

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXIX
NÚMERO 336
AGOSTO 2024

El taxi se refuerza con sus acciones en los aeropuertos

- Elche reclama más licencias de taxi
- UGT rechaza a última hora el nuevo convenio

PASEOS EN BARCO TURÍSTICO A LOS FIORDOS LEONESES

VIVE
UN RECUERDO
INOLVIDABLE



Precios especiales al Taxista
Reservas 608 572 926



Riaño (Región Leonesa)

La canción del verano

Como cada verano, los piratas se multiplican en algunos de los aeropuertos más importantes de nuestro país y los taxistas, hartos de ilegalidades, han dado un paso al frente. Con información y pedagogía, llevan meses trabajando para que los usuarios sepan los riesgos que conlleva subir a uno de esos vehículos ilegales frente a la seguridad que ofrece el servicio del taxi.

Ser un servicio regulado ofrece unas garantías que también se recogen en el convenio colectivo de los asalariados del taxi. La negociación del nuevo documento estaba causando fricción en el taxi y ahora, meses después, ha saltado por los aires tras la decisión de UGT de levantarse de la mesa de negociación y de dejar en el aire su renovación, al menos al cierre de esta edición. Un movimiento que ha sorprendido a todas las partes implicadas y que prorrogaría el convenio actual, que tiene fecha de 2017.

A la espera de conocer lo que finalmente sucederá, es momento de disfrutar de un mes de agosto que para muchos significa vacaciones, pero para otros tantos supone un momento de alta demanda de trabajo. Sucede especialmente en ciudades próximas a la costa o que tienen aeropuerto, como es el caso de Elche, donde piden más licencias para poder hacer frente al incremento del servicio, especialmente en temporada alta. Porque con más taxis en las calles los usuarios estarán siempre atendidos y no tendrán que buscar servicios alternativos de transporte.

Porque que el usuario se quede en el taxi es el leitmotiv de las organizaciones sectoriales, haciendo especial hincapié en aquellas zonas denominadas calientes como pueden ser los aeropuertos internacionales y, especialmente, en estos meses de verano en el que miles de turistas llegan a nuestro país para disfrutar de un más que merecido descanso.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- Los taxistas de Málaga, hartos de enfrentarse a los piratas que operan de forma irregular en el aeropuerto, han ideado un sistema para frenar su actividad ilegal.



10. A fondo

- Prudencio Azor, presidente de Radiotaxi Elche



16. Noticias

- Sin acuerdo, el taxi se queda sin nuevo convenio colectivo
- El Ayuntamiento de Madrid permitirá a los eurotaxis operar con etiqueta C
- Nueva partida presupuestaria para el rescate de licencias



20. Al volante

- KIA Niro, fiabilidad y rentabilidad para el taxista



24. Global Taxi

- Colonia, epicentro del taxi europeo con su Feria Internacional



26. Homologados

- Los vehículos autorizados para taxi

28. Grandes eventos

- Encuentra aquí a tus próximos usuarios



30. Salud

- Consejos para una conducción nocturna segura



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 Club Bilderberg y el verdadero gobierno mundial a la sombra



Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi

Para poder situarnos en los orígenes de este club, los historiadores e investigadores se remontan entre finales del siglo XIX (Época Dorada) y, la primera mitad del siglo XX, cuando los imperios familiares comenzaron a realizar inversiones estratégicas en otras empresas privadas.

En 1954, muchos de las personas más poderosos del mundo (poderes fácticos), se reunieron por primera vez bajo el patrocinio de la familia real holandesa y la familia Rockefeller en el lujoso hotel Bilderberg que dio nombre al club, también llamado, "la joya de la corona de la globalización". Esta relación de familias formado por la casta plutocrática mundial, donde solo los más poderosos mandan, fue considerada como unión global o gobierno central internacional. El club Bilderberg, al igual que las demás organizaciones que cite en el artículo anterior, desde sus inicios viene realizando una reunión anual durante todo un fin de semana en complejos de lujo ubicados en Europa, o Norteamérica, a la que asisten aproximadamente las personas más influyentes del mundo, mediante invitación, debaten y acuerdan sobre el futuro del Nuevo Orden Mundial, ejecutando hipotéticamente las directrices acordadas mediante una supuestas serie de sociedades secretas. En todas las reuniones realizadas, nunca han sacado sus conclusiones al exterior. En sus debates tratan

**"De las creencias que nacieron en Silicon Valley, sin duda la más extraña es el tecno populismo; es decir, hacer falsas promesas sobre la base de la transformación digital."
Yuval Noah Harari**

temas de suma relevancia para seguir gobernando el mundo bajo el principio de la privatización y el proceso de la globalización de los mercados; elementos primordiales que influyen en la transformación del panorama político-económico internacional. Es decir, es la decantación del modo de producción capitalista hacia las formas de una verdadera plutocracia. Un sistema en el que no sólo gobiernan los ricos, sino que las reglas se definen de tal forma que las únicas voces que encuentran espacio en la deliberación pública son las que vienen respaldadas por el poder del dinero. El Club es considerado el verdadero gobierno mundial en la sombra.

Independientemente de los temas a tratar, en estas reuniones cada año, son llamados a filas, todos aquellos nuevos dirigentes que ostentan los designios de sus países. Por ejemplo, en el año 2014 pidieron explicaciones al Gobierno español. (Noticia difundida por "el Confidencial Digital" obtenida de fuentes que conocen los entresijos de este cónclave). O, de la información extraída del periódico digital Euronews indicando, que invitados estarían presente en la edición núm. 63 del año 2015, hasta llegar a la última edición núm. 65 del año 2023, según información de la vanguardia.com. Y no me puedo olvidar de la cumbre realizada en Madrid hace apenas dos meses siendo en esta ocasión la tercera realizada en España donde acogió



la cumbre del poderoso Club Bilderberg celebrando su 70 aniversario.

En 2015, Cristina Martín, la escritora bestseller, conferenciante y doctora en Ciencias de la Comunicación, que lleva más de diez años investigando al Club Bilderberg, indicaba, que es una entidad escurridiza y opaca que cada año congrega a las personalidades más poderosas del planeta. Nos detalla en su libro titulado "los dueños del planeta, ellos contra nosotros", una visión crítica sobre el Club, donde los políticos son "títeres" al dictado del pensamiento único y de la creación de líderes artificiales como armas para la implantación de un nuevo orden mundial totalitario.

Como resumen, este libro desenmascara a los principales plutócratas de nuestra era y traza sus recorridos vitales, sus antecedentes, sus frustraciones y sus aspiraciones para, de ese modo, entender qué se proponen, por qué hacen lo que hacen y qué objetivos últimos persiguen, llegando a la conclusión del propósito de "dominar totalmente el mundo".

Por tanto, en los últimos años, y tras la fuerte irrupción aparecida sobre los diversos sectores de la economía en esta Era Digital, las nuevas tecnologías e Internet han sido temas claves de la agenda del Club, que plantea usar estos sistemas de la innovación tecnológica como el nuevo motor de la economía para controlar a la población mundial. Sin embargo, la rápida evolución que está alcanzando la innovación tecnológica ante el desarrollo de aplicaciones informáticas a escalas cerebrales en diversos campos, incluidos la aplicación de detención biomédica, robótica espacial y, especialmente, la Inteligencia Artificial (IA) a gran escala, preocupa mucho al Club. (Palabras del profesor André Van Schaik, creador de Deep-South).

Tal como se puede observar, cada uno de los grupos y organizaciones descritos hasta ahora, tiene su propia historia, objetivos declarados y áreas de enfoque. Si bien algunos los ven como actores importantes en la escena mundial, otros pueden ser más escépticos sobre su influencia real y su papel en la toma de decisiones globales, la cuestión es, que son un todo hermético dentro del poder.

Por eso, este tipo de organizaciones que dominan los mercados internacionales, imponen una nueva política económica, absorbiendo desde su soberanía corporativa la soberanía propia de los Estados. Por ello, todos los inversores agrupados en las diferentes organizaciones citadas, siguen jugando un papel muy relevante, tanto, en la economía mundial como en el mercado financiero. Es mi opinión una opinión más.

Continuará....

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

El taxi de Málaga encuentra una



Salva Marín (izqda), impulsor de InfoTaxi, junto a dos compañeros en el aeropuerto de Málaga

La presencia de conductores ilegales, conocidos como piratas, en el aeropuerto de Málaga se ha incrementado en los últimos años. Los taxistas durante este tiempo cada día han sido testigos de cómo muchos usuarios del taxi se perdían en manos de estos conductores y por ese motivo han tenido que tomar medidas para evitar que esto siguiese sucediendo.

Desde el sector del taxi de Málaga tienen localizadas a más de 75 personas que trasladan ilegalmente pasajeros desde el aeródromo a sus puntos de destino. Pero lo más preocupante de todo es que 45 de esas personas trabajan diariamente captando ilegalmente usuarios para trasladarlos en sus vehículos privados sin autorización.

El año pasado, durante la época de verano, esta situación ya era insostenible, y los taxistas de Málaga aprovecharon el espejo de sus compañeros de Barcelona para organizarse en una especie de patrulla que servía para informar a los usuarios y disuadir a los piratas. Esta iniciativa sirvió para alejar mo-

mentáneamente a algunos piratas, pero los taxistas no mantuvieron constancia porque el trabajo y el esfuerzo que suponía integrarse en esos turnos de esas patrullas era demasiado.

Sin embargo, para este año había preparada una nueva vuelta de tuerca que podría ser la solución definitiva. Una fórmula que se le ocurrió a Salvador Marín, taxista de la capital de la Costa del Sol, y que compartió con el resto de sus compañeros para finalmente llevarla a la práctica. Marín entendió que había que compensar a los taxistas que hacían ese esfuerzo de luchar contra la piratería.

¿Cómo se compensa a los compañeros que deciden invertir seis horas en el aero-

puerto para evitar que los piratas quiten servicios a los taxistas? Pues premiando a estos compañeros para que el día que participan de estos turnos de información y lucha contra los piratas, también puedan prestar servicio de taxi en el aeropuerto una vez acabe su turno.

Para entender mejor este sistema de compensación primero hay que explicar que el taxi de Málaga está organizado de tal manera que solo un día a la semana los taxistas pueden acudir al aeropuerto a prestar servicio. Son los servicios más atractivos, pero están regulados para que todos los profesionales puedan prestarlos al menos una vez a la semana. Sin embargo, los taxistas que se sumen a esta iniciativa de información y lucha contra los piratas, podrán prestar servicio también en el aeropuerto el día que formen parte de este grupo de informadores. Es decir, a los 200 taxistas diarios que prestan servicio en el aeródromo, ahora se suman 10 o 12 más del grupo de esta iniciativa, llamada InfoTaxi y que, dado el momento

“Simplemente queremos que el usuario del taxi termine en un taxi”

fórmula eficaz contra la piratería

“Nos felicitan hasta desde las VTC por la labor que estamos haciendo”

de alta demanda que hay, se absorbe con facilidad.

Además de Salvador Marín, también Guillermo Díaz, portavoz de Élite Taxi Costa del Sol, nos ha atendido para explicarnos de primera mano la problemática de los piratas y cómo se han organizado desde hace un mes para luchar contra este intrusismo tan salvaje. “Años atrás ya tomamos medidas y el año pasado hicimos algo similar a lo que llevaron a cabo nuestros compañeros de Barcelona. Montamos un dispositivo con chalecos para disuadir a los piratas. Pero con el paso del tiempo se fue abandonando y sobre todo porque las administraciones, la policía y el aeropuerto colaboraban poco”, explica Díaz.

Informar y no patrullar

“Al final, nos hacían perder el tiempo y no conseguíamos denunciar verdaderamente o evitar la actuación de los piratas. Los compañeros lo fueron dejando, pero no teníamos apoyo y el resultado no era el deseado. Por suerte Salva tuvo esta idea de enfocarlo para que hubiese una compensación y de esta forma incentivar a los compañeros a participar y también implicar a la administración”, asegura Guillermo Díaz.

Salvador Marín también recuerda que ha habido intentos anteriores, e indica que no le gusta que se les llama patrulla. “Somos informadores, la patrulla se relaciona con la vigilancia y el control y nosotros no nos dedicamos a eso, para eso está la policía. No tenemos que vigilar a nadie, somos informadores y solo queremos que el usuario de taxi, cuando llegue a Málaga, termine en un taxi”.

El posicionamiento tan lejano de la parada de taxis en el aeropuerto de Málaga también es uno de los motivos que llevan a que muchos clientes que van con la idea de coger un taxi acaben sucumbiendo a otro medio de



Los turnos de los taxistas informadores lo componen en torno a 10 o 12 personas

transporte, ya sea legal o ilegal.

“En Málaga estamos muy mal posicionados. La gente termina perdida buscando un taxi y al implantar los informadores en estas últimas semanas nos hemos dado cuenta de la cantidad de servicios y viajes que se perdían por el hecho de estar situados en la otra puerta del aeropuerto”, explica Marín.

La persistencia y el hecho de que los taxistas estén presentes día a día en el hall del aeropuerto es lo que más está afectando a los piratas. “Al principio se creían que esto iba a ser como siempre, que íbamos a ir una temporada y luego seguirían campando a sus anchas. Sin embargo, han visto que vamos todos los días, con turnos, identificados con chalecos y ya han pasado a amenazarnos, insultarnos y provocarnos. Por la noche es más peligroso porque hay más piratas y

apenas hay diez taxistas sen el turno de información”, asegura Díaz. “Nos felicitan hasta desde el sector de las VTC”, indica con cierta ironía.

Pero para que esto esté funcionando tan bien, ha habido una labor previa de trabajo conjunto con todos los actores del sector del taxi, de las administraciones y cuerpos de seguridad. “Esta iniciativa va al margen de las asociaciones. Salva logró ponerlas de acuerdo y a día de hoy nos está felicitando el Ayuntamiento y los responsables del aeropuerto porque además de alejar a los piratas, ofrecemos una labor de información y asistencia muy importante a las personas que acaban de aterrizar en la ciudad”, explica Guillermo Díaz.

Salva Marín explica también cómo fueron los primeros pasos hasta la constitución de este grupo, cada vez más grande, de informadores conocido como InfoTaxi. “Fuimos a una reunión con la concejala de Movilidad el Ayuntamiento, directora del Instituto Municipal del Taxi, y le presentamos el proyecto con el objetivo principal de que los usuarios del taxi llegasen al taxi”, relata Marín. “Cada vez que los turistas llegaban al aeropuerto de Málaga y buscaban un taxi se perdían por el camino. Por eso queríamos ir bien identificados con un chaleco que por delante pusiera

Cerca de 300 taxistas participan ya en la iniciativa



Guillermo Díaz, portavoz de Élite Costa del Sol, inmerso también en la lucha contra los piratas

InfoTaxi y por detrás Taxi Staff para que lo entendiese todo el mundo”, asegura.

“A la concejala le encantó la idea, nos dio permiso y desde la misma concejalía se envió el cuadrante de taxistas a la Policía para que supieran los coches que íbamos a estar dando esa información. Teníamos el visto bueno del Instituto y solo teníamos que ponernos manos a la obra”, indica Marín.

Los impulsores de esta iniciativa recalcan que se trata de un proyecto abierto y público para todo el sector. “Se le ha dado toda la publicidad habida y por haber y hemos puesto a todas las asociaciones de acuerdo. No ha sido una labor fácil, porque es complicado ponerlas de acuerdo en todo, pero como el objetivo es un bien para todos, es verdad que todas han colaborado”, explican los dos taxistas.

En apenas un mes que lleva en marcha esta medida, ambos profesionales concluyen que la experiencia está siendo “muy positiva”. “Al principio nos ha costado porque los piratas están acostumbrados a tener barra libre. Las primeras semanas han sido duras, ha habido amenazas, provocaciones,

etc. Pero a día de hoy se puede decir que la imagen del taxi de Málaga es totalmente diferente a la que daba hace años porque no es lo mismo encontrarte una persona que te informa amablemente, que te acompaña a la parada, que te ayuda con las maletas, a que te encuentres con cuatro o cinco piratas metiéndote poco menos que le móvil en la cara”, explica Marín.

46 piratas diarios en el aeropuerto

“Actualmente hay más de 46 piratas registrados que actúan a todas horas todos los días en el aeropuerto, y a esos hay que sumarles los que vienen de las estaciones de

Calculan que el taxi habría recuperado 150 servicios diarios

autobuses y tren. Nadie les dice nada y entre unos y otros tenemos localizados un total de 76 personas”, asegura Guillermo Díaz. “Están muy organizados”, recalca.

Por ese motivo, y ante la presencia constante de los conductores ilegales, los taxistas se agrupan en turnos para que todo el que quiera se pueda apuntar. “Empezamos siendo 30 y ahora somos cerca de 300 taxistas”, afirma Díaz. “Lo bueno es que además de estar defendiendo nuestro trabajo, estamos ofreciendo un servicio al turismo. Estamos evitando que el turista cuando llega a Málaga reciba a 30 personas indicándole qué vehículo tiene que coger”.

Tanto para Guillermo como para Salva, la piratería en el aeropuerto es algo que parecía intrínseco al sector en la capital malagueña. “Llevo 14 años en el taxi y recuerdo que cuando entré la organización mayoritaria pagaba a dos personas, que iban identificadas, para evitar el intrusismo. Cuando quitaron a estas dos personas, los piratas se multiplicaron por diez”, relata Marín. “En mi caso, llevo diez años en el taxi y en mis primeros días fue al aeropuerto y ya me hablaron mis compañeros de un tal John, conocido como “El alemán”, que ya entonces llevaba una década captando clientes y prestando servicio ilegalmente. Hoy sigue yendo con un bastón y ha recibido muchas denuncias, pero le da igual, le compensa”, detalla Díaz, que recuerda que la multa es de más de 4.000 euros.

Preguntados por cuántos servicios diarios han logrado recuperar para el taxi desde que pusieron en marcha la iniciativa, los taxistas aseguran que es difícil de calcular, pero no dudan en calificar de “una burrada” la cantidad de usuarios que “recuperan” para el sector del taxi. “Entre los clientes que se llevaban los piratas y los que se terminaban yendo en el autobús o en el tren cuando realmente estaban buscando un taxi, puedo decir, sin exagerar, que estamos recuperando unos 150 servicios diarios”, asegura Marín, que relata que durante las horas del turno informativo no se ve otra cosa en el aeropuerto que taxistas yendo de un lado para otro acompañando turistas o recién llegados para que se desplacen en taxi a sus lugares de destino. Quizás no sería la labor que le correspondería hacer a los taxistas, pero es la que deben hacer actualmente si quieren velar por el presente y futuro de su sector, y para evitar que la injusticia de los piratas vuelva a triunfar de manera impune.

Javier Izquierdo

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



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



También en
 iVoox
 Spotify

"Estamos desbordados y por eso necesitamos



Prudencio Azor [segundo a la derecha] acompañado de la junta directiva de Radio Taxi Elche

Un mayor número de licencias, más exámenes para que los conductores puedan acceder al taxi y la implantación de licencias temporales. Con estas tres medidas se podría acabar con la falta de oferta de taxi existente actualmente en la ciudad de Elche y que cada verano lleva al límite a los profesionales por no poder atender a los ciudadanos.

Prudencio Azor es el presidente de Radio Taxi Elche, la asociación representativa mayoritaria en la ciudad, y en esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi, deja claro que estas demandas de los taxistas van dirigidas a mejorar el servicio y lamenta que el Ayuntamiento, haya decidido dar prioridad al desembarco de plataformas de VTC.

Desde hace un año y medio en la presidencia de la organización, Azor es consciente de que actualmente los taxistas no pueden estar en todos lados, pero recuerda que llevan meses anunciando que, durante la temporada alta, si no se tomaban medidas, las situa-

ciones de estrés podrían repetirse.

Gaceta del Taxi.- Son ya varios meses en los que recibimos informaciones sobre el taxi de Elche y su desajuste entre la oferta y la demanda. ¿Cómo está realmente la situación?

Prudencio Azor.- Cuando entramos la nueva junta directiva éramos muy conscientes de este problema principalmente porque tenemos muchas limitaciones en el sector del taxi. El equipo de Gobierno local también cambió el año pasado tras las elecciones y lo primero que les recordamos desde el taxi era la necesidad de un mayor número de licencias. Las necesitamos principalmente porque después de la pandemia se ha produ-

cido un boom en todos los sectores, no solo en el taxi. Desde el Ayuntamiento nos dijeron que les hiciésemos entrega de nuestras propuestas de mejora para el taxi. Les entregamos un dossier que incluía reivindicaciones históricas de los taxistas acompañado de un estudio que concluía que efectivamente hacen falta más licencias. Es importante recordar que hace años ya desde la Conselleria se aprobó la concesión de 43 licencias, pero dicha concesión se iba a hacer de forma progresiva. Con la llegada de la pandemia y con todo el mundo confinado no eran necesarias dar las 43, por lo que se concedieron 19. Ahora, por lo tanto, es el momento de que se concedan las otras 24. Las necesitamos y deben sacarlas si o si porque cada vez hay más demanda de taxi. La gente ha experimentado un cambio de chip, cada vez quiere salir más.

G.T.- Además de estas 24 licencias, ¿qué otras medidas plantean para mejorar la situación del taxi en Elche?

"La gente ha cambiado el chip y cada vez sale más"

más licencias”

P.A.- Junto a las 24 nuevas licencias, les transmitimos que debe haber más pruebas de capacitación para que los conductores asalariados puedan acceder al taxi. Ahora tenemos una prueba de capacitación cada dos años, cuando al menos deberían ser tres l año, o al menos dos. También estamos elaborando junto a la Confederación de Taxistas de Valencia un proyecto para que se establezcan licencias temporales similares a las que existen en Baleares. Todo eso serviría para dar con la solución a la problemática de la falta de oferta.

Más taxis, más exámenes y licencias temporales

G.T.- Hasta la implantación futura de estas medidas, ¿cómo están afrontando por el momento la temporada estival?

P.A.- Desde el Ayuntamiento de Elche lanzaron al aire la noticia de que ya se habían creado 24 licencias, pero al final no es así porque es un proceso un poco farragoso. Desde que se anuncie hasta que salgan a trabajar puede pasar más de medio año. De hecho, salen las listas provisionales de adjudicatarios finales del mes de julio.

G.T.- Por lo que, al menos en lo que llevamos de verano, también están sufriendo para atender la demanda.

P.A.- En Elche tenemos claro que desde que se produce el cambio horario de verano la demanda se multiplica. Además, tenemos el aeropuerto de Elche-Alicante, en el que prestamos servicio los taxistas de Elche, por lo que a partir de ese momento nos desbordamos por todos los lados.

G.T.- A lo largo de estos meses con continuas noticias procedentes de Elche, nos llegó que el Ayuntamiento pretendía poner un sistema de geolocalización a los taxistas para que prestasen servicio en la ciudad porque está desabastecida, y no solo en el aeropuerto.

P.A.- Al final existe ese falso mito de que los taxistas de Elche nos vamos al aeropuerto, pero la realidad es que nos faltan taxis, nos levantan los descansos tanto en ciudad y en el aeropuerto para echar una mano, pero tenemos los taxis contados y nos faltan taxis en ambos sitios. Tenemos que ir o a un lado o



Los taxistas demandan la puesta en marcha de licencias temporales para futuros veranos

a otro, y ni con esas, estamos desbordados. Con las 24 nuevas licencias, con más pruebas de capacitación para los conductores y con el establecimiento, ya para el próximo año, de licencias temporales, sí que podremos atender la alta demanda que se produce. Las 24 licencias no van a ser la solución total, pero sí que van a ser parte de ella.

“Los taxistas de Elche aprietan los dientes y trabajan mucho”

G.T.- ¿Qué tipo de regulación tienen en Elche? ¿Existe algún tipo de limitación horaria?

P.A.- No tenemos limitación. Tenemos un cuadrante con turnos que regula nuestro trabajo en la ciudad y en el aeropuerto, pero no tenemos más limitación en Elche, podemos trabajar cuando queremos e incluso el taxista al que le corresponde el aeropuerto puede ir a la ciudad a prestar servicio. Se puede contratar asalariados, por eso demandamos las pruebas de capacitación para poder contratar porque, aunque haya más licencias, los asalariados son los que realmente hacen que el taxi está más horas y sea más productivo al poder doblar.

El taxi de Elche, un trabajo muy estacional

G.T.- Lo que sí que parece evidente es la estacionalidad del trabajo de taxi en Elche en relación al invierno y el verano.

P.A.- En invierno cuando cambian la hora a final de octubre el trabajo pega un bajón

considerable. Son 204 licencias que tenemos que buscarnos la vida y pasaremos a ser 228 cuando estén las 24 pendientes ya operativas.

G.T.- ¿Existe algún tipo de regulación para esos meses “más flojos”?

P.A.- En invierno ya tenemos establecidos tres días de trabajo y uno de descanso, y cuando empieza a haber más trabajo tenemos cinco días de trabajo y uno de descanso para poder tener más taxis disponibles. A partir de mayo ya pega el subidón hasta final de septiembre, en temporada alta, y en ese momento se levantan los descansos y ya se puede trabajar todos los días. Los taxistas de Elche están muy comprometidos, aprietan los dientes y trabajan lo que haga falta. Pero todos los años pasa igual. En esta ocasión llevábamos avisándolo desde el mes de septiembre. Después de la pandemia se ha incrementado constantemente todos los años. El aeropuerto de Alicante es el quinto de España y es uno de los que más está creciendo, por eso reivindicamos las temporales porque debemos ir por delante y estar preparados para lo que venga. La administración maneja unos tiempos muy lentos, no es una empresa privada, y aquí todo lleva un proceso de legislación.

G.T.- En todo este terremoto, si se me permite la expresión, por la falta de taxis, también se manifestaron los hosteleros.

P.A.- Tuvimos una reunión con los hosteleros en la que les pedimos que nos apoyasen en nuestras reivindicaciones al respecto de la ampliación del número de licencias y de más capacitaciones para los conductores. Nos dijeron que sí, pero por otra parte nos pidieron que les apoyásemos con respecto a las VTC, algo a lo que nosotros nos negamos. Si querían pedir VTC o exigir a la admi-



La ampliación del aeropuerto provocará también mayor demanda de taxi

nistración más VTC, dijimos que lo hicieran ellos, pero nosotros no. El resumen es que al salir de esa reunión colocaron en portada, con nosotros en la foto, un titular que rezaba que queríamos todos las VTC. Les tuvimos que llamar para aclarar que no era lo que habíamos dicho.

G.T.- A finales del mes de junio el Ayuntamiento de Elche presentó la llegada de la plataforma Uber a la ciudad. ¿Cómo recibieron la noticia?

P.A.- Cuando nos enteremos les transmitimos que cómo puede ser que les dejen prestar servicio y les reciban con honores cuando tenemos desde el taxi una serie de reivindicaciones pendientes y no nos han dado la oportunidad de mejorar el servicio. Si con todo lo que pedimos se ofreciese un servicio deficiente, pues entiendo que se estudiaran otras vías alternativas, pero sin atender nuestras peticiones y más cuando llevábamos meses avisando con anterioridad, no nos parece bien. Se excusan y nos dicen que esto lleva un trámite, que esto es muy lento y que lo que tienen que dar son soluciones a la ciudadanía.

G.T.- En resumen, que la justificación para la llegada de VTC era la falta de taxis, pero precisamente esa falta de taxis es algo que podrían haber solucionado desde hace tiempo como bien les estaban demandando.

“Elche es una ciudad que está explotando y tendrá un gran desarrollo”

P.A.- Efectivamente así es como lo vemos nosotros.

G.T.- ¿Antes de este anuncio notaban ya la presencia de VTC?

P.A.- Vehículos de transporte con conductor ha habido siempre, sobre todo en el aeropuerto. Lo que pasa es que la ciudadanía no lo sabía. Lo que se ha producido ahora es que han entrado más. Antes no teníamos a Uber y Cabify y ahora en el aeropuerto incluso les han dado una concesión de espacio exclusivo a las dos plataformas para una serie de vehículos.

G.T.- En lo que respecta al trabajo diario para el taxista, la movilidad en Elche y el tráfico, ¿cómo los valoraría? ¿Ha cambiado mucho en los últimos años como sí ha sucedido en las grandes ciudades?

P.A.- En cuanto al tráfico no hay problema, pero bajo mi punto de vista Elche es una ciudad que está explotando y va a explotar aún más con el desembarco de nuevas grandes empresas, así como con el desarrollo y crecimiento del parque industrial. En el terreno

industrial es una ciudad en crecimiento constante y a eso hay que añadir también el aumento de uso del aeropuerto. Con respecto a la movilidad, el Ayuntamiento debe hacer un plan de movilidad real, en el que no solo esté el taxi, sino que incluya a autobuses, bicicletas y los nuevos vehículos de movilidad personal. Ahora mismo no hay restricciones de bajas emisiones, pero de cara al año que viene está previsto que se introduzcan.

G.T.- A nivel asociativo, ¿cómo está organizado el taxi de Elche?

P.A.- Nuestra asociación es la mayoritaria. En Radio Taxi Elche estamos 178 de las 204 licencias que hay actualmente. Hay una o dos licencias que son independientes, y las restantes pertenecen a otra asociación que se llama Servitaxi, que serán unos 24. Además, desde Radio Taxi Elche estamos integrados en la Confederación Valenciana del Taxi.

G.T.- Antes de acceder a la presidencia de la organización, ¿había estado anteriormente inmerso en la representación del taxi?

P.A.- Llevo ocho años trabajando en el sector del taxi. Anteriormente trabajaba para una empresa privada y es cierto que dirigía centros de supermercados, por lo que en cuestión de organizar y dirigir contaba con cierta experiencia. Pero el taxi no nos pilla de lejos en mi familia porque mi padre fue taxista en Granada, así que algo de taxi en la sangre llevo.

Javier Izquierdo

HAZTE COLABORADOR



Ya puedes ser colaborador de Radioteléfono Taxi sin necesidad de abonar el título de cooperativista.
Te cedemos el terminal de interconexión BG40 o similar



Ven a Radioteléfono Taxi, y benefíciate de nuestros servicios de Asesoría jurídica y gestoría

También puedes ser socio cooperativista:

Cuota de entrada: 368,33€

Resto financiado en

12 mensualidades de 50€



Puedes obtener información detallada en nuestra sede social de L a V, de 9 a 14 h:

Calle Cidro 20, 1ª Planta · 28044 Madrid

CONTAMOS CONTIGO PARA SEGUIR CRECIENDO

91 511 13 70

WWW.PIDETAXI.ES · WWW.RTTM.ES

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



info@pidetaxi.es
www.pidetaxi.es



Siempre a la vanguardia en digitalización



Si hay algo que ha caracterizado a Radioteléfono Taxi desde sus inicios en 1974, es su confianza en el progreso. Por eso no es de extrañar que fueran pioneros en la digitalización y ya en 1984 los propios socios en Asamblea aprobaron la compra del primer ordenador para la Central.

En los años '80, los ordenadores distaban mucho de la imagen que podemos tener ahora, compactos y portátiles. Hablamos de un aparato que tenía el tamaño de una lavadora y cuya CPU e impresora ocupaban el espacio de dos mesas de trabajo.

Pero, como decíamos, en Radioteléfono tenían claro que el taxi tenía que darse la mano con la tecnología y no dudaron en transformar, poco a poco, la Central.

El primer ordenador de RTT se compró en 1984

Hay que tener en cuenta que en 1988 la Central recibía 4.000 llamadas al día, por lo que este proceso de transformación digital, explican desde la emisora, fue lento y tardó varios meses en poder ejecutarse. Era una situación novedosa y no existían ejemplos en el sector que sirvieran de referencia, por lo que Radioteléfono tuvo que empezar de cero en esta aventura, contando con empresas punteras en el sector que les ayudaron en todo momento.

Con una inversión de casi cinco millones y medio de pesetas, la informatización de la Central mejoró el trabajo de las operadoras, incrementándose la fiabilidad de los servicios. Con la nueva tecnología en el día a día del trabajo en Central, se pasó de apuntar los servicios en un papel a que las direcciones aparecieran reflejadas en las pantallas de los ordenadores, mejorando así la comunicación entre las operadoras y los taxistas. Además, esta digitalización de la central estuvo acompañada de una reforma integral de las instalaciones, con el objetivo de mejorar la superficie de trabajo así como la insonorización de las cabinas.

No obstante, este salto hacia el futuro no supuso la desaparición de fórmulas más tradicionales. El mismo año que se adquiere el ordenador para la Central, también se compró una máquina de escribir.

50 años innovando

Actualmente, Radioteléfono continúa siendo una de las radioemisoras punteras a nivel tecnológico. Desde la emisora, que celebra 50 años de historia, siempre han escuchado a los clientes y nunca han dejado de aprovechar las nuevas herramientas que la tecnología pone a su alcance para ser más competitivos. Desde la administración interna de la empresa hasta el propio socio, que se ha convertido en un taxista digital con todas las nuevas fórmulas a su disposición con las que ofrecer al usuario un servicio de excelencia marca de la casa.





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



UGT sorprende a todos rechazando la firma del convenio



El pasado 16 de julio se celebró la que parecía que iba a ser la última reunión entre sindicatos y asociaciones patronales del taxi para la firma del convenio colectivo de los asalariados del sector. Sin embargo, ese día, en el Servicio Interconfederal de Mediación y Arbitraje (SIMA), la Unión General de Trabajadores (UGT) sorprendió a los allí presentes rechazando a última hora la firma del convenio.

Al cierre de esta edición, lo que puede ocurrir con mayor probabilidad es que se prorrogue de nuevo el convenio vigente que data de 2017. La situación solo podría darse la vuelta en una reunión pendiente entre UGT y la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi). Sin embargo, la organización de taxistas parece muy lejana en sus posiciones de las nuevas demandas del sindicato.

"Aún puede haber una solución", aseguran desde UGT a La Gaceta del Taxi al hilo de esta polémica. Desde el sindicato transmiten que aún existiría una posibilidad de que se firmase el acuerdo y pasaría porque se incluyese en el convenio no solo a los conductores y conductores especialistas del taxi, sino a otras categorías de trabajadoras y trabajadores que realizan, a juicio de UGT, servicio para el taxi. Se refieren en el sindicato a los administrativos, a operadoras de emisoras y demás trabajadores englobados dentro de talleres y cooperativas del sector. Desde UGT quieren que esas categorías estén incluidas y descritas en el convenio.

Incluir a más trabajadores relacionados con el taxi

"Este convenio no era de aplicación a todo el mundo", manifiestan desde el sindicato, recalando que lo único que les separa del acuer-

do y la firma del convenio es que incluyan al resto de trabajadores que prestan servicio en el sector del taxi. Insisten en que, por ejemplo, un titular que contrate a un trabajador para conducir su taxi no queda obligado a cubrir cada una de las categorías que quiere UGT que se añadan al convenio; pero sostiene que operadoras o administrativos de empresas y sociedades del taxi, así como trabajadores de talleres del taxi, deben estar incluidas en este nuevo marco.

Ahora falta por saber qué postura tomarán las asociaciones del taxi al respecto y también falta por conocer qué piensa sobre esto Comisiones Obreras, el otro sindicato inmerso en las negociaciones que sí que estaba de acuerdo con el convenio y que quedó sorprendido con la postura de UGT. Tanto es así que desde Comisiones Obreras no entendieron que en la novena reunión y cuando todo parecía acordado, se rechazase por parte de UGT el convenio.

La Federación Española del Taxi, Fedetaxi, la otra organización de taxistas presente en las negociaciones, tras la negación de UGT, hicieron público en un comunicado que "trabaja y trabajará siempre en pro de los intereses del colectivo del taxi en todos los ámbitos que corresponda". La patronal ha informado que ha estado presente en las nueve reuniones que se han celebrado hasta el momento para la renovación del convenio colectivo.

Hay que recordar que, en un primer momento, lo que levantó más polémica dentro del taxi fue el establecimiento de un control telemático de la jornada para los conductores asalariados, y que desde UGT nunca habían dado muestras de que iban a rechazar el texto por este motivo, o al menos eso transmite el otro sindicato y las asociaciones del taxi.

Los nuevos vehículos eurotaxi podrán llevar etiqueta C



Presentación de la campaña de control de taxis accesibles

El Ayuntamiento de Madrid ha movido ficha, tras meses de peticiones por parte de todas las partes afectadas, y ha decidido que la nueva Ordenanza del Taxi, actualmente en fase de tramitación, modifique las condiciones y permita a los eurotaxis tener el distintivo ambiental C y no solo los distintivos ECO o CERO como sucede actualmente. Con esta medida se espera facilitar el acceso de los taxistas a vehículos adaptados para prestar servicio de taxis y así alcanzar el 5% de flota accesible que marca la Ley de Accesibilidad. Actualmente, en la ciudad de Madrid, la flota activa de taxis está integrada por 15.518 vehículos, de los que 366 son adaptados.

Borja Carabante, delegado del Área de Urbanismo, Medioambiente y Movilidad, ha concretado que la modificación de la Orde-

nanza del Taxi se encuentra en estos momentos en fase de consulta pública y la intención con la que trabaja el Ejecutivo municipal es aprobarla inicialmente en Junta de Gobierno en el mes de octubre y que, de esta forma, pueda entrar en vigor a finales de año.

El delegado ha destacado que la futura modificación de la ordenanza se suma a otras iniciativas ya adoptadas por el Ayuntamiento de Madrid dentro del objetivo de incrementar la flota de eurotaxis. En este sentido, dentro del programa de ayudas Cambia 360, se ha incrementado la cuantía subvencionable hasta los 20.000 euros para la adquisición de un taxi adaptado CERO o ECO nuevo.

Nueva campaña de control

Carabante presentó además una nueva campaña de control para analizar la documentación que debe llevar a bordo el conductor del vehículo y comprobar las autorizaciones necesarias para la realización del servicio, así como el correcto funcionamiento de elementos como las rampas de acceso o los anclajes interiores.

Los técnicos de la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Comunidad de Madrid, en coordinación con Policía Municipal de Madrid, son los encargados de llevar a cabo estas acciones, que se enmarcan en el plan de inspecciones del Gobierno regional. Durante el acto, el consejero ha presentado el buzón de denuncias puesto en marcha por la Comunidad de Madrid para canalizar las incidencias e incumplimientos que detectan los usuarios en la prestación de este servicio. Todas estas quejas pueden dirigirse al correo electrónico inspección.adaptado@madrid.org, que aparecerá insertado en el interior de los vehículos a través de pegatinas y chapas.

Aprobados 1,4 millones de euros para el rescate de licencias

La Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Santa Cruz ha aprobado el rescate de licencias de taxi del municipio. El importe para esta operación será de 1,4 millones de euros. Cada licencia rescatada tiene un valor de 37.000 euros.

Tal y como ha explicado la concejala de Movilidad, Evelyn Alonso, en 2024 se rescatarán al menos 38 licencias, "entendiendo que es el presupuesto previsto para este particular" y matiza que "de esta manera damos cumplimiento al acuerdo suscrito con el compromiso de rescate de 151 licencias entre los ejercicios 2023 y 2026, con la colaboración del Cabildo Insular de Tenerife, que aporta el 45% de la cantidad necesaria para llevar adelante esta iniciativa del plan estratégico de mejora de la competitividad del sector". La concejala del área de Movilidad puso en valor que "el cumplimiento escrupuloso de los

acuerdos alcanzados permitirán al sector del taxi ajustarse más a la ratio aconsejada en el capítulo de sugerencias del estudio encargado por este Ayuntamiento". Además, adelantó que "esta medida aportará estabilidad económica a un sector que lo

ha pasado muy mal durante la pandemia y le permitirá mirar al futuro con más optimismo, haciendo compatible el número de licencias con la previsión de la movilidad que se presta a la ciudadanía como servicio público".



Cada licencia rescatada tiene un valor de 37.000 euros.

Madrid rechaza conceder 7.700 VTCs y Cabify anuncia que recurrirá



Jorge Rodrigo, Consejero de Transportes de la CAM

El Gobierno de la Comunidad de Madrid, ha rechazado emitir las primeras 7.700 autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor reclamadas por Cabify, que ya ha anunciado que recurrirá en los tribunales la medida.

La Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid habría decidido no conceder estas miles de autorizaciones tras reiniciar-

se el proceso después de que el Tribunal Supremo asumiese la doctrina del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) que en junio de 2023 puso fin al 1/30 como forma para restringir la concesión de este tipo de vehículos.

Ahora se ha conocido que la Consejería que preside Jorge Rodrigo podría haberse servido bien de la normativa regional o de la estatal que fue modificada también a finales de junio de 2023 para establecer que las comunidades autónomas podrían limitar la concesión de VTC por razones medioambientales, de tráfico o de espacio público. Estas primeras 7.700 VTC rechazadas por Transportes no son las primeras, ni probablemente sean las últimas, ya que se manejaban cifras de más de 20.000 VTC solicitadas antes de 2018 solo en la Comunidad de Madrid y en distintos procedimientos.

Tras este rechazo, Cabify anunció en un comunicado presentar recurso ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid mientras que desde el taxi, Federación Profesional recordó que, si la plataforma plantease un recurso ante esta decisión de la Comunidad de Madrid, se les debería de comunicar puesto que están presentes desde el principio del procedimiento. En el caso producirse este recurso, la organización asegura que por supuesto que se personaría ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJC).

Impulsan la creación de un APC para mejorar el servicio

El Ayuntamiento de Eivissa ha reafirmado su compromiso de impulsar un área de prestación conjunta del taxi. El alcalde Rafael Triguero y el regidor de transporte público Rubén Sousa han mantenido una reunión con el Director Insular de transportes Roberto Algaba para insistir en este tema.

Según Sousa "esta propuesta, que ha sido meditada y trabajada de la mano con el sector, tiene varias ventajas. Por un lado sería más sostenible, ya que permitiría que un taxi que finaliza un servicio en otro municipio pueda recoger viajeros y detenerse en una parada de ese municipio sin necesidad de retornar al suyo, evitando así viajes en vacío. Por otro lado, también aumentará la disponibilidad de taxis en las zonas y momentos más concurridos, mejorando la experiencia del viajero y por tanto el servicio, que es lo fundamental." Por otro lado, con esta iniciativa se pretende también dar herramientas al sector del taxi para competir en igualdad de condiciones con las plataformas de VTC que se están implantando actualmente en la isla.

Con esta medida aumentaría la disponibilidad de flota



Nuevo incremento de VTCs en nuestro país en el último mes

El volumen de autorizaciones de vehículos de transporte con conductor (VTC) sigue incrementándose en España. Nuestro país cuenta ya con 20.107 VTC registradas, 91 más que en el mes de junio, lo que demuestra que el "goteo" sigue incesante y el número de este tipo de autorizaciones continúa en aumento. Durante el último mes, y siempre según los datos registrados por el Ministerio de Transportes, Barcelona ha sido la provincia que ha experimentado un mayor aumento de VTC. En la Ciudad Condal se han sumado 177 nuevas VTC, pasando de 3.310 a 3.487. En el resto de provincias, el número se ha mantenido más o menos inmóvil salvo algunas excepciones. En Madrid, lugar que aglutina casi la mitad de las VTC de nuestro país cuenta con fecha del mes de julio con 8.869 frente a las 8.875 del mes anterior. En Málaga, tercera provincia con más VTC de España, el volumen se ha reducido ligeramente, pasando de 2.627 en el mes de junio a 2.609 en julio. También se ha reducido algo el volumen en Sevilla, que tiene ahora 550 autorizaciones frente a las 573 del mes anterior. Por el contrario, donde si ha habido un crecimiento importante de las autorizaciones de coches de alquiler con conductor ha sido en Badajoz, que cuenta ya con una cifra considerable de VTC con 186 autorizaciones, 44 más que las que tenía registradas a comienzos del mes de junio.

nueva movilidad

www.nuevamoivilidad.es

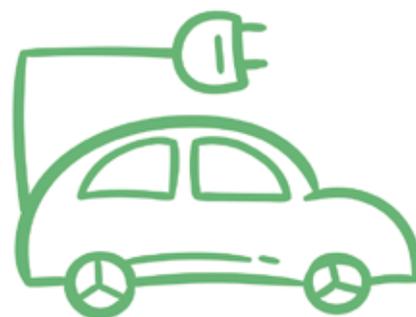


ACTUALIDAD

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

70%

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



15.000 MILLONES

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

Una nueva realidad

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



La fiabilidad de KIA, también para los taxistas



El KIA Niro, nuevo taxi en Madrid

Si hay algo que un taxista valora por encima de todo en un vehículo es, sin duda, su fiabilidad. El hecho de que su herramienta de trabajo no le falle y no le tenga parado demasiado tiempo es uno de los principales aspectos a tener en cuenta cuando se está a la búsqueda de un nuevo vehículo. Desde KIA ofrecen al taxista esto y mucho más con el Niro, su nuevo modelo autorizado para taxi, en su versión híbrida enchufable y eléctrica.

Para conocer mejor este modelo, acudimos a uno de los concesionarios de referencia de la marca coreana en la Comunidad de Madrid, Talleres de las Heras, que quiere ser el concesionario de referencia de los taxistas que quieran probar en primera persona la fiabilidad de sus modelos y Jesús Simón, responsable de venta de flotas, será la persona encargada de atender a los profesionales que apuesten por el KIA Niro en su día a día y por Talleres de las Heras para su compra. Lo primero que destaca es la "fiabilidad espectacular de las motorizaciones de KIA, que no es algo nuevo, ya que KIA cuando llegó a

“Es un vehículo que puede dar muchas alegrías al sector”

España ya ofrecía una garantía de 7 años, algo que pocos se atrevían a hacer”.

“Es un vehículo que puede dar muchas alegrías al sector”, nos ha explicado Simón, quien destaca también la seguridad, un aspecto muy importante para KIA y para el pro-

fesional “que pasa tantas horas al volante”.

En cuanto a la mecánica del Niro, Simón nos explica que las bases mecánicas son las mismas que los modelos anteriores, por lo que la fiabilidad “es la misma”. Eso sí, la marca ha evolucionado hacia la ecología y se ha bajado la potencia en todas las motorizaciones para adaptarse a las nuevas homologaciones “muy estrictas y restrictivas”. En el caso del Niro, el híbrido tiene una potencia de 140 cv, “que para el taxi es más que suficiente, según los profesionales con los que hemos hablado que nos han trasladado que están muy satisfechos por si tienen que hacer una ruta más larga, pero en el día a día, más que suficiente. Con esto conseguimos una reducción importante del consumo, con ayuda del motor eléctrico, algo que en el taxi es muy importante”. En cuanto a la siguiente motorización autorizada, la eléctrica, son 200 cv de potencia con una autonomía en ciclo urbano de 500km o 550 km y en el caso de hacer circulación mixta, esto es ciudad y carretera, hablaríamos en torno a los 450 km. “Y hablamos de medidas reales, hemos medido nosotros e incluso profesionales que han utilizado el vehículo”.

Estamos, “ante un vehículo que se va a adaptar muy bien a la circulación de Madrid y de su entorno, sin duda”. Además, destaca su tamaño, 4,40 m de longitud, ni grande ni pequeño, “pero muy bien aprovechado por dentro, con una habitabilidad en las plazas traseras espectacular para el pasajero y, por supuesto, gran comodidad para el profesional con un maletero de dimensiones muy razonables para el tamaño del vehículo del que estamos hablando”, nos añade Simón.

Tarifa especial para taxistas

En Talleres de las Heras han creado una tarifa especial de mantenimiento para profesionales del taxi para la revisión habitual, que para los profesionales tiene lugar a los 7.500 km. Para ellos, nos explica Simón, el coste por el cambio de aceite y filtros no va a pasar de los 90 euros, con IVA incluido, exclusiva para el profesional del taxi.

Prioridad para el taxi

Desde Talleres de las Heras quieren que sus tres puntos de venta y postventa, Coslada, Torrejón de Ardoz y su central en Alcalá de Henares, se conviertan en un referente para el sector del taxi. Y en un plazo de entre 20 y 25 días el taxista podrá disfrutar de su nuevo vehículo.

“Cualquier taxista que quiera un KIA Niro que pregunte directamente por mí en cualquiera de nuestras localizaciones, e intentaré ayudarle y asesorarle para cubrir sus necesidades. En función de su forma de trabajar, de sus horarios...vamos a ver cuál de las dos versiones se ajusta mejor a su día a día. Y, por supuesto, también les vamos a orientar en la parte financiera, ofreciéndoles las mejores opciones y todas las ayudas que haya disponibles, como el Plan Moves III, que gestionamos nosotros”.

Con la fiabilidad “asegurada”, lo segundo más importante para un taxista es que ante cualquier incidente técnico el vehículo pase poco tiempo en el taller. “Por eso”,



Jesús Simón, responsable de ventas de flotas en Talleres de las Heras

nos explica Jesús Simón, “priorizaremos a los profesionales en la entrada a taller. Es algo que siempre hemos hecho para nuestros clientes de empresa o autónomos, pero en este caso el taxista va a tener más prioridad todavía porque nuestro objetivo será que ese vehículo esté el menor tiempo

parado y que el profesional pueda salir a trabajar lo antes posible, que sea una parada técnica”.

“Lo que queremos”, nos asegura Simón, “es que el taxista se lleve el taxi de sus sueños y que el taxi madrileño sea un reflejo de lo que es KIA”.

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): 18-36. Consumo combinado ponderado WLTP (l/100km): 0,8-1,7. EV: Emisiones CO₂, combinadas WLTP (g/km): 0. Consumo combinado WLTP (kWh/100 km): 16,2-22,7. *Consultar manual de garantía Kia.



ADAS obligatorios en todos los vehículos nuevos

Desde el pasado mes de julio, comienzan a incorporarse a los nuevos vehículos los Sistemas Avanzados de Asistencia al Conductor, ADAS en sus siglas en inglés. Además, se establece la denegación de nuevas homologaciones y la posterior prohibición de las matriculaciones (normalmente 24 meses después) a todos aquellos vehículos que no cuenten con ellas.

La medida, que llega desde la Unión Europea, se ha tomado tras analizarse que los sistemas de seguridad vial inteligentes para el automóvil reducen la proporción de accidentes imputables al error humano que supondrían un 95 % del total de accidentes.

Según el informe 'eSafety: las tecnologías de la información y de las comunicaciones (TIC) al servicio de la seguridad por carretera', las TIC sirven para proporcionar soluciones que aumenten la seguridad vial, especialmente en la fase que precede al accidente. Estos sistemas modernos de seguridad funcionan, bien de forma autónoma a bordo del vehículo, bien en cooperación con otros vehículos o con el entorno. Permiten, por ejemplo, mantener una velocidad segura, circular por el carril de circulación correcto, mantener la distancia de seguridad entre vehículos, proteger a los peatones, mejorar la visión, vigilar al conductor y garantizar la seguridad en los cruces. Las dos mayores novedades que ofrecen son la de evitar colisiones al cambiar de carril o al salirse del trayecto correcto y la de dotar a los vehículos de un sistema de llamadas de urgencia automático.

Desde hace varios años, los fabricantes han ido incluyendo progresivamente este tipo de sistemas en sus lanzamientos en sus gamas superiores en forma de extra y, poco a poco, han ido alcanzando a las gamas de entrada. En el ámbito normativo, fue en 2019 cuando la Unión Europea (UE) aprobaba el Nuevo Reglamento de Seguridad 2019/2144, que recogía la nueva regulación de requisitos de seguridad general de los vehículos, de la protección de sus ocupantes y de los usuarios vulnerables de la vía pública.

Su objetivo, explican, era reducir de manera significativa las muertes y lesiones graves en las carreteras de la Unión Europea mediante la introducción de tecnologías de seguridad de vanguardia como un equipamiento normalizado de los vehículos. Al mismo tiempo, se pretendía mejorar la competitividad de los fabricantes de automóviles de la UE en el mercado mundial, proporcionando el primer marco

jurídico de la Unión para los vehículos automatizados y totalmente automatizados.

Apoyo al sector del automóvil

Teniendo cuenta el funcionamiento de las leyes del mercado y la necesidad de rentabilidad que tienen los fabricantes de automóviles, no se puede dejar únicamente en manos de aquél el desarrollo y despliegue a gran escala de estos sistemas de seguridad inteligentes. Estas tecnologías suponen una pesada carga para la industria del automóvil: aumento de los costes de producción, del consumo de energía y del peso de los vehículos.

Por otro lado, el desarrollo de sistemas inteligentes integrados de seguridad vial necesita la colaboración de otros participantes: operadores de telecomunicaciones, proveedores de bienes de equipo, prestadores de servicios, gestores de autopistas, autoridades viales, compañías de seguros, organismos de seguridad vial, asociaciones de usuarios, etc.

En este contexto, la Comisión estima que es necesario que las administraciones públicas europeas, nacionales y regionales presten su apoyo al sector privado (especialmente al sector del automóvil) con el fin de generalizar la venta y distribución de vehículos inteligentes.

La intervención pública puede ser múltiple: fomento de la normalización, puesta en marcha de

actuaciones de sensibilización e información o establecimiento de incentivos financieros.

Nuevas homologaciones

Con la entrada en vigor de la nueva normativa, todos los coches de nueva homologación deben incorporar de serie al menos ocho sistemas: Detector de somnolencia (DDR), Asistente de velocidad inteligente (ISA), Alerta de tráfico cruzado (RCTA), Caja negra (EDR), Alerta de cambio involuntario de carril (LDW), Sistema de frenado de emergencia (ESS), Inhibidor de arranque con alcoholímetro y Alerta de uso del cinturón en todas las plazas. Por supuesto, se espera ir regulando la presencia obligatoria de otros ADAS gradualmente.





Gaceta TAXI

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



STANDARD Profesionales

- ✓ 12 NÚMEROS
- ✓ Recíbela en tu domicilio

Antes ~~50€~~

PRECIO PROMOCIÓN

45€



PREMIUM Asociaciones, Cooperativas Radioemisoras

- ✓ 12 NÚMEROS
- ✓ Recíbela en tu domicilio

Antes ~~50€~~

PRECIO PROMOCIÓN

30€

**Aprovecha la promo
¡SUSCRÍBETE YA!**

TODA la actualidad del TAXI donde tiene que estar: EN TUS MANOS

Suscripciones: info@gacetadeltaxi.com / 659 40 12 88

En noviembre

Colonia vuelve a acoger la Feria del Taxi más grande de Europa

Con casi dos décadas de experiencia, la Feria de Colonia se convierte cada dos años en el epicentro del taxi europeo. Empresas y profesionales se dan cita en la Feria para ponerse al día de las novedades y, además, compartir experiencias transfronterizas. Hablamos con dos de sus responsables, Michael Stehr, Director General, y Nico Hötgges, sobre lo que se podrá ver en la cita que tendrá lugar en el mes de noviembre.



Michael Stehr, director general y abogado de la FPN alemana

La Feria de el taxi europeo, que se celebra cada dos años en Colonia, Alemania, tendrá lugar el próximo mes de noviembre, los días 8 y 9. Es sin duda el encuentro más importante del sector a nivel europeo, tanto por el número de expositores que acuden a él como por la relevancia del taxi alemán, un sector con más de 100.000 trabajadores vinculados a él.

Para conocer más de cerca lo que supone esta Feria dentro del taxi alemán y europeo, hablamos con dos de sus responsables Michael Stehr, Director General, y Nico Hötgges, responsable de la Asociación de Transporte de Pasajeros de Renania del Norte Taxi Rental Cars, sobre las novedades que van a poder verse este año allí y aprovechamos también para conocer de primera mano cómo funciona el taxi alemán y en qué se diferencia, por ejemplo, del español.

Gaceta del Taxi.- Siendo la Feria de Colonia la más importante, ¿cuántas ediciones se han celebrado?

Michael Stehr.- La primera Feria Europea

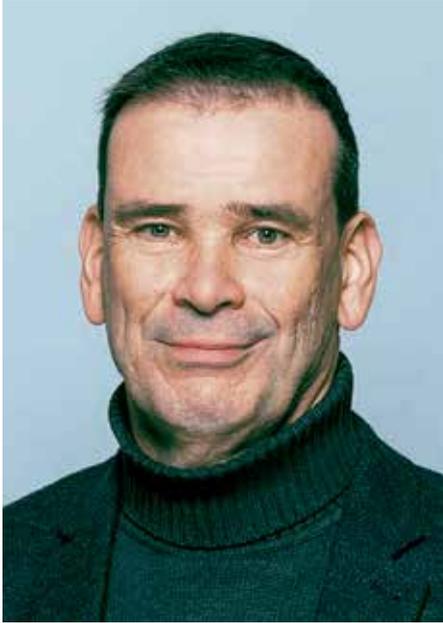
del Taxi tuvo lugar en 1992 y esta que celebraremos ahora en 2024 será la número dieciséis. Si alguien cuenta además las ediciones anteriores que se llamaban "Días del Taxi" o "Taxi Tage" en alemán, estaríamos hablando de una tradición de 22 exhibiciones desde 1980.

G.T.- ¿Cuánto expositores acudirán esta edición de 2024?

M.S.- Hasta la fecha actual, en el mes de julio, 63 expositores han confirmado su asistencia, y, por experiencia, sabemos que hasta finales de septiembre se animará alguno más. En total, esperamos unas 70 marcas relacionadas con el sector del taxi.

G.T.- La Feria se celebra en Colonia pero, ¿es una Feria internacional? ¿Pueden ir taxistas de otros países europeos para encontrar soluciones que puedan aplicar en su día a día?

M.S.- Tanto los expositores como los visitantes bienen de prácticamente todos los países europeos. Especialmente los fabricantes de vehículos, que pueden vender sus modelos en cualquier país europeo o las



Nico Hötgges, responsable de la Asociación de Transporte de Pasajeros de Renania del Norte Taxi Rental Cars

empresas de tecnologías que seguramente también puedan ofrecer sus productos y servicios a diferentes europeas.

G.T.- ¿Está presente en la Feria el compromiso que ha adquirido el taxi con la movilidad sostenible?

M.S.- Efectivamente, algunos expositores mostrarán sus última novedades en este sentido, como por ejemplo los coches eléctricos de batería. Además, en los encuentros y debates que también van a celebrarse durante estos días, se abordarán temas relacionados con la movilidad sostenible, como por ejemplo el uso de los e fuels, como por ejemplo el hvo100, las condiciones previas para el uso de vehículos eléctrico como taxis, o el desarrollo de nuevas aplicaciones que permita la planificación y reserva de viajes por tren, bus y taxi combinados.

G.T.- Además de los coches, ¿qué otro tipo de productos y servicios podrán encontrar los asistentes a la Feria?

M.S.- Muchos proveedores de equipamientos tecnológico, tanto hardware como software para los vehículos, así como empresas de gestión de flotas. Y muy importante también, compañías de seguros, que son un socio muy importante para las compañías de taxis.

G.T.- En su opinión, ¿por qué este tipo de eventos son importantes para la industria del taxi?

M.S.- Es un punto de encuentro para las

compañías de taxi y sus socios y proveedores, y, además, sirve de lugar de debate de cuestiones importantes que afectan al taxi a nivel local, pero también a nivel europeo, y para discutir sobre el desarrollo normativo o hacia dónde va el sector.

El taxi alemán, de los más importantes a nivel Europa

De color crema y con un luminoso que, por lo general, suele ser amarillo, los taxistas alemanes son sin duda famosos por emplear vehículos normalmente de gama alta. Además, dada su amplia población, el número de taxis en el país es de los más elevados del continente, suponiendo un fuerte mercado dentro de la economía del país centro europeo.

La primera Feria Europea del Taxi tuvo lugar en 1992

G.T.- ¿Cuánto taxis hay en Alemania?

M.S.- La última cifra de la que disponemos es de 2020, y en ese momento el número de taxis y vehículos de alquiler rondaba los 100.000. En 2024, aunque no tenemos el dato exacto, sí que sabemos que es superior.

G.T.- Sabemos que la industria del taxi alemán supone un mercado muy importante dentro de la economía del país. ¿Participa el taxi activamente en las políticas económicas?

M.S.- Hay una ley federal que abarca tanto al taxi como a los vehículos de alquiler. Y hay otras cuestiones de política económica que afectan a las empresas: los salarios mínimos legales y los impuestos. Nuestra organización federal TMV (www.tmv-deutschland.de) acompaña cualquier proceso legislativo en Berlín y comienza a hacerlo también en Bruselas. En el pasado y en la actualidad solemos hablar con los burócratas y los principales políticos.

G.T.- Esa ley federal, ¿se aplica de igual manera en todas las ciudades y distritos o hay diferenciación? Como decía, esa ley es federal para todos y luego su implementación está delegada a los gobiernos de las ciudades y los distritos.

G.T.- ¿Cómo impactó la llegada de las plataformas de movilidad en la industria del taxi?

M.S.- Las plataformas de movilidad ganaron algunas cuotas de mercado utilizando, al menos parcialmente, métodos desleales. La principal ventaja para los clientes es el uso de una aplicación que es cómoda de usar y que se adapta a todo el mundo. En Alemania el taxi todavía tiene que contrarrestar esta tendencia.

Olga Lobo



Imágenes de la Feria en 2022. Foto: Thomas Kroll

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 (Iva incluido)	1.500	130	27.500
---	-------	-----	--------



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
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.

Jesús Simón 616 535 955 - 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. Tel. 916 895 101

Avda Carlos Sainz , 31- Leganés

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



Espace HEV	1598	131/96	36.465
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



Korando e-motion	—	190/142	24.700
------------------	---	---------	--------



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 !





Kalorama Madrid

Del 29 al 31 de agosto. IFEMA (Madrid)

Un festival al aire libre con aforo limitado que cuenta con un cartel donde destacan artistas como Postal Service y Death Cab For Cutie, Fever Ray, Sam Smith, Jungle, LCD Soundsystem, Massive Attack, Peggy Gou, RAYE, The Smile y The Postal Service, entre otros.



Seatrade Cruise Med

11 y 12 de septiembre. FYCMA (Málaga)

Seatrade Cruise Med es el único evento empresarial de su tipo que ofrece dos días de contenido y una feria comercial completa llena de networking para la región. No pierda una oportunidad única de interactuar con compradores y tomadores de decisiones de navieras de crucero activas en el Mediterráneo y sus mares adyacentes.

MBFWMadrid

Del 12 al 16 de septiembre. IFEMA (Madrid)

El evento de referencia de la moda española y el gran exponente de la moda de autor en nuestro país. Un lugar de referencia para la industria de la moda, compradores profesionales, diseñadores, clientes y prensa, tanto nacional como internacional.





Coca-Cola Music Experience (CCME) 2024

13 y 14 de septiembre

Más de 30 artistas, música en directo, actividades y muchas sorpresas es lo que espera a los asistentes de la decimocuarta edición de Coca-Cola Music Experience (CCME). Este festival busca presentar una gran variedad musical reuniendo en escena a los artistas más aclamados del momento.



Intergift

Del 11 al 14 de septiembre. IFEMA (Madrid)

Evento internacional y con carácter exclusivamente profesional. Feria de referencia en el sector del regalo y la decoración en España y Portugal. La feria está sectorizada y estructurada entorno a diferentes áreas orientadas al ámbito del regalo, el diseño y el interiorismo, descubre Home&Deco, Gift y Editores Textiles

ESMO Congress

Del 13 al 17 de septiembre. Fira de Barcelona

El Congreso ESMO es una plataforma oncológica de influencia mundial para médicos, investigadores, defensores de pacientes, periodistas y representantes de la industria sanitaria de todo el mundo.



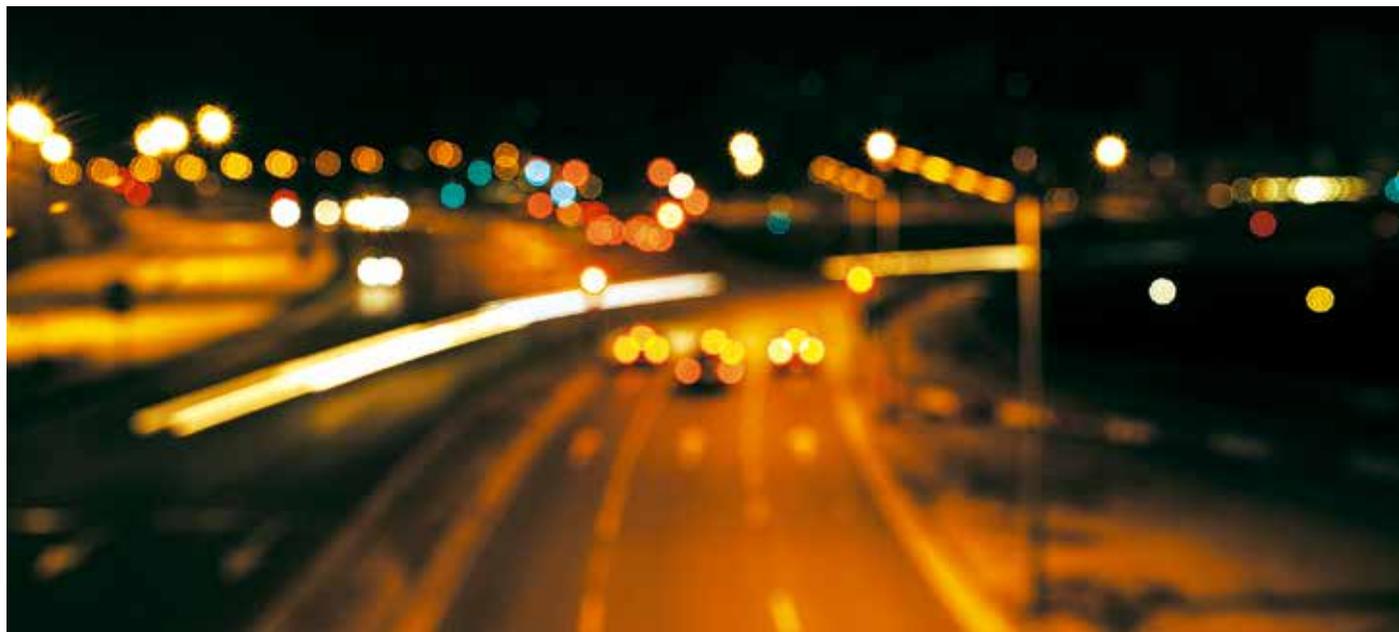
BARCELONA 2024

ESMO congress

BARCELONA SPAIN

13-17 SEPTEMBER 2024

Los peligros de conducir por la noche



Aunque no hay datos más recientes, según las cifras de 2019 que maneja la DGT, durante la noche, el atardecer o el amanecer ocurrieron en España casi 30.000 accidentes con víctimas (el 29%). Tal vez el porcentaje no sea muy elevado, pero esos accidentes reunieron casi el 40% de los fallecidos (700), lo que confirma la mayor gravedad de los siniestros registrados durante la conducción nocturna.

Además, según el informe "Las principales cifras de la Siniestralidad Vial. España 2019", realizado por la DGT, la letalidad nocturna (de 00:00 a 6:59) casi duplica a la del resto del día (de 7:00 a 23:59). Por ejemplo, la tasa general de día es de 1,1, mientras de noche es 2,6; además, de lunes a viernes es 1,0 de día mientras la nocturna sube a 2,8.

Esto se debe, principalmente, a una reducción de la visibilidad durante la noche, tal y como refleja el estudio Iluminación y Seguridad Vial publicado por el RACE según el cual el 90% de los datos que precisa un conductor se perciben a través de la vista" y que "por la noche el ojo padece un importante déficit de información", concluye que de noche "la capacidad visual del conductor se reduce al 20% respecto a la conducción diurna, así como la habilidad para percibir distancias y campos de visión".

Estos datos coinciden con los del Colegio Oficial de Ópticos-Optometristas de Andalucía, que reflejan que la agudeza visual del conductor se reduce hasta un 70% y el sentido de la profundidad es 7 veces menos eficaz por las noches. Un conductor con un 50% de agudeza visual requerirá entre 5 y 100 veces más iluminación para detectar un objeto de noche que un conductor con una agudeza del 100%. Además, de noche y con muy baja iluminación funciona más la retina periférica que la central debido a la dilatación de las pupilas por lo que todos los conductores sufrimos puntualmente unos pequeños cambios refractivos de -0,75 dioptrías en adelante (miopía nocturna).

Por eso es importante prestar atención al sistema de alumbrado en el vehículo, tal vez uno de los sistemas de seguridad más importantes que es, a su vez, uno de los conjuntos

a los que menos atención se les presta en cuanto a mantenimiento y control.

En este sentido, las cifras de defectos leves y graves detectados en la iluminación en las estaciones ITV ratifican esta afirmación. Durante 2020, según datos del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, las ITV en España detectaron casi 6,1 millones de defectos leves en el alumbrado y señalización y más de 1,8 de defectos graves. Estos son los más frecuentes, tanto los leves (que duplican a los de ruedas, neumáticos y suspensión) como los graves, que son entre el 25 y 30% del total de los detectados (15,8 millones de leves y 3,7 de graves).

Un caso especial es la llamada "hipnosis de la carretera". Esta sobreviene por la monotonía de los trayectos -largas rectas y trazados muy suaves- y la reducción de la visión que se produce de noche. Para combatirla, "hay que procurar no dejar la vista fija en un punto, sino hacer barridos laterales de forma regular, así como realizar suficientes descansos durante el viaje", explican desde la DGT.

De noche la capacidad visual del conductor se reduce al 20%



**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

