

La **Gaceta** TAXI

del
La primera revista del sector

AÑO XXIX
NÚMERO 339
NOVIEMBRE 2024



Sobran las palabras

PASEOS EN BARCO TURÍSTICO A LOS FIORDOS LEONESES

VIVE
UN RECUERDO
INOLVIDABLE



Precios especiales al Taxista
Reservas 608 572 926



Riaño (Región Leonesa)

Un resquicio de esperanza

Sin palabras. Así nos quedamos todos cuando vimos el alcance de lo que había sucedido en Valencia la tarde del 29 de octubre. Nadie se podía imaginar que en nuestro país viviríamos una situación que se ha cobrado la vida de más de 215 personas (datos provisionales al cierre de esta edición) y que ha dejado arrasados varios municipios valencianos.

Tras el shock inicial, la consternación y la pena, los españoles nos hemos volcado para ayudar a quienes lo han perdido todo, para que puedan volver a la normalidad, por llamarlo de alguna manera, lo antes posible. No será fácil, tampoco rápido, pero mientras los dirigentes políticos se dedican a lo que mejor se les da, echarse las culpas mutuamente, los ciudadanos demostramos lo importante que es la unidad y el trabajo en común ante una catástrofe como esta.

De esto sabe mucho el taxi, que ha demostrado nuevamente que cuando toca arrimar el hombro se puede contar con sus profesionales quienes, en apenas dos días, organizaron una caravana que salió desde Madrid con destino a Valencia para llevar productos de primera necesidad. También se está recaudando dinero para los profesionales que no van a poder trabajar porque han perdido sus taxis y son muchos los taxistas por todo el territorio nacional que están contribuyendo de una manera u otra para mejorar, aunque levemente, esta situación.

Existe una expresión en inglés "silver lining" que hace referencia a la línea plateada que se ve detrás de las nubes, donde se esconde el sol que no podemos ver. Es un recordatorio de que siempre existe un resquicio de esperanza, un rayo de luz que nos ilumina hasta en los momentos más difíciles. Quedémonos con este destello que nace de la solidaridad que nos recuerda, una vez más, que la humanidad no está del todo perdida.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- La DANA que ha arrasado Valencia ha dejado ver una vez más el lado más solidario del taxi, que no ha dudado en organizarse para llevar productos de primera necesidad de Madrid. Además, se ha creado una caja de resistencia para los profesionales que han perdido su taxi como consecuencia de las inundaciones.



8. En marcha

- Entrevistamos a Tesh Sidi, diputada del Grupo Parlamentario Sumar, y hablamos con ella sobre los algoritmos en las plataformas de movilidad.



12. A fondo

- El TSJM respalda, por el momento, las vacaciones de agosto en el APC



16. Noticias

- El precio del seguro del taxi llega al Congreso
- Recogida de firmas para la jubilación anticipada
- Desconvocada la manifestación del 13 N



22. Salud

- Riesgos al volante durante la noche



24. Reportaje

- La CAM se compromete a mejorar la seguridad del taxi



28. Eventos

- Encuentra a tus próximos clientes en estos grandes eventos



Año XXIX - Número 339 - Noviembre 2024

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

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

Redactor Jefe: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

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

Dpto Comercial: GGM
info@gacetadeltaxi.com

Imagen de portada:
Ismael Arráez

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Depósito Legal: M-17.622-1995

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



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

También puedes escribirnos a redaccion@gacetadeltaxi.com



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

El enjambre inversor tecnológico (III)

Manu Sánchez

Responsable Geet

Plataforma en defensa

del servicio público del taxi

Adía de hoy, muchos de los proyectos necesitan inversión para poder llevar a cabo la idea de negocio que han estudiado y preparado previamente, por ello, en los mercados financieros operan multitud de actores que interactúan entre sí para intercambiar activos financieros permitiéndoles canalizar el dinero propio o de particulares e instituciones hacia la inversión.

Haciendo un pequeño repaso, en estos mercados nos encontramos con los emisores de esos activos (empresas o gobiernos), los intermediarios (entidades financieras), los supervisores y reguladores y, por último, los inversores.

En los anteriores artículos, detalle la clasificación de los diversos tipos de inversión en función de diferentes criterios que intervienen en todo este enjambre tecnológico y de inversores. Primer apartado, según la aversión al riesgo y su tolerancia (conservador, moderado, o agresivo); segundo, por el sujeto de la inversión y del inversor (institucional o particular); tercero, según el objetivo de la inversión (estratégicos, financieros, especulativos, institucional o corporativos); y cuarto, según la forma de operar.

En el tercer apartado, me quedó por reseñar a los inversores institucionales que son organizaciones que utilizan fondos mancomunados para invertir en una variedad de valores, incluidas acciones, bonos y otras clases de activos. Son grandes inversores especializados que habitualmente agrupan



“Eficiencia significa hacer bien las cosas. Eficacia es hacer las cosas que hay que hacer”.
Peter Drucker

el capital de muchos inversores, inyectando capital en un amplio abanico de modalidades como son el caso, por ejemplo, de los famosos fondos de inversión, los fondos de pensiones, dotaciones, fundaciones y fondos de cobertura o las compañías de seguros.

Este tipo de organizaciones, tienen un alto

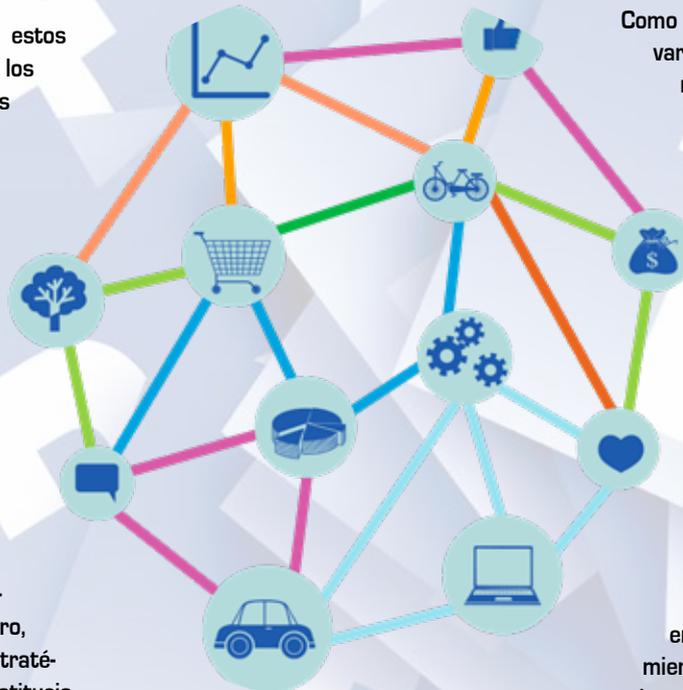
invierten debido a que en las juntas de accionistas pueden votar a favor o en contra de las políticas de la compañía.

Y la otra variante de este apartado, se ubica en los inversionistas corporativos, que son grandes empresas que tienen mucho dinero para invertir. No son tan reacios al riesgo como otros inversores, porque pueden darse el lujo de perder dinero en algunas inversiones.

Como estamos observando, existe una variedad de perfiles muy particulares, cada uno con enfoques y recursos diferentes para invertir.

Esta situación me hace dar por concluido el tercer apartado de los objetivos de la inversión de los fondos para dar paso a la forma de operar, especialmente, pondré el foco de atención en el atractivo que poseen las StartUps para los inversores. En este campo, se sitúa un amplio abanico de inversión y de inversionistas, entidades o individuos que proporcionan financiamiento a estas empresas en etapas tempranas o en crecimiento a cambio de una participación accionaria significativa.

Comienzo por los denominados Family & Friends and Fools, este es el perfil menos profesional, son aquellas personas cercanas al fundador de una empresa que, por lo general, son amigos, familiares o conocidos del emprendedor al que proporcionan financiamiento en las etapas iniciales de su desarrollo. Es decir, en la inversión actúa el vínculo afectivo con el fundador o empre-



conocimiento del mercado donde su particularidad se encuentra en poder concentrar el capital de muchos inversionistas. Si toman posiciones significativas en las distintas facetas de inversión, pueden tener influencia en la gestión de las empresas en las que

dedor de la empresa. Este tipo de financiamiento suele ser informal y puede implicar préstamos, donaciones o inversiones de capital relativamente pequeñas. A menudo, este apoyo inicial es crucial para ayudar al emprendedor a arrancar y a superar las dificultades financieras iniciales. También existen entidades especializadas

que gestionan el patrimonio de familias adineradas, ofreciendo servicios financieros personalizados, como son, los Family Offices. Se encargan de las inversiones, así como de la planificación patrimonial y otros aspectos financieros, manteniendo confidencialidad y privacidad. Buscan preservar y hacer crecer el patrimonio familiar,

accediendo a oportunidades exclusivas de inversión. Si bien muchas oficinas familiares se enfocan en preservar y hacer crecer la riqueza de la familia que representan, algunas oficinas familiares también son inversionistas activos en los mercados de capital de riesgo y de capital privado.

Continuará...

Marcelino Camacho Torés

Taxista jubilado

Este documento va dirigido a los compañeros y compañeras del sector así como a todos los dirigentes del taxi que tengan algún tipo de responsabilidad. Quiero decirles que este es el precio que tenemos que pagar por ejercer la profesión de taxistas. Solo hay que tener mala suerte de recoger a un loco asesino para que todo cambie para siempre. Me sucedió a mí en 1999, hace un mes a Isidro en Alcalá de Henares y muchos otros también han tenido la mala fortuna de sufrir una agresión que, a veces, se lleva la vida de ese compañero.

Los profesionales soportamos muchas horas de tráfico y atascos, y lamentablemente también agresiones, puñaladas, a veces uno es degollado y paga con su vida. Es un precio demasiado alto el que tenemos que pagar y es algo que ha ocurrido, ocurre y ocurrirá cada vez que recojamos a un usuario que



tenga intención de asesinar. Esta es la verdad y así lo tenemos que decir o contar porque este es nuestro día a día.

Y este problema nunca se solucionará mientras las autoridades y los taxistas no lo quieren solucionar. Porque todos los taxistas

sabemos que sí puede resolverse, homologando un vehículo para el servicio de taxi, amplio y cómodo, que salga de fábrica con una mampara de seguridad y GPS para la máxima seguridad de los usuarios y de los taxistas de toda España.

REDUCE LA FRICCIÓN EN UN 95%
PARALIZA EL DESGASTE
REDUCE LA TEMPERATURA EN ACEITE Y AGUA
REDUCE RUIDOS DE FRICCIÓN
REDUCE CONSUMO DE ACEITE Y COMBUSTIBLE

EXCLUSIVAS FORMULAS DISEÑADAS PARA CADA SISTEMA DEL AUTOMÓVIL

Certificado por I.N.T.A. según pruebas A.S.T.M. D-2783 y D-2266

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

Ejemplar respuesta del taxi



La puerta de un taxi, entre escombros, en el municipio valenciano de Catarroja

“**E**stamos muy cansados, con olor a fango, a gasolina a podrido. Aún tenemos filas y filas de coches amontonados por todos lados”. Con estas palabras describía Ismael Arráez, presidente de la Asociación Gremial del Taxi de Valencia, la situación que se vivía en su municipio, Catarroja, seis días después de la brutal DANA que el pasado 29 de octubre asoló la provincia valenciana, sobre todo en su zona sur.

El representante de los taxistas aseguró haber estado prácticamente incomunicado desde el día que ocurrió la brutal crecida que se ha llevado prácticamente todo su pueblo por delante. Y es que Catarroja es una de las localidades que más sufrió las consecuencias de la riada. “Hace falta mucha gente para ayudarnos. Debería haber 500 militares en cada pueblo. Aquí, por ejemplo, si entran 500 efectivos aún te quedas corto”, relataba de forma contundente.

La falta de información sobre el volumen de personas y vehículos afectados también afecta al taxi. Preguntado sobre cuántos taxis se han podido ver destrozados por la brutal DANA, Fernando del Molino, presidente de la Federación Sindical del Taxi de Valencia, no se atreve a dar cifras concretas, aunque avanza que muchos, quizás cientos. “No es fácil hacer cálculos, pero todos los coches que estaban en la calle en esas zonas los arrasó el agua, porque subió a niveles del

primer piso y con mucha fuerza. Además, todos los que estaban en los garajes también se han visto inundados. En mi caso personal, los coches de mis primos que viven en una zona afectada, se han perdido”, lamenta el representante.

Una taxista salvó su vida agarrada a un poste

“Todos los taxistas que tenían los coches en las calles de los pueblos afectados han perdido los vehículos. Se salvaría alguno que

estaría trabajando en otra zona. Pero incluso taxistas que estaban trabajando en el peor momento también se vieron arrastrados. Por ejemplo, una taxista que le pilló trabajando en una de las rotondas de Paiporta o Torrente pasó toda la noche agarrada a un poste porque su coche se lo llevó la corriente”, asegura Del Molino.

Solo de gente conocida por medio de la Junta Directiva de la Federación podría haber entre 40 y 50 taxis afectados. Con algunos casos mucho más duros, según relata Fernando del Molino, de familiares de taxistas que aún no habían aparecido una semana después de la riada. “Todavía no tenemos datos. La mayoría de la gente que está en la zona continúa sacando lodo de sus casas, ayudando a sus vecinos e intentando quitar los coches con cuerdas. Así lo hicimos nosotros. Muchos taxistas que seguro que han perdido su coche primero están intentando ayudar y salvar su casa”, relata el presidente de la federación valenciana, consternado ante todo el sufrimiento que está viviendo la zona durante estos fatídicos días.

Por su parte, Arráez, desde Catarroja, sí que se muestra más certero y se atreve a estimar cifras de taxis afectados. “En solo diez o quince manzanas he visto mucho taxi. No puedo desplazarme más. ¿Qué puede haber en toda L’Horta Sud? Pues seguramente más de 300 taxis han caído. Fácil. Y en base a la información que nos transmiten los



La caravana del taxi de Madrid partió hacia Valencia con más de 80 vehículos

ante la DANA

compañeros, esperemos que no sean más”, lamenta el presidente de Gremial Valencia.

Por el momento, y al cierre de esta edición, se desconocen noticias más drásticas que afecten a la vida de compañeros, pero también nos manifiesta Arráez que, siete días después del fatídico suceso, “faltan muchos garajes por vaciar”. “Las comunicaciones están fallando mucho, apenas me he podido poner en contacto con ustedes. Las llamadas donde puedes hacer, paras y si no hay interrupciones las haces. La luz va y viene, no tenemos gas, no tenemos nada. Estamos como en una guerra”, sentencia.

“Quien nos está ayudando de verdad es la gente. Nos traen agua, bocadillos, leche, botas de agua, etc.”, explica Arráez, cansado y con los ánimos en el suelo tras ver la falta de ayudas que experimentaron durante los primeros días de la catástrofe por parte de los medios públicos. No obstante, no pierde la perspectiva, y dado la gravedad de las circunstancias, sobre todo agradece estar vivo y poder contarlo. “En el centro de Catarroja, en la zona de las Barracas, todavía no va nadie y nosotros no podemos porque no podemos dejar lo nuestro”, lamenta este cansado taxista ante el infierno que están viviendo desde el 29 de octubre.

Caja de resistencia para los taxistas

En esas ganas de ayudar a los más afectados, y por supuesto a los compañeros taxistas, desde el sector del taxi no tardaron en ponerse manos a la obra. En primer lugar, en Valencia, decidieron crear una caja de resistencia desde la Mesa de Promoción del Taxi para ayudar a los compañeros que no pueden trabajar y han perdido todo. “Desde el primer momento que sucedió la catástrofe empezamos a debatir sobre la forma de ayudar. Debatimos sobre si era mejor recoger comida, pero nos hemos dado cuenta que todos los barrios ya están recogiendo comida y ropa”, explica Fernando del Molino.

“Hablamos con una trabajadora de la Federación que vive en Catarroja y nos transmitió que las necesidades de comida se habían cubierto a nivel elemental. Pero lo que



En total 120 taxis partieron en dos días hacia Valencia

Más de 300 taxis podrían estar afectados en la provincia de Valencia

no está cubierto es la ayuda para la gente que ha perdido el taxi, que no puede trabajar, que tiene que pagar la letra, la luz y todos los gastos”, indica el presidente de la Federación Sindical. “Por ese motivo se nos ocurrió un punto común que tenemos en Valencia, que es la Mesa de Promoción. Hemos aprovechado que existe y que tenemos una cuenta bancaria común para que la gente done dinero ahí”, afirma.

“Ahora tenemos que llevar a cabo el trabajo de identificar cuántos taxis afectados hay y esperemos que en unos días podamos tener ya un listado. Pero en estos momentos es imposible, principalmente porque habrá muchos taxistas que están salvando sus casas, buscando familiares, y lo que menos les importa paradójicamente es su taxi”. Convencidos de que la mejor forma de ayudar en estos momentos dramáticos es por la vía económica dado que, aunque lleguen las ayudas, que llegarán, “no serán suficientes”. El número de cuenta para hacer donaciones es

el siguiente: ES73 2100 2435 9802 0012 8532

Caravana solidaria de taxistas

La solidaridad del taxi se extendió por toda España. Desde Madrid, una semana después de la DANA, 75 taxis partieron desde la rotonda del Hospital de Arganda del Rey en dirección Valencia con kilos y kilos de ayudas humanitarias. A estos taxis, todos con comida y víveres, había que sumar un camión fletado repleto de agua y leche para los más afectados.

Esta iniciativa, impulsada por Pidetaxi y respaldada por las principales entidades del taxi de Madrid, se culminó con una difícil entrega por problema de organización, que hizo que la mayor parte del material humanitario se depositase en la sede de Pidetaxi Valencia. Hay que decir que un día antes de esta caravana, también partió otro convoy de taxistas con más de 40 profesionales voluntarios de la capital que se quedaron limpiando calles de municipios afectados. También hubo caravanas desde Motril, Córdoba o Cantabria. También gestionaron cajas de apoyo y donaciones la Federación Andaluza, taxistas de Barcelona o del País Vasco. El taxi, una vez más, como servicio público, volvió a estar a la altura de las necesidades de la sociedad.

Javier Izquierdo

“Queremos que las plataformas jueguen



Tesh Sidi, diputada del grupo parlamentario Sumar, presentando la proposición no de ley sobre los algoritmos de las plataformas

Las variaciones de precios de los servicios en vehículos de transporte con conductor (VTC) que experimentan los usuarios pueden resultar especialmente llamativas en los momentos de alta demanda. El ejemplo de cómo ciertas plataformas multiplican sus precios a la salida de grandes acontecimientos se ha repetido en no pocas ocasiones en los últimos años.

Para saber cuál es el criterio que utilizan las empresas a la hora de fijar estos precios, y de esta forma, poder limitar estas subidas abusivas en un futuro, la diputada de Más Madrid, Tesh Sidi, presentó una proposición no de ley en el Congreso de los Diputados. En su denuncia, y usando datos aportados por el sector del taxi, Sidi recuerda que en determinadas circunstancias las VTC llegaron a incrementar en algunos momentos sus precios un 273%.

El principal objetivo de la diputada, integra-

da dentro del grupo parlamentario Sumar, es que se garantice la protección de los derechos digitales de los ciudadanos, así como una mayor transparencia y equidad en el establecimiento automatizado de los precios de los servicios de transporte y movilidad mediante instrumentos algorítmicos.

En esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi, Tesh Sidi, especializada en algoritmos e Inteligencia Artificial, detalla los motivos que le llevaron a presentar esa proposición, y comparte el futuro de los algoritmos en el transporte, así como su experiencia trabajando de la mano del sector del taxi.

“Queremos que se priorice un servicio público como es el taxi”

Gaceta del Taxi.- ¿Cómo surgió la iniciativa de presentar esta proposición? ¿Se pudo en contacto con los taxistas?

Tesh Sidi.- Una de mis principales preocupaciones, aunque luego en el Congreso abordemos muchos otros asuntos, es el tema de la transparencia algorítmica. Es decir, saber cómo funcionan realmente estas herramientas. Procedo del sector privado, de codificar directamente algoritmos de inteligencia artificial. Siempre me ha preocupado esto y me impresionó mucho cuando vi el informe que publicó Ekona junto al taxi relacionado sobre cómo subían las tarifas las plataformas de VTC.

Desde el taxi se pusieron en contacto conmigo y se crearon comisiones en el Congreso de los Diputados y cuando arrancó la legislatura nos reunimos para ver cómo podíamos tratar este tipo de iniciativas, priorizando los derechos de los usuarios, centrandolo nuestra

con las mismas reglas que el resto”

estrategia en esos derechos de los clientes que usan esta plataforma. Ahí pudimos ver que se estaba vulnerando un derecho, porque sí, ponen una tarificación dinámica, pero realmente no hay una información de por qué se ha parametrizado así, en base a qué precios.

Más transparencia en los precios

G.T.- Una vez analizada la proposición, uno podría llegar a la conclusión de que los usuarios de este tipo de plataformas de transporte, en relación a la finalidad los datos que ofrecen, esta podría ir dirigida para la alteración de los precios.

T.S.- No debería ser así, pero no sabemos si es así. Ese es el problema. Por eso pedimos que haya mayor transparencia. Puede ser que efectivamente no utilicen los datos para fines externos, ni para terceros, pero sí que lo usan para fines propios. No acusamos de que estén cediendo datos, pero pedimos los criterios de parametrización del algoritmo, es decir, en base a qué usan los datos. Pedimos más transparencia y que la tarificación no se multiplique. Así lo ha fijado la Comunidad de Madrid que ha intentado atajar estos precios abusivos, pero se ha aplicado que no se puede subir más de un 75% la tarificación sobre el precio base. Sin embargo, creemos que es imposible poder aplicar esos porcentajes si no sabes en base a qué se están poniendo 10 euros o 15 euros un servicio. Esta iniciativa, aunque se basa en VTC, no solo afecta a este sector. Está pasando con el baremo de las plataformas de reservas de hoteles, de aviones, etc. Nos estamos jugando mucho porque estamos en las reglas del libre mercado, pero es imposible regularlos si no sabemos cómo parametrizan los algoritmos.

G.T.- Una de las principales sospechas en esto de que utilicen datos para variar precios es que, bajo mismas circunstancias, e idénticos trayectos, a unas personas puedan cobrarles una cosa y a otras, una cantidad distinta.

T.S.- Efectivamente. Viniendo de un sector más tecnológico puedo afirmar que estamos ante algoritmos voraces que aprenden muy rápido. Es decir, ellos según las circunstan-

“La clave está en saber con qué fin se usan nuestros datos”

cias, se pueden adaptar mucho más rápido. Tampoco sabemos, y eso es una pregunta que hemos hecho entre las aplicaciones, es si tienen interoperabilidad entre las plataformas. Porque si sé qué no hay tantos coches de una determinada aplicación en una determinada zona, puedo subir en un momento determinado los precios. Es un ejercicio de transparencia y el propio reglamento de la IA va avisando de la importancia de la transparencia algorítmica. Queremos que nos digan lo que nos están cobrando y por qué motivos.

G.T.- No obstante, desde el punto de vista legal, al contrario que el taxi, no están obligados a determinar el precio del kilómetro.

T.S.- Claro, ellos simplemente trabajan en otro tipo de licencia y es como dijéramos un servicio privado. Es una relación entre el que usuario que coge la VTC y la plataforma. Pero es que en el caso de las VTC han llegado a subir su precio en festivales más del 250%, como en el caso del Mad Cool de hasta un 273%. Estudios realizados en Estados

Unidos llegan a decir que incluso se analiza la capacidad de batería que tienes en el teléfono. Si sé que no te queda mucha batería, te ofrezco un poco más caro. Por eso queremos también que se involucre la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) para que analice esto. Queremos centrarnos en la garantía del usuario, no queremos enfocarlo al choque entre taxi y VTC.

G.T.- Pero, aunque no se entre en esa comparativa con el taxi, desde el sector sí que se quejan de que es una injusticia porque si ofrecen servicios muy similares, están jugando con distintas reglas de juego. Y por eso piden diferenciarse entre sí.

T.S.- Totalmente. Discursivamente no habíamos entrado en la PNL en ese aspecto en concreto. Simplemente vamos a pedir que todo sea regulado tal y como está el taxi, y queremos que se priorice un servicio público como es el taxi. El libre mercado no se autorregula, y no es justo que, en un mismo mercado de competidores, unos no tengan regulación y otros la tengan que cumplir. En este caso el taxi. Por eso cuando hemos analizado los informes, y hemos observado lo que estaba pasando, nos hemos dado cuenta de que no se está dando la debida importancia.



La necesidad de parametrizar los algoritmos, otro de los objetivos fundamentales de la proposición



La diputada especializada en algoritmos e IA considera fundamental la transparencia para los usuarios

G.T.- Es cierto, que puede haber esa percepción de que cuando trasladas esto a la ciudadanía en general, el tema de las competencias de transporte no les llega tanto. Sin embargo, quizás en este asunto de saber qué hacen con los datos personales igual sí que se les genera mayor interés.

T.S.- A eso es a lo que me refería anteriormente, a la narrativa. Lo que queremos es involucrar a la sociedad diciéndole: atenta, son tus datos. No tienen que cobrarte más porque por hechos del azar estabas en Salamanca o en Goya. No te pueden cobrar más porque esté lloviendo a mares o a veces no llueva. Y, además, a dos personas con el mismo servicio, a la misma hora, no les puedes cobrar diferente.

G.T.- E incluso discriminar a una persona por el lugar de residencia. Son situaciones peligrosas.

T.S.- Claro que son peligrosas. Lo que sucede es que estas empresas están integradas dentro del mercado de servicios digitales, no en el de transportes. Dicho mercado está aún regulándose en la Unión Europea, que aún está emitiendo la Carta de Servicios Digitales y desarrollando el Reglamento de Inteligencia Artificial, y hasta que se aplique a los Estados Miembros debemos ir avanzando en propuestas como estas que faciliten

la regulación futura cuando se transponga a España la regulación comunitaria.

G.T.- A nivel de Inteligencia Artificial, y con todo este asunto de los algoritmos, ¿está España preparada en cuanto a legislación con todo lo que nos está viniendo encima?

T.S.- Ahora mismo tenemos algunos aspectos regulados en cuanto a protección de datos. Además, el Código Penal sí que recoge la parte punitiva, ya sea la violencia digital, pero hay muy poco sobre transparencia. Hay mucho texto una vez cometido el daño, una vez cometida la vulneración, pero nos falta legislación a nivel de transparencia, y es imposible que se pueda legislar sin transparencia. Necesitamos que la Agencia de Supervisión de Inteligencia Artificial que está en A Coruña, y que está puesta en marcha, empiece a crear protocolos de transparencia primero y se empiece a preguntar qué datos se tiene, de quién y para qué. La clave es con qué fin se usan, es muy importante el enfoque de la transparencia primero, y luego ya el de la regulación.

“Es imposible regular si no sabemos cómo parametrizan los algoritmos”

G.T.- Con respecto a este tema de los precios o de cómo varían los mismos, ¿la Agencia de Protección de Datos también podrá tomar cartas en el asunto?

T.S.- Si, por eso insistimos en que es muy importante que ellos presenten un informe a Transportes o a la CNMC y que rindan alguna cuenta, porque si no los usuarios y el taxi están atados, y no hay responsabilidad del Estado con esto. Este tipo de economías se basan en modelos de negocio que van a emerger muy rápido porque cuesta muy poco darlos de alta, que irrumpen y se normalizan en la sociedad, pero los datos los tienen empresas estadounidenses.

G.T.- A nivel de efectividad y al tratarse de una legislación estatal, distinta de la de transportes que está delegada en las Comunidades Autónomas y Ayuntamientos, a lo mejor es probable que se pueda avanzar más rápido.

T.S.- La parte de la regulación de Inteligencia Artificial es de ámbito estatal, por eso decidimos avanzar por ahí. Nos han criticado incluso de alguna parte de la izquierda de que estamos normalizando las plataformas cuando no es así. No estamos anteponiendo nada, al revés. Queremos que sean más transparentes porque si no juegan con las mismas reglas del juego están ganando continuamente ventajas competitivas comparados con el taxi, y están ahogando a los profesionales de este sector.

G.T.- Por último, ¿cómo valoraría la experiencia de trabajar con el taxi?

T.S.- Creo que el trabajo de denuncia del sector del taxi hay que hacerlo por muchas vías y esta es solo una de ellas. Lo hablamos en junio o julio y les di mi compromiso de presentarlo en septiembre. Estamos en una legislatura que hay que aprovechar mucho para hacer jornadas, para sentarse incluso con los otros en mesas de debate, porque es importante que la gente vea que es una lucha de la clase obrera hegemónica. Pero es que el día de mañana no serán taxistas, serán las cajeras de los supermercados, porque la irrupción de este tipo de modelos si no se regula va a afectar a más sectores. En este caso les pude ofrecer la parte de digitalización e intentaremos impulsar jornadas en el Congreso de los Diputados para que se vuelva a hablar del asunto y la gente no diga nada de los taxistas, porque además nos va a afectar a todos.

Javier Izquierdo

DACIA

DACIA JOGGER



DESDE
22.560€*

EN LA RED DE CONCESIONARIOS DACIA Y AGENTES.

*Oferta válida en Península y Baleares para autónomos, siempre que financien a través de MCS. Precio financiado para JOGGER Expression Hybrid 105kW (140CV) 5 plazas TAXI. PVP financiando: 22.559,41€. El importe mínimo a financiar: 5.000€. La oferta incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte y descuentos promocionales. Incompatible con otras acciones financieras. El modelo visualizado puede no coincidir con el ofertado.



f t i DACIA.ES

DACIA JURADO
C/ SECO, 4. MADRID
WWW.DACIAJURADO.COM

C/ ALCALÁ, 187. MADRID

AVDA. DE LA ALBUFERA, 319. MADRID

Respaldo provisional de la Justicia a las vacaciones de agosto

El Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) ha respaldado cautelarmente el calendario de vacaciones del mes de agosto para los taxistas de la capital. Se ha rechazado, por lo tanto, la petición de suspensión cautelar solicitada por la Asociación Madrileña del Taxi (AMT). En esta sentencia, al tratarse de medidas provisionales, no se entra al fondo de la cuestión, que aún deberá ser juzgada, pero el tribunal marca cierta tendencia hacia el respaldo al sistema de vacaciones actual por el riesgo a una posible falta de oferta.



La sentencia estima no suspender cautelarmente las vacaciones de agosto

En una sentencia publicada el pasado 4 de noviembre, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM), ha decidido desestimar un recurso presentado por la Asociación Madrileña del Taxi (AMT) en el que pedía la suspensión cautelar de la resolución que aprobó las vacaciones de agosto para los taxistas de la capital. Dicha resolución fue aprobada en el mes de abril, y ahora el TSJM respalda cautelarmente la competencia del Consistorio para establecer estas vacaciones estivales a los profesionales del taxi madrileño.

Se trata, insistimos, de una sentencia que hace referencia a una petición de medidas cautelares, por lo que todavía no ha entrado al fondo de la cuestión que aún deberá ser juzgada. No obstante, llama la atención que, en su sentencia, el TSJM sí que parece analizar en cierta medida el fondo del asunto, ya que explica que el calendario de vacaciones ayuda a que no falten taxis en agosto, al tratarse de un sector "muy atomizado" y en aras de "preservar el interés de los usuarios".

Para contextualizar todo este asunto judicial que puede resultar engorroso, hay que retrotraerse al pasado mes de abril cuando se publicó la resolución de la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación en los boletines oficiales tanto del Ayuntamiento como de la Comunidad de Madrid y se acordó establecer el calendario de vacaciones del mes de agosto de la siguiente forma:

Las licencias cuyos ordinales terminen en número impar permanecerán inactivas obligatoriamente entre las 6:00 horas del día 1 agosto y las 6:00 horas del día 16 de agosto.

Las licencias cuyos ordinales terminen en número par permanecerán inactivas obligatoriamente entre las 8:00 horas del día 16

Todavía está pendiente de juzgarse el fondo del asunto

de agosto y las 6:00 horas del día 1 de septiembre.

Durante el mes de agosto será de aplicación el descanso semanal en régimen ordinario de lunes a viernes por número de licencia, no siendo aplicable el correspondiente a sábados y domingos ni los festivos de lunes a viernes.

AMT solicitó la adopción de medidas cautelares para que se suspendiera esta resolución. Sin embargo, el 17 de mayo, el Juzgado de lo Contencioso Administrativo número 30 de Madrid denegó esta petición. Ante esta negativa, los letrados de AMT interpusieron un recurso de apelación ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, insistiendo en la suspensión del calendario de vacaciones para el mes de agosto.

El recurso se admitió a trámite, y en este proceso se personaron oponiéndose al mismo el propio Ayuntamiento de Madrid, la Comunidad de Madrid y la Federación Profesional del Taxi de Madrid.

Una vez analizado el recurso, la Sala del TSJM ha dictado su sentencia. El TSJM recuerda la doctrina y las circunstancias que deben darse para que se puedan conceder unas medidas cautelares de este tipo y deja claro que, en el caso de que se adopten, nunca deben confundirse con un enjuiciamiento sobre el fondo de la cuestión. Por eso mismo, en la adopción de medidas cautelares, recuerda el tribunal, deben ponderarse específicamente las circunstancias que concurren en cada caso y los intereses que hay en juego, tanto los públicos como los particulares.

AMT, condenada al pago de las costas procesales

La prioridad: el interés de los usuarios

Ha entendido el TSJM que, en este caso concreto, los intereses de los terceros "más dignos de protección" no son precisamente los de los titulares de licencias de taxi, sino los de los usuarios, los destinatarios de dicho servicio. Además, deja claro que el interés general -un factor muy clave a la hora de tener en cuenta las medidas cautelares-, ya viene representado tanto por el Ayuntamiento como por la Comunidad de Madrid, administraciones competentes en esta materia, que se han opuesto a la solicitud de suspensión del calendario de vacaciones.

Además, recalca el TSJM que también se ha opuesto a dicha suspensión la Federación Profesional del Taxi de Madrid. En su escrito de oposición, FPTM resaltó la necesidad de la administración de ofrecer reglas necesarias que den garantías de prestación del servicio a los usuarios en periodos vacacionales "en los que la inexistencia de una regulación podría ocasionar un grave déficit de prestadores de servicio y una caída en la calidad de este para los usuarios".

Insiste el tribunal madrileño en que puede ser cierto que si no se realiza una regulación

del régimen de vacaciones estivales pudiera darse "el supuesto de que todas las licencias de taxi o gran parte de ellas dejaran de prestar servicio durante el mes de agosto, o al menos en alguna quincena o semana del mismo de forma coincidente". "Más aún cuando nos encontramos ante un sector muy atomizado debiendo significarse de interés más digno de protección el de los usuarios, que podrían verse privados del servicio de taxi", explica el TSJM en su sentencia.

Por ese motivo principalmente desestima el recurso de apelación, y explica que, aunque haya pasado el mes de agosto, se entiende que desde la defensa de AMT querían conocer el pronunciamiento por su pudiera servir como criterio para posteriores periodos vacacionales en los próximos años.

Por último, el TSJM ha condenado a costas a la parte apelante, AMT, que deberá abonar 1.300 euros al letrado del Ayuntamiento de Madrid, otros 1.300 euros al abogado de la Comunidad de Madrid, y 1.300 euros más IVA si estuviera gravada la operación, al letrado de la Federación Profesional del Taxi de Madrid.

Desde la Asociación Madrileña del Taxi han reaccionado con cautela y a la espera de que salga el juicio sobre el fondo de la cuestión. Hay que recordar que, además de las vacaciones de agosto, también está pendiente de resolución judicial el asunto de los festivos para los taxistas.

Javier Izquierdo



El TSJM entiende que preservar el calendario de agosto beneficia a los usuarios

Radioteléfono Club de Fútbol



El equipo ganó el Trofeo AS del campeonato de la liga del grupo VIII

praron el trofeo para el primer veterano de la clasificación. También ese mismo año colaboran con el maratón de Majadahonda.

Desde entonces, las colaboraciones con eventos deportivos se han repetido en varias ocasiones, patrocinando torneos de pádel, de tenis en silla de rueda, de competiciones de gimnasia rítmica y un largo etcétera,

Hacer marca

Pero más allá del deporte, Radioteléfono continuó trabajando de diferentes maneras con algunos medios para hacer marca entre los usuarios, como la colaboración con Antena 3 Radio en 1982 a través de la que se informa del estado del tráfico a los ciudadanos en tres conexiones diarias con dos taxistas de la emisora, Feliciano Albarrán y Antonio García. Una actividad que se prolongó en el tiempo hasta que en 1985 comenzó a ser gestionada por el centro de pantallas del Ayuntamiento de Madrid.

Para Radioteléfono, la publicidad siempre fue uno de los principales pilares para su crecimiento, especialmente en tiempo de crisis, y por ese motivo su nombre se ha podido ver en mobiliario urbano, en las marquesinas de los autobuses, en monopostes, en los videomarcadores de los estadios Vicente Calderón y Vallecas, cabinas telefónicas, cuando todavía existían, además de los tradicionales medios de comunicación, como radio y prensa. Guías comerciales, soportes de oficina e incluso catálogos fueron otros de los soportes donde se encontraba la marca de Radioteléfono Taxi de Madrid.

Con la idea de que fuera un soporte publicitario más, el consejo rector aprobó el 29 de mayo de 1983 la creación de un equipo de fútbol sala. Nace así Radioteléfono Club de Fútbol, integrado por taxistas voluntarios a los que les gustaba el balompié y que disfrutaban de compartir tiempo de ocio con sus compañeros.

Ahora que se cumplen 50 años desde el nacimiento de Radioteléfono Taxi de Madrid y 41 desde la creación de su equipo de fútbol sala, repasamos algunos de sus logros.

Porque como nos relatan desde la propia radioemisora, los inicios fueron prometedores, ganando algunos torneos como el de San Isidro de 1984. Ese mismo año, la directiva comenzó a buscar una empresa que patrocinara el equipo. Primero se intentó con Antena 3 y Cajamadrid, dos empresas con las que trabajaba la Cooperativa de manera muy activa, pero las negociaciones no terminaron por materializarse, siendo Mutaxi quien se hizo cargo de los gastos, abonando 400.000 pesetas por temporada, aproximadamente unos 2.400 euros actuales.

No obstante, a pesar de las victorias y del buen desempeño del equipo durante estos primeros años, llegó incluso a ganar el Trofeo AS del campeonato de la liga del grupo VIII, donde fue el máximo goleador y el menos goleado, algunos socios empezaron a mostrarse en contra de mantener el equipo, alegando que el coste era excesivo y que el retorno no era el esperado, y se negaron incluso a poner más dinero para mantenerlo en activo. Poco a poco, el desinterés fue extendiéndose, obligando a la entidad a firmar la desaparición del equipo en 1992.

Aunque el equipo no volvió a calzarse las botas, desde Radioteléfono siempre han sido conscientes de la importancia de asociar su marca a eventos deportivos. En 1984, por ejemplo, participó por primera vez en el Maratón Popular de Madrid con 34 coches en puntos fijos para trasladar a los jueces y tres más en meta y, además, com-



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



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



También en
 iVoox
 Spotify

La mayor siniestralidad en VTCs podría estar afectando a los seguros de taxi



O al menos eso es lo que ha deslizado el Gobierno de España en su respuesta a una pregunta realizada por el Grupo Parlamentario Sumar sobre el precio de las pólizas de los seguros de los profesionales del sector del taxi.

Según datos que habría aportado el sector asegurador, habría habido un incremento del 49% desde 2020 en el número de siniestros causados tanto para taxis como para VTC. Esta respuesta viene a indicar que podrían estar agrupando a ambos sectores, algo de lo que se queja desde hace meses el sector del taxi, que insiste en su menor siniestralidad.

Las aseguradoras, por su parte, han trasladado al Ejecutivo que el aumento de la siniestralidad en taxis y VTC es casi el doble que el de los turismos en general, que solo se ha incrementado un 28%. La frecuencia media de siniestros ha aumentado un 84% desde 2020 en taxis y VTC, y el coste medio habría aumentado un 6%, alcanzando los 3.158 euros por siniestro. Este importe, aseguran el Gobierno en su respuesta, es un 43% superior al coste medio del resto de turismos.

No obstante desde el Ejecutivo indican que son conscientes, según datos aporta-

dos por las aseguradoras, que en los últimos años se ha producido un incremento generalizado en los costes del seguro de automóvil. Las causas de este incremento, explican, se deben a motivos como la inflación, el aumento del coste medio de los siniestros tras las modificaciones del baremo que valora los daños personales de dichos siniestros, así como el aumento de la frecuencia siniestral.

Coste más elevado para ECOs y CERO

Desde el sector asegurador, según transmite el Ejecutivo, justifican estos mayores precios en el uso por parte del colectivo de taxis y VTC de vehículos híbridos y eléctricos, cuyos componentes son más caros; así como en el hecho de que los daños personales que se ocasionan generan gastos más elevados al llevar siempre o casi siempre viajeros. A la hora de fijar la prima, explican, se tiene en cuenta que la mayor parte de los vehículos tienen una exposición al riesgo muy elevada, al hacer dos o tres turnos de ocho horas al día.

El Gobierno recuerda que, en cualquier caso, la libertad de precios en el mercado

asegurador “debe permitir que las tarifas de primas sean suficientes para la cobertura de los riesgos asegurados según hipótesis actuariales”. Además, y dado que el seguro de responsabilidad civil y circulación es obligatorio, se recuerda desde la administración central que existe la posibilidad de que las personas que no encuentran una aseguradora recurran al Consorcio de Compensación de Seguros, entidad dependiente del Ministerio de Economía, Comercio y Empresa, que asume la condición de asegurador privado en el caso del seguro obligatorio de coche cuando la cobertura no haya sido asumida por entidades privadas. Para que te asegure el consorcio necesitas, eso sí, la negativa de dos compañías privadas. Por último, y recordando que ha mantenido contactos con el taxi, el Ejecutivo recuerda que la libertad en los precios “no debe amparar precios abusivos o conductas injustas para el asegurado”, y por ello el Ministerio asegura que está llevando a cabo una supervisión para evitar que las aseguradoras hagan subidas injustificadas y abusivas de precios. En este sentido, desde el Gobierno aseguran estar trabajando con las asociaciones de taxis para identificar posibles casos.

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



Taxistas recogen firmas para jubilarse anticipadamente



Al cierre de esta edición, más de 2.300 personas habían firmado la petición de change.org para que se apliquen los coeficientes reductores a los taxistas que les permitan acceder a la jubilación anticipada. Desde el sector consideran que es el momento de poner este asunto sobre la mesa, ya que el Ministerio de Seguridad Social está desarrollando un proyecto de real decreto que sí contempla la jubilación anticipada para otros sectores del transporte por carretera.

Tal y como se explica en la petición, que fue lanzada por un grupo de taxistas asturianas, “los conductores de taxi o autobús se enfrentan a condiciones de peligrosidad tanto para su propia integridad como para la de los usuarios del servicio, viandantes, etc”. Además, señalan que a partir de edades avanzadas, la peligrosidad aumenta, a medida que las capacidades se pueden ver mermadas. Sin embargo, a pesar de ello, en la actualidad, estas profesiones “no están incluidas en el proyecto de Real Decreto como peligrosas o penosas”.

Actualmente el Gobierno está desarrollando el proyecto de Real Decreto que definirá qué se es una actividad susceptible de aplicar los coeficientes reductores para adelantar la edad de jubilación de determinados autónomos -y sus asalariados- con al menos 15 años cotizados y no antes de los 53 años son los siguientes. Desde el sector piden que de manera “urgente” y “fundamental” se incluya a los conductores autónomos y asalariados tanto del taxi y de los autobuses para que puedan acceder a esa jubilación anticipada. “La seguridad vial y nuestra seguridad personal están en juego”, han señalado.

La situación ha llevado incluso a convocar una serie de protestas y jornadas de paro entre los profesionales del transporte de viajeros, siendo la primera la celebrada el pasado 28 de octubre.

¿Por qué se pide la jubilación anticipada?

Tal y como puede leerse en la petición realizada por el taxi, este sector, junto con el de conductores de autobús están sujetos a

constantes situaciones de penosidad en su trabajo. Es decir, la realización de actividades en condiciones extremas que implican un esfuerzo constante o de gran dificultad caracterizado, entre otras circunstancias, por la edad, la exposición a calor o frío extremo, ruido, vibraciones, atención permanente requerida, uso permanente de fuerza física, nocturnidad, turnicidad, uso permanente de equipos de protección personal portados. Todo ello, explican, “se demuestra en las enfermedades profesionales que les afectan por la vibración de los vehículos, la turnicidad de las horas de trabajo en función de la demanda de servicios del público en general y la nocturnidad en la que desarrollan su trabajo para dar soluciones de movilidad a los usuarios del ocio nocturno”.

También los conductores de taxis y autobuses están constantemente expuestos a daños físicos por las circunstancias del tráfico, daños psicológicos por la presión de conducir constantemente con los pasajeros a sus espaldas y las obligaciones del tráfico rodado e incluso la muerte por atraco, robo o violencia física contra ellos.

Por otro lado, los autónomos y trabajadores de los autobuses y taxis se someten constantemente a altos grados de contaminación acústica que en muchos casos les produce sordera, además el uso de emisoras o aplicaciones para el trabajo incrementa el estrés y la ansiedad mantenida en el tiempo durante la jornada de trabajo. El mantenimiento de la postura en el puesto de trabajo ergonómicamente les produce enfermedades en el aparato circulatorio y músculo - esquelético [caderas, rodillas, cuello y espalda son zonas que usualmente sufren hasta la enfermedad profesional].

Por último, en la petición se señala también la toxicidad de la profesión, porque si bien se intenta desarrollar un tráfico menos contaminante mediante la incorporación de vehículos con energías limpias, “la toxicidad inherente al puesto de conductor es inevitable y lo será durante muchos años hasta que se consoliden otros medios de transporte menos contaminantes”.

Talleres de las Heras entrega sus primeros taxis en Madrid

KIA se hace hueco en el taxi madrileño y lo hace de la mano de su concesionario de referencia para el sector, Talleres de las Heras, que ya está entregando las primeras unidades para taxi que, en las próximas semanas, circularán por las calles del Área de Prestación Conjunta madrileña.

Con tres instalaciones en la Comunidad de Madrid, Alcalá de Henares, Torrejón de Ardoz y Coslada, los taxistas encontrarán un trato preferente, tal y como nos explica su jefe de ventas de empresas, Jesús Simón. Destaca, además, la financiación a medida y el stock de entrega inmediata en todas las versiones homologadas, tanto de KIA Niro, como KIA Ceed o bien su eléctrico homologado EV6.

El compromiso de Talleres de las Heras con el taxi, señala Simón, se extiende también al servicio de postventa, donde dan "prioridad absoluta" a los profesionales del sector en cualquier intervención técnica del coche en nuestros talleres. Además, actualmente ofrecen una oferta para el mantenimiento intermedio (7.500kms) con un precio especial para sus instalaciones de Coslada y con cita preferente en el taller para los taxistas a un precio inferior a 100€



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.



Aplazada la manifestación por el precio de los seguros

La Junta Directiva de la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) ha decidido desconvocar la manifestación y el paro previsto para el 13 de noviembre en protesta por el elevado precio de las pólizas de seguros de los taxistas. La brutal catástrofe sucedida en Valencia y Castilla-La Mancha como consecuencia de la DANA a finales del mes de octubre ha llevado a los representantes a adoptar esta decisión, en señal de respeto por ante la tragedia y con el fin de no interferir en las ayudas a todos los afectados.

Creen desde Antaxi que no es momento de "apretar" a las administraciones ni al Consorcio de Compensación de Seguros ya que van a tener bastante trabajo durante estos días para manejar los efectos de esta catástrofe.

No obstante, recuerdan desde el sector que "las prácticas abusivas de las aseguradoras, con pólizas que llegan a alcanzar los 7.000 euros al año, ponen en peligro este servicio de interés público en el que muchos profesionales se ven incapaces de hacer frente a este elevado coste". Por ello reclaman a aseguradoras y administraciones una solución que permita a los profesionales del Taxi acceder a pólizas asequibles y justas para continuar prestando un servicio público de calidad y seguro para los ciudadanos.

1,3 millones de ayudas para vehículos ECO y CERO

El Ayuntamiento de Madrid ha hecho pública su propuesta de resolución de la convocatoria pública de ayudas para la adquisición de vehículos eurotaxis con etiqueta CERO o Eco y para taxis con etiqueta Cero emisiones. El crédito destinado para esta convocatoria es de 1.300.000 euros, y en base a la propuesta de resolución se van a conceder un total de 124 subvenciones. En un primer tramo se subvencionará la compra de 45 eurotaxis nuevos con etiqueta Eco; en un segundo tramo la ayuda irá destinada a la compra de cuatro eurotaxis de segunda mano con etiqueta Eco, y en un tercer tramo se subvencionará la compra de 75 taxis clasificados como Cero emisiones. Por otro lado, el Ayuntamiento ha informado que se han denegado 61 solicitudes que no cumplen con las condiciones y requisitos para obtención de la condición de persona beneficiaria, indicando las claves de la denegación.



Se subvencionará la compra de 75 taxis Cero emisiones

El taxi cántabro elige a la nueva Junta Directiva de la Federación



Imagen de la nueva directiva

Manu Andoni Ruiz ha sido reelegido como presidente de la Federación Cántabra del Taxi. Será su tercera legislatura como máximo representante de la organización cántabra tras haber sido elegido por los delegados de las distintas asociaciones de taxistas que integran la Federación. El Congreso Regional Extraordinario que la organización de taxistas celebró ayer debía elegir a la Junta Directiva que llevará los mandos de la entidad durante los próximos cuatro años. Así, además del presidente Manu Andoni, también fueron elegidos Jesús Dionisio Díaz Rodríguez (Santander) como vicepresidente; Benjamín García Fernández (Laredo), como secre-

tario; Diego Alonso Fernández (Santander), como vicesecretario; y José Luis Gómez Villegas y Sandra Sáinz Diego (Santander) como vicesorera. Por otro lado, como vocales actuarán Jesús Eduardo Fernández Fernández (Taxisal/Cabezón de la Sal), Rosa María Cambolor Rodríguez (Santander) y Rubén Fernández García (Santaña / Hazas de Cesto).

Entre los principales retos de la federación en esta nueva etapa destaca la correcta aplicación del nuevo decreto del taxi que el Gobierno de Cantabria aprobó durante este verano. En virtud de esta nueva normativa, ya se pueden transmitir licencias libremente en caso de jubilación del taxista a un conductor asalariado, una demanda histórica del sector. Dicho conductor no tiene porque ser necesariamente el de la propia licencia, y se le puede transmitir si ostenta un año de antigüedad en la profesión. También se contempla la posibilidad de establecer licencias temporales de taxi en supuestos de incremento de la demanda. Por otro lado, otro de los frentes históricos de la Federación es el transporte escolar. En la pasada legislatura, los taxistas llegaron a recurrir la licitación y el pliego de las cláusulas del contrato porque lo consideraban discriminatorio y suponía un claro perjuicio al taxi.

DACIA

DACIA JOGGER



**829 L DE CAPACIDAD DE MALETERO. DISPONIBLE EN VERSIONES GLP E HÍBRIDA.
EL PERFECTO COMPAÑERO PARA TI.**

Gama Jogger: consumo mixto WLTP (l/100 km) 4,7 - 7,8. Emisiones WLTP CO₂ (g/km) 105 - 137. Consulta condiciones en tu concesionario Dacia o dacia.es. Dacia recomienda  Castrol



Más fatiga visual durante la conducción nocturna

Con el cambio de hora y la inminente llegada del invierno disminuyen las horas de luz natural, lo que se traduce en que, tanto el inicio como el final de la jornada laboral se producen de noche. Esta falta de luz hace que nuestros ojos trabajen de forma diferente, las pupilas se dilaten provocando que el ojo trabaje más con la retina periférica. O lo que es lo mismo: la persona sufre una ligera miopía nocturna. Y esto eleva el riesgo al volante.

Además, al circular de noche, los conductores tienen que hacer frente a una mayor fatiga visual, al lagrimeo y al picor de ojos. Además, pierden un 30% de su capacidad visual, mientras que la agudeza se reduce en un 70%. El sentido de la profundidad y la capacidad para medir distancias también son peores.

“Que 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”. El estudio destaca también que “a mayor edad, más importante es aún disponer de un buen sistema de alumbrado en el vehículo” y que “siendo uno de los sistemas de seguridad más importantes es quizás uno de los conjuntos a los que menos

Durante la noche los ojos sufren lagrimeo y picor de ojos

atención se les presta en cuanto a mantenimiento y control”.

Por otro lado, ante un deslumbramiento repentino el ojo se contrae, la persona afectada entorna los párpados y durante unos momentos la capacidad de percepción disminuye considerablemente. Por este motivo, es fundamental que los sistemas de alumbrado no produzcan deslumbramientos y aseguren un rendimiento visual lo más continuo posible.

Otro dato a tener en cuenta es que Mucha gente desconoce sus problemas de visión nocturna. Durante más de 10 años, la Association nationale pour l'amélioration de la vue (ASNAV) en Francia ha controlado la visión de más de 30.000 conductores. Los resultados de dicho estudio muestran datos realmente interesantes, como que uno de cada 3 conductores tiene un defecto de visión y lo desconoce, que el 30% de los conductores disponen de gafas/lentes mal graduadas con su visión actual, que el 5% presenta problemas serios de visión y que el 2% no de-

bería conducir bajo sus actuales circunstancias de poca visión, por ejemplo con menos de 5/10 visión binocular.

Mejorar la iluminación

Con el objetivo de incrementar la seguridad al volante, debemos poner en práctica las medidas necesarias encaminadas a aumentar nuestra visibilidad: tenemos que ver y ser vistos. De hecho, de noche, la agudeza visual del conductor se reduce hasta en un 70% y el sentido de la profundidad es hasta 7 veces menos eficaz. 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%.

Según datos de la DGT, aunque durante la noche, anochecer y amanecer, solo se produce un 28% de los accidentes con víctimas, estos se cobran casi el 40% de los fallecidos y con un mayor porcentaje de accidentes mortales (38%).

Y es que mientras la tasa de letalidad de los accidentes en España fue en 2019 de 1,2 -cifra que viene descendiendo desde el 5,2 de 1993 y que se estabilizó desde 2013 (1,3)-, la de los accidentes nocturnos, incluido atardecer y amanecer, alcanza el 1,69, un 40% más alta.



nueva movilidad

www.nuevamoivilidad.es

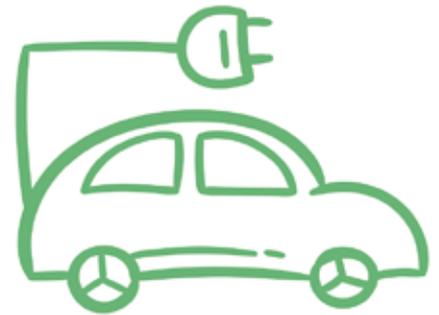


ACTUALIDAD

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 CAM se compromete a mejorar



Concentración en señal de protesta por el asesinato de Isidro, taxista de Alcalá de Henares

El taxi volvió a vestirse de luto tras el asesinato de Isidro, un taxista de 62 años que murió después de haber sido apuñalado mientras trabajaba su taxi en Alcalá de Henares, Madrid. Dolor, indignación, rabia y miedo. Así podía definirse el estado del taxi nada más conocerse la fúnebre noticia. De Madrid y de otros puntos del país, a las condolencias se le sumaban las peticiones de mejorar la seguridad para que no volviera a producirse un suceso así y apelaban directamente a las administraciones públicas para poner al alcance de los profesionales todas las opciones de seguridad posibles.

La Comunidad de Madrid se reunió de urgencia con las asociaciones del sector, para anunciar un proyecto piloto de vigilancia avanzado para aumentar la seguridad de los taxistas.

“La intención del Ejecutivo autonómico”, explicó el director general Luis Miguel Torres, “es dotar de las mejores herramientas a un colectivo que está especialmente

expuesto, sobre todo en horario nocturno, y que realiza una labor fundamental dentro de la red de transporte público de la región”.

“Hemos querido avanzar en soluciones concretas”, manifestó Torres tras la reunión con Federación del Taxi de Madrid, la Asociación Madrileña del Taxi, la Gremial de Auto Taxi de Madrid y Alcalá Radio Taxi. “Queremos trabajar mano a mano con los profesionales para definir qué tipos de sistemas podemos ofrecer a quienes quieran instalarlo”, comentó el director general.

Para ello se determinarán que dispositivos son los más apropiados para mejorar la seguridad de los vehículos, aunque todos ellos deben contar con cámara, micrófono y botón del pánico, que se puede activar en caso de

emergencia y que conecta con una central de alarmas.

El problema de la mampara

Isidro, como prácticamente toda la flota de taxis de Alcalá de Henares, ya tenía instalada una cámara de videovigilancia en el interior de su vehículo con las ayudas que el propio Ayuntamiento de Alcalá de Henares concedió en 2022, tres años después de que otro compañero alcalaíno fuera asesinado durante su jornada laboral.

“Una cámara que conectada las 24 horas del día, los 365 días del año, a una central de recepción de alarmas, y que consta de un sistema de videovigilancia en tiempo real, tanto de imágenes como de sonido”, tal y como se recoge en la web del propio Ayuntamiento, “con localización GPS con el lugar exacto donde se encuentra el vehículo y, en caso de alarma, la propia central avisaría de inmediato a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad”. Lamentablemente en esta ocasión,

**El asesinato de Isidro
vuelve a poner en el foco la
inseguridad**

la seguridad del sector



En 2022 se instalaron cámaras de videovigilancia en los taxistas alcalaínos

Llevar este sistema de seguridad no salvó la vida de Isidro, si bien ayudó a la rápida detención de un joven de 16 años como presunto autor del asesinato.

Lo que no llevaba, ni tampoco podía llevar aunque quisiera, es la mampara de seguridad. Un elemento que durante años era habitual encontrar en los taxis, especialmente en aquellos que trabajaban por la noche.

La eliminación de esta herramienta como barrera de seguridad en el taxi está directamente relacionado con el incremento de los sistemas de seguridad de los vehículos. Concretamente con la inclusión de los airbags laterales que impiden la instalación de las mamparas en prácticamente todos los vehículos autorizados para taxi. Tal y como nos explicaron desde JPP Electrónica, expertos en la instalación de mamparas de seguridad, según la hoja del manual de reformas 8.21 de abril de 2023, se recogen las excepciones que permiten la desinstalación de estos airbags para poder instalar una mampara de seguridad, como es el caso de los vehículos para uso por el ejército, protección civil, servicio de bomberos y para responsables del mantenimiento del orden público. También permite su desinstalación cuando exista un certificado médico que acredite la necesidad de instalar mamparas de protección o en el caso de que dichos elementos sean un

equipamiento opcional, y por tanto el vehículo sin dichos airbags continúe cumpliendo la reglamentación de seguridad pasiva relativa al choque lateral. Es precisamente esta tercera la única que que podría aplicarse al taxi, si bien la práctica totalidad de los vehículos autorizados para taxi vienen con esos dos airbags laterales incluidos como equipamiento obligatorio, por lo que desinstalarlos supon-

dría un incumplimiento de la reglamentación de seguridad pasiva. En este sentido, representantes del sector ya han pedido que se impulse un cambio normativo que permita a los profesionales instalar una mampara si así lo quieren, algo que, a día de hoy, como vemos, es imposible en nuestro país.

Porque en otros lugares, como Londres, el uso de la mampara viene de serie en los vehículos y otros países, como Suecia, también permiten añadir este sistema de seguridad a sus taxis.

Multitudinaria despedida

Al grito de "ni uno más", los taxistas de Alcalá de Henares se concentraron apenas 24 horas después del fallecimiento de Isidro en la céntrica Plaza Cervantes, que acogió a los taxistas alcalaínos y y a un centenar de compañeros madrileños, que acudieron a arropar a sus colegas en estos complicados momentos.

"Cuando algo así sucede una tiene miedo, claro", nos comentaba la mujer de uno de los taxistas alcalaínos. No era la única. Otros compañeros aseguraban sentir miedo ante este tipo de situaciones, aunque otros intentaban relativizar, siendo quizás más pragmáticos, afirmando que encontrarse con "este tipo de desalmados" puede pasar o en el taxi o en cualquier otro lugar.



Reunión entre la Comunidad de Madrid y las asociaciones del taxi

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	18.850
Jogger Hybrid	1598	140/105	22.560

Precios desde, con descuento por financiación. No incluye la adaptación a taxi

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



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.

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

Marcas y Modelo	C.C.	CV/KW	Euros
-----------------	------	-------	-------



E300 de		306/225	67.270*
E200 Gasolina/ECO	1.991	197	46.500
E 300 Diésel Hibrido/ECO	1.991	197	55.900

*PVP no incluye ayudas Moves III ni otras deducciones oficiales



Leaf 40 Kw/h		150/110	35.569,00*
Leaf 60 Kw/h		217/160	41.069,00*

*PRECIOS DESDE. IVA incluido pero no las ayudas estatales de EV



508 Berlina Hybrid	1598	135 /110	36.000*
508 SW Allure Hybrid	1598	135/ 110	40.000*

*PRECIO DESDE



Espace HEV	1598	200 /146	39.043
Megane ST E-TECH	1.600	160	26.550*

Precios Desde, con descuento por financiación. No incluye la adaptación a taxi



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.



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





Global Mobility Call ▲

Del 19 al 21 de noviembre. Ifema. Madrid

Es el único evento internacional sobre Movilidad Sostenible de personas y bienes que conecta a todas las industrias y partes interesadas. Con el objetivo de generar experiencias, networking y negocio entre Empresas, Ayuntamientos, Instituciones, Administraciones y otras organizaciones.

Feriarte

Del 23 de noviembre al 1 de diciembre . Ifema. Madrid

Nueve días para sumergirse en las culturas milenarias y las artes decorativas de la historia europea y oriental. Muebles, objetos de decoración y colección, joyas, pintura y escultura de los grandes maestros antiguos, libros, mapas, arqueología, arte oriental, precolombino y tribal. ▼

IBTM World

19 al 21 de noviembre. Fira de Barcelona Gran Vía

Más de 12.000 asistentes se dan cita en el salón de la industria de viajes de negocios, congresos e incentivos. Miles de compradores, proveedores y medios de comunicación especializados en reuniones y eventos visitan Fira Barcelona cada noviembre para asistir al evento insignia de IBTM.

▼





Andalucía Mangement 2024

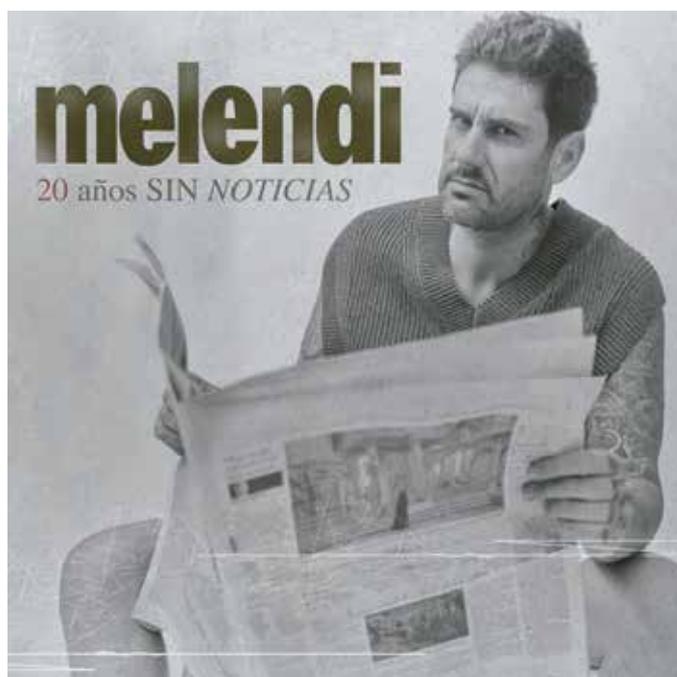
21 de noviembre. FYCMA. Málaga

Andalucía Management, en su decimoquinta edición, se consolida como un punto de encuentro del tejido empresarial andaluz. A través de personalidades de reconocido prestigio, continua con su idea fundacional de, no sólo reflexionar sobre cuestiones de actualidad, sino mantener el ambiente familiar que, edición tras edición, consigue que más del 80% de sus asistentes hayan asistido a siete o más ediciones.

Melendi: 20 años sin noticias

2 y 4 de diciembre. Wizink Center. Madrid

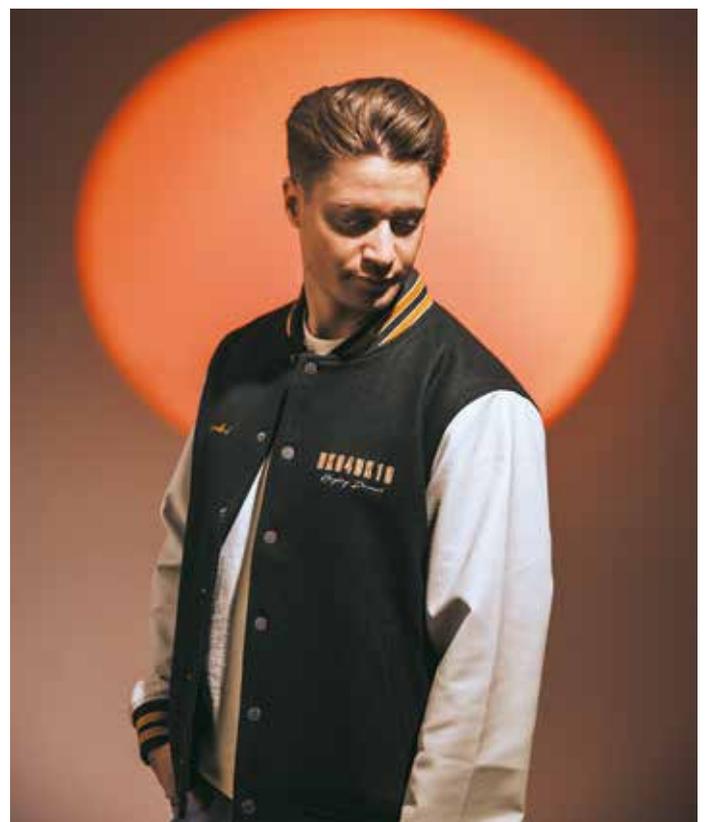
Esta gira, que ha llevado al artista asturiano a celebrar sus más de dos décadas en la música, se ha convertido en una de las más aclamadas del panorama nacional en los últimos años, atrayendo a más de 600.000 personas y reafirmando el llamado "Efecto Melendi"



Kygo World Club

3 de diciembre. Wizink Center. Madrid

La gira internacional de Kygo hará una única parada en nuestro país, y será en el WiZink Center. Además, tendrá dos invitados de lujo: Sofi Tukker y Klangkarussel. Imagen @johanneslovund





Museo Chicote algo más que un bar de copas



La mítica coctelería reabre sus puertas totalmente renovada

Un total de 2.000 metros cuadrados en pleno barrio de Gran Vía, una nueva y renovada decoración con un concepto inspirado en el colorido y carácter ecléctico de la bulliciosa, popular y famosa calle madrileña. Una icónica barra de coctelería de 1931, un restaurante con una nueva oferta de altura, una carta de coctelería con los cócteles clásicos y actuales...

Bienvenidos al nuevo Museo Chicote

La coctelería referencia de este país, reabre sus puertas totalmente renovada y con el reto de subir el nivel del ocio nocturno y de crear un espacio que pueda competir con el de París, Londres o New York. El Museo Chicote, indiscutible templo del cóctel madrileño, se ha renovado pero sigue manteniendo la esencia del glamour de la época dorada de Hollywood. Ahí siguen los mismos sofás que en su época usaron Rita Hayworth o Grace Kelly y las sillas de metal cromado de los años 50 donde seguramente se sentaron Bette Davis o Frank Sinatra. La lista de personajes ilustres del cine, el teatro, la música y la literatura que han atravesado sus puertas es casi infinita.

Entre 1931 y 1977, el emblemático espacio, ofrecía una carta de comidas. Ahora, después de más de 40 años y bajo el impulso de sus socios: Iñigo Peralta, Carlos Padura, Rubén Gómez y Raúl Carmona, recupera la costumbre de servir cenas. Y lo hace con una

carta donde destaca su plato estrella: el entrecot Bistrot de París, una creación de corte tradicional que va acompañado de una ensalada de vinagreta de nueces y patatas fritas. La carne viene acompañada de varias salsas: la salsa París (una mezcla de diferentes especias e hierbas y una base de mantequilla), una salsa de pimienta o la de setas y trufa.

Cada cóctel, es único

El menú puede acompañarse de vino, pero en este templo de la coctelería recomiendan hacerlo con alguna de sus creaciones, como Chicote, un cóctel que creó el fundador, Perico, con gin, vermut, Grand Marnier y curacao de naranja, tan popular que llegó a embotellar-

se, y que fue durante décadas el licor con el que se rellenaban los bombones Nestlé. Además del entrecot, la carta tiene platos como una ensaladilla más madrileña que rusa, unas croquetas cremosas, las gildas más castizas de la gran vía y otras propuestas sabrosas.

La fama de Chicote era bien ganada, porque cada cóctel llevaba lo que definía Perico Chicote en 3 palabras, "amor, dedicación y cariño. Cada cóctel es único en nuestro local", y de ahí venía su fama. Y hoy en día continúa, sin Chicote, pero como en sus orígenes, con ese toque canalla y, a la vez, glamuroso. Unos cócteles impresionantes, un ambiente exquisito, tranquilo, moderno y con encanto, y un público de lo más variado que mantiene el gusto por la buena música y, claro está, por sus combinados. Destacamos el Margarita, Dry Martini, Bloody Mary y su Negroni.

La música ocupa también un lugar destacado en el renovado club nocturno. El local contará con música en directo todos los jueves a las 21:00h. Conciertos que buscan atraer a esa clientela amante de la música en directo y de vivir experiencias diferentes.





**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

