

La Gaceta del TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXVI
NÚMERO 303
NOVIEMBRE, 2021



+ **vigilancia**
+ **protección**

- Tarifas sin consenso en Madrid
- AETAX nueva asociación en Salamanca



SI ERAS TAXISTA
DISFRUTA DE TU
PRÉSTAMO
Y NO PAGUES NADA
DURANTE EL PRIMER AÑO



 **650 196 404**
620 934 211 647 756 035

SOR ÁNGELA DE LA CRUZ 24 ESC. B 5° C MADRID.

El valor de la unidad

Parece que la vuelta a la tan esperada normalidad ha traído consigo otros efectos secundarios menos deseados. Nos referimos a los robos, agresiones e incluso brutales ataques que han sufrido diferentes taxistas en distintos puntos de la geografía española. Una situación que ha reabierto un viejo debate en el sector sobre el uso de cámaras que, además de grabar lo que sucede en el interior del vehículo, servirían de elemento disuasorio para los malhechores. Todas las asociaciones del taxi de Barcelona, donde se han producido varios de estos hechos violentos en apenas unas semanas, han ido a una para reclamar medidas que les ayuden a trabajar más tranquilos.

Una unidad sin fisuras en una cuestión a vida o muerte que en otros temas no tan vitales, aunque sí fundamentales, hace aguas. En Madrid, por ejemplo, la falta de consenso, una vez más, entre organizaciones se ha vuelto a notar a la hora de plantear las nuevas tarifas para 2022. Y sin unidad en las propuestas, el Ayuntamiento ya ha dicho que la última palabra será la suya.

Las diferentes fórmulas de explotación de la licencia, autónomos puros por un lado, con visión empresarial por otro, sigue convirtiendo al taxi en un tablero de ajedrez en el que todo es o negro o blanco. Esta disparidad de criterios, en Salamanca, ha llevado a una parte del sector a crear una nueva organización empresarial en la que sentirse plenamente representados.

El taxi sabe perfectamente que son momentos de caminar todos juntos. Especialmente teniendo en cuenta que se trata de un sector clave en la transición ecológica que afronta la sociedad. Los taxistas son, desde hace décadas, prescriptores de la movilidad ecológica y sostenible y, sin embargo, no tienen voz en muchos de los debates sobre este tema.

Es imprescindible que todo el sector vaya de la mano para corregir esta situación, reclamar que se les incluya como interlocutores válidos y demostrando su valor como catalizadores de la nueva movilidad sostenible.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- La inseguridad en el sector obliga a las asociaciones a mover ficha y reclamar medidas para trabajar en un entorno más seguro. Desde la conexión al 112, pasando por las últimas tecnologías hasta la instalación de apps que ayuden a identificar a los agresores.



10. En marcha

- Las tarifas madrileñas vuelven a poner de relieve la falta de consenso entre asociaciones



14. Noticias

- El 1/30, de nuevo en la cuerda floja
- El registro de VTCs se activará en enero de 2022
- El taxi lleva hasta Bruselas sus problemas

22. Actualidad

- Los empresarios del taxi salmantino crean una nueva asociación



28. Emobility

- La ciudad, epicentro de la movilidad sostenible



30. + Info

- Prorrogados los módulos hasta 2023



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

Un sector olvidado, un sector engañado (XLV)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



La necesidad de establecer, por Ley, nuestro ADN como SP

Una de las claves del servicio público impropio del taxi amparado sobre el interés general ha sido reiteradamente expresado a través de los tiempos, desde los Tribunales de Justicia, Consejo de Estado, la Doctrina y los administrativistas de Derecho. Sin embargo, mantiene su ausencia declarada en la Publicatio. Es decir, por Ley, donde a día de hoy nuestras representaciones asociativas apenas dejan sentir la cuestión y menos aún parecen querer exigírselo a los legisladores, que son los que tienen que establecerlo.

Representaciones asociativas que constantemente nos bombardean con que se han reunido con diputados, senadores o concejales, y que no se llega a entender el por qué de su silencio sobre este asunto, que es de suma importancia, para proteger el servicio y a sus operadores (taxistas profesionales), salvo que a los dirigentes del sector, supuestamente, les interese seguir alimentando una corriente de opinión distinta, que siga enfrentándose entre ellos.

Parece que la fórmula mágica encontrada es desviarnos del cauce del río navegable y llevarnos a un precipicio cuyo final no tiene una solución favorable a los intereses del colectivo de los profesionales ante los ataques que sufrimos, en una desnaturalización de la licencia y de su régimen jurídico, al igual que una desregulación del reglamento y la ordenanza del taxi junto a una desestructuración del régimen tarifario, y por último de una merma de los servicios prestados motivado por la ineficacia de la velocidad comercial, etc., etc.,). Sin embargo, de esa cuestión de choques asociativos que se viene produciendo desde hace

décadas son conocedores nuestro queridos políticos con mando en parcelas institucionales y organismos públicos (Estado, CC.AA. y EE.LL). Saben muy bien como jugar ciertas bazas para seguir forzando la máquina y llevarnos al libre mercado por el cauce de la oferta y la demanda, incluso me atrevería decir, de ciertos cantos de sirena sobre la movilidad que aseguraran la sostenibilidad del taxi encarrando un futuro prometedor. ¿....?

Sin embargo, el puzzle del servicio público impropio del taxi no se completará si no se establece escrito en la Ley. No me cansaré de pedir la Publicatio del mismo, que asegure por ley la prestación del servicio y del profesional (taxista) como operador de la misma, ya que la presencia del pertinente interés general es quien otorga soporte a la opción concreta para la organización de la satisfacción de las necesidades de movilidad de los ciudadanos cuya gestión exclusiva se ubica en la administración pública competente (Ente Local).

Así, por ejemplo, en términos generales, los Estados pueden decidir imponer obligaciones puntuales de servicio público al proveedor del servicio (modo de prestar el

servicio, ámbito territorial, tarifas, etc.), con el fin de garantizar la consecución de ciertos objetivos de interés general, otorgando a varios operadores del mercado o concediendo un derecho exclusivo a un único operador, determinados privilegios o/y poderes, exigiendo la prestación del servicio universal en condiciones adecuadas y a precios asequibles

Por consiguiente, que los Estados tengan la principal responsabilidad, en ausencia de armonización comunitaria, no quiere decir, por lo tanto, que su margen de actuación sea limitado, pues el Tratado de Lisboa aporta una innovación, añadiendo a los Tratados Constitutivos un Protocolo sobre los servicios de interés general; creando una nueva base jurídica que permite a las instituciones europeas adoptar los reglamentos relativos a la gestión de los SIEG (artículo 14 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea). Es decir, la legislación de la UE da libertad a los países de la UE para decidir cómo organizan sus SIEG en aras del Interés general. Es el Estado quién podrá determinar qué servicios



“Hay que aplaudirse uno mismo, porque hay sacrificios que muchos no entienden” Anónimo

deben ser considerados de interés general, de regular su prestación y, si fuese necesario, articular los mecanismos de financiación extraordinarios que garanticen su correcta prestación. Es decir, si los servicios prestados no llegan a ser rentables, puede ser necesario articular compensaciones financieras para operadores a quienes se impone la obligación de prestarlos: se puede optar por dar subvenciones directas, constituir fondos sectoriales o conceder un derecho exclusivo siempre dentro de los parámetros marcados por la normativa comunitaria

No obstante, y quizás sea este nuestro pecado por omisión e inacción asociativa, quién sabe... También se ha ido llevando a cabo de modo sucesivo una revocación de las reservas establecidas sobre determinados sectores y servicios esenciales de carácter económico sujetos a las tradicionales reglas del servicio público a los que los particulares sólo podían acceder de manera restringida y siempre atendiendo a los títulos habilitantes y a las condiciones impuestas por la entidad pública titular. Pero tranquilos que no es nuestro caso, pues existe aún reserva de ley en nuestra materia. (Art 86 LRBRL), porque de servicio público propio sólo puede hablarse, por tanto, cuando es asumido por un ente público y se ejercita por él mismo, sea directamente o indirectamente por medio de concesionarios. En cambio, para que se dé el servicio público “impropio” se requieren los siguientes requisitos: 1) Que se trate de una actividad dirigida al público sin distinción de personas; 2) La obligatoriedad de una tarifa; 3) El acto

administrativo en virtud del cual se establece: una autorización; que, a su vez, es lo que mejor califica la naturaleza del servicio público impropio. Por consiguiente, estos servicios, que están en manos de particulares, están destinados al público o a la ciudadanía y en ellos existe un interés público capaz de justificar una intervención administrativa por vía de reglamentos de policía; es decir, son actividades que están sometidas a la obtención de una licencia administrativa previa, como pueden ser las farmacias, los taxis, las funerarias, los quioscos o los estancos.

En resumidas cuentas, la competencia en el mercado tiene ausencia sobre el servicio público impropio del taxi. Sin embargo, el interés general, que es el elemento explicativo y justificativo del entero servicio público, en tanto que legitima y determina la intervención de la administración de diverso alcance para asegurar la continuidad, regularidad, calidad y adecuación al progreso técnico de la prestación, dejamos que cada día, cada mes, cada año que pasa se abran un poco más las puertas a la competencia, [conscientes o inconscientemente] para dejarnos fuera del contexto que anteriormente teníamos como exclusivos en la movilidad urbana.

Los servicios de interés general (SIG) son aquellos que las administraciones públicas de los Estados miembros de la UE consideran como tales y que, en consecuencia, están sujetos a obligaciones específicas de servicio público. Pueden prestarlos tanto el Estado como el sector privado.

Los servicios de interés económico general (SIEG) son actividades de servicio comercial que cumplen misiones de interés general y que están sujetas a obligaciones específicas de servicio público. Entre ellos figuran las redes de transporte, energía, comunicación y los servicios postales.

TALLERES FAMILY CAR

FAMILY EUROPA CAR S.L
MECÁNICA EN GENERAL



- ✓ Su taller de confianza en Vallecas
- ✓ Equipo de Profesionales a su Servicio
- ✓ Damos prioridad al Taxi
- ✓ Precios muy Económicos
- ✓ Sellamos tu libro de mantenimiento sin perder la garantía

Nº Registro Especial Talleres Mecánicos M-19521 - CIF B- 66069498

NUESTRA MEJOR PUBLICIDAD SON NUESTROS CLIENTES

C/ Puerto de la Mano de Hierro, 18; 28053 MADRID

Teléfonos 91 477 34 30 / 91 478 93 37

Móvil con WHATSAPP: 665 537 765

SOLICITA TU PRESUPUESTO
SIN COMPROMISO
PRECIO MANO DE OBRA
35€ + IVA

DISTRIBUCIONES y EMBRAGUES

- Embragues sistema original LUK o VALEO: desde el 25% hasta el 35%
- Distribuciones originales grupos PSA y VAG: desde el 25% hasta el 35%
- Distribuciones LUK, DAYCO o GATES: desde el 30% hasta el 45%
- Filtros originales PSA y VAG, en FORD y RENAULT: desde el 25% hasta el 35%
- Filtros homologados no originales: MAHLE:44% FILTRON:50% MILLARD: 65%
- Frenos ROAD HOUSE:PASTILLAS hasta 60%, KIT DISCOS Y PASTILLAS HASTA 40%

El taxi reclama medidas para

La vuelta a la normalidad ha traído consigo un aumento de los incidentes violentos en el taxi. En las últimas semanas, el sector está viviendo una nueva oleada de inseguridad, siendo Barcelona epicentro de estos desagradables sucesos que han motivado diferentes encuentros con administraciones y fuerzas de seguridad. Una situación que ha reabierto el debate de cómo hacer del taxi un espacio todavía más seguro tanto para los profesionales como para los usuarios.



Diferentes incidentes violentos han dado la voz de alarma entre los profesionales de Barcelona

Aunque según los datos de los Mossos d'Esquadra las cifras no son tan preocupantes como en 2019, la sensación de inseguridad que vive el taxi de Barcelona ha motivado la celebración de varios encuentros entre el sector y las administraciones, desde el Institut Metropolità del Taxi a la Dirección General de Transportes de la Generalitat, con el objetivo de reforzar la seguridad del sector.

De acuerdo con los datos ofrecidos por los Mossos en la última Comisión de Seguridad del Taxi de Catalunya, este año, desde enero hasta septiembre, se han contabilizado 19 denuncias por robos con violencia y 49 por hurtos. En relación a los robos con violencia a taxistas, en 2019 se contabilizaron un total de 51 denuncias, la cifra bajó a 24 en 2020, el confinamiento ayudó en este sentido, y este 2021 ya se han denunciado 19 casos. Sobre los hurtos, Mossos tuvo constancia de 141 hurtos a taxistas de la ciudad en 2019; 74 en 2020 y este 2021 ya se han contado 49. Ante estas cifras, el sector se ha mostrado tranquilo al comprobar que, a pesar de la coincidencia en el tiempo de varios incidentes, el taxi es un transporte seguro.

No obstante, desde las asociaciones han querido incidir en la importancia de varias

cuestiones, como la conexión al 112. Y es que desde el sector llevan años solicitando que se revise esta conexión que, insisten, da muchos fallos y no termina no resultando realmente efectivo al profesional.

Concretamente, de las 11.000 llamadas pulsadas que se realizaron al servicio de emergencias 112, solo 11 fueron efectivas, han explicado. Según desde Élite Taxi Barcelona, "esto quiere decir que ha habido muchos errores y que hay un margen de mejora muy grande". Para ello se creará una mesa de coordinación de este sistema desde la Dirección General de Transporte con el objetivo de mejorar las conexiones de las licencias y realizar formaciones para un correcto uso. Además, se estudiará la posibilidad de colocar pegatinas que adviertan de que los taxis están conectados al sistema de emergencias 112. También se valorará la posibilidad de de instalar un sistema de aviso exterior, en el módulo o capilla, para que los vehícu-

Desde enero hasta septiembre, se han denunciado 19 robos con violencia

reforzar su seguridad

los policiales puedan detectar fácilmente si un compañero está en peligro mientras circula. “Con pulsar un botón, aparecerían las letras SOS parpadeando en el módulo para avisar de que algo sucede dentro del vehículo”. Además, se concretó que a partir del 15 de noviembre los Mossos d'Esquadra impartirán cursos de prevención exclusivos para los taxistas.

En la reunión, mantenida a finales del mes de octubre con diferentes administraciones, IMET, 112, AMB, Mossos, Guardia Urbana y Dirección de Transportes, para abordar estas y otras soluciones, el taxi planteó, una vez más, la posibilidad de instalar cámaras de seguridad. Una herramienta que además de funcionar como elemento disuasorio y que, además, permitiría la obtención de pruebas en caso de un suceso criminal.

Es más, según Alberto Álvarez, portavoz de Élite Taxi Barcelona, los Mossos se habían mostrado a favor de la instalación cámaras de seguridad en el interior de los taxis ya que refuerzan la seguridad. “A ellos también les facilita mucho el trabajo cuando hay un robo o un hurto reconocer a la persona a través de las imágenes, pero la decisión final de instalar cámaras está en manos del Institut Metropolità del Taxi (Imet)”, ha añadido.

Sin embargo tanto desde el IMET como desde el Área Metropolitana de Barcelona han reconocido la dificultad que esto supone, “tiene que pasar por la comisión de videovigilancia” y las numerosas trabas legales. “Las cámaras no acaban de gustar a todas las partes”, han reconocido desde el sector, aunque si avanzan con los otros temas aseguran que se sentirán satisfechos.

Una app anti agresiones

A raíz de estos sucesos, se puso en contacto con nosotros Amando Sanz, un informático con más de treinta años de experiencia que ha desarrollado PerSegu, una aplicación anti ataques violentos y que ya ha presentado a los Mossos d'Esquadra, recibiendo su visto bueno. “Es una app útil para todo el mundo y lo ideal es que su uso se generalizara, porque tendría un efecto preventivo”. De momento está a la espera de presentarlo su a colectivos LGTBIQ+, aunque está abierto a otros colectivos, como el del taxi, que podrían beneficiarse de su utilización.

Aunque no ha querido entrar en detalles de cómo funciona exactamente, la aplicación recopilaría datos que ayudarían a la identificación del agresor y, después, los enviaría

fuera del dispositivo para su posterior uso. Por eso, nos ha explicado Sanz, es importante que los usuarios estén familiarizados con ella. “Al ser usada en situaciones de stress es necesario que el usuario la tenga parametrizada correctamente, y la habilidad y velocidad en la actuación son fundamentales para disuadir el ataque”. Además, se puede usar de muchas maneras en función del tipo de ataque o de lo que está sucediendo. “Si necesitamos que la obtención de las pruebas se realice sin que el agresor lo sepa (por temor) simplemente sacudiendo de forma enérgica el móvil se enviarán los datos obtenidos hasta este momento”, nos explica. En caso de que roben o de que rompan el teléfono móvil, la información de identificación ya habría salido del aparato. “Si hay algún taxista o asociación interesada, que se pongan en contacto conmigo”, se ofrece.

Mes negro

Octubre ha sido especialmente problemático en Barcelona, donde se hizo viral un vídeo en el que un taxista aceleraba cuando un joven intentó robarle desde el exterior del vehículo, quedándose en el aire durante unos metros agarrado al vehículo. A este hecho



Imagen del encuentro virtual mantenido entre el taxi de Barcelona y las administraciones públicas



En 2014, Javier Santos era el único taxista de Madrid con cámaras en el interior de su taxi

hay que añadir la brutal agresión en grupo que sufrió otro taxista de la Ciudad Condal o el ataque sufrido por el expresidente de Radio Taxi Sabadell, Jacinto Martínez, por parte de dos clientes mientras estaba de servicio. El resultado, dos costillas rotas, la nariz rota y el labio reventado.

Rocamboloso fue el suceso vivido también en Barcelona donde la Guardia Urbana detuvo a Eduard Beltran, concejal del PSC en el municipio de Cánoves y Samalús (Barcelona) por supuestamente asaltar y robar un taxi a punta de pistola en la Ciudad Condal. Tal y como explicó el diario EICaso.com, el detenido había quedado con otros individuos en la zona del puerto para realizar una transacción económica. En ese momento, el edil sacó un arma corta asegurando ser un agente de la Guardia Civil, robó el dinero concretado por la operación y paró un taxi a punta de pistola. El concejal robó la recaudación del taxi y huyó con el vehículo, aunque poco después chocó contra unas vallas y tuvo que abandonar el coche.

Pero la Ciudad Condal no ha sido la única que ha vivido jornadas negras con el taxi como víctima. En Zaragoza, un taxista fue atacado con un arma blanca por un hombre que previamente se había negado a pagarle el precio de un servicio. Por fortuna para el profesional, la ayuda de un compañero permitió que los hechos no fueran de mayor gravedad. En Alcantarilla, Murcia, otro taxista recibió cinco puñaladas provocándole numerosos cortes y moratones. El taxista ha tenido que pasar por el quirófano por una gran brecha que se le produjo en la cara fruto de los golpes. En este caso, además, el profesio-

“Las cámaras no acaban de gustar a todas las partes”

nal ya había sufrido una agresión por parte de este mismo delincuente, en un suceso que podría estar relacionado con la negativa del taxista a testificar en favor del agresor por otro procedimiento que tiene pendiente.

Plan seguridad completo

Coincidiendo con estos hechos, la Federación Profesional del Taxi de Madrid comparó con el sector un proyecto de seguridad en el que lleva trabajando desde 2019 en colaboración con la empresa Securitas.

Jesús Fernández, vicepresidente de Federación, explicó en el programa de radio Todo-Taxi, que su objetivo es que todos los taxistas se sientan seguros, por lo que han trabajado codo con codo para ofrecer un sistema que “de verdad” ayude en caso de necesidad. El

sistema “básico” constaría con una batería con backup con línea telefónica conectada, un pisón oculto, un sensor de impacto, un led con detección de inhibidores, un sensor de remolcado, una detección de sabotaje de batería, pulsador sos y un micrófono y un audio silencioso. Una serie de herramientas con las que mantener protegido al profesional, especialmente teniendo en cuenta que ahora la tecnología es accesible para todos, “para los buenos y para los malos”. Además de, por supuesto, contar con una central receptora de alarmas totalmente profesionalizada y segmentada que una vez verifique lo que sucede se pondría en contacto con las fuerzas de seguridad.

El proyecto también incluye la posibilidad de instalar una cámara en el interior del vehículo de forma visible, “porque tiene que verse”. Tal y como explican los expertos, las cámaras son elementos disuasorios para quienes tienen malas intenciones. Además, habría que colocar pegatinas de videovigilancia, más grandes y con mucha más visibilidad en el exterior de los vehículos. “Nuestro enfoque es poder grabar imágenes de lo que ha ocurrido si ha habido una emergencia en el interior del habitáculo” y recuerdan que la cámara debe ser un objeto orientado a su uso “sin estar pendientes de si mañana vamos a recibir una llamada del organismo que regula la protección de datos diciendo que se han visto esas imágenes en redes sociales”.

El proyecto, diseñado para el taxi en común con el propio sector, equiparía al taxi, a nivel de comunicaciones, a una sucursal bancaria. E insisten desde Federación que cualquier taxista que quiera avanzar en estas cuestiones podrá hacerlo sin necesidad de ser socio. “Es un proyecto para el sector, porque la seguridad es cosa de todos”.

Olga Lobo

Ayudas para la seguridad

El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife ha aprobado una línea de subvenciones de 140.000 euros para la instalación de sistemas de seguridad en los taxis de la ciudad, como mamparas y cámaras de vigilancia que permitan la grabación en el interior de los taxi. Aunque la cuantía de la subvención es de 140.000 euros, desde el Ayuntamiento han anunciado que puede ser ampliable. En cualquier caso, el importe del que se beneficiará cada titular no podrá ser superior a los 300 euros para la instalación de cámaras de vigilancia y a 60 euros para la instalación de mamparas.



Nissan LEAF
100% eléctrico,
100% beneficio para tu negocio.



NISSAN EMPRESAS
www.nissan.es/empresas

Consumo mixto 0,0 l/100 km. Emisiones de CO₂ 0g/km. Cero emisiones de CO₂ durante su uso.
Consumo y autonomía homologados de conformidad con la normativa europea aplicable.

Un año más sin consenso



Jesús Fernández, vicepresidente de Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM)

El Ayuntamiento de Madrid, antes de mandar su propuesta de modificación de tarifas a la Comisión de Precios de la Comunidad para su aprobación definitiva, ha establecido una serie de reuniones previas con las asociaciones representativas del sector del taxi de la capital.

Durante las primeras tomas de contacto, las organizaciones del taxi han expuesto el cambio tarifario que consideran más oportuno para el futuro a corto plazo de los taxistas, en un momento en el que, por fin, la demanda está despegando y cuando parece que lo peor de la pandemia ha quedado atrás.

La propuesta de las asociaciones ha sido muy diversa, y prácticamente no hay coincidencia entre lo que demandan unos y otros. Eso genera, por un lado, una dificultad para que el Consistorio adopte las propuestas de los taxistas ya que se exige un mínimo de consenso en ciertos puntos para que pue-

dan ser tenidos en cuenta. Por otro lado, las diferencias entre las asociaciones evidencian la realidad tan distinta que se percibe del taxi dentro del propio sector, lo que lleva a propuestas tarifarias que difieren radicalmente unas con otras.

La Federación Profesional del Taxi de Madrid, organización mayoritaria en estos momentos a nivel de representatividad en la capital, han propuesto al Ayuntamiento lo que ellos consideran que debe ser llamado como un "ajuste tarifario". Es decir, en vista del incremento del precio de los carburantes y que el IPC del Transporte en la Comunidad

AGATM lamenta la falta de acuerdo entre las asociaciones

va a experimentar una subida de en torno al 8,2%, FPTM han solicitado una subida en el precio kilométrico tanto en la tarifa 1 como en la tarifa 2.

FPT pide más control al precio cerrado

El ligero aumento que propone FPTM afecta en este sentido al precio por kilómetro, no a la hora de espera ni a la bajada de bandera. Además, la organización con sede en Vallecas solicita una reducción de las franquicias kilométricas en las tarifas 3 y 7, y un incremento en la tarifa 4.

"Entendemos que la tarifa 4 hay que modificarla", explica Jesús Fernández, vicepresidente de FPTM, que indica que proponen que, en lugar de 30, el precio de la tarifa del aeropuerto pase a costar 32 euros. "Por otro lado, la reducción de la franquicia afectaría a la tarifa de estaciones (tarifa 7) y a la del aeropuerto de salida para aquellos servicios que no finalizan en el interior de la M-30 (tarifa 3). Pedimos reducir la franquicia a los 9.000 metros, a partir de los cuales el taxímetro empezaría a marcar", indica Fernández.

"Lo que proponemos está lejos de lo que marca el IPC, entendemos que más que un incremento de tarifas es un ajuste que consideramos necesario para trasladar la realidad que estamos viviendo", sostiene el vicepresidente de FPTM.

Por otro lado, desde FPTM también solicitan una ampliación de la tarifa nocturna, es decir, que empiece dicha tarifa a las 20.00 horas y finalice a las 8.00 horas de la mañana. "Esto existe ya en otras ciudades europeas, incluso en España hay ciudades como Barcelona que lo tienen establecido así". Hay que tener en cuenta que actualmente la tarifa nocturna está fijada desde las 21.00 hasta las 7.00 horas de la mañana.

En relación con el precio cerrado, Federación solicita al Ayuntamiento que se tomen medidas para que "se cumpla de verdad". "Están preparando el TX Mad, el calculador de precios para que acatemos las radio emisoras la tarifa 9, porque no puede ser que cada uno marque el precio que quiera, sino que debe ser el Ayuntamiento el que de ver-

en las tarifas

dad fije esos precios”, defiende Fernández. Junto a esto, desde FPTM también denuncian que determinadas aplicaciones no bajen la bandera y recojan a los clientes a precio cero cuando, según recuerda, la normativa exige bajar la bandera y dirigirte al destino con la tarifa 0 que no será superior a 5 euros. “Eso es competencia desleal al resto del colectivo”, lamenta Fernández, que recuerda que han pedido al Ayuntamiento que modifique esa norma para que sea “clara y taxativa” y para que la Policía Municipal pueda sancionar esos servicios que “se repiten de forma constante”.

AGATM quiere eliminar la tarifa 4

Por parte de la Asociación Gremial del Taxi de Madrid (AGATM), la propuesta está basada en una “ligera subida” de cinco céntimos en la tarifa 1 y 2 en el precio kilométrico, así como una leve subida en la bajada de bandera en la tarifa 1. “Debemos subir un poco porque llevamos tiempo sin hacerlo, todo cuesta más caro y es necesario llevar a cabo ese ajuste”, explica Miguel Ángel García, secretario de la AGATM.

“No estamos en la situación de subir el precio lo que realmente correspondería para no castigar a los usuarios”, apunta García, que



Miguel Ángel García, secretario de la Asociación Gremial del Taxi de Madrid (AGATM)

explica que lo que si ha intentado Gremial, aunque sabía de antemano “que era una tera muy complicada y que probablemente obtendrían el no por respuesta” es retirar la tarifa 4 de 30 euros del aeropuerto. “Esta tarifa de alguna manera nos hizo perder usuarios en las zonas de Madrid donde más se usa el taxi para ir al aeropuerto, es decir, el Barrio

de Salamanca, la zona de Plaza de Castilla o Avenida de América”.

García defiende que es injusto que cueste lo mismo un servicio desde Avenida de América a la terminal 1 que desde el puente de Segovia a la terminal 4. “Es absolutamente injusto y no tiene mucho sentido. Desde que salió esta tarifa nos hemos posicionado en contra. En un principio se aprobó para dar seguridad al usuario y a los turistas, pero a día de hoy, con todos los medios telemáticos que hay, cualquier persona que viaja a cualquier ciudad tiene aplicaciones que te informan de lo que marca el taxímetro”, sostiene el secretario de Gremial.

“Hoy en día, a quien le engañan es porque se deja engañar, y esta tarifa desde el punto de vista del taxista es injusta porque nos hace perder clientes y perder dinero”, explica un García que lamenta que no hayan podido ponerse de acuerdo con el resto de asociaciones en este punto. “El Ayuntamiento ya nos ha comunicado que su idea no es quitar la tarifa del aeropuerto, veremos qué se puede hacer”.

Como hemos apuntado al comienzo, las propuestas realizadas por las asociaciones son bastante dispares las unas con las otras y desde Gremial lamentan que esto haya sucedido. “Ya que en esta ocasión no hemos podido hacerlo espero que para el próximo



Felipe Rodríguez, presidente de la Asociación Madrileña del Taxi (AMT)

AMT propone bajar la tarifa 4 a 25 euros

cambio de tarifas sí que logremos reunirnos antes y consensuar algunos puntos porque al final con propuestas tan dispares el Ayuntamiento hará lo que le parece y punto”, explica el secretario de AGATM, que en cualquier caso espera que el cambio tarifario se solucione cuanto antes para que se puedan inyectar los taxímetros en tiempo.

AMT y los descuentos en horas valle

La Asociación Madrileña del Taxi también le ha hecho llegar al Ayuntamiento de Madrid su propuesta tarifaria para 2022. Antes de conocer la subida del IPC del transporte, la organización presidida por Felipe Rodríguez solicitaba que se subiera en base a ese valor. Sin embargo, una vez que se ha conocido que la subida del IPC rondará el 8,2%, desde AMT han reducido sus pretensiones planteando una subida en torno al 4,7%.

La organización más vinculada al sector empresarial del taxi ha pedido que en la tarifa 1 la bajada de bandera se sitúe en 2,60 euros, el precio por kilómetro en 1,15 euros y la hora de espera en 23 euros. “Pedimos que se suba el precio la mitad de lo que ha subido el IPC”, explica Rodríguez.

Con respecto a la tarifa 4, desde AMT solicitan una bajada en su propuesta tarifaria, y que en lugar de 30 euros su precio sea de 25 euros. “Esta tarifa lleva muchos años inmóvil, y también queremos que la tarifa 3 sea tanto de entrada como de salida del aeropuerto”, indica el presidente de AMT.

“La tarifa 3 queremos que pase de 20 a 16 euros, que tenga una carencia de 10 kilómetros pero que valga tanto para los servicios con origen como para los trayectos con destino al aeropuerto. Llevamos pidiendo esta modificación desde hace años porque creemos que se puede aplicar perfectamente”, defiende el principal representante de AMT que insiste en que “no puede ser que recojas a un cliente en el aeropuerto, le lleves a la Alameda de Osuna por 20 euros, y ese mismo servicio al revés cueste 8”.

Por último, en relación al precio cerrado, desde AMT afirman estar “completamente de acuerdo” con este sistema, aunque han propuesto al Ayuntamiento la posibilidad de

que se pueda aplicar un descuento en horas valle. “De 10.00 a 12.00 horas de la mañana y de 17.00 a 19.00 pedimos que se haga un descuento por el cual, la bajada de bandera sea de 2.45 euros, el precio por kilómetro baje a 1,08 y el precio por hora sea de 21,62

euros”, explica a nuestro medio el presidente de AMT que recuerda que ellos “están de acuerdo con el precio cerrado pero creemos que en las horas valle se puede hacer un descuento”.

Javier Izquierdo

“Tenemos que ajustar las tarifas a nuestra realidad”

Aunque la Asociación Plataforma Caracol no forma parte del Comité Madrileño de Transporte y, por lo tanto, no asiste a las reuniones de preparación para el cambio de tarifas, su presidente, Ignacio Castillo, considera que ha llegado el momento de ajustar las tarifas con un ligero aumento en el precio de las mismas.

“La tarifa 1 es algo así como la nómina del taxista, y no se ha tenido en cuenta o no se ha compensado en esa tarifa la retirada de los suplementos y el taxista está perdiendo de media 20 euros diario”, sostiene el presidente de la asociación, que insiste en que la retirada de los suplementos no se ha traducido en un incremento de los servicios.

“Tenemos que ajustar las tarifas a nuestra realidad. El coste de vida está subiendo, suben los carburantes, y las tarifas llevan congelados años y creo que se debe compensar”, defiende Ignacio Castillo que, con respecto a la tarifa del aeropuerto, en una visión más personal, explica que la establecería como una tarifa máxima y no como una tarifa fija. “Lo haría de este modo para que el cliente tenga tranquilidad de que no va a sufrir malas praxis, pero se debe decir que estas son muy residuales hoy en día”, explica.

En relación a la tarifa 9, o la tarifa de precio cerrado, el presidente de la Plataforma Caracol tiene claro que, aunque la idea en un principio pudo ser buena “no está bien aplicada porque tenía que estar fijada por la administración para que esto no se convirtiera en una guerra de precios”. “Debemos atraer al cliente pero el taxista no debe perder dinero”, lamenta un Ignacio Castillo que insiste en que con esta tarifa, sin regulación por parte del Ayuntamiento, “se puede perder la esencia del taxi”.

de una cuota reducida y acorde a sus ingresos.” Porque, insiste Landaburu, “a quien ahora mismo, por sus bajos ingresos, le asfixia la actual cuota mínima, no se le puede hacer esperar hasta 9 años para pagar lo que es justo.”



Felipe Rodríguez, presidente de la Asociación Madrileña del Taxi (AMT)



pidetaxi

tu app para pedir taxi

Incorpora tu radio taxi a la mayor app de taxis de España
info@pidetaxi.es • www.pidetaxi.es

¿Quieres ser nuestro colaborador?

Ahora 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:
Asesoría jurídica y gestoría



Radioteléfono
pidetaxi
pide tu taxi por teléfono o por la app



También puedes ser socio cooperativista: Cuota de entrada: **418,33 €**
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 plta • 28044 Madrid

Contamos contigo para seguir creciendo juntos

91 547 82 00

www.rttm.es • www.pidetaxi.es

El 1/30 sigue pendiente de resolverse en el Supremo



Del Supremo depende la concesión de miles de nuevas VTCs

La decisión del Tribunal Supremo, en julio de este año, de estudiar de nuevo la proporcionalidad 1/30 que debe haber entre el taxi y las VTCs sacudió la tensa calma en la que viven ambos sectores. En ese momento, el Alto Tribunal se planteó “reforzar, completar, matizar o, en su caso, corregir” su propia decisión, tras admitir a trámite una serie de recursos de casación presentados por MaxiMobility Spain (Cabify) contra sentencias del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad de Madrid en las que se rechazaban conceder miles de VTCs a la compañía. En total se calcula que son 14 los procedimientos iniciados en el Tribunal Supremo -la mayoría de estos impulsados por MaxiMobility Spain y otros dos por la empresa Vector Ronda- en los que se debe valorar si la sentencia que emitió el TS en 2018, y que ratificó la ratio 1/30, es contraria a la normativa de la Unión Europea.

Sin embargo, el primero de estos procedimientos iniciados por Cabify, y en el que estaban personados Antaxi y Taxi Project para defender el 1/30, se ha agotado por lo que en términos jurídicos se conoce como “preclusión judicial”. Esto significa que la empresa habría dejado agotar el recurso por expiración del plazo. Desde el

taxi sospechan que no se debe a un descuido y que podría deberse a un cambio en la estrategia judicial.

“La preclusión se produce cuando, agotados los tiempos para realizar los trámites, una de las partes no interviene. Es decir, hay una fecha “x” para realizar los trámites y la dejas pasar. No es que renuncias, simplemente no actúas”, explica Julio Sanz, presidente de la Asociación Nacional del Taxi, una de las entidades del sector personadas en el procedimiento.

Estrategia judicial

“No es una casualidad, y esto es una estrategia judicial”, indica Sanz, que sin embargo no se atreve a asegurar que la preclusión se haya producido por el hecho de que la organización de taxistas se haya personado en el recurso puesto que advierte que “estamos personados en todos”. “No sabemos el camino que van a seguir los otros procedimientos, pero nuestra labor es estar atentos a todos los movimientos”, explica el presidente de Antaxi, que recuerda que para ganar músculo en la defensa jurídica han iniciado una campaña, “El momento es ahora”, con el que recaudar fondos para “estar presente en todos los frentes posibles”. Hasta el momento, ya se habrían recaudado en torno a 7.500 euros.

Desde Taxi Project también son cautos a la hora de valorar la estrategia. “Algo esconden, no es que se les haya pasado el plazo sin darse cuenta. Veremos qué pasa en el siguiente recuso”, explica Alberto “Tito” Álvarez, coordinador de la organización de taxistas, que advierte de otro posible escenario que apunta a que desde el sector de las VTCs se haya podido estar negociando una regulación más favorable con distintas comunidades autónomas.

La situación pese a este nuevo escenario sigue en espera, pero de la decisión del Supremo depende que se puedan llegar a conceder o no miles de VTCs. De hecho, se calcula que se habían solicitado más de 120.000 VTCs justo antes de la sentencia del Tribunal Supremo en 2018 que ratificaba el 1/30 y que no permitía a las Comunidades Autónomas conceder aquellas autorizaciones solicitadas tras la aprobación del ROTT a finales de 2015.

Recurrida la precontratación de VTCs en Murcia

La CNMC interpondrá un recurso contencioso-administrativo contra la Orden que regula los vehículos con conductor (VTC) en la Región de Murcia. El organismo denuncia que la precontratación y la prohibición de geolocalizar los vehículos “suponen obstáculos injustificados para la prestación de servicios de transporte VTC” y no se aplican en el caso del taxi. Dos requisitos “desproporcionados”, que “reducen la competencia en el mercado” y “perjudican a los usuarios finales”, asegura el organismo. Además, la norma también establece la obligación de que, cuando los vehículos estén fuera de servicio, permanezcan estacionados en lugares distintos a las vías públicas (bases, aparcamientos o garajes públicos o privados). Una cuestión que, según la CNMC, “incrementa los costes de operación de los VTC, reduce su capacidad de competir eficazmente y, en última instancia, afecta negativamente a los usuarios finales”. Por último, el artículo 8 de la Orden, también recurrido por la CNMC, obliga a los titulares de autorizaciones de VTC a poner a disposición de la Consejería competente en transportes el listado de precios de sus servicios. Además, establece que deben ser públicos por razones de defensa de los derechos de los usuarios.



La CNMC mantiene su peculiar cruzada contra las regulaciones a VTCs

HÍBRIDO ENCHUFABLE MEGANE ST INTENS E-TECH



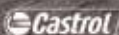
(160CV) 5 plazas

26.550€ desde



Nuevo Renault Megane: Consumo mixto WLTP (L/100KM) desde 1,2/1,3. Emisiones WLTP CO₂ (g/km) desde 28-30.

Oferta y PVP recomendado para Renault Megane Intens E-Tech 160CV 5 plazas exclusivo para matriculación Auto Taxi. No incluye preparación ni impuestos. Incluye transporte y promociones ofrecidas por RECSA, condicionadas a la financiación a través de RCI Banque suursal en España. Permanencia mínima de financiación 36 meses. Importe mínimo a financiar 6.000€. El precio indicado no incluye los costes financieros y por servicios derivados de la financiación por RCI Banque SA suursal en España, la cual se reserva el derecho de estudio, condicionado y aceptación de las solicitudes de financiación. Incompatible con otras ofertas financieras. Oferta válida para particulares y autónomos del 1 al 30 de Noviembre de 2021. Imagen no contractual.

Renault recomienda 

renault.es

Renault Jurado
c/ Alcalá, 187
avda. Ciudad de Barcelona, 208

“Si la directiva europea no les para los pies, lo haremos nosotros”



Tito Álvarez durante su intervención en Bruselas

La Comisión Europea ha sido escenario de unas jornadas de debate en las que ha participado el taxi a través de Taxi Project y Antaxi mediante su portavoz Alberto Álvarez, quien ha pedido a los representantes políticos en Bruselas que se lleven a cabo normativas para que regulen la actividad de empresas como Uber, Glovo o Deliveroo. “Estamos muy organizados y muy decididos a que si la directiva europea no les para los pies, lo haremos nosotros”, ha advertido Álvarez durante su intervención en la Comisión, en la que ha señalado que pararán “las fronteras, las calles y lo que haga falta porque estamos preparados para hacerlo”. El representante ha denunciado que estas empresas “están robando nuestra capacidad económica y el estado de bienestar”, al tiempo que ha advertido que al final “estas compañías van a tener más poder que los Estados y van a mandar más que las instituciones”. “No sé si la Unión Europea nació para esto, para que sea gobernada por lobbies, pero hay trabajadores que lo están pasando muy mal”, ha explicado Álvarez

Zaragoza apuesta el taxi eléctrico accesible y conectado

Para potenciar el servicio de taxis mediante vehículos accesibles y 100% eléctricos, el Ayuntamiento de Zaragoza y la Asociación Provincial del Auto-Taxi de Zaragoza han firmado sendos convenios de colaboración.

El primero de ellos apoya con hasta 20.000 euros la adquisición de taxis accesibles y eléctricos y con 8.000 euros en el caso de la compra de coches adaptados híbridos, hasta un total de 110.000 euros, que es la cantidad global de este convenio. Actualmente en Zaragoza hay 103 licencias de taxi adaptado sobre las 1.777 existentes. Por otra parte, se ha firmado otro convenio para el desarrollo de una aplicación para pedir taxi que permita a los usuarios conocer previamente el coste previamente del servicio. Con una dotación de 80.000 euros, la Asociación Provincial del Auto-Taxi tendrá que garantizar que esta app sea compatible e integrable con las aplicaciones municipales que se están desarrollando en el proceso de digitalización de movilidad MaaS (Mobility as a Service).



Mariano Morón, presidente de la Asociación del Taxi, durante la firma

El registro de VTCs, en vigor en febrero de 2022

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ya ha publicado en el Boletín Oficial del Estado (BOE) la resolución que anuncia que el Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor (VTC) entrará en vigor a partir del próximo 1 de febrero de 2022. El pasado mes de septiembre se aprobó el Real Decreto 785/2021 que recogía que las VTCs estarán obligadas a informar a la administración de los servicios que realicen, aportando datos como lugar, fecha y hora de inicio de la prestación del servicio, así como el destino del mismo. En virtud de la resolución publicada ayer, este Registro de VTCs estará disponible a partir del 1 de febrero, quedando los titulares de las autorizaciones de VTC obligados a comunicar en dicho registro los datos relativos a cualquier servicio antes de su prestación por vía electrónica a través de los soportes ofrecidos por la administración



**SI ERES SOCIO SACAS
EL MEJOR PARTIDO
A NUESTROS SERVICIOS**



ASESORÍA JURÍDICA

Asesoramiento individualizado a nuestros socios



Agencia Tributaria

ASESORÍA FISCAL

Todas las cuestiones fiscales relacionadas con el sector



CENTRO MÉDICO Y PSICOTÉCNICO

Gestión integral del permiso de conducir



SEGUROS SOCIALES

Gestiona todos los trámites ante la Tesorería General de la Seguridad Social y las Mutuas Laborales.



RADIO TAXI GREMIAL

Tecnología, experiencia y profesionalidad acreditados

**BENEFÍCIATE CON TU ASOCIACIÓN
SIEMPRE SALDRÁS GANANDO**

La Gran Vía se ilumina con Pide Taxi



Marquesinas en los grandes teatros madrileños

Ahora que la actividad cultural ha recuperado la práctica normalidad, el taxi quiere recordarle a los usuarios que sigue siendo la mejor opción para moverse por la ciudad. Por eso, la aplicación Pide Taxi vuelve a anunciarse en las marquesinas de algunos de los teatros más icónicos de la Gran Vía Madrileña.

Con el lema “El Taxi de todos”, la app regresa al punto neurálgico de la cultura madrileña tras un año en blanco. Desde finales de

octubre, la campaña podrá verse en las marquesinas digitales de los teatros Coliseum -actualmente con Tina, el musical en cartel- y Lope de Vega, donde sigue una temporada más El Rey León. Pide Taxi ya realizó una campaña similar en 2019 y ahora estarán cinco semanas “en cartel”. Además de esta iniciativa, patrocina el festival LuzMadrid que se celebra los días 29,30 y 31 de octubre. Además también estarán presentes, hasta después de Reyes, en veintidós centros comerciales de la Comunidad de Madrid.

Patrocinador de LuzMadrid

Además, la app ha sido patrocinador del primer festival LuzMadrid, junto a grandes empresas como El Corte Inglés, Meliá o Galería Canalejas. El Festival

Pese a la lluvia registrada a lo largo de los tres días de celebración de LuzMadrid, la alta participación de los ciudadanos se impuso en la celebración del arte a través de la luz en el primer festival con el que Madrid ha pasado a formar parte de la red de festivales internacionales que organiza eventos similares en otras ciudades del mundo.

Taxis cardioprottegidos en Barcelona

Cincuenta taxistas del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) se examinaron para poder llevar desfibriladores semiautomáticos (DESA) en sus vehículos y así poder atender a una persona en caso de urgencia por parada cardiorrespiratoria. Los taxistas han recibido formación en un curso reglado de soporte vital básico y del uso del DESA, que ha sido impartido por instructores del Consell Català de Resuscitació (CCR) y Barcelona Salud, donde también están presentes profesionales del SEM. Estos cursos han sido coordinados por la organización SOS Taxi Catalunya, y a partir de ahora, los taxistas que porten estos dispositivos se integrarán en los sistemas de alertas, centros de coordinación, así como los Servicios de Emergencias Médicas para que puedan poner sus vehículos a disposición en caso de una emergencia.

Desde SOS Taxi Catalunya explican que la inmediatez es vital para reducir la posibilidad de daños cerebrales por lo que la desfibrilación debe ser lo más precoz posible, ya sea en casos de accidentes de tráfico, en paradas respiratorias en las calles, en lugares donde no hay centros médicos cercanos, etc. Los taxistas recuerdan que, en algunos municipios, la llegada de una ambulancia puede tardar más que la de un taxi cardio protegido y desde SOS Taxi insisten en que cada minuto que pasa las posibilidades de supervivencia de una persona con parada cardiorrespiratoria disminuyen un 10%



Imagen del curso de formación

En Jerez no hará falta el permiso de conducir para ser taxista

La modificación de la ordenanza del taxi de Jerez de la Frontera, Cádiz, adaptándola al Reglamento andaluz incluyendo la figura jurídica elimina la obligatoriedad del permiso de conducir o la prestación personal del servicio para ser titular de licencia. Con este cambio con esta modificación pone fin a un grave problema, tal y como explica Alejandro García, presidente de la Asociación Jerezana del Teletaxi. “Cuando un taxista fallecía su familia debía vender la licencia a menos que consiguieran sacarse el carné y hacerse con el taxi en dos años”. Una circunstancia que dejaba a muchas viudas “desamparadas”. Ahora, solo se les exigirá dedicación exclusiva al taxi como gestor del mismo. Además, la nueva normativa local eliminará la señal SP de la matrícula, y anulará los dos años de antigüedad del vehículo en el momento de otorgamiento inicial de la licencia, aunque sí establece un tope máximo para prestar servicio.

El taxi paraliza la concesión de nuevas VTCs en Valencia



El recurso del sector frena 25 nuevas VTCs

El Tribunal Supremo ha admitido a trámite el recurso de casación presentado por la Confederación de Taxistas Autónomos de la Comunidad Valenciana y que ha paralizado la concesión de veinticinco VTCs. La Confederación presentó el recurso tras conocerse que el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana resolvió, en febrero de este año, a favor de una empresa de vehículos de alquiler con conductor, autorizando la concesión de las veinticinco VTCs solicitadas en 2016, fecha posterior a la modificación del ROTT. Una decisión judicial que la Confederación ha calificado de “errónea” y que perjudica de nuevo al sector del taxi, beneficiando “sospechosamente a estas multinacionales multimillonarias”. Con la admisión del recurso presentado ante el Supremo por parte del sector, confían en tumbiar “definitivamente” estas autorizaciones que, señalan, “nunca deberían haberse concedido”. Además, insisten en que tanto la Confederación como en Antaxi, seguirán luchando para demostrar la “injusticia” que lleva viviendo desde hace años el sector del taxi con lo que han denominado “prácticas trileras” de estos especuladores.

Élite BCN propone una subida “equilibrada de tarifas”

La Asociación Profesional Élite Taxi Barcelona ha presentado una memoria económica en la que analiza la evolución de las tarifas y los costes del taxi del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) donde solicita una subida del precio régimen tarifario para equilibrar la pérdida de poder adquisitivo del sector del taxi. La organización representativa mayoritaria del taxi de Barcelona explica que las ganancias de los taxistas se han visto mermadas debido a la política de contención indirecta de las tarifas promovida por la administración. Esa contención, aseguran desde élite, deja al taxi “indefenso ante las actuales subidas de precios, especialmente de los combustibles y otros costes relacionados con el transporte”. Por ese motivo, desde Élite Barcelona solicitan o bien una subida directa del 15% de todas las categorías tarifarias, o bien una subida del 5% de todas las categorías tarifarias y una indirecta a través de la habilitación de una aplicación pública que permita homogeneizar la tarifa 3 para todos los taxistas sin costes. La organización solicita que esta aplicación incorpore servicios de localización, contratación y cobro electrónico/digital, abaratando o eliminando así los costes relativos a las comisiones de las empresas intermediadoras digitales.



100.000 euros de ayuda para el radiotaxi

El Ayuntamiento de la localidad mallorquina de Calviá ha otorgado una subvención de 100.000 euros a la emisora de taxis local que agrupa las 241 licencias del municipio. El objetivo de esta línea de ayudas es la de promover la reactivación del sector que se ha visto directamente afectado por la crisis derivada del coronavirus. Porque a pesar de que los ingresos por parte de los asociados y asociadas se ha visto disminuido por las consecuencias de la pandemia, desde la emisora se han tenido que hacer frente a los mismos gastos que un año normal.

Compro coches retirados
de taxi, autoescuela
o Servicio Público
Modelos Gasolina
con GNC o GLP



VALORACIÓN
SIN COMPETENCIA

Señor González ☎ 670 91 43 91

NOS MOVEMOS CONTIGO

El mejor sistema de gestión de flotas para Radio Taxis, usado en más de **30** países en todo el mundo.

autocab



Driver Companion

La aplicación líder para conductores.



Aceptar un servicio es tan simple como deslizar a la derecha o izquierda.



Opción de conexión al libre/ocupado e incluso a la información del taxímetro.



Maximiza tus beneficios previsualizando las reservas de servicios y pudiéndolos elegir.



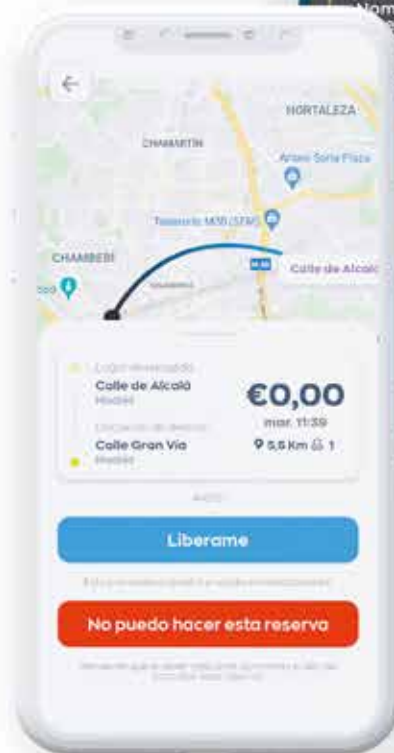
Permite recibir aviso de servicios y ofertas estando fuera del taxi.



Acceso a histórico de servicios de efectivo y cuenta, con recaudaciones totales.



Disponible tanto en Android como en iOS.



¿Interesado en Driver Companion?

Ponte en contacto con nuestro equipo enviando un correo electrónico a infospain@autocab.com o llamando al **+34914 90 58 06**

“El taxi se tiene que adaptar



La junta directiva de la nueva Asociación Empresarial del Taxi de Salamanca (Aetax)

Con casi 40 años de experiencia en el sector del taxi de Salamanca, Francisco Andrés Hernández ha decidido crear, junto con un importante número de taxistas de la ciudad salmantina, la Asociación Empresarial del Taxi (Aetax), una nueva organización que viene a representar sobre todo a aquellos profesionales que tienen también conductores asalariados a su cargo.

Los miembros de la nueva organización proceden de la Asociación Provincial de Salamanca, que durante los últimos años había permanecido como la única entidad representativa del taxi salmantino. Sin embargo, la diferencia de criterio que mantienen en la actualidad con respecto a su forma de entender el colectivo ha llevado a este grupo de taxistas, entre los que se encuentra Hernández, a crear Aetax.

En esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi, Francisco Andrés Hernández, presi-

dente de la nueva organización, asegura que Aetax, que también se ha agrupado dentro de la Confederación de Empresarios de Salamanca (CES), “ha llegado para quedarse” y que no tiene intención de buscar ni generar conflictos, simplemente defender otra forma de entender el taxi que en la actualidad difiere de la Asociación Provincial.

Gaceta del Taxi. - ¿Cuáles han sido sus pasos en el sector hasta decidir en estos momentos presidir una nueva organización en Salamanca?

Francisco Andrés Hernández. - Empecé en el taxi en el año 1982 y la verdad es que he pasado por todas las fases. Estuve diez años trabajando de noche, doblando a mi padre y ahora hemos llegado hasta aquí. Fui presidente de la Asociación Provincial del Taxi en los años noventa y creo que entonces había más unión que ahora. No sé realmente que es lo que está pasando, pero vosotros lo

estáis viendo que seguís día a día el sector de La Gaceta del Taxi.

G.T.- ¿Por qué decidieron dar el paso ahora?

F.A.H.- En Salamanca hace dos años ya hubo un conato de división. Entró gente nueva en la Asociación Provincial que quería hacer muchas cosas, pero se preocupaban antes del “que hay de lo mío” que de lo que había que hacer por los demás. En la Provincial hemos convivido históricamente todo el sector, allí estábamos agrupados taxistas con distintos intereses: los que teníamos conductores, los que tenían hijos doblando, los autónomos, etc. Bien o mal hemos ido aguantando, pero con la crisis que hemos vivido, el trabajo ha

“La división no debería de haber sucedido”

a la nueva realidad”

“Debemos copiar lo bueno de la competencia”

bajado, y ha sido cuando han surgido problemas y divisiones. Por ese motivo, un grupo de socios de la asociación, todos ellos con personal asalariado, hemos creído que la única manera de defender nuestros intereses era formar una nueva organización que agrupe nuestra forma de ver el sector del taxi.

G.T.- ¿Por qué creé que se ha llegado a esta situación de división en el sector?

F.A.H.- Algo se está haciendo mal. Es curioso que en esta nueva asociación estemos tres personas que han estado presidiendo la Provincial, entre ellas yo mismo. Hemos dado el paso de crear esta nueva organización con el objetivo de defendernos e intentar hacer valer nuestros intereses. Todo está inventado. Pero fíjate que llevo años que no sé nada del resto de asociaciones y eso cuando ocupaba cargos directivos no pasaba. Y el problema de esta división es que, por ejemplo, actualmente estamos descansando medio día más del que verdaderamente se nos obliga por un acuerdo que tenemos dentro del sector los propios taxistas, y como esta división continúe, a lo mejor este tipo de acuerdos pueden verse afectados.

G.T.- ¿Les ha costado tomar esta decisión después de tantos años?

F.A.H.- Creo que esto no debería haber pasado y más en Salamanca que esto siempre ha sido un oasis en comparación con el resto de sitios. Aquí había problemas como en cualquier lugar, pero luego se iban solucionando. El Ayuntamiento y las instituciones están con el taxi, no tenemos grandes problemas, quizás el gran problema seamos nosotros mismos. En Salamanca somos 223 taxis y gracias a dios no tenemos el problema de las plataformas de las VTCs. Lo que está sucediendo en las grandes ciudades es un escándalo, verdaderamente son un taxi paralelo, pero también te digo que tenemos que copiar lo bueno de la competencia, si es que nos dejan.

Apuesta por “tarifas valle”

G.T.- Ahora que menciona la competencia, ¿en qué aspectos creé que debe mejorar el taxi a corto plazo?

F.A.H.- La competencia puede hacer lo que quiere y el taxi, sin embargo, está más atado. Los taxistas tenemos la regulación por la vía de las tarifas, pero creo que con las aplicaciones que hay y tenemos a nuestro alcance, debemos cambiar y adaptarnos. La gente está empezando a salir, a los visitantes les gusta esta ciudad y debemos dar un



Aetax se ha integrado en la Confederación de Empresarios de Salamanca (CES)

cambio. Ahorra independientemente de que ajustemos el precio de las tarifas, creo que no es la solución. Tal y como veo las cosas, y tal y como estamos nosotros, debemos copiar urgentemente lo que hacen ellos en cosas como por ejemplo las tarifas de horas valle. Prefiero que en las horas en las que no hay trabajo y estamos todos en las paradas optar por un precio más bajo para llamar a los clientes. En ese sentido la competencia nos lo ha puesto fácil.

G.T.- Pero en muchas ciudades sí que están subiendo el precio de las tarifas, porque todo cada vez está más caro...

F.A.H.- La crisis efectivamente nos va a afectar a todo. Los carburantes, la luz, todo está carísimo. Los taxistas tenemos familias, con gastos todos los meses y los ingresos vienen del taxi y ahora mismo el taxi no es rentable.

ANTI-FRICTION METAL LUBE TREATMENT

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

EXCLUSIVAS FORMULAS DISEÑADAS PARA CADA SISTEMA DEL AUTOMÓVIL

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

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

“El taxista no puede perder un euro más”

Por eso te decía lo de las tarifas, ahora mismo cualquier comercio puede variar sus precios, menos los taxistas que tenemos unas tarifas que no podemos modificar y que cuando las modificamos, entre que las solicitamos y demás, se nos van los meses sin poder hacer nada. Ahora cuando empecemos las reuniones con el tema de las tarifas cada asociación pondrá su punto de vista, pero nuestra línea roja es que el taxista no puede perder un euro más. El taxi tiene que ser rentable, porque siendo así te lleva a una buena calidad de vida. Pero de lo contrario, pasas jornadas eternas en las que no llegas, con muchas horas, donde no haces caja.

G.T.- ¿Cómo ve la actividad ahora que parece que lo peor de la pandemia ha pasado?

F.A.H.- Debemos confiar ahora en la campaña de Navidad que de momento parece que tiene buena pinta cuando todas las luces de la ciudad están puestas. Estamos con ganas de trabajar, pero el taxi se tiene que adaptar a la nueva realidad. Hay gente que es más propensa a liberalizar, otra opta más por regularidad, pero creo que en el término medio está la virtud. Esta claro que, por ejemplo, lo que apuntaba de las horas valle, es algo que considero que es fácil de llevar a cabo y es necesario con los medios que tenemos hoy en día a nuestro alcance.

G.T.- Junto a lo que apunta de las tarifas, ¿en qué otros aspectos consideran desde Aetax que debe mejorar el taxi a corto plazo?

F.A.H.- Hay que pegar unos pequeños retoques al taxi de Salamanca. Siempre estamos con disputas de que tenemos problemas en acceder a zonas peatonales. Ahora, por ejemplo, como consecuencia del Covid, se han ampliado las terrazas y eso ha afectado a las paradas que teníamos en el centro. Pero eso se tiene que solucionar porque el taxi tiene que estar donde está la gente porque si no te ven no te cogen, y más en una ciudad como Salamanca. Con la vuelta a la normalidad debemos recuperar lo que nos pertenecía.

En relación a otros asuntos, el taxi debe optar por ayudas para que los profesionales se decidan por adquirir modelos adaptados. Y por ejemplo, con respecto al coche eléctrico, considero que aquí de momento se trata de una utopía. En Salamanca ahora mismo,



Francisco Andrés Hernández [izqda.], presidente de Aetax, junto con José Vicente Martín [dcha], presidente de CES, en el acto de presentación de la nueva asociación del taxi

quitando los suministros de carga que tienen las casas oficiales, no sé si habrá seis unidades de recarga eléctrica en las calles y siempre están ocupados. En su momento, cuando haya más infraestructura, podemos ir planteándonos adquirir estos modelos 100%.

Aetax se integra en la Confederación de Empresarios

G.T.- ¿Cuántos taxistas forman parte de Aetax?

F.A.H.- Con estos movimientos el taxi está dividido. Nosotros somos 80 taxistas ya y también tenemos el apoyo de algunos profesionales que trabajan solos sin asalariados. Hay que tener en cuenta que en Salamanca la mitad de los taxistas doblan, bien con hijos o bien con personal asalariado, teniendo en cuenta además que el personal asalariado en nuestra ciudad está a jornada completa. El grueso de la asociación lo conformamos pues eso, personas que tenemos conductores a nuestro cargo, por eso se llama la Asociación Empresarial, y por eso estamos dentro de CES, la Confederación de Empresarios de Salamanca, para hacer más fuerza y sentirnos más apoyados y acompañados.

G.T.- En el momento en el que decidieron finalmente crear esta nueva asociación, ¿tenían claro que debían estar dentro de CES?

F.A.H.- Cuando decidimos crear la asociación, queríamos crearla con todas las garantías y que duda cabe que estar dentro de CES e ir de la mano de la confederación es un respaldo importante. Dentro de esta agrupación está también la hostelería, el comercio y hay buenos profesionales que saben más de esto

que nosotros.

G.T.- ¿Tienen pensado introducirse en alguna asociación regional o nacional?

F.A.H.- De momento vamos a quedarnos como estamos, pero pronto moveremos ficha. Hay que tener en cuenta que en la Provincial estábamos en contacto con taxistas del resto de Castilla y León. Pero es cierto que de momento vamos a centrarnos en solucionar los problemas del taxi de Salamanca, dar arreglo a las cosas que tenemos por aquí e ir poco a poco.

G.T.- ¿La nueva asociación está vinculada a alguna radio emisora?

F.A.H.- Ahora como quien dice estamos de “okupas” en la emisora de la Asociación Provincial. Queremos hablar con la junta directiva, porque Aetax ha nacido para quedarse, no ha nacido con ganas de enfrentarse a nadie. De lo que se trata es de trabajar para mejorar el taxi e intentaremos ponernos de acuerdo con el tema de la emisora. Si no se puede, pues hoy en día con los medios que hay se monta una en diez días. Ahora estamos una emisora grande, donde estamos prácticamente la totalidad de todos los taxistas con Pidetaxi. No está muy claro que sea obligatorio pertenecer a la Provincial. De momento estamos en ella y si decidimos tomar una u otra decisión no lo haremos para perjudicar a nadie. Pero en este tema de momento no estamos pensando, estamos dando los primeros pasos a ver si podemos sobrevivir las dos asociaciones.

Javier Izquierdo



**SABEMOS QUE UNA HERRAMIENTA
IMPRESINDIBLE PARA
TU TRABAJO ES TU VEHÍCULO**

**TAMBIÉN LO ES
TU CARNÉ DE CONDUCIR**

RETIRADA DE CARNÉ DE CONDUCIR 1.900 €/ MES

- POR SENTENCIA JUDICIAL HASTA 2 AÑOS
- POR PÉRDIDA TOTAL DE PUNTOS HASTA 3 MESES
- COBERTURA 24HS/365 DÍAS AL AÑO
- INCLUSO CON VEHÍCULO PARTICULAR

Además:

- CURSOS DE RECUPERACIÓN DE PUNTOS
- ASESORÍA JURÍDICA GENERAL
- DEFENSA PENAL EN ESPAÑA Y UE

**TU SEGURIDAD POR
78,08€/AÑO**

¿Sabías que La nueva reforma del Código Penal en accidentes por imprudencia grave o menos grave con lesiones vuelve a tener cabida en la jurisdicción penal?

Ahora tiene el tratamiento de delito y no de falta, llevando aparejadas en cualquier caso penas de privación del permiso de conducir de hasta 4 años.

¿Has calculado lo que dejarías de ingresar en una situación como esta?

Si quieres la mejor protección para ti como profesional de la conducción, tenemos la mejor solución aseguradora.

Si quieres elevar tu nivel de protección, puedes complementarlo con otras opciones que te garanticen ingresos ante un imprevisto.

- Incapacidad Laboral
- Enfermedad
- Accidentes...

SOLICITA UN PLAN DE PROTECCIÓN PERSONALIZADO



Amplia red de cobertura y servicios a través de



www.ueca.es



Valencia **96 351 36 25**
c/Conde Salvatierra de Álava 6, 1º
valencia@ueca.es

Madrid **91 522 75 11**
c/Hortaleza, 65
info@ueca.es

CTM Madrid **91 785 08 70**
Ctra. Villaverde a Vallecas Km 3,500 Local C031
mercamadrid@ueca.es

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.	C.V.	Euros
-----------------	------	------	-------



DACIA

Lodgy Laureate GLP	1.600	100	9.950*
Logan CMV/ GLP	900	90	9.460

*PRECIOS DESDE. No incluido gastos de preparación taxi.

RENAULT JURADO. Tel. 914 010 549

C/ Alcalá, 187. Madrid



FIAT

Tipo station Wagon GLP	1.400	120	13.960*
Talento 9 plazas PRM (eurotaxi)	1.600	125	30.745*
Dobló GNC	1.400	120	12.919*

Precios sin IVA. Adaptación eurotaxi incluida.



FORD

Mondeo Sedán hybrid	2.000	187/103Kw	27.600*
Mondeo Sport Break hybrid	2.000	187/103Kw	28.500

*Precios desde. No incluida adaptación eurotaxi

ALMOAUTO . Tel. 91 331 05 70

Avda. de la Albufera 323. Madrid



HYUNDAI

IONIQ FL Híbrido	1.600	141	23.000*
------------------	-------	-----	---------

*PRECIOS DESDE.



KIA

CEED Hybrid enchufable	1.600	77	
CEED Hybrid diésel	1.600	100	

SPORTOURER ST



LEXUS

IS300h Business	2.500	223	31.980
IS300h Executive	2.500	223	36.400



MERCEDES

E200 Gasolina/ECO	1.991	197	44.500
E 300 Diésel Híbrido/ECO	1.991	197	55.900

Precios Desde. IVA y descuentos incluidos



NISSAN

Leaf 40kwh	150	110kw	32.750*
Leaf 62 Kwh	217	160kw	37.900
e-NV200 40kWh Eurotaxi	109	80kw	38.545

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
-----------------	------	------	-------



PEUGEOT

508 5P Allure Hybrid/e	110kw/1.6	225	34.900*
508 SW Allure Hybrid/e	110kw/1.6	225	35.900*



RENAULT

Megane ST E-TECH	1.600	160	26.550
Kangoo TPMR dCi 5P / Eurotaxi	1.461	110	16.090*
Trafic Passenger combi dCi / Eurotaxi	1.600	120	25.000

*No incluidos gastos de preparación taxi, ni IVA.

RENAULT JURADO. Tel. 914 010 549

C/ Alcalá, 187. Madrid



SEAT

Léon Sportourer GNC/ ECO	1.500	131/96Kw	
--------------------------	-------	----------	--



SKODA

Octavia G-TEC/ECO	1.500	131/96Kw	
-------------------	-------	----------	--



SSANGYONG

XLV GLP/gasolina	2.200	178	17.990
------------------	-------	-----	--------



TESLA

Model 3	306/225Kw	476km	49.900
Model 3	306/225Kw	544km	59.680

Precios desde y sin IVA. No incluidas ayudas institucionales.



TOYOTA

Corolla Sedán ECO	1.800	125	21.500*
Verso Proace / Eurotaxi	2.000	150	35.868*

Precios DESDE.

COMAUTO SUR. Telf. 91 498 71 70

Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés



VOLKSWAGEN

Caddy Maxi Trendline 2.0 TDi / Eurotaxi	1.968	102	20.864*
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.

F.TOMÉ. Tel. 91 747 82 00 - 628 118 569

C/ Tauro 27. Madrid. ftome.com



Si quieres
visibilidad
para tu MARCA,

BÚSCANOS EN

Ya nos leen
más de 1 millón
de personas online

Gaceta^{TAXI}.com



Más de 11.000 seguidores
en nuestras rr.ss



**Líderes absolutos
desde siempre**

Llegamos a tu cliente con tan solo un click
Apuesta por lo digital

La ciudad, epicentro de la movilidad sostenible

El sector español de la automoción está realizando desde hace años un enorme esfuerzo para alcanzar el objetivo de hacer de Europa el primer continente climáticamente neutro del mundo de aquí a 2050. Las diferentes asociaciones que forman Neutral in Motion, desde cada uno de sus sectores, han afirmado estar plenamente comprometidos con los objetivos medioambientales mediante el impulso de una movilidad más sostenible a través de la adopción de medidas y estrategias que permitan a nuestro país seguir progresando en la necesaria renovación del parque, mediante la fabricación y comercialización de los nuevos vehículos bajos en emisiones.

Así lo hicieron saber durante la jornada “El motor del cambio inteligente y sostenible” organizado por Neutral In Motion el pasado mes de octubre. Sin embargo, desde La Gaceta del Taxi destacamos la ausencia de un actor clave para la nueva movilidad: el taxi. Ninguna asociación acudió ni como ponente ni como público y, a preguntas de nuestro redactor sobre esta más que notable falta, no se obtuvo una respuesta clara.

Precisamente han sido los taxistas los que durante años han servido de lanzadera para los primeros modelos híbridos del mercado su presencia estaba más que justificada. Aunque desde FACONAUTO su director de asuntos públicos, Juan Luis Fernández, insisten en que los concesionarios son “suscriptores de la nueva movilidad”, cada vez más variada y cuyos actores principales son las ciudades, siempre se ha tenido al taxi como un sector pionero en cuanto a movilidad ecológica.

Especialmente en una época en la que las alternativas eran escasas. Ahora, tal y como Fernández recordó, estamos ante “la mayor disposición de oferta”, y que son las ciudades quienes tienen que “impulsar la movilidad segura, sostenible y multimodal”.

Insistió en el hecho de que los concesionarios “deben formar

parte de la nueva movilidad, también como gestores de puntos de recarga y ofreciendo servicios al calor de la tecnología digital y generando valor de la movilidad como servicio”. No obstante, advirtió de que “nadie tiene la solución mágica para solucionar los problemas de la movilidad. Ninguno de nosotros es propietario de la nueva movilidad, si no que es un derecho del ciudadano”.

Para Jaime Barea, director corporativo de GANVAM, “no se debe caer en el error de equiparar el vehículo privado con la contaminación. Lo que contamina es el vehículo antiguo.” Una afirmación que obliga a rejuvenecer el parque “de forma adecuada” sin dejar de lado el Euro6. “Los planes de incentivos al eléctrico son imprescindibles, pero no son suficientes. Necesitamos hacer pedagogía y explicar al ciudadano la tecnología”, señaló. En su opinión, cree que el car sharing “ha hecho más por el eléctrico que muchas campañas y gracias a ello hemos aprendido a usarlo”. Precisamente la cooperación entre sectores es una pieza clave para que la transición hacia la nueva movilidad sea efectiva. Una opinión que comparte la Asociación Española de Renting (AER) cuyo presidente, José Martín Castro, destacó que “uno de cada tres vehículos electrificados está financiado por renting”. “El cliente de renting piensa en un modelo sostenible”, apuntó Martín Castro, quien no dudó en confesar que su sector había llegado a la sostenibilidad prácticamente “a empujones por los clientes”. “Nos han puesto las cosas difíciles y nos han sacado de la zona de confort, pero está calando en la ciudadanía”, explicó en relación a la descarbonización de la automoción. Una descarbonización para la que se necesita una infraestructura eléctrica que, según indicó el presidente de AER, es suficiente para el volumen que hay, pero “no a donde queremos llegar”. “Hay que tener en cuenta que se ha roto el paradigma del consumo, ahora los clientes analizan las distintas tecnologías y su comportamiento es



Imagen de los ponentes en el evento de Neutral in Motion



más como inversor. Pero el compromiso del sector es máximo y el volumen de inversiones es muy alto”, afirmó Martín Castro, que advirtió que hablar de sostenibilidad es insuficiente si no se llega a los clientes.

En la misma línea se pronunció el presidente ejecutivo de la Federación Nacional de alquiladores de vehículos, Juan Luis Barahona. “El 85% por ciento de nuestra actividad está orientada al turismo y nuestros coches se renuevan cada poco tiempo”, y reconoció que se ha detectado un cambio en el usuario, que da más valor a la movilidad sostenible.

Una industria comprometida

Sin duda una mayor oferta de modelos sostenibles favorecerá la descarbonización de las ciudades y para ello es fundamental la implicación de los fabricantes. José López-Tafall, director general de la Asociación Nacional de los Fabricantes de Automóviles y Camiones, ANFAC, reivindicó que la industria está “tirando del carro del carro”, al tiempo que aseguró que es el sector que tiene “el mayor de los intereses en que el mercado acompañe”. Un interés que ha propiciado que en los últimos años España cuente con 150 modelos eléctricos cuando hace 10 solo se comercializaban 12. López-Tafall indicó además que en lo que llevamos de 2021, solo hasta el mes de septiembre, se han producido más vehículos eléctricos que en todo 2020. “tenemos que seguir empujando en los planes de demanda, pero debemos dar más seguridad en la infraestructura de recarga, que debe ser muy superior a la que tenemos”, indicó.

Pero para conseguir los objetivos, explicó José Portilla, director general de la Asociación española de proveedores de automoción, es necesario también seguir invirtiendo en I+D+i. “Para que los modelos sean asignados a España hay que ofrecer una diferenciación tecnológica y eso pasa por la innovación”. Por otro lado, insistió en las ayudas a la oferta. “No hablamos de subvenciones, pedimos que se anime a las empresas a que sigan invirtiendo en innovación”.

Por su parte, la Asociación de Fabricantes de Autobuses y Carroceros (Ascabus), a través de su presidente, Javier González, afirmó estar trabajando para dar el mejor servicio al ciudadano con bajas emisiones. “La renovación del parque de autobuses es un reto”, señaló. Actualmente el 54% de los autobuses que circulan en España tiene más de 10 años y un 33% tiene más de 15, siendo buena parte de ellos vehículos diésel. Sin embargo, actualmente el 75% de los vehículos matriculados tienen combustibles alternativos y casi un 20% son de cero emisiones. “El autobús es el medio de transporte más eficiente y solo tiene un 28% de CO_2 por km y viajero. La administración tiene que apoyar con medidas fiscales la automoción sostenible”, insistió.

Opinión que comparte Arturo Pérez de Lucía, director general de AEDIVE, para quien el Gobierno, debe constituir ya una mesa de trabajo para trabajar juntos. “La automoción tiene actualmente su barrera en la crisis de suministros”, afirmó, insistiendo en la barrera de la infraestructura de recarga, “algo fundamental para el establecimiento del vehículo eléctrico”.

Redacción

Las motos apuestan por el enchufe

El secretario de general de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de las Dos Ruedas, José María Riaño, reivindicó que las motos cada vez están “más presentes en la movilidad”. Destacó, además, que la movilidad es “multimodal” y las personas “utilizamos diferentes medios de transporte y eso ayuda a un uso más eficiente de los vehículos”. En su opinión, la descarbonización empieza en las ciudades, ya que la movilidad urbana acumula el 40% de la contaminación de todo el transporte, y por eso resulta trascendental el papel que puede jugar la moto eléctrica urbana. “El 8,3% de las matriculaciones de motos del año pasado fueron eléctricas puras”, señaló Riaño.

Prorrogado el sistema de módulos hasta 2023

Los más de 400.000 autónomos que en España tributan en el sistema de estimación objetiva seguirán haciéndolo hasta, al menos, 2023. El sector del taxi, donde los titulares de licencia son trabajadores por cuenta propia, es uno de los beneficiados por esta decisión que se suma a otras novedades ligadas al Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2022.

El anuncio realizado por la ministra de Hacienda, María Jesús Montero, confirmando que finalmente el sistema se prorrogaría mínimo un año más, ha supuesto un alivio para los autónomos afectados, principalmente porque, tal y como señalaban desde la Federación Española de Transporte, Servicios Integrales para Transportistas Autónomos y Pymes no existe una alternativa. "Lo mínimo sería tener un modelo de transición que evite que miles de "moduleros" no tengan que cerrar al pasar de golpe al sistema de estimación directa", han señalado.

Porque desde hace varios años se viene anunciando un cambio que pretende reducir límites desde los 250.000 euros anuales actuales de ingresos a 120.000 en el caso de los autónomos que facturan directamente a sus clientes; y de los 150.000 euros anuales a 75.000 euros para quienes lo hacen a otras empresas.

Esto supondría una mayor carga tributaria que, según advierten las asociaciones de autónomos, sería inasumible para numerosos autónomos, sobre todo pequeños transportistas a los que no les merecería la pena se-

Las asociaciones, a la espera de la mesa de diálogo

guir trabajando por lo que tendrían que optar por abandonar la actividad. Encontrar el equilibrio es lo que vienen solicitando desde hace tiempo los autónomos que tributan por módulos, para lo que piden que se ponga en marcha cuanto antes una mesa de diálogo para abordar cualquier cambio que se plantee. Además, esperan poder negociar un modelo transitorio si lo que se pretende es que todos los moduleros pasen a estimación directa. "En ese caso, se podría implementar una fórmula similar a la del País Vasco, en la que se han aumentado las reducciones en IRPF para gastos difícilmente justificables, lo que supone un ahorro importante en impuestos. También estaríamos dispuestos incluso a subir progresivamente los tributos que se pagan en los diferentes parámetros del sistema de módulos, en nuestro caso por tonelaje", dijo Víctor González, presidente de Fetransa en diferentes medios de comunicación.

No obstante el actual sistema de módulos vive una situación de transitoriedad desde 2018, cuando debería haber entrado en vigor la tercera fase de la reforma del sistema emprendida por el exministro de Hacienda, Cristóbal Montoro, que preveía la reducción del umbral de exclusión del sistema de 125.000 a 75.000 euros para los profesionales que facturan a otros profesionales y

de 250.000 euros a 150.000 euros para los que facturan al consumidor final. Las cuentas realizadas en su día por el Gobierno estimaban que ese ajuste sacaría automáticamente del sistema a 200.000 de los algo más de 300.000 contribuyentes adscritos a este régimen.

Ya en el marco de los PGE de 2021 también se prorrogaron los límites de tributación por módulos, como medida para ayudar a uno de los colectivos más afectados por la pandemia. Así, también durante 2022, se mantendrían los niveles y condiciones del método de estimación objetiva del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF), como la reducción del 5% sobre el rendimiento neto de módulos.

Fraude fiscal

Los expertos advierten de que la eliminación del sistema de módulos podría ser un problema para el control del fraude, sobre todo teniendo en cuenta que muchos de los autónomos en este sistema no usan elementos que permitan vigilar las transacciones económicas.

Por ello, los propios Inspectores de Hacienda, creen que sería conveniente apostar por un sistema intermedio, que mantenga durante un periodo transitorio a los autónomos que venden directamente al consumidor final y que aquellos que venden a empresas, que es donde se concentra la mayor parte del fraude en este régimen, pasen a estimación directa.

Además, señalan, es fundamental que en el momento del cambio existan las herramientas oportunas para un mejor control. Por ejemplo insisten, habría que plantear la obligatoriedad de contar con TPV's en todos los comercios y establecimientos de hostelería. Unos terminales conectados a la red, que ya tienen la gran mayoría de negocios, incluidos los taxistas de las grandes capitales, que permitiría hacer un volcado inmediato con la Agencia Tributaria. Por supuesto, también habría que controlar y concienciar mucho más sobre la obligatoriedad de emitir tickets para que llegue un momento en el que sea el cliente final el que los reclame.





COMAUTO SUR GRUPO M. CONDE

ESPECIALISTAS EN TAXI



TU TAXI MÁS FIABLE COROLLA SEDAN ECO NUEVO MODELO HOMOLOGADO PARA TAXI

Financiación personalizada / Garantía Toyota
Preferencia para taxis / Reparaciones exprés en chapa y pintura

Av. Carlos Sainz, 11 • Ciudad del Automóvil • 28914 Leganés (Madrid)

Exposición y ventas: 91 498 71 70 • Taller: 91 498 77 77

Chapa y pintura: 91 689 50 60

Taxistas,
se acabaron las esperas

Reparamos tu taxi en tu **día de libranza**

L M X J V S D L M X J V S D L M X J V S
D L M X J V S D L M X J V S D L M X J V
S D L M X J V S D L M X J V S D L M X J

Taller con servicio

24 h/365 días

Trabajamos con todas las
aseguradoras y utilizamos
recambios originales

C/ Marqués de Mondéjar, 25 MADRID

Teléfono móvil: 648 770 455
Teléfono recepción: 91 594 88 29
Teléfono administración: 91 594 88 27
Teléfono nocturno (22:00 a 07:00 horas): 619 27 69 90

www.crmondejar.com

