

La Gaceta TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXVII
NÚMERO 310
JUNIO 2022

ESPECIAL TECNO-MOBILITY

La regulación VTC desata la rebelión del taxi

www.gacetadeltaxi.com





[Redacted text line]

[Redacted text line]

[Redacted text line]

[Redacted text line]



[Redacted text line]

[Redacted text line]



[Redacted text line]

[Redacted text line]

[Redacted text line]



Negro sobre blanco

Madrid y Barcelona han vuelto a convertirse en el epicentro de la información del taxi en las últimas semanas. Además, por un mismo motivo: la regulación autonómica de los vehículos de alquiler con conductor. Al inicio del año ya vaticinábamos que la plena entrada en vigor del Decreto Ábalos en octubre nos dejaría por delante unos meses muy movidos a nivel legislativo, y no nos equivocábamos. Así está sucediendo en la Comunidad de Madrid, está previsto aprobar la nueva normativa con la oposición del sector. Es más, una parte del taxi no dudó en manifestarse para protestar contra una regulación que, a su juicio, está hecha a medida para las VTCs y deja la situación prácticamente igual que hasta ahora. Regular para que todo siga igual, pero ahora ya en negro sobre blanco.

Para prevenir este tipo de situaciones, en Catalunya, donde todavía no se conoce cómo será la nueva norma, los taxistas del Área Metropolitana decidieron adelantarse y, en la calle, exigían la inclusión sí o sí del 1/30. Una proporcionalidad ahora mismo cuestionada y que el propio Tribunal Supremo ha decidido enviar a Europa para que sea allí donde se decida si contradice o no el tratado de funcionamiento de la Unión Europea.

Pero mientras se dirimen todas estas cuestiones, fundamentales para la convivencia saludable entre ambos sectores, el taxi debe seguir afrontando los retos que plantea la nueva movilidad. Porque gracias a los avances tecnológicos podemos hablar de taxis eléctricos, híbridos, de nuevas herramientas de trabajo, como pueden ser las aplicaciones, y de innovadores sistemas de comunicación gracias a la llegada del 5G.

Así, mientras el sector se la juega en los despachos y en los juzgados, el taxi debe continuar adaptándose y renovándose para que los miles de profesionales que trabajan al volante puedan ofrecer lo que el usuario quiere y cuando quiere.

4. Última hora

- La CAM aprueba en Asamblea su regulación VTC con la oposición del sector



6. Primera carrera

- El taxi de Barcelona se echa a la calle para pedir el 1/30 en la nueva normativa que regule los vehículos de alquiler con conductor en Catalunya.



10. Actualidad

- El Tribunal Supremo envía a Europa el 1/30



11. ESPECIAL TECNO-MOBILITY

- La movilidad urbana del presente y del futuro



22. En marcha

- Miguel Ángel Perdiguero, nuevo presidente de la Asociación Provincial de Zaragoza



26. Taxómetro

- Con opinión propia

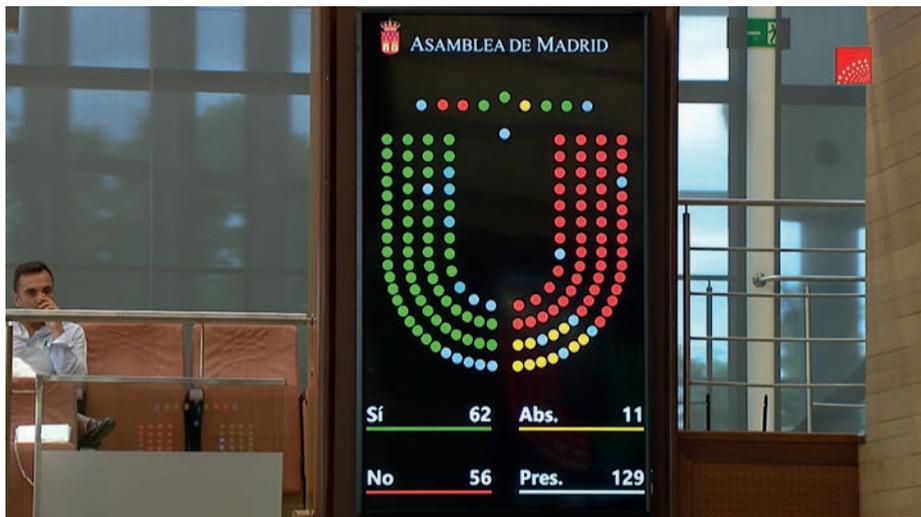
28. Homologados

30. Emobility

- Noticias de movilidad sostenible



Con la oposición del taxi, la CAM aprueba la regulación VTC



La Asamblea de Madrid aprobó la nueva regulación urbana de los vehículos de alquiler con conductor este pasado 2 de junio para que puedan prestar servicio en suelo urbano más allá del mes de septiembre. El proyecto fue aprobado por mayoría simple pese a que el día de antes, Vox anunció que se posicionaba en contra de aprobar esta normativa por el procedimiento de lectura única.

A la hora de la verdad, Vox se posicionó del lado del Partido Popular y el proyecto 7/2022 de modificación de la Ley de Ordenación y Coordinación de Transportes Terrestres ha resultado aprobado, pese a la oposición de todas las asociaciones representativas del sector del taxi. Los taxistas, que esperaban que Vox no faltase a su palabra, recriminaron en la misma Asamblea la posición del partido verde en lo que consideran que ha sido “una traición”.

Con el nuevo texto la CAM va a crear una nueva autorización urbana que es un requisito indispensable para que las VTCs puedan prestar servicios urbanos en la capital más allá del próximo mes de octubre, fecha en la que finaliza la moratoria de cuatro años incluida en el Decreto Ábalos aprobado en 2018.

Con el nuevo proyecto de ley aprobado en la Asamblea, las VTC, no solo podrán seguir operando en Madrid más allá del próximo

mes de octubre, sino que además lo harán con unos requisitos aún más laxos que los actuales. Con el nuevo texto, las VTC quedarán reguladas en un primer momento por tan solo dos artículos. En uno de ellos sí que se hace referencia a que podrán denegar nuevas autorizaciones de VTC cuando se supere la ratio 1/30 con relación a las licencias de taxi; y en el segundo de los artículos, se remite a un posterior desarrollo reglamentario el establecimiento de determinados requisitos y condiciones necesarios para la prestación del servicio.

Régimen sancionador favorable a las VTCs

En lo que respecta al régimen sancionador, y ahí viene uno de los grandes enfados del taxi, la Comunidad de Madrid ha anunciado que no aplicará las disposiciones sancionadoras en Materia de VTC que fueron aprobadas por las Cortes Generales para todo el territorio nacional hace unos meses. El régimen sancionador que se aplicará en Madrid será uno más antiguo, de 2016, que es más “benévolo” con las posibles prácticas ilegales de los conductores de VTC.

Taxistas recriminaron la actitud de Vox en la Asamblea

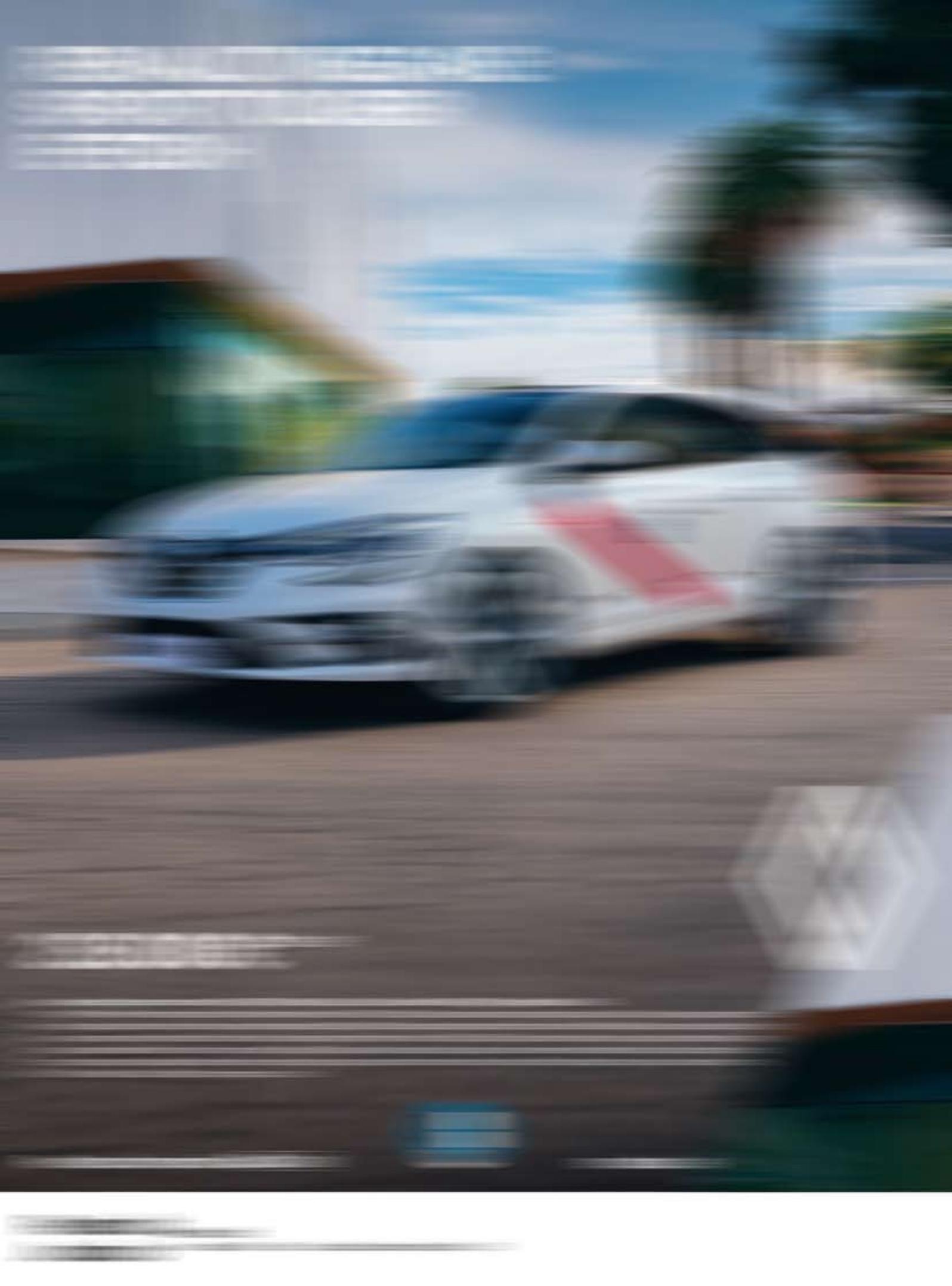
“Ayuso, abuso”, el grito del taxi

Un día antes de la votación en la Asamblea de Madrid, centenares de taxistas se manifestaron en la capital contra el Gobierno de Isabel Díaz Ayuso ante “el atropello” que pretendía llevar a cabo sobre el colectivo y por el abandono al que tiene sometido al taxi.

Los taxistas se dirigieron a pie hacia la Puerta del Sol, donde se encuentra la sede del Gobierno de la Comunidad de Madrid, desde la Plaza de Cibeles. Antes, estacionaron sus vehículos en el carril de subida del Paseo del Prado y en el de bajada del Paseo de Recoletos.

La protesta fue convocada por la Federación Profesional del Taxi, pero no fue secundada por el resto de organizaciones del sector en Madrid, lo que limitó la participación de los taxistas. Pese a no contar con toda la presencia del colectivo, la manifestación fue bastante ruidosa y los taxistas esparcieron por las calles de la capital miles de billetes falsos con la cara de la presidenta, Isabel Díaz Ayuso, denunciando que se haya vendido a las multinacionales.

Para finalizar la protesta, los taxistas simulaban la entrega de maletines repletos con esos billetes en las puertas de la sede del Gobierno regional. “Hemos manifestado la sensación de abandono que tiene el taxi y el atropello que pretende el Gobierno de la CAM que esperamos que no se consuma”, explicó Julio Sanz, presidente de FPTM.



El taxi de Barcelona exige un número

La Generalitat de Catalunya no quiere que las VTCs dejen de prestar servicios urbanos, pero tiene importantes dudas sobre cómo abordar esa regulación. El taxi, como parte directamente afectada, insiste en que el decreto ley que permita a las VTC realizar servicios urbanos debe establecer un número cerrado, es decir, una proporción entre taxis y VTC. Es algo que piden todas las asociaciones, que ya se manifestaron el 18 de mayo en Barcelona para dejárselo claro a la administración.



4.000 taxistas de Barcelona y otras partes de Catalunya se manifestaron el pasado 18 de mayo en la Ciudad Condal

La incertidumbre reina sobre el taxi de Barcelona. Los plazos para regular los vehículos de alquiler con conductor (VTC) y que puedan seguir prestando servicios urbanos más allá del próximo mes de octubre van llegando a su fin y la Generalitat de Catalunya prepara un decreto ley con el que pretende crear una autorización específica urbana para este tipo de vehículos.

Desde el sector del taxi, que ya conoce algunas pinceladas del contenido del borrador de ese decreto, insisten en la necesidad de que se incluya una ratio, un número cerrado que debe haber entre taxis y VTCs. Alguna parte del colectivo cree que esa proporcionalidad debe ser 1/30, como así establece la Ley Orgánica de Transportes Terrestres (LOTT), y otra parte está a la expectativa de las soluciones que establezca la administración catalana que, en cualquier caso, quieren que deje en el nuevo texto un volumen contingente de VTCs con respecto a taxis.

Así lo exigieron los taxistas del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y de otras partes de Catalunya el pasado 18 de mayo en

**“Si el taxi muestra unidad, tiene más de media batalla ganada”,
Tito Álvarez**

una manifestación por las calles de la Ciudad Condal que fue acompañada con un paro de cuatro horas del servicio. La protesta finalizó en la sede del Parlament de Catalunya y allí los representantes de los taxistas tuvieron contactos con los distintos grupos políticos para manifestarle su postura ante la nueva legislación de VTC. Todos los partidos menos VOX recibieron a los taxistas y algunos como En Comú Podem apoyaron públicamente las demandas del taxi.

“La manifestación fue un rotundo éxito y por eso las sensaciones son buenas. Siempre hemos pensado que si el sector, en los momentos en que se le llame a la movilización, demuestra unidad, tiene más de

Los clausus de VTCs en la ley

media batalla ganada", explica Alberto "Tito" Álvarez, portavoz de Élite Taxi Barcelona. "Ningún partido político y menos a las puertas de unas elecciones municipales se quiere enfrentar al taxi, y más sabiendo que tenemos razón".

En Élite confían en que la fuerza del sector cale en la administración, como ha pasado en anteriores ocasiones. "En Catalunya, aunque haya costado, siempre han regulado, gustándonos más o menos, y el AMB también se ha volcado totalmente en inspeccionar a las VTC y les han metido más de 4.000 denuncias. Está claro que siempre queremos más, pero si lo comparamos con otros territorios son los que más han hecho", explica Álvarez.

Desde la organización, por tanto, se muestran positivos, aunque reconocen haber iniciado una estrategia de presión una vez que se han podido conocer detalles del borrador de la regulación de VTCs que prepara la Generalitat. "En ese borrador no se contempla una contingentación, un numerus clausus, pero si hay muchas medidas positivas. La intención de la Generalitat no es la misma que la de la Comunidad de Madrid. Quieren diferenciar claramente los dos servicios y todas las medidas van a ir enfocadas a una reducción drástica de autorizaciones VTC en servicios urbanos", indica el representante de Élite Barcelona.

Falta saber cómo reduciría la Generalitat el número de VTCs. "La única opción posible pasa por dar una autorización nueva. La VTC que existe ahora ellos no tienen capacidad de tocarla. Lo que pasa es que la nueva puede ser o de nueva creación a la que pueda acceder todo el mundo, o solo se la pueden conceder a quien tiene previamente una VTC. Eso supondría dárselas a las 4.000 que ya hay en Catalunya, pero a partir de ahí, a base de exigirles una serie de requisitos, desde la administración confían en reducir el número sobre todo porque no sería rentable para el modelo de plataforma", indica Álvarez.

"Esa es su intención, pero no tenemos el borrador delante ni los argumentos para demostrarnos que esa reducción de autorizaciones será real y en qué número. No sabemos ni siquiera cuántas están operativas, cuántas llevan en el cajón cuántos años. Para nosotros, de entrada, todas las autorizaciones, que son más de 1.500, que están inactivas desde hace más de dos años no de-



Los taxistas conocerán en las próximas semanas el borrador del decreto de VTCs

berían disponer de autorización de transporte urbano porque no han demostrado intención alguna de trabajar", defiende.

La exigencia del numerus clausus

Álvarez explica que, entre las asociaciones, lo pactado es que debe haber un numerus clausus en la ley reflejado. "Ellos verán cómo lo justifican. Tienen la LOTT y una sentencia del Supremo para justificarlo, pero el taxi es un servicio de interés general y pensamos que se tiene que establecer un numerus clausus, por mucha libertad de establecimiento que hablen. Porque de lo contrario a no establecer nada, el taxi podría

pedir reclamaciones", indica el portavoz de Élite BCN, que en cualquier caso advierte que "han dejado muy claro, por parte de la Generalitat, el Govern y Transports, que debe haber un consenso entre taxis, AMB y partidos del Govern. No van a sacar un decreto ley que les tenga que aprobar VOX, PP o Ciudadanos. Tiene que haber consenso entre Esquerra, Junts y PSC".

Jaime Sau, representante del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) en Barcelona, asegura tener "sentimientos encontrados" ante esta circunstancia. "Creo que los taxistas con la protesta dieron una respuesta significativa y mandamos un mensaje de fuerza y unidad a nivel de Catalunya. Lo que me genera dudas es si por parte de la Generalitat y

"No estamos dispuestos a que las VTC sigan haciendo de taxis", Jaime Sau



la Conselleria de Transports han recibido el mensaje”, indica el representante del STAC.

“Falta más compromiso respecto al fin de la moratoria. Nosotros hemos recordado que ya hemos pagado estos cuatro años de moratoria a modo indemnizatorio, y ahora lo que demandamos es que haya un número cerrado o una proporción de VTCs con respecto al taxi haciendo servicios urbanos en Catalunya”, afirma Sau. “Me preocupa que después de cuatro años, a unos meses que quedan para el final de la moratoria, aún estemos así. Me preocupa que la administración no ofrezca un mensaje claro y contundente al sector del taxi de que se va a proteger y salvaguardar”.

El portavoz de STAC lamenta que el paso del tiempo no haya servido para dar una solución a los taxistas. “Estamos muy quemados, nos hubiera gustado no haber tenido que manifestarnos, pero una vez que lo hemos hecho, nos habría gustado que nos hubieran dado un mensaje de tranquilidad a todos los taxistas porque a estas alturas nos gustaría que todo esto estuviera zanjado ya”.

Servicios urbanos de VTC en Catalunya

“Hemos mantenido reuniones con casi todas las fuerzas políticas y con Transports y nos están transmitiendo que tienen intención de permitir a las VTC realizar servicios urbanos, pero se establecerán unas condiciones que, según ellos, harán que se

reduzca el número de VTCs”, insiste Sau, que sin embargo, se muestra algo pesimista en este punto porque ya conocen el poco control, la poca inspección que reciben las VTCs, al tiempo que recuerda que las pocas sanciones que se les ponen las pagan y siguen saltándose las condiciones de servicio.

“Si ellos creen que con las condiciones que van a imponer van a reducir el número, ¿por qué no poner un número cerrado directamente en la ley? Ellos mismos se contradicen. No estamos en contra de la diferenciación de los dos servicios, pero creemos que debe existir una proporción y número cerrado”, manifiesta el portavoz del STAC en la Ciudad Condal. “El número de autorizaciones es relevante y, además, no estamos dispuestos a que las VTC sigan haciendo de taxis, invadiendo nuestro mercado y poniendo en riesgo nuestra actividad”.

Cuestionado sobre si es 1/30 la ratio que entienden como justa entre taxis y VTCs, Sau, al igual que Álvarez, recuerda que así lo establece la ley nacional. “Nuestras demandas van dirigidas a que haya una proporción o un número cerrado. Hemos salido a la calle para intentar presionar, pero tampoco ha habido un compromiso firme con nuestras reivindicaciones. No nos han asegurado que al final de la moratoria vayan a cerrar una proporción. Si como dicen, van a hacer una segunda autorización adicional, como una especie de licencia urbana, lo ideal es que se respete la proporción de la LOTT que es 1/30”. “Queremos que se mantenga el equi-

librio entre taxis y VTC para que podamos seguir conviviendo. Para eso es necesaria la proporción”.

Preguntado sobre qué creó que es lo que puede suceder al respecto en los próximos meses, Luis López, presidente de la Agrupació Taxi Companys (ATC), asegura no tener respuesta. “Es la pregunta del millón. No tenemos ni idea de lo que va a pasar y la administración, o la gente que está en la Conselleria, tampoco saben a ciencia cierta a día de hoy qué es lo que quieren hacer. Lo que si que parece claro es que pretenden llevar a cabo una fórmula para que haya más de 400 VTCs dando servicio urbano, que es el número que correspondería si la ratio fuera estrictamente 1/30”.

Posibles reclamaciones patrimoniales

Al igual que sus otros dos compañeros, el presidente de ATC insiste en que deben crear un nuevo permiso. “No podemos ni siquiera llamarlas VTCs, tendrán que crear una nueva autorización, y tienen claro que quieren poner más de 400 que serían las que corresponderían en virtud del 1/30. Lo que sucede es que no saben cómo hacerlo”, explica López.

En este sentido, desde ATC advierten que, si desde la administración catalana permitiesen más de 400 VTCs, “el taxi podrá hacer reclamaciones patrimoniales porque le están perjudicando”. “Al que ha comprado una



“En la Generalitat piensan que la CAM puede incurrir en un delito penal”

“El 1/30 es la única solución que tenemos”, Luis López

licencia de taxi en unas condiciones y ahora le cambias estas condiciones, podrá hacer reclamaciones patrimoniales y que le terminen indemnizando”.

Para evitar eso, desde la Generalitat, insisten los taxistas, les han planteado una fórmula híbrida consistente en el establecimiento de requisitos estrictos a las VTCs. “Con eso, esperan que en lugar de que sean 4.000 las solicitudes de esta nueva autorización, se limite el número a 1.600. Este proceso eliminaría a una parte importante de peticionarios. Pero esto nos parece un chanchullo, una patada hacia delante para ver si ganan tiempo, y en todo caso, llegado el momento, sea otro el que se coma el marrón”, critica el presidente de ATC.

La agrupación si se muestra más contundente y menos inflexible con la proporcionalidad que debe haber entre taxis y VTCs en el decreto ley. “El 1/30 está en la LOTT, y nosotros queremos que se cumpla. La legislación que se apruebe en Catalunya no debe ser menos que la LOTT. No sé el resto de asociaciones, pero nosotros no vamos a cambiar. El 1/30 para ATC es casi un lema, lo hemos llevado siempre y así será”, advierte López

“Convencimos a Antaxi de luchar por el 1/30 y creo que es lo mejor que hemos hecho. Debemos luchar por ello porque creo que es la única solución que tenemos. No creo que regulando a esta gente se vayan a echar para atrás y la regulación actual ya ha demostrado que no ha servido. Las VTC continúan aquí y es necesario establecer una proporción que no amenace la subsistencia del taxi. Si permitimos que haya 1.000 o 2.000, nos quitarán los mejores servicios”.

En cualquier caso, las asociaciones, y pese a que así lo dejaron claro en la manifestación del pasado 18 de mayo, no creen que la Generalitat lleve a cabo una legislación para VTC como la que ha aprobado la Comunidad de Madrid. “Nos han reconocido que lo que pretende hacer la CAM puede ser un delito penal al incurrir en prevaricación. Las VTCs están concedidas por el Ministerio y se invade las competencias del MITMA. Una administración menor no puede contradecir al Estado y encima asumir que no respetarán el régimen sancionador aprobado hace meses. La Generalitat tiene claro que debe crear una autorización nueva, pero si con esa se perjudica a los operadores existentes como pueden ser los taxistas, tendrán que pagar unas indemnizaciones”, indica López.

La Justicia europea decidirá sobre el 1/30



El taxi esperaba desde hace tiempo una sentencia del Tribunal Supremo que, tras una serie de recursos presentados por plataformas de VTCs, refrendase su propia decisión adoptada en junio de 2018 donde consideraba proporcionada y ajustada a derecho la proporción 1/30 que debe existir entre taxis y vehículos de alquiler con conductor.

Sin embargo, el Supremo no ha dictado sentencia. El Alto Tribunal español, en un auto publicado el 20 de mayo, ha decidido elevar una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea sobre este asunto. En concreto, la Sala de lo Contencioso-administrativo tercera del Supremo lleva ante Europa esta cuestión que ya en 2021 trasladó el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya, aunque con diferentes matices. En esta ocasión, el Supremo defiende que el taxi es un servicio de interés general, pide la acumulación de la cuestión que planteó el tribunal catalán y le recrimina a éste la forma en la que formuló esta pregunta ante la justicia europea.

Los magistrados del Supremo, que se han tenido que reunir dos veces para llegar a un acuerdo, pese a que defienden su doctrina del 1/30, solicitan el punto de vista que puede tener sobre este asunto el derecho

“El taxi sale reforzado, aunque tendremos que esperar más tiempo”

comunitario. Por lo tanto, queda suspendido el curso de este procedimiento hasta que la Unión Europea se pronuncie sobre el 1/30.

Hay que recordar que todo este proceso se inició hace ahora un año cuando el Tribunal Supremo decidió replantearse si su sentencia del 1/30 de junio de 2018 era contraria o no a la normativa europea tras un recurso presentado por Maxi Mobility Spain SL (Cabify). En ese momento, los magistrados aceptaron analizar y replantearse su propia sentencia dictada tres años antes para comprobar que no vulneraba artículos de la legislación de la Unión Europea.

Reacción del taxi

“El auto dice varias cosas, aunque cierto que esperábamos una sentencia que refrendara las tesis de Supremo que ya expuso en 2018”, explica Julio Sanz, presidente de

la Asociación Nacional del Taxi, una de las organizaciones personadas junto con Taxi Project, en este procedimiento del Supremo para la defensa del 1/30.

“Se ratifica el Supremo en que el 1/30 es proporcional y está justificado con la legislación española”, explica Sanz, que entiende que “el taxi sale reforzado, aunque tendremos que ver si la doctrina del TS es compatible con el Tratado de Funcionamiento de la UE”.

Sanz, que asegura que del auto se recogen los argumentos de Antaxi, también considera muy importante el varapalo que le propina el Supremo al Tribunal Superior de Justicia de Catalunya, órgano que el año pasado planteó esta cuestión sobre el 1/30 ante la justicia europea. “El Supremo viene a decir que el TSJC está prejuzgando las respuestas, y le deja claro que, para la interpretación de cuestiones nacionales, el TS es el órgano competente”.

“No es una mala noticia para el taxi, pero vamos a esperar a lo que se dicte desde Luxemburgo que, en cualquier caso, ahora lo harán sobre la base de lo que dicta el Supremo y no el TSJC, un tribunal hostil para nuestro sector”, explica Sanz, que insiste en que en el auto el TS indica que la forma correcta de plantear la cuestión prejudicial a Europa es la suya y no la adoptada por los tribunales catalanes.

Alberto “Tito” Álvarez, coordinador de Taxi Project, también considera que este auto no es negativo para los taxistas, y recalca que en su sentencia el Supremo avala el 1/30 y la posibilidad de establecer limitaciones a las VTCs en aras de mantener el equilibrio y un servicio de interés público general como es el taxi, y añade que tampoco hayan propuesto una alternativa desde la parte recurrente.

“El Supremo está preguntando al TJUE cuál es su posición, dejando claro que de ser una posición contraria, se abriría un conflicto considerable”, explican desde Taxi Project. “El Alto Tribunal estaría forzando al TJUE a proveer evidencias de qué medidas serían proporcionadas para proteger el interés general”, insisten.

Javier Izquierdo



El AutoGas GLP, permite ahorrar hasta un 55 % al repostar

El Gas Licuado de Petróleo (GLP) o AutoGas es uno de los carburantes más rentables. Con el aumento del precio de la gasolina y con las nuevas restricciones de movilidad para aquellos vehículos más contaminantes, el Autogas ha surgido como una alternativa más sostenible y barata. Más sostenible porque emite menos Co2, partículas y No2 que los vehículos tradicionales, sumado a la ventaja de repostar hasta más de un 50% más barato si lo comparamos con la gasolina o diésel en estos momentos

Lo mejor es que no es necesario comprar un vehículo nuevo de GLP ni hacer inversiones cuantiosas. El taller especializado en instalaciones de GLP **Ircongas** realiza transformaciones de vehículos gasolina a Autogas sin modificar el motor ni perjudicarlo, es más, consiguen alargar la vida de este. Con una instalación adaptada a cada vehículo y en pocos días, se puede tener un coche menos contaminante y "bi-fuel". Es decir, una vez adaptado, el vehículo puede utilizar gasolina o Autogas como combustible, por lo que, además, se duplica la autonomía.

solina, no de diésel. También, al convertir un taxi AutoGas (para vehículos posteriores al 2006) se consigue la etiqueta ECO, y con ella muchas ventajas adicionales al ahorro como circular sin restricciones por los cascos urbanos de las ciudades según la normativa de estas, descuentos en servicios municipales en diversos ayuntamientos y bonificaciones fiscales en el impuesto de vehículos por tracción mecánica.

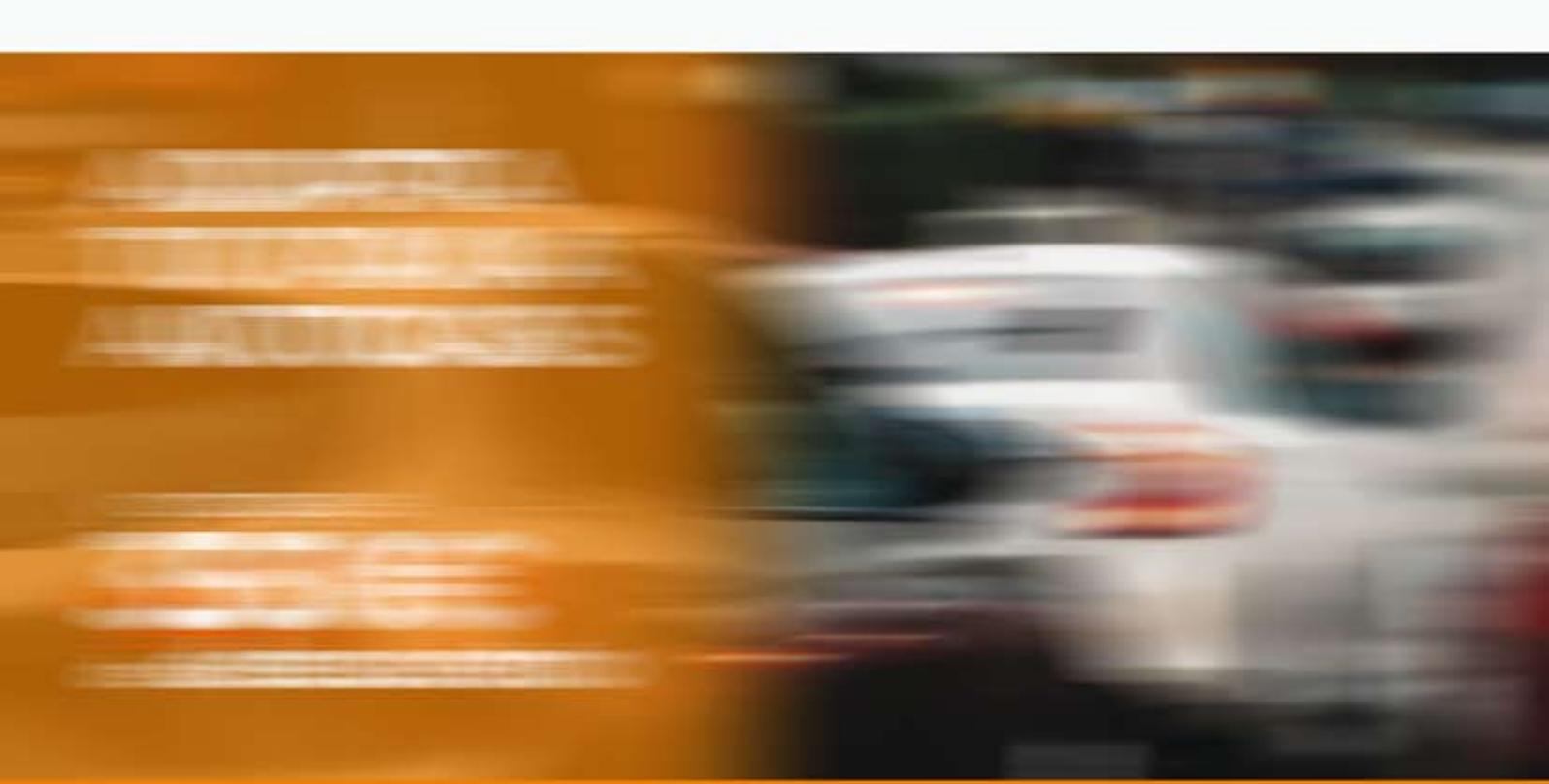
Esta adaptación a GLP contará con una promoción para el sector del taxi durante la Feria que se celebrará el segundo fin de semana de junio. **Ircongas** hará una promoción exclusiva para taxistas, que conseguirán 150€ de descuento directo en la instalación del KIT homologado y 200€ para gastar en las más de 400 gasolineras de Repsol con suministro de GLP. Invirtiendo poco más de 1.000€, puedes apostar por una alternativa real y eficiente que se puede llegar a amortizar en menos de 25.000K, si perteneces al sector del taxi, ya que el precio de los carburantes convencionales está por las nubes.

Infórmate de las ventajas del Autogas GLP en Ircongas.com o en el stand que esta empresa especialista en instalar sistemas AutoGas GLP tendrá en la Feria de Taxi de Madrid el 11 y 12 de junio.

Etiqueta ECO, para circular sin restricciones

Los requisitos para poder llevar a cabo esta transformación son que sea un vehículo de ga-

**La
alternativa
más
sostenible y
barata**



THE FUTURE OF TECHNOLOGY

INNOVATION
AND
GROWTH

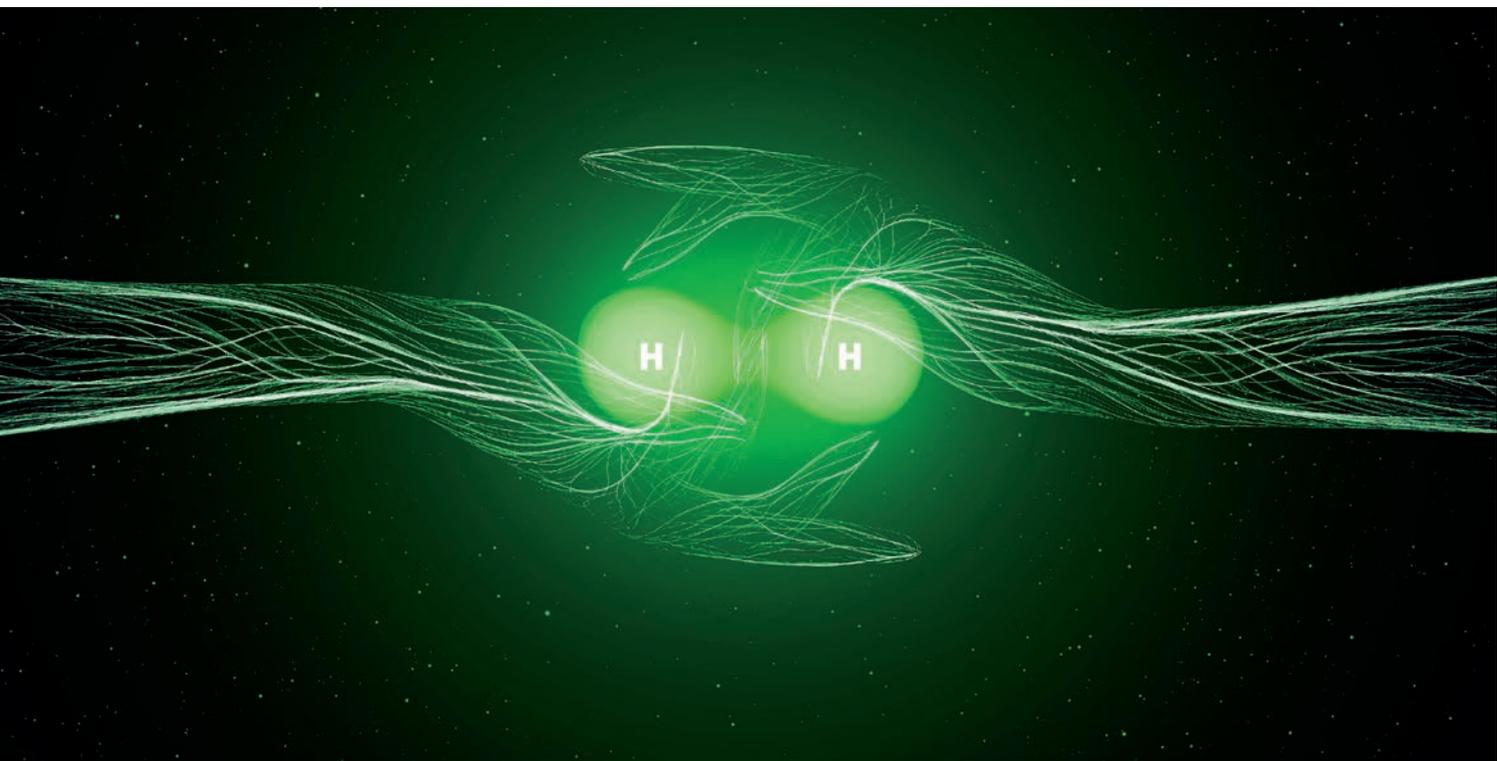
THE FUTURE OF
TECHNOLOGY

INNOVATION
AND
GROWTH

THE FUTURE OF
TECHNOLOGY

INNOVATION
AND
GROWTH

THE FUTURE OF
TECHNOLOGY



Del híbrido al eléctrico gracias al hidrógeno

La conversión ecológica de los servicios de taxi está en pleno auge y cada vez son más las marcas que apuestan por modelos ECO y CERO para presentar a homologación para el sector. Si en 1997, fecha en la que se lanzó la primera generación del Prius, era inusual encontrarse con un vehículo híbrido, a día de hoy lo más habitual en las calles de prácticamente todas las ciudades del mundo es encontrarse un modelo híbrido, especialmente vestido de taxi.

De los 18 millones de híbridos vendidos en todo el mundo desde finales del siglo XX, un porcentaje significativo ha formado parte de las flotas de taxi, convirtiéndose el sector en un abanderado de esta tecnología pionera. Una estrategia de éxito en España, donde la penetración en el mercado de sus modelos híbridos supera en algunas capitales el 40% de la flota.

Pero el objetivo de muchos fabricantes de automóviles es ir más allá y alcanzar los objetivos climáticos de cero emisiones en 2050. Para ello, el 60% de los vehículos vendidos a nivel mundial deben ser eléctricos para 2030 y el 100% a partir de 2035.

Desde **Toyota**, bajo su visión Beyond Zero, quieren alcanzar una sociedad conectada sin emisiones basada en el hidrógeno. La hoja de ruta de la electrificación de la compañía nipona, con la vista puesta en una sociedad sin emisiones de CO2, marca cómo la compañía quiere

alcanzar una sociedad en la que las tecnologías electrificadas sean la base de la movilidad.

El hidrógeno, el futuro más verde

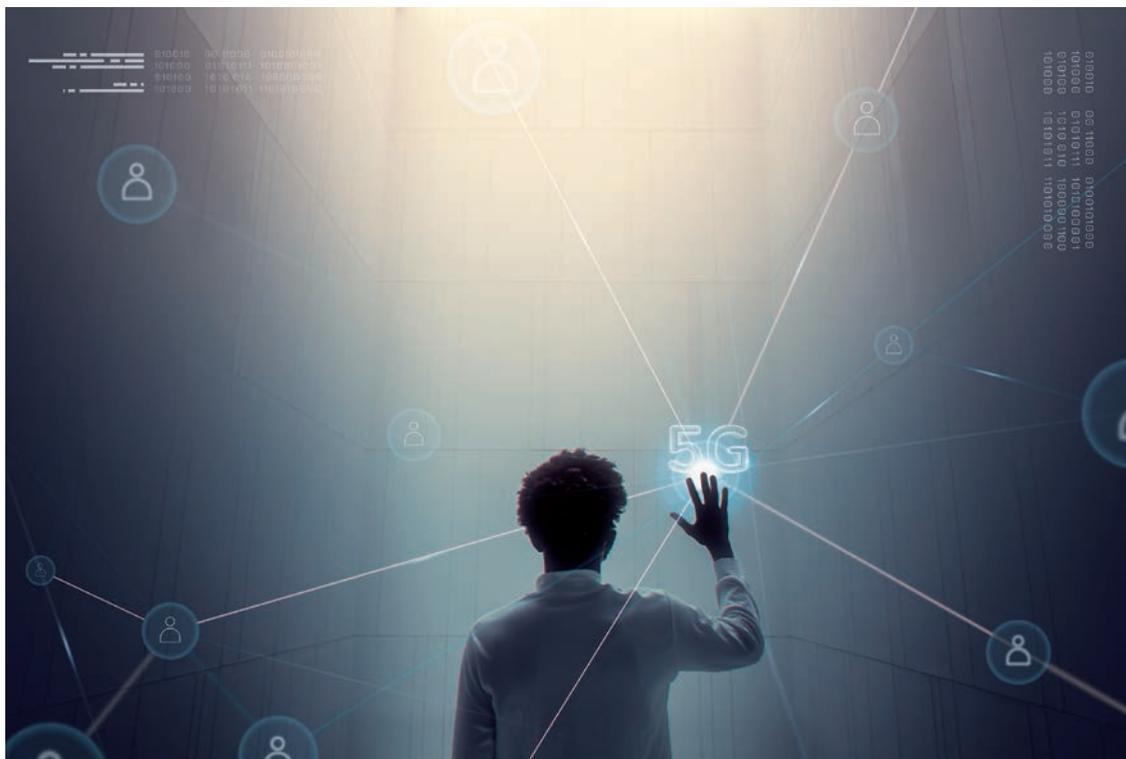
Sin duda alguna, los vehículos eléctricos de pila de combustible (FCEV) -más conocidos como vehículos de hidrógeno- desempeñarán un papel crucial en el futuro de la movilidad limpia, entre otras soluciones. Principalmente porque eliminan la necesidad de detener el vehículo para su carga y permite a los taxistas mantener sus rutinas. Además, los coches eléctricos también se caracterizan por tener un 90% menos de componentes que, sumado al menor desgaste y fricción, los convierte en vehículos de fácil mantenimiento, ideales para el trabajo en el taxi.

Otras ventajas de estos los vehículos de hidrógeno es que pueden repostar en 5 minutos y también tienen más autonomía, hasta 500 kilómetros. Dos características que hacen del hidrógeno una solución perfecta para los taxis.

Por otro lado, el gasto económico que suponen es sustancialmente inferior, llegando a consumir la mitad de energía que uno de combustión. Por lo que, aunque la inversión inicial puede ser elevada, no lo es a largo plazo.

**Objetivo,
cero
emisiones
en 2050**





La nueva generación móvil hace avanzar al taxi

La digitalización ha tenido un papel transformador en todos los sectores de la economía española durante los últimos años. La incorporación de las nuevas tecnologías ha sido crucial para ser más competitivos en su industria y el taxi no es una excepción.

En las últimas décadas, el sector ha ido incorporando algunas de las últimas tecnologías para ofrecer a los clientes un servicio de mayor calidad. Es cierto que la aparición de las aplicaciones para pedir un taxi han supuesto una importante revolución, pero no hay que olvidar que la radioemisora tradicional sigue siendo una pieza fundamental del trabajo del sector.

Pero estas centrales, evidentemente, también han cambiado con los años gracias, precisamente, a la revolución tecnológica que ha vivido el sector. Call centers compartidos, posicionamiento y geolocalización, y un sinfín de nuevas posibilidades gracias a la introducción de tecnologías de última generación.

Hablamos, por ejemplo, de la llegada a nuestras vidas de la red móvil de quinta generación hace ahora unos tres años y que ha cambiado por completo nuestra manera de comunicarnos. La irrupción del 5G, que de momento sigue incorporándose en España de forma desigual, ha supuesto un importante salto hacia delante que multiplica la capacidad de las autopistas de la información, permitiendo que objetos cotidianos, pue-

dan conectarse con nosotros y entre sí, en tiempo real.

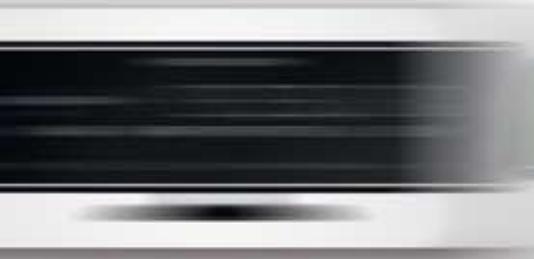
Aplicado al taxi, los fabricantes como **Taxitronic** han incorporado esta nueva tecnología a sus taxímetros y sistemas de gestión de flotas para facilitar la conexión de los equipos y las distintas aplicaciones con las que trabajan diariamente los profesionales del taxi.

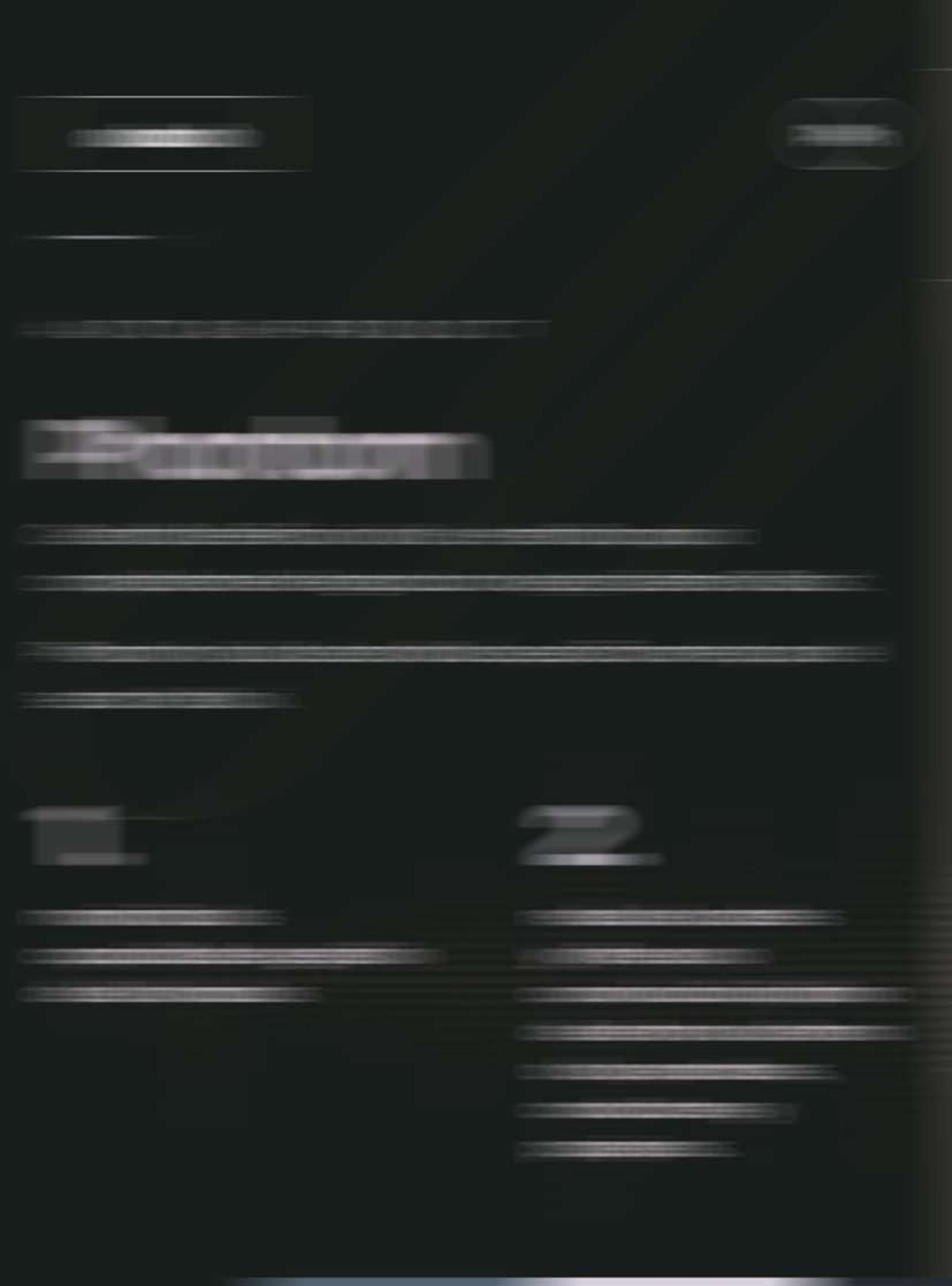
Una evolución imparables

Atrás quedó la antigua red de 1G, la de aquellos primeros teléfonos móviles que solo permitían hablar. Con la llegada del 2G aparecieron los SMS, y poco a poco nuestro teléfono inteligente se convirtió en una herramienta de comunicación cada vez más amplia. Primero se incorporó la conexión a Internet (3G) y después llegó la banda ancha (4G), lo que trajo consigo la reproducción de videos en tiempo real (streaming) o la realidad aumentada, algo a lo que ya estamos muy acostumbrados, pero que hace unos años eran completamente inviables. Con el 5G se puede navegar hasta diez veces más rápido y la latencia, es decir, el tiempo de respuesta de la red, también experimentará un avance significativo. Según los operadores, esta podría reducirse a 5 milisegundos, un periodo casi imperceptible para los humanos, lo cual nos permitirá conectarnos prácticamente en tiempo real.

**El 5G
facilita la
conexión
entre
equipos y
las apps del
taxi**

INDUSTRIAL DESIGN

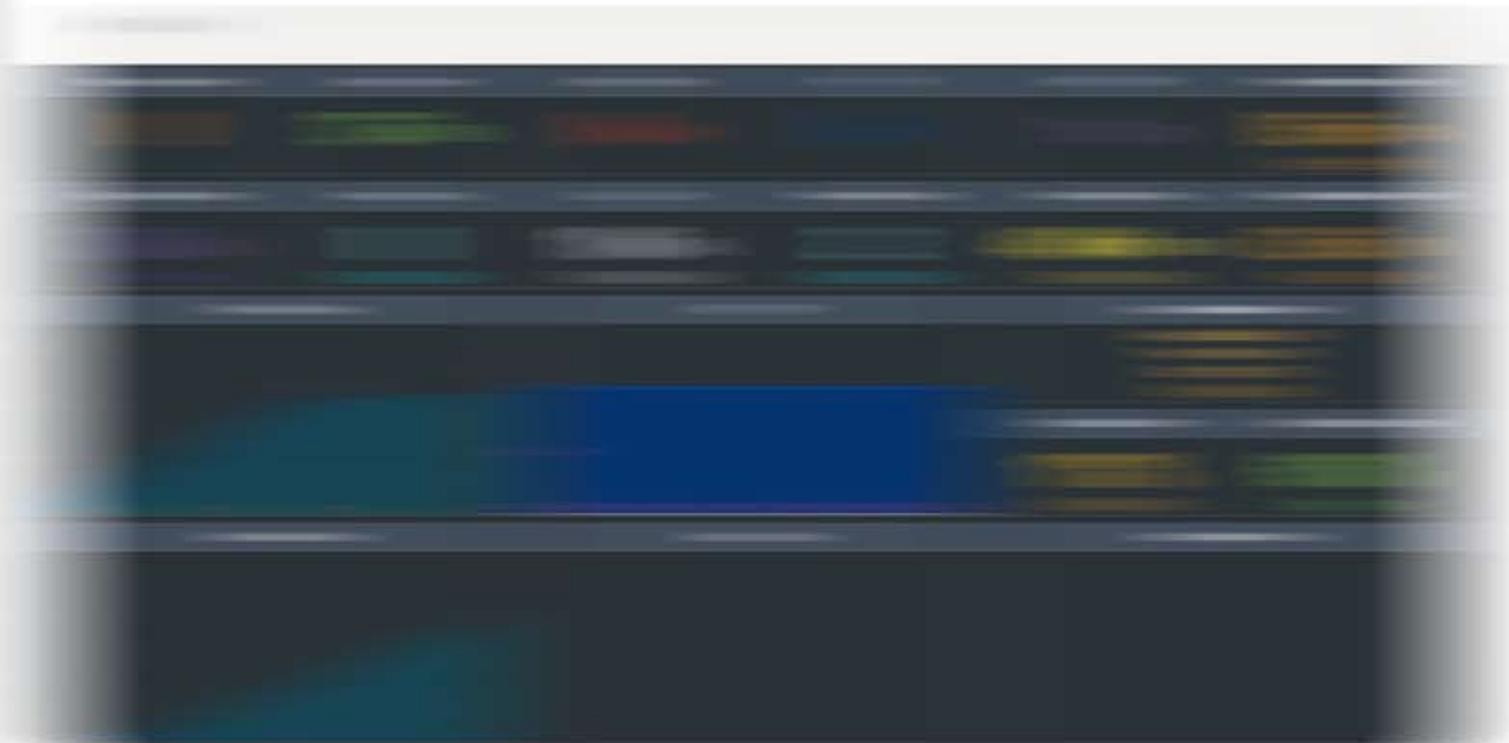




[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]



[Redacted]

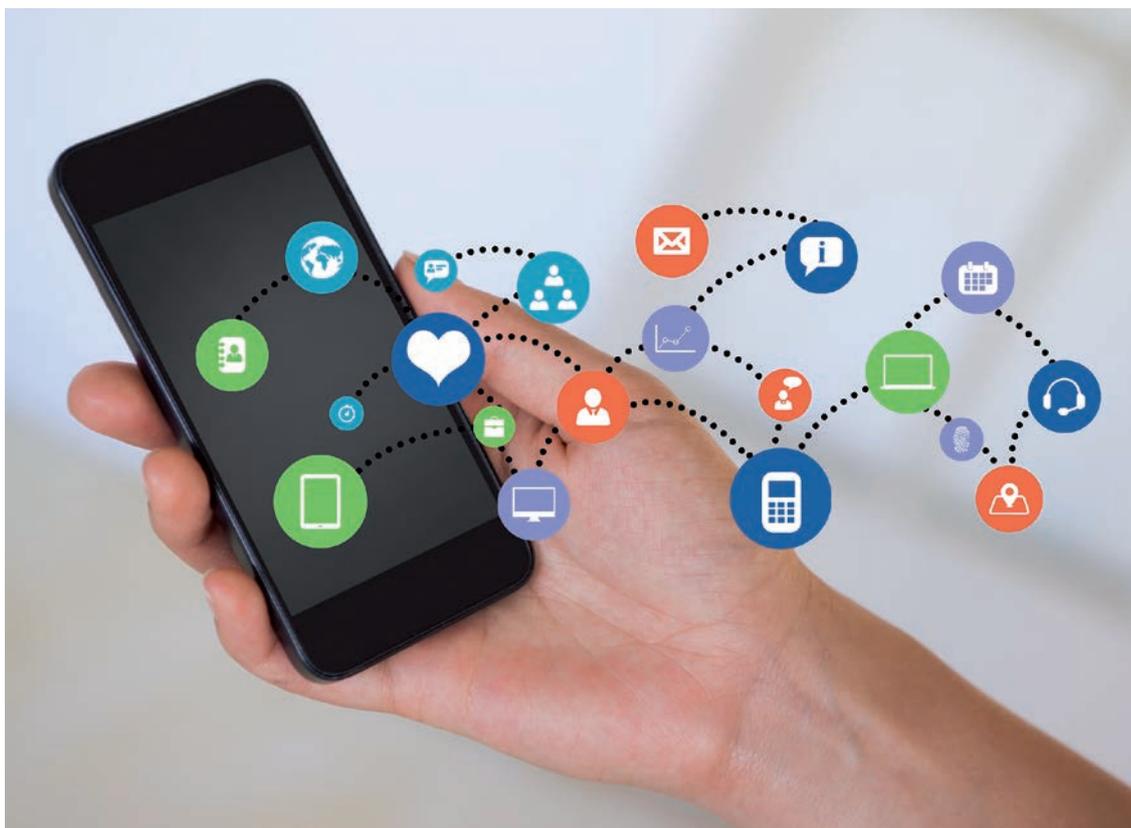
[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

Taxi vía app, una modalidad cada vez más en alza



**España,
en el podio
del uso de
apps de
movilidad**

Aunque el servicio tradicional de radioemisora sigue siendo una entrada importante de servicios para los taxistas, desde hace un lustro es cada vez más habitual que los usuarios prefieran optar por el uso de una aplicación para pedir o reservar un taxi. De acuerdo con diferentes estudios, más de la mitad de los españoles afirma utilizar, de media, 2 o 3 aplicaciones de transporte. Concretamente, el 61% de los usuarios españoles ha usado alguna vez una app de multimovilidad, y el 14% de los usuarios españoles las usa con regularidad, situando a España como el tercer país de Europa que las usa con mayor frecuencia, sólo por detrás de Reino Unido y Rumanía e igualados con Francia.

El uso de las plataformas para pedir taxi conlleva otras ventajas que destacan los usuarios, como la posibilidad de poder ver la ubicación del taxi en tiempo real, citada por un 37% de los encuestados, o conocer información sobre el conductor y el vehículo antes de viajar (31%), con la sensación de seguridad que esto aporta y una mayor disponibilidad de los vehículos durante horas punta. Además, para el 64% es fundamental conocer el precio del viaje antes de coger el taxi, información que ofrecen los taxis más avanzados en la digitalización, a través de la propia app.

Desde el taxi han entendido rápidamente que buena parte de la evolución del sector pasaría por la implantación de estas aplicaciones y por eso algunas radioemisoras decidieron, hace ya unos cuantos años, desarrollar sus propias apps, como es el caso de **Pidetaxi**, actualmente la app con mayor flota del país y propiedad de la Asociación de Radio Taxis de España.

Más servicios

Porque los beneficios de la digitalización en el taxi van más allá de la propia rentabilidad de las horas al volante. Mucho se lleva hablando de la nueva movilidad, más sostenible, más verde. El uso de plataformas de movilidad por parte de los profesionales les permite reducir los kilómetros en vacío, ayudando a reducir los niveles de tráfico rodado y facilitando la movilidad de las ciudades.

Además, las aplicaciones con presencia en diferentes ciudades ayudan a los taxistas a acceder a clientes que de otra manera serían más complicados de conseguir. Atrás quedó el buscar el teléfono de la radioemisora local. Gracias a las apps, ya sea por trabajo o por ocio, el usuario ya sabe que cuenta con un servicio de confianza allí donde vaya.



THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

CHICAGO, ILLINOIS

1998

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
CHICAGO, ILLINOIS

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS



THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
CHICAGO, ILLINOIS

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
CHICAGO, ILLINOIS

“Vamos a dar un servicio mucho



Miguel Ángel Perdiguero, presidente de la Asociación Provincial de Auto-Taxi de Zaragoza

El pasado 30 de marzo, Miguel Ángel Perdiguero asumió la presidencia de la Asociación Provincial del Auto-Taxi de Zaragoza. La candidatura que él encabezaba resultó ganadora en las elecciones celebradas por la organización con un total de 380 votos sobre los 664 emitidos. De esta forma, Perdiguero, que había ocupado el puesto de vicepresidente durante los ocho años anteriores bajo la presidencia de Mariano Morón, mantiene una línea continuista en la asociación mayoritaria del taxi en la capital aragonesa.

Ahora, meses después de ser elegido, y una vez establecido ya en su nuevo cargo, el nuevo presidente analiza en esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi la situación que atraviesa actualmente el taxi de Zaragoza. Un taxi, que como él reconoce, es eficaz, está recuperando movilidad, cuenta con una flota de las más sostenibles de España, y mira de reojo las posibles regulaciones y los avances que realizan las plataformas de VTC para evitar lo sucedido en otras ciudades.

Gaceta del Taxi.- ¿Qué análisis puede hacer de la situación actual del taxi de Zaragoza? ¿Cuáles son los frentes abiertos más urgentes en estos momentos?

Miguel Ángel Perdiguero.- Ahora mismo lo que nos mantiene con mayor atención es la justificación de todas las subvenciones que tenemos pendientes con el Ayuntamiento de

El taxi de Zaragoza, de los más “verdes de España”

Zaragoza, que son unas cuantas. De cara al futuro, uno de los principales objetivos que nos hemos planteado es recuperar parte de la movilidad que la línea 1 del tranvía nos arrebató. También debemos seguir expectantes con las VTCs.

G.T.- ¿Para qué van destinadas esas subvenciones?

M.A.P.- Tenemos abierta una subvención para una app, otra para coches adaptados, y otra para la compra de vehículos eléctricos o híbridos. Son líneas de ayuda anuales, que se van renovando año a año. Por ejemplo, con respecto a la compra de eléctricos o híbridos, así como para la adquisición de coches adaptados a personas con movilidad reducida, las subvenciones se mantienen. Lo más novedoso es la ayuda ofrecida para el desarrollo de la aplicación. Llevamos dos años trabajando con ella, la tenemos prácticamente hecha y subvencionada al 100% por el Ayuntamiento de Zaragoza.

G.T.- ¿Qué finalidad tendrá esa app?

M.A.P.- Es una aplicación de reserva del servicio de taxi, similar a la que puede tener la competencia. Ofrece el precio máximo a cobrar, y siempre favorable para el cliente.

Es decir, que el cliente siempre sale beneficiado de este tipo de servicio. La app también ofrece la posibilidad de calificar el servicio de taxi, ver por dónde viene el vehículo, y también permite reservar un taxi adaptado o uno de siete plazas. Contará con descuentos con códigos, pasarela de pagos. Es una aplicación al uso, pero buena.

G.T.- Mencionaba otra línea de ayudas para la adquisición de vehículos eléctricos.

M.A.P.- En Zaragoza tenemos unos 60 taxis eléctricos puros. De esos 60, cinco o seis están adaptados a personas con movilidad reducida. Contamos con 1.000 coches híbridos y el resto de vehículos, que son unos 200, son de gasoil. Esos se van a tener que adaptar porque la Ordenanza en vigor y ano contempla la posibilidad de disponer un taxi diésel y el Ayuntamiento está potenciando el taxi eléctrico o híbrido. De hecho, en base a las ayudas, da 10.000 euros por cada coche eléctrico; 8.000 por cada licencia adaptada y 20.000 si el coche adaptado además es eléctrico. Luego ofrece una ayuda de 400 euros si compras un taxi híbrido.

Flota verde

G.T.- Con los datos aportados, no hay duda de que Zaragoza cuenta con una de las flotas de taxi más “verde” de nuestro país.

M.A.P.- Ya hace unos años dijeron que Zaragoza, en relación con el número de habitantes, es la ciudad con más taxis sostenibles. Este año, más allá de los 60 taxis eléctricos que he mencionado antes, tenemos 15 eléctricos subvencionados. Es decir, pasaremos a tener 75 taxis eléctricos. La apuesta de la administración es clara y ahora quizás el problema lo tiene el taxista que se enfrenta a un problema de stock.

G.T.- ¿Cómo es la relación que mantiene la asociación con el Ayuntamiento?

M.A.P.- Tenemos muy buena relación, pero no solo con el grupo político que gobierna, diría que tenemos buena relación con todos los grupos. A nivel local no tenemos ninguna queja de ningún partido político. La relación es fluida.

más ágil que las VTC”

G.T.- Hacía referencia a que otro de los objetivos planteados es recuperar la movilidad perdida con el tranvía. ¿En qué situación se encuentran?

M.A.P.- Hay que decir que partíamos desde cero, porque nos habían prohibido todos los giros a la izquierda y derecha del eje de la línea 1 del tranvía. Hemos recuperado casi todos. Lo que sucede es que lo hemos recuperado poco a poco. Primero los taxis ocupados, luego los libres, luego libres y ocupados 24 horas. Lo vamos consiguiendo poco a poco. Ahora nos queda una reivindicación que consideramos fundamental que es el Paso del Coso y el Paso de Cesar Augusto al Puente de Santiago, que eso es el eje del tranvía y ahí no hay manera de poder pasar porque tiene un convenio la Sociedad de Tranvía con el Ayuntamiento de que solo puede pasar la policía, los bomberos, coches del



El taxi de Zaragoza contará con una app subvencionada para competir con los rivales

Ayuntamiento y poco más. Si dejan pasar a los taxis ahí se rompe el convenio, pero para nosotros es muy importante. Además, que nosotros pedimos pasar cuando el tranvía no funciona, y pedimos pasar con el taxi ocupado, no libre. En esa zona hay mucho ocio y es una reivindicación histórica que tenemos y algún día la conseguiremos.

G.T.- Al margen del taxi, y siendo uno de los temas candentes en la actualidad, a nivel con respecto a las VTC, ¿qué condiciones tienen estos coches a nivel legislativo?

M.A.P.- A nivel de legislación de momento no tienen nada. En Zaragoza tenemos unas 40 VTCs. No tenemos la presión que tiene Madrid, Barcelona o Málaga. Es verdad que se van viendo más. Por las conversaciones que hemos tenido con el Ayuntamiento, creemos que sí que están por la labor de regular las VTCs dar autorización a 34 VTCs tradicionales, que siempre han estado, para que puedan hacer servicio urbano. Sin embargo, se nos genera otro problema ya que hay 80 VTC de Ares Capital que se concedieron después del decreto Ábalos y que podrán prestar servicio hasta 2024. Si tenemos en cuenta el 1/30 en Zaragoza correspondería haber 59 VTCs, y siempre cumpliendo con la normativa de prestación de servicios regional que incluya la precontratación de 15 minutos, no estar geolocalizados, etc. En cualquier caso, el ánimo del Ayuntamiento es otorgar permiso urbano a las 34 licencias tradicionales que no tienen nada que ver con las plataformas. Dentro de lo malo, no creo

“Las relaciones con la Cooperativa han mejorado”

que nos puedan hacer mucho daño. El taxi de Zaragoza es un taxi muy ágil, en menos de cuatro minutos con la app que vamos a hacer, el ciudadano que necesite un taxi lo va a tener. Creo que vamos a poder dar un servicio mucho más ágil que el que puedan dar las VTC, desde luego.

G.T.- A nivel interno, con respecto a la asociación, ¿cómo valoraría el momento que atraviesa la organización y qué objetivos se han marcado a corto y medio plazo?

M.A.P.- La asociación atraviesa una buena salud. De 1.777 taxis, unos 1.500 están dentro de nuestra organización. Solamente hay una asociación que defiende los intereses del sector del taxi que somos nosotros. Damos un buen servicio al socio, tenemos un despacho de abogados que trabaja para el socio, donde lo recurrimos todo y no le cuesta nada.

G.T.- ¿Cómo son las actuales relaciones con la Cooperativa?

M.A.P.- Ahora han mejorado, antes eran muy malas. Hubo elecciones también en Cooperativa, ahora está dirigida por una persona joven, Sergio Artal, y la relación es muy fluida con ellos y no tiene nada que ver con la que teníamos antes. Son dos entidades diferentes y el anterior presidente de la

Cooperativa se había metido en parcelas que no le correspondían. La representación legal de los taxistas corresponde a la asociación y Cooperativa ofrece gestión al taxista de talleres, gestoría, gasolinera. La Cooperativa económicamente es potente, cosa que nosotros como asociación pues no somos tanto. Pero ahora estamos bien y vamos juntos a todos los lados.

G.T.- Para finalizar, sería interesante conocer su opinión sobre el papel que puede tener el taxi en la movilidad de hoy en día. Una movilidad que cambia constantemente donde cada día hay más alternativas. ¿Qué factor diferenciador puede ofrecer el taxi?

M.A.P.- Esto cambia día sí, día también. Aquí en Zaragoza lo bueno que tenemos es que el Ayuntamiento saca a concurso y sabemos el número de bicicletas y patinetes que hay y los coches que se pueden compartir. Quiero decir, no vienen sin ton ni son. Se regulan porque ocupan espacio público, les obligan a aparcar en determinados sitios y no puedes encontrarte patinetes fuera del sitio. Si es verdad que es una tarta y nos resta a todos, pero el taxi lo que tiene que dar es un buen servicio, de excelencia, y quedarnos con la copla de que, si el cliente sale satisfecho, probablemente repita. Además, nosotros no tenemos los atascos de las grandes ciudades, damos un servicio ágil, hemos recuperado movilidad, y con la aplicación que vamos a sacar vamos a mejorar aún más si cabe el servicio.

Javier Izquierdo



1.500 de los 1.777 taxis de Zaragoza pertenecen a la Asociación

1. **Introduction**

2. **Background**

3. **Methodology**



4. **Results**

5. **Conclusion**

6. **References**

7. **Appendix**

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 (LIII)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



El retraso tecnológico en la UE

La rápida evolución de crecimiento en el ecosistema digital, la globalización de las telecomunicaciones junto a la irrupción de sucesivas generaciones de redes digitales que nos marcan el desarrollo hacia nuevos hábitos de nuestras vidas, están forzando a que se haga una regulación competitiva a la medida de esta nueva economía, ya que está realizando cambios de mucha dimensión que van a ser cruciales para que sea un motor del nuevo progreso que atraiga innovación, inversiones pero, con un lado totalmente oscuro que provocará una mayor precarización del empleo y en su defecto, en muchas actividades su destrucción.

La lenta construcción de Europa, que se encuentra aplastada entre los dos bloques –EE.UU. y CHINA- donde el primero centra su lanzamiento en la innovación tecnológica para absorber la economía mundial de los mercados financieros y, el segundo (El sueño de China) a través de la progresiva invasión de su expansiva comercialización de productos.

Desde Europa se observa, que las compañías tecnológicas estadounidenses más grandes, operan en una amplia gama de industrias con productos y servicios que interrumpen los métodos tradicionales de hacer negocios o creando nuevos modelos que revolucionan sectores enteros. Es decir, con productos de alta tecnología y servicios de alto valor agregado, los actores de la industria tecnológica participan en una dura competencia para adquirir y mantener su participación en una serie de mercados altamente lucrativos.

Esa exacerbación de ideas tecnológicas se activa sencillamente, porque la información y el conocimiento no genera valor y riqueza, sino que crea valor añadido en los productos y servicios que están configurados bajo una base material económica, permite desarrollar grandes cambios sobre actividades económicas, sociales y políticas en todo el mundo (lanzamiento de empresas tecnológicas internacionalizándolas). Desde el estamento político europeo, se traza una tardía estrategia tecnológica basada exclusivamente en argumentaciones poco efectivas para poder posicionarse en línea con la nueva economía. Indican que todo esto tiene una razón de ser, admitiendo con preferencia que el mercado interior de servicios europeo debe de abordar la integración del mercado de servicios del comercio electrónico ante el gran cambio que está originando a

**“¿Quieres saber quién eres?
No preguntes. Actúa.
Las acciones te definirán”
Thomas Jefferson**

la sociedad en sus hábitos de consumo, ya que este proceso internacional, está provocando efectos en el medio ambiente, la cultura, los sistemas políticos, el desarrollo, la prosperidad económica, la digitalización europea, al igual que en el bienestar físico de los seres humanos que conforman las sociedades de todo el mundo.

La realidad de una Europa que se ve por debajo de EE.UU y de China, entienden que el impacto de la innovación tecnológica y la nueva economía están siendo significativo en el crecimiento económico y la creación de empleo en EE.UU. Esta situación propició que la Unión Europea evaluara cuál era su situación real para afrontar los retos que se estaban perfilando, y que debía hacer para no quedar en desventaja en el futuro. Los grandes esfuerzos desarrollados hacia el establecimiento de los Servicios de la Sociedad de la Información en toda la Unión Europea se estaban viendo entorpecidos por ciertos números de obstáculos jurídicos que se oponían al buen funcionamiento del mercado interior y que hacían menos atractivo el ejercicio de la libertad de establecimiento y de la libre circulación de servicios. El motivo principal se encontraba ubicado en los obstáculos que aun pudiendo estar justificados con arreglo a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, a su vez existía una inseguridad jurídica sobre el alcance del control que los Estados miembros pudieran realizar sobre los servicios procedentes de otro Estado miembro. Dichos obstáculos tenían su origen en la disparidad de legislaciones, así como en la inseguridad jurídica de los regímenes nacionales aplicables a todos los servicios, a su falta de coordinación y ajuste de las legislaciones en los ámbitos en cuestión. La solución conlleva a la elaboración de un marco normativo positivo para el comercio electrónico que basado en los principios del mercado interior obtuvieran resultados más que satisfactorios.

Por consiguiente, debemos de saber que a través de la innovación tecnológica y a medida que avanza los procesos de su implantación, - donde también aumenta el riesgo del uso de “Deep fakes” con fines maliciosos-, van cogiendo mayor fuerza la búsqueda del objetivo principal de toda esta revolución, pues la recta final de conseguir ese liderato mundial, se encuentra en el desarrollo de la inteligencia artificial (IA), androides que pueden ser más humanos que los humanos y desde luego al menos iguales en inteligencia. Quien domine la IA dominará el mundo.



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
-----------------	------	-------	-------



FORD

Transit Custom Hybrid diesel	1995	150/	
Transit Custom Hybrid enchufable	1995	150/	
Custom Kombi Hybrid	1.995	130/96	30.560
Custom Kombi L2 Hybrid	1.995	130/96	30.930
Connet L2 TDCI Diesel	1.500	120	23.970

* No se incluye matriculación

ALMOAUTO T. 91 331 05 70
Av. de la Albufera, 323. Madrid



HYUNDAI

IONIQ FL EV		136/141	33.095
-------------	--	---------	--------



Ceed Tourer PHEV e-drive	1.600	141/104	35.200
Ceed Tourer PHEV e-terch	1.600	141/104	36.650
Ceed Tourer MHEV	1.600	136/103	25.667



LEXUS

IS300h Premium	2.500	218/105	48.500
----------------	-------	---------	--------

* PRECIOS DESDE



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 40 Kwh		150/110	32.750*
Leaf 62 Kwh		217/160	37.900
e-NV200 40 Kwh		109/80	38.545

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.



PEUGEOT

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

* PRECIO DESDE

GEMOVIL Javier García Bueno T. 722 752 092

Email: javier.garciabueno@grupovelasco.es
Avda. Carlos Sainz, 1 - 3 28914 Leganés



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

Precios DESDE- No incluye gastos de preparación taxi, ni IVA.

RENAULT JURADO. Tel. 914 010 549

C/ Alcalá, 187. Madrid



SEAT

León Sportourer GNC/ ECO	1.500	131/96	
--------------------------	-------	--------	--



SKODA

Octavia G-TEC/ECO	1.500	131/96	19.600
-------------------	-------	--------	--------

F. TOMÉ. T 91 747 82 00 -628 118 569

c/ Tauro 27. Madrid. ftome.com



TESLA

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.



TOYOTA

Camry Electric Hybrid	2.478	179	34.000
Corolla Sedán ECO	1.800	125	21.650
Miray Hydrone Cero	—	180/134	60.000 aprox
Verso Proace /Eurotaxi	2.000	150	35.900

Precios DESDE.

KURUMA. T 917 28 33 50

C. de la Isla de Java, 3. Madrid.



VOLKSWAGEN

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

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



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



También en
iVOOX
Spotify



La UE pone fecha al fin de la venta de vehículos de combustión

La Comisión Europea ha propuesto oficialmente a los estados miembros que durante el año 2035 dejen definitivamente de vender coches de combustión interna. Una proposición que entra dentro de su nuevo paquete de medidas que pretende alcanzar el 100% de las reducciones de emisiones de dióxido de carbono para ese año, lo que implicaría que se dejaran de vender ya ese año coches diésel y gasolina.

Además de la Comisión, también han trasladado esta petición al Gobierno de España mediante una carta 14 grandes empresas medioambientales y ONG's, en la que piden que se apoye la prohibición de vender coches de combustión interna desde 2035. La solicitud ha sido firmada por compañías como Ecodes, Fundación Renovables, Iberdrola, Acciones, BlaBlaCar, Uber España, Free Now, etc. En contra de esta solicitud se ha posicionado Repsol, que a través de su presidente Antonio Brufau, ha criticado la intención de la Unión Europea de que se dejen de vender vehículos de combustión a partir de 2035. Brufau señaló durante la junta de accionistas de la empresa energética, que esta propuesta es un error porque "ni la electrificación llegará a todos los sitios ni la electrificación será competitiva".

China cuenta con más de 800.000 puntos de carga eléctrica

Según un estudio elaborado por Bloomberg NEF, China lidera el número de cargadores públicos por cada coche eléctrico desde hace años, con una proporción mucho más equilibrada que en países europeos. Solo en 2020, el gigante asiático instaló 112.000 puntos de carga público, más que toda la red de carga de Estados Unidos. A finales de 2020 había en China 800.000 puntos de recarga, más de la mitad de todos los que hay en el mundo. En Europa, Noruega domina el ranking mundial de coches electrificados por cada punto de recarga pública, seguido de Alemania, Reino Unido y Países Bajos. En el país teutón, la proporción se ha disparado, y hoy en día hay 20 coches por cada punto de recarga, lo que significa que mientras que el volumen de vehículos eléctricos crece a un ritmo considerable, no lo hace así su infraestructura.



Baterías made in Spain

España se consolida como punta de lanza de la movilidad sostenible. El Grupo Volkswagen instalará en la localidad valenciana de Sagunto la primera fábrica de batería de España, y en ella tiene prevista la construcción y desarrollo de tres modelos de coches eléctricos. La inversión prevista por parte de la compañía llegará a los 10.000 millones de euros. Herbert Finess, CEO de Volkswagen, ha confirmado la intención de la empresa de convertir a España en un epicentro de desarrollo de la movilidad eléctrica. La empresa para ejecutar los objetivos será Seat, y para ello se aprovecharán del PERTE impulsado por el Gobierno de España para impulsar la movilidad sostenible en nuestro país. La fábrica de Sagunto contará con una superficie de 200 hectáreas y abastecerá también las instalaciones de Martorell y Pamplona, donde se repartirá la fabricación de tres coches eléctricos de las marcas CUPRA, Skoda y Volkswagen. La nueva fábrica tendrá una capacidad de producción energética de 40GWh al año.





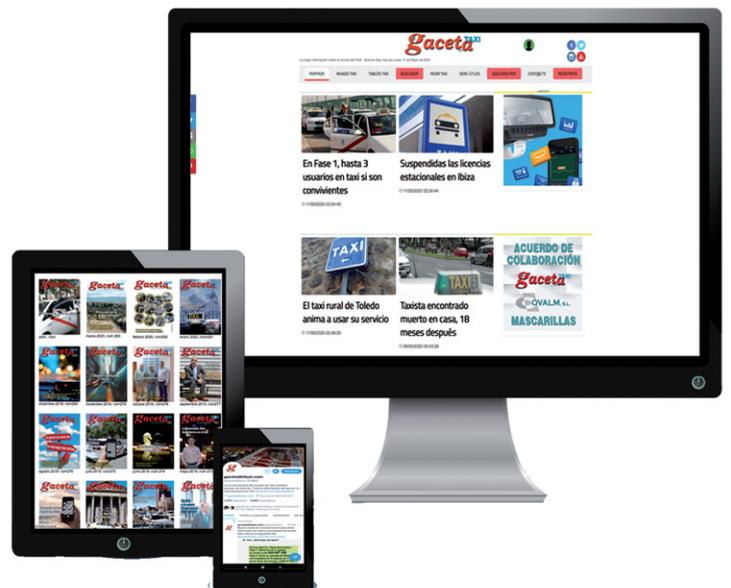
Si quieres
visibilidad
para tu MARCA,

BÚSCANOS EN

NUEVO RÉCORD

Ya nos leen
más de 1,3 M
de personas online

Gaceta TAXI
del .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

