de Oficina de CT Ingenieros. “La clave es reducir los costes, porque a día de hoy no es tan competitivo como quisiéramos, y eso tiene que venir por la mejora de la propia tecnología y un impulso de la regulación”, añadió Eduardo Negueruela jefe de Desarrollo de Hidrógeno y Origen Comercial de Engie España.

En la actualidad, con un consumo en España de 500.000 toneladas de hidrógeno al año, el 90% es del denominado hidrógeno gris, que procede de combustibles fósiles.

En este aspecto, se señaló que los valles de hidrógeno verde son el mejor lugar para producir y utilizar ese gas, generando “una serie de empresas interconectadas, ciudadanos y Administración pública, para que se

El 90% del hidrógeno consumido en España deriva de combustibles fósiles

produzca y consuma en un área geográfica concreta y se exporte el excedente”.

El gas, aliado del taxi

Aliado desde hace años para combatir el cambio climático, el taxi lleva años apostando por los vehículos de gas, especialmente de GLP y en menor medida de GNC. Por ello no es de extrañar que muchos de los taxis que circulan por las calles hayan sido transformados a estos combustibles. “Más allá de los ahorros directos en consumo, tiene una base de ahorros periféricos y eso en ciudades como Madrid se nota aún más. Hay datos que son apabullantes, el incremento de coches a gas que venden directamente al usuario los fabricantes ha subido un 41% este año. Es cierto que aún no estamos en cifras de cientos de miles de vehículos, pero sí que decenas de miles”, explicó Javier Navarro, CEO de Gasmoción, a quien entrevistamos en nuestro número 333.

En general, Navarro cree que el futuro pasa por apostar por la “multi tecnología, por la multi energía”. E insiste en que cuando se habla del gas, se habla ya de realidades “como son el biogás y el bio propano que son gases de huella de carbono neutra cero porque procede de residuos. Ese recorrido es el que tenemos que hacer y es el que parece ser que con el tiempo y con la lógica es el que se va a imponer”.

Porque como señaló, “al final nos encon-

En el taxi, solo el 3,52% de la flota madrileña es eléctrica

traremos 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%.

Energía solar y los vehículos eléctricos

Pero si hay una energía que lleva año copando titulares esta es, sin duda, la eléctrica. Sin embargo, las cifras contradicen que el vehículo eléctrico sea, realmente, el futuro de la movilidad sostenible.

En el taxi, solo el 3,52% de la flota madrileña es eléctrica y en cuanto a las compras de nuevos vehículos, tras varios años al alza, la realidad es que han bajado en casi un punto entre 2022 y 2023. El elevado precio de los modelos eléctricos o la todavía insuficiente red de recarga son algunos de los aspectos que frenan la inversión en el vehículo eléctrico. No obstante, desde las energéticas siguen animando a explorar diferentes opciones ya que “ el vehículo eléctrico donde realmente saca todas sus bondades es en las ciudades porque la reducción en la contaminación es brutal, y no solo de CO2, sino también a nivel acústico



El cambio de color en el taxi



Aunque cuando pensamos en un taxi en el imaginario de todos lo visualizamos blanco con franja roja, lo cierto es que no siempre fue así. Y aunque los más veteranos recordarán los míticos taxis negros con una línea horizontal roja, algunos de los taxistas más jóvenes puede que nunca se cruzaran con ninguno por las calles madrileñas.

Repasando la historia de Radioteléfono Taxi Madrid, que celebra su 50 aniversario este 2024, es inevitable pasar por esta curiosa página de la historia del taxi de Madrid. Y es que a en los años '80 se decidió que los taxis pasaran a ser blancos.

Los motivos fueron tres. El primero, que la chapa negra era muy sucia y hacía ver a los vehículos más antiguos de lo que realmente eran. El segundo, que la carrocería negra atraía mucho más el calor en una época en la que los vehículos no llevaban aire acondicionado. Por último, pero no menos importante, los coches retirados del servicio de taxi eran complicados de vender en el mercado de segunda mano, porque los modelos negros no tenían tan buena salida como los de otros colores.

Todas estas cuestiones propiciaron que desde el sector pidieran un cambio de imagen en el taxi de la capital. Fue en el pleno del ayuntamiento municipal del 27 de junio de 1980 cuando se aprobó el definitivo color blanco con la franja roja en las puertas delanteras. Un cambio que desde Radioteléfono

Taxi aplaudieron y que vieron como un paso adelante hacia la modernización del sector.

El Ayuntamiento dio de plazo a los taxistas cinco años para cambiar el color de sus coches. De este modo, y durante varios años, se produjo una situación inédita: por las calles de Madrid circulaban taxis blancos y negros provocando la confusión de los usuarios. No eran pocos los usuarios que, arrastrados por el continuismo no se animaban a subirse a los vehículos blanco, muchos por desconocimiento, otros, como cuentan artículos de la época, por confundirlos con coches públicos de otras ciudades. Poco después, con la medida más instaurada, comenzó a darse esta situación en sentido inverso, dejándose de utilizar los coches negros por considerarlos más viejos e incómodos.

En cualquier caso, los socios de Radioteléfono fueron cambiando sus vehículos dentro del plazo establecido para que su flota terminara adecuándose a la nueva normativa municipal,

Taxis de colores

Durante cinco años convivieron taxis negros y blancos

Mucho antes del taxi negro, los taxis madrileños eran de diferentes colores en función de la compañía a la que pertenecían: amarillos, rojos, naranjas o azules, los taxis de los años '20 poco o nada se parecen a los actuales. Años después se intentó homogeneizar el color de todos los vehículos, primero con dos tonos, negro y azul marino separados por una franja roja para, años después, pasar a ser completamente negros con la línea roja horizontal justo debajo de las ventanillas.





Con Mi Solred puedes gestionar tu flota de vehículos

Solred es la compañía líder en la gestión de medios de pago y fidelización que te ofrece **soluciones de inteligencia en carretera**, desde pagos de última generación hasta servicios para gestionar tu flota.

Todo ello centralizado en **Mi Solred**, una plataforma digital eficiente, fácil de usar y gratuita que ahora, además, ofrece un nuevo modelo de suscripción **con tres funcionalidades exclusivas**:



Gestión de multas

Accede a toda la información sobre las infracciones de tus conductores y asigna tus vehículos de forma eficiente.



Mantenimiento avanzado

Desde mantenimientos preventivos para tus vehículos hasta la gestión completa de siniestros.



Módulo de telemetría

Obtén una visión completa y actualizada de tus vehículos para realizar una gestión más proactiva de tu flota.



MMT “sobrevive” a la crisis, cierra en



El Consejo de Administración de Mutua MMT Seguros durante la Asamblea General

Mutua MMT Seguros celebró este pasado 29 de mayo su Asamblea General Ordinaria en la que quedaron aprobadas las cuentas anuales del ejercicio 2023 que arrojaron un resultado positivo de 727.045,16 euros. “Un resultado muy bueno, un verdadero éxito”, según palabras de su presidente, Román Rodríguez Casas, en un momento económico difícil para el sector asegurador, sobre todo en la rama del automóvil. La apuesta por la innovación con nuevos canales y la incorporación de siete nuevos productos en apenas dos años, ha sido otra de las claves de este ejercicio.

Antes de abordar el orden del día el presidente solicitó a los 225 asistentes a la Asamblea, un minuto de silencio por los empleados, mutualistas y familiares fallecidos durante el ejercicio 2023. “Personas muy entrañables y queridas por todos los compañeros. Su recuerdo persistirá para siempre en nuestra memoria y en la Mutua”, aseguró Rodríguez Casas, el cual hizo una emotiva mención a Andrés Sánchez Lubián, “su mentor” y de quién “aprendí todo”, que presidió MMT durante 30 años.

Tras reiterar su agradecimiento y reconocimiento a los empleados de la mutua, el pre-

sidente pasó a exponer el informe de gestión y las cuentas anuales que con un beneficio de 727.045,16 euros fueron aprobadas sin ningún voto en contra y con solo una abstención.

“El resultado del ejercicio supone un verdadero éxito. Estoy muy contento del trabajo de todos, ha supuesto sangre, sudor y lágrimas para sacar este resultado que hemos sacado”, añadió Rodríguez Casas. El presidente quiso destacar también el incremento de los fondos propios en un 16,57% en los tres últimos ejercicios hasta llegar a 58,74 millones. Un ascenso motivado principalmente por la incorporación de Previmitua, tras su fusión con MMT Seguros. Un proceso, que al haberse cerrado finalmente el pasado 29 de febrero de 2024, no está incluido íntegra-

“Diversificar los productos de MMT, clave para mantener la rentabilidad”

mente en la memoria, tal y como explicó el presidente.

Apuesta por la innovación y nuevos productos

En opinión del Rodríguez Casas la clave del resultado positivo de MMT se debe a su apuesta por la innovación y a la apertura de nuevos productos -siete en apenas dos años-, y también a la confianza de todos los mutualistas.

Esa segmentación de la oferta con más productos les ha permitido “sortear” mejor la crisis del mundo de los seguros en la rama del automóvil. El presidente de MMT también avisó que dicha crisis se hará extensible a los próximos años, y por ese motivo insistió en la necesidad de la Mutua de diversificar sus productos para mantener los resultados positivos. Para evitar esa mala tendencia que hay en el entorno del sector asegurador, MMT ha lanzado siete productos (decesos, salud, dos productos de movilidad, mascotas, accidentes y comercio) en apenas dos años. Esta apuesta por la innovación en tan poco tiempo ha supuesto “un hito”, aseguró el presidente de la Mutua.

positivo y apuesta por nuevos productos



| | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|----------|----------|--------|
| RESULTADO DEL EJERCICIO en miles de euros | 1.078,77 | 1.271,06 | 811,82 |
| RENTA FIJADA DE LA CUENTA TÉCNICA | 0,79 | 1.845,11 | -86,32 |
| RENTAS DE LA CUENTA TÉCNICA | 1.019,55 | 3.116,17 | 726,50 |
| RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS | -80,76 | 1.716,42 | 1,54 |
| IMPUESTO DE SOCIEDADES | | | |
| RESULTADO DEL EJERCICIO | 938,79 | 4.832,69 | 727,04 |

Un resultado positivo considerado como “un verdadero éxito” atendiendo al contexto

En cuanto a los resultados más técnicos, en el ejercicio 2023, MMT Seguros alcanzó unas primas emitidas de 62,58 millones de euros, experimentando un crecimiento del 4,7% respecto a 2022. Las primas en el ramo de automóvil subieron hasta 56,53 millones, lo que supone un 90,33% del total. Ese porcentaje, pese a ser tan alto, ha bajado en hasta ocho puntos en los últimos dos años precisamente por ese crecimiento de las otras ramas de producto que ofrece MMT. “El seguro de hogar es una apuesta importante de la Mutua y “necesitamos tener menos dependencia del automóvil, sin dejar de prestar la atención histórica que le prestamos”, explicó Román Rodríguez al respecto.

Los ingresos financieros netos ascendieron a los 2,4 millones, subiendo también la rentabilidad de las inversiones un 3,02%. En cuanto a las inversiones, el presidente de MMT aseguró que la Mutua se fija los objetivos primando la seguridad sobre la rentabilidad. La posición de solvencia se ha continuado incrementando con una ratio del 192% sobre el Capital de Solvencia Obligatorio y del 769% sobre el Capital Mínimo de Solvencia.

Las pólizas en el ramo de autos, al cierre de 2023, alcanzaron la cifra de 117.879 con una reducción respecto al ejercicio de 2022 del 6,3%. Por su parte, las primas

del hogar pasaron de 2,14 millones a 3,8 millones de euros, lo que representa un crecimiento del 76,7%. Este fuerte crecimiento viene motivado por los aumentos cercanos al 100% del canal directo y de mediación.

“Taxistas, cuidemos de la Mutua porque la necesitamos”

En sus intervenciones durante la asamblea el presidente hizo en más de una ocasión un

MMT ha sacado al mercado siete nuevos productos en apenas dos años

guiño al colectivo, lanzando un mensaje para que confíen en MMT y apuesten por la entidad. En este contexto, recordó el esfuerzo que está haciendo la MMT los últimos años por ofrecer nuevas pólizas, desde decesos hasta hogar, y animó a los mutualistas a hacer uso de estas nuevas pólizas, no solo para los seguros de autos.

“Señores taxistas, cuidemos de la Mutua porque la necesitamos”. Esta frase recoge otra de las reflexiones hechas por el presidente debido a las dificultades actuales que tiene el taxista para asegurar su taxi. Esa misma preocupación fue la expresada en el turno de ruegos y preguntas por varios mutualistas, que felicitaron a la Mutua por su gestión y su interés por el colectivo del taxi. La respuesta del presidente fue sincera y directa: “siempre que las primas sean las adecuadas”, cuidarán del taxista porque le preocupa el taxi.

Pilar G. Matorra



Imagen de la Asamblea de MMT Seguros celebrada el pasado 29 de mayo de 2024

UECA cierra 2023 con un 20% más de pólizas



Junta General Ordinaria de UECA el 30 de mayo de 2024

2023 ha sido un año muy intenso para UECA después de que finalizaran los procesos de fusión abiertos durante el ejercicio previo. Un año muy “difícil”, tal y como reconoció el presidente, Fermín Javier Albendea durante la Asamblea General Ordinaria celebrada el pasado 30 de mayo, pero que ha culminado con la integración de la Mutua Aragonesa, el Centro de Protección de Chóferes de La Rioja y la Mutualidad de Autores y Editores, MAE.

Por eso UECA ha presentado una nueva imagen corporativa que represente esta nueva etapa tras meses de mucho trabajo en los despachos. Una integración que ha derivado en una entidad “más grande y más solvente”, con un catálogo de productos más amplio a disposición de todos sus mutualistas y que ha supuesto un incremento del 20% en la cartera total de pólizas, con 28.086.

Entre las novedades que se han puesto en marcha durante 2023, Albendea destacó que UECA ha iniciado un proyecto para cambiar el software de gestión por uno más actual con funcionalidades que permitirán agilizar procesos e interactuar con nuestros mutualistas a través de sus dispositivos personales. El objetivo de este desarrollo, explicó, se centra en la movilidad de la nueva red comercial y las mejoras tecnológicas acordes al negocio asegurador actual.

Además, se han lanzado varios productos nuevos, como el Plan de Ahorro para Autónomos que garantiza a sus mutualistas un interés garantizado y un interés adicional en forma de participación.

El presidente también destacó el compromiso de UECA con la sociedad a través del apoyo a diferentes iniciativas sociales y con el deporte, patrocinando al piloto Sergio Drifter y al tenista sordocego Ignacio Ruiz.

Datos

En cuanto a las cifras, el Resultado después de Impuestos obtenido por UECA en el ejercicio de 2023 ha sido de 62.923,41 euros, mientras que los Ingresos Financieros, han supuesto un importe de 1.019.172,87 euros, más de cuatro veces el obtenido en el ejercicio anterior, principalmente por el incremento de activos gestionados.

Respecto a la Siniestralidad técnica neta del reaseguro en el ejercicio 2023 han supuesto una cifra global para la entidad de 2.027.290,37 euros, un 22,63% superior a la siniestralidad respecto del ejercicio 2022. La cifra en el ramo de No Vida ha sido de 534.571,08 euros, menos de la mitad de la siniestralidad respecto al ejercicio 2022, motivado por el descenso en la provisión para prestaciones que es necesario dotar.

Una década como presidente

Fermín Javier Albendea ha cumplido 10 años como presidente de UECA y quiso aprovechar la asamblea para agradecer a todos el apoyo durante este tiempo. “Estos últimos años, con las fusiones, han sido muy difíciles, pero gracias a ustedes, sintiendo su apoyo, han hecho que fuera más fácil”, señaló. Además, agradeció expresamente a José Carbajo, quien fuera secretario durante sus primeros años como presidente “su ayuda y sus enseñanzas para que, hoy, diez años después, siga aquí. Les pido un aplauso para él”.

Por otro lado, como novedad, la junta directiva contará con un miembro más. Gregoria Trinidad Gómez, del Montepío de Conductores de La Rioja, asumió el cargo de vocal 2ª, cumpliéndose así con el acuerdo de fusión que ambas entidades firmaron.

El taxi denuncia expulsiones injustificadas de los seguros

Élite Taxi Andalucía ha denunciado que “expulsiones y no renovaciones” en seguros contratados por los taxistas. Es un hecho que, según explica la asociación, “está ocurriendo en masa y no está relacionado con ningún factor lógico como podría ser la tasa de siniestralidad”. Así lo ha indicado Rafael Baena, presidente de Élite Taxi Andalucía, que ha denunciado también el “sorprendente” encarecimiento de precios que están emitiendo las compañías aseguradoras al sector del taxi. Desde el colectivo lamentan la falta de justificación que están dando empresas aseguradoras a los taxistas que, en algunas ocasiones, según explican, “deben dejar parado su vehículo durante un periodo de tiempo” o se “ven abocados a pagar cifras desorbitadas en su cuota anual si quieren seguir trabajando”. Baena ha apelado a que las administraciones públicas, en “un ejercicio de responsabilidad”, actúen para que un servicio público de interés general como el taxi pueda “acceder a un seguro competitivo como venía ocurriendo hasta ahora”.



Exclusivas formulas
diseñadas para cada
sistema de combustible



- **DIESEL**

- **GASOLINA**

- **GLP** o **GNC**



LUBRICA Y MANTIENE LIMPIO Y PROTEGIDO EL SISTEMA
DE ALIMENTACIÓN

RESTAURA LA POTENCIA

REDUCE LAS EMISIONES DE GASES

MEJORA EL RENDIMIENTO DEL COMBUSTIBLE

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

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

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

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

Cuentas estables en SCAT para una nueva etapa

La Sociedad Cooperativa del Taxi de Madrid, SCAT, cerró 2023 con un resultado en positivo de 392.030,58 euros después de impuestos y un ligero incremento de socios, demostrando la “estabilidad” de la entidad, tal y como señaló su presidente, Leonardo Movilla, durante la asamblea general ordinaria celebrada el 18 de mayo. Y aunque en 2023 se ha visto un aumento de los gastos, derivados por el incremento de los costes salariales tras las novedades impuestas por el gobierno, la Cooperativa también ha crecido en volumen. Además, a pesar de que la entidad hizo un gran desembolso para adquirir la que será su nueva sede en Medina de Pomar, la Cooperativa ha tenido una cifra de negocios de más de 31 millones de euros, muy similar a la de 2022.

En cuanto al resultado, Cooperativa cerró 2023 con un ejercicio en positivo de 392.030,58 euros después de impuestos y un ligero incremento de socios, gracias, entre otras cuestiones, a campañas como “Traéte un amigo” tal y como señaló el presidente.

Entre las cuestiones destacadas por Movilla, que presidía por primera vez una asamblea general ordinaria, destacó el crecimiento que han experimentado las instalaciones de GLP, pasando de 77 en 2022 a 228 en 2023. También resaltó la apuesta de los taxistas por los modelos híbridos de gasolina, que actualmente corresponden al 59,27% de la flota y que solo en 2023 supusieron el 82,12% de las renovaciones de vehículos.

La renovación por reforma fue otro de los capítulos resaltados por el presidente por Movilla durante su intervención. Desde hace tres años, la Cooperativa ayuda a los taxistas del APC a presentar a homologación modelos de coche para prestar servicio como taxi. Lo que empezó como un servicio adicional al socio se ha convertido en el principal cometido de la sección de taxímetros. A día de hoy 1 de cada 5 socios ya está optando por algún modelo del que el fabricante no ha homologado la instalación del taxímetro

En cuanto al departamento de taxímetros, el presidente informó de que el 68% de las renovaciones que se produjeron en 2023 se llevaron a cabo en Cooperativa, siendo los meses de enero, febrero, noviembre y diciembre los principales instaladores gracias a su plantilla dimensionada. “Algo que puede hacerse gracias al pago de una cuota por parte de los socios”, recalcó. Además, recordó que el 20% de los socios tuvo el cambio de tarifa gratis por el consumo mínimo de combustible en los surtidores de Cooperativa. Precisamente, sobre el suministro del combustible, en 2023 la Cooperativa vendió 20,2 millones de litros en 2023 si bien aseguró que “hay margen de crecimiento”. En GLP, las ventas fueron de 8,8 millones, un 13,8% del total de gas que se vendió en la Comunidad de Madrid, según datos registrados. Como explicó el propio Movilla a los socios, desde Cooperativa intentan ser un “operador contingente en el mercado del gas”. Precisamente en San Mario, donde se vendieron 4,4 millones de litros de GLP, se amplió del depósito sustituyendo el anterior de 13.000 litros por uno de 50.000 litros para así poder suministrar a un nivel mayor.

En cuanto a la nueva sede de Medina de Pomar, se explicó que las obras continúan avanzando y que ya se ha retirado el techo de uralita y que se encuentran a la espera de la demolición del edificio. Habrá que esperar al menos un año para su apertura.

Como novedad, el Consejo Rector informó a los socios de que, a partir de este año, se sometería a votación las remuneraciones de los miembros de la directiva, actualizándolas anualmente en función del IPC, algo que se aprobó por mayoría. También obtuvo el respaldo de los socios la decisión del Consejo de asumir las consecuencias económicas del error en la inyección de tarifas que obligó a paralizar y reinyectar las tarifas de este año a más de 8.000 taxis.



SCAT celebró su Asamblea General el 18 de mayo

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



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



También en
iVoox
Spotify

Madrid pide ayuda para mejorar el servicio de eurotaxi



Jorge Rodrigo presidiendo el Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y la Supresión de Barreras Arquitectónicas

La Comunidad de Madrid pondrá a disposición de los usuarios un buzón de sugerencias para mejorar la atención que se presta a los usuarios de eurotaxi. Así lo ha anunciado el con-

sejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, Jorge Rodrigo, que ha incluido en este mismo buzón a los vehículos de alquiler con conductor adaptados para personas con movilidad reducida. Se trata de una medida con la que quieren canalizar todas las incidencias y posibles incumplimientos en el servicio que afecten a los vehículos adaptados, tal y como ha explicado durante la reunión del Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y la Supresión de Barreras Arquitectónicas (CPASB), celebrado en la sede de la Consejería en la capital. Los usuarios podrán comunicarlo en el correo electrónico inspeccion.adaptado@madrid.org que aparecerá insertado en el interior de los coches, a través de pegatinas o chapas alusivas. Rodrigo ha señalado que esta iniciativa se suma a la campaña de inspecciones que se pondrán en marcha con el Ayuntamiento de Madrid "para comprobar y asegurar que se cumple con la normativa vigente". Además, recordó que se está desarrollando la entrada en funcionamiento de una aplicación móvil de reserva de viajes, además de líneas de ayuda para compensar los tiempos de espera de los conductores y subvenciones para la adquisición de automóviles acondicionados.

El taxi solicita a las CCAA que exijan formación a los conductores de VTC

La organización Élite Taxi Barcelona ha solicitado al Ministerio de Transportes que se modifique la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para que las Comunidades Autónomas puedan establecer regulaciones sobre la calidad del servicio, la formación y la capacitación profesional de los conductores de vehículos de alquiler con conductor (VTC). Desde el sector piden que se modifique la disposición adicional primera del Real Decreto 13/2018 que, a su vez, modificó la citada ley de transportes. En dicho decreto se estableció que las comunidades autónomas que por delegación del Estado sean competentes para otorgar autorizaciones VTC, también están habilitadas para modificar algunas condiciones de explotación de dichas autorizaciones. Las modificaciones podrían afectar a aspectos como la precontratación, la solicitud de servicios, la captación de clientes, etc. Ahora desde el taxi piden que se habilite también a las CCAA a que puedan establecer normas en el marco de la formación y capacitación de los conductores.

Justifican esta petición en que la experiencia acumulada durante el tiempo



Imagen de la manifestación del 28 de mayo

en vigor del decreto "aconseja especialmente" que entre las condiciones para la prestación del servicio se incluyan las directamente vinculadas con la capacitación profesional de los conductores y la calidad del servicio que prestan a los usuarios. De esta forma, se espera garantizar la formación continua de los conductores en aspectos como la seguridad vial, la atención a los ciudadanos, el conocimiento de otras lenguas y otros aspectos que contribuyan a la mejora del

servicio. Recuerdan que en otros colectivos del transporte terrestre es habitual que se emitan certificados de parte de las administraciones autonómicas para acreditar que los conductores tienen los conocimientos teóricos y prácticos imprescindibles para dar una atención adecuada a los usuarios, incluyendo el suficiente conocimiento de las lenguas oficiales en la Comunidad Autónoma en la que se preste el servicio.

Esta será una de las exigencias que el taxi quiere plantear en la reunión con el Ministerio de Transportes que, al cierre de esta edición, todavía no se había celebrado. Además, el sector, que se manifestó masivamente en Barcelona el pasado 27 de mayo, también pedirá medidas para que se regulen a las plataformas digitales que bajo el pretexto de ser empresas de la sociedad de la información "se eximen de todas las responsabilidades" propias de los operadores de transporte, "que es lo que realmente son". En este sentido desde la organización de taxis piensan que, a través de la nueva ley de Movilidad Sostenible, "se tiene que frenar este ataque sin precedentes a toda la ciudadanía".



Tratamientos de Fisioterapia GRATUITOS para TAXISTAS

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

Si eres taxista, Matías Martínez Olmo te anima a cuidarte

APÚNTATE AQUÍ



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



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



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

MADRID

Marcas y Modelo C.C. CV/KW Euros



E-C4 X Feel Pack — 136/50 37.950*

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



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 ltm Drive 1.598 136/100 22.100
Ceed Tourer 1.0 MHEV Drive DCT 998 120/88,3 21.500
e-Niro Concept Ev — 204/150 31.610
e-Niro Business Ev — 204/150 32.200
e-Niro Drive Ev — 204/150 33.510
Niro HEV Concept 1.580 129/95 22.100
Niro HEV Drive 1.580 129/95 23.962

Precios DESDE. Sin 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

Marcas y Modelo C.C. CV/KW Euros



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



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

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

¡ Juntos somos más fuertes !



Guía para hacer ejercicio en tus descansos



Si tienes poco tiempo pero quieres mantenerte en forma, seguro que puedes aprovechar los momentos de descanso en las paradas para hacer unos sencillos ejercicios que te ayuden a prevenir problemas de salud.

Aquí te dejamos una pequeña guía para que aproveches al máximo. Como aseguran los expertos, realizar ejercicios de estiramiento pueden mejorar significativamente la flexibilidad y aliviar la tensión muscular.

Durante los descansos cortos, se pueden realizar estiramientos simples como rotaciones de cuello, giros de hombros y giros de columna sentado, ayudando de este modo a mejorar la circulación y reducir la

rigidez. Además de una posición adecuada al volante es conveniente aprovechar las paradas para estirar la espalda al completo. Las piernas son otras de las partes que más se resienten al volante. Para estirlas ponte de pie con los pies rectos y colocados a la altura de los hombros, después hay que

Hacer abdominales es uno de los mejores ejercicios para evitar dolores de espalda

tratar de tocar el suelo con la punta de los dedos.

También es importante dedicarle atención al cuello, una de las partes de nuestro cuerpo que más tensiones acumula y el cual es muy importante estirar con cuidado. Para ello se recomienda hacer giros repetitivos, primero de derecha a izquierda y de arriba abajo, siempre evitando movimientos bruscos. Después, se repite la acción pero esta vez haciendo círculos con la cabeza manteniendo la mirada al frente. En cuanto a los hombros, lo recomendable es colocarse en pie y con la espalda recta y subir y bajar los hombros repetidamente.

Hacer abdominales es uno de los mejores ejercicios para evitar dolores de espalda, ya que ayuda a fortalecer los músculos que sujetan la columna. Para ello no es necesario recostarte en el suelo, pero sí pueden hacerse hipopresivos mientras se está sentado. Básicamente se trata de meter el ombligo durante unos 10 o 15 segundos cada vez. Con cinco minutos al día es suficiente. Aunque parezca muy simple, funciona, tanto para evitar dolores de espalda como para perder algo de volumen en esa zona.

Uso de bandas

Aunque este tipo de ejercicios pueden realizarse sin ningún tipo de herramientas, el uso de bandas de resistencia pueden ayudar también. Livianas, portátiles y versátiles, estas bandas se pueden guardar fácilmente y proporcionan resistencia para ejercicios de entrenamiento de fuerza y apuntando a varios grupos de músculos. Con bandas de resistencia, los conductores pueden realizar ejercicios como flexiones de bíceps, prensas de hombros y extensiones de piernas sentados para mantener el tono y la fuerza muscular.

Por último, no hay que olvidar los ejercicios cardiovasculares, esenciales para mantener un corazón sano y aumentar la resistencia. Los conductores pueden incorporar ejercicios cardiovasculares simples como caminar a paso ligero o trotar durante las paradas de descanso.



**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

