

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector **del** **TAXI**

AÑO XXVI
NÚMERO 301
SEPTIEMBRE 2021

El tribunal 'falla' con la segunda oportunidad

- **SOS Taxi Catalunya**
- **El sector vuelve a la 'normalidad'**
- **Ibiza actualiza sus ordenanzas con polémica**



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

¿Segundas oportunidades?

Volver a la casilla de salida. Eso es lo que muchos ciudadanos quieren cada día. Las diferentes crisis económicas, y en especial la pandemia, está dejando a miles de personas sobredeudadas sin poder hacer frente a su día a día, en el ostracismo social sin nómina, sin cuenta corriente, sin nada. La Ley de la segunda oportunidad nace en 2015 con el objetivo de ayudar a estas personas a volver a la vida, pero si eres taxista no lo tendrás tan fácil. La segunda oportunidad ha sido un fiasco en los tribunales para el sector tras una reciente sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona que obliga a un taxista a vender su licencia y su taxi para exonerarse de todas las deudas. Un contrasentido que dificulta enormemente a estos profesionales su posibilidad de empezar de cero. El fallo, el primero en este sentido, es una bomba para quienes se vean en esta situación y sienta un peligroso precedente para otras profesiones que podrían verse afectadas por esta onda expansiva judicial.

Afortunadamente, al margen de los tribunales, el taxi sí está teniendo una segunda oportunidad con la reactivación del ocio, la vuelta de los turistas a nuestras ciudades y la relajación de las restricciones gracias al ritmo de vacunación. Aunque todavía no hemos alcanzado la deseada normalidad, estos pequeños avances están permitiendo a los profesionales cuadrar mejor sus cuentas a final de mes, a pesar de la constante y más que denunciada competencia desleal y de la pasividad en combatirla por parte de las administraciones.

Pero el sector es resiliente y sabe cómo adaptarse a estas perturbaciones exteriores mostrando siempre su mejor cara. Los meses de pandemia han demostrado el fuerte vínculo entre el taxi y la sociedad. Son muchos los usuarios que se han reconciliado con el sector y han vuelto a subirse a un taxi.

No obstante, las organizaciones saben que es necesario seguir mejorando en este sentido porque en la era de la imagen, todo ya no es suficiente y es imprescindible continuar trabajando para hacer marca.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

5. Primera carrera

- La Audiencia Provincial de Barcelona deja sin segunda oportunidad a los taxistas. Hablamos con Asunción Regol, letrada de Regol Abogados, sobre una sentencia "bomba"



10. A fondo

- SOS Taxi Catalunya, una nueva misión para el sector



14. Noticias

- La directiva de Miñambres resuelve la venta "fallida"
- El taxi cántabro se enfada con Revilla
- Mes negro en el taxi

20. En marcha

- El taxi comienza el curso más cerca de la normalidad



24. Actualidad

- Polémica en la adaptación de las ordenanzas en Ibiza



28. Emobility

- Las noticias más ECO del motor



30. + Info

- Autónomos y la subida del SMI



Año XXVI - Número 301 - Septiembre 2021

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,
olga@gacetadeltaxi.com

Redacción: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

Colaboradores: Germán Ubillos,
redaccion@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Depósito Legal: M-17.622-1995

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



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

También puedes escribirnos a redaccion@gacetadeltaxi.com



La Gaceta del Taxi

@gacetadeltaxi

Un sector olvidado, un sector engañado (XLIV)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



Europa, un futuro en permanente construcción

Después de haber dado una primera vuelta argumentando como nuestro sector ha sido olvidado en todas estas variables diseñadas en los nuevos hábitos de la ciudadanía europea, de la importancia que tienen los Tratados a la hora de elaborar los Reglamentos, Directivas, etc., que someten a todos los EE-MM en su aplicación, de haber conocido un poco más, que Instituciones, organismos y grupos políticos participan en el organigrama de la Unión y de quiénes dirigen a la sociedad europea mediante las orientaciones políticas generales: económicas, sociales y laborales de esta construcción europea y las reglas jurídicas sobre las mismas, es momento de detallar otras Instituciones menos conocidas por los ciudadanos que tienen una mayor relevancia en toda esta configuración europea y que son las que dan traslado a todos los principios y valores fundamentales de la UE en su implantación. Por ejemplo el Tribunal de Justicia Europeo. Una institución que abre los espacios jurídicos para que sea efectivo el avance político. Seguimos al Tribunal de Cuentas, que actúa como auditor externo independiente de la UE, y quien a su vez protege los intereses de los contribuyentes europeos. Si seguimos caminando está el Comité Económico y Social Europeo, un órgano consultivo de la Unión Europea que ofrece un asesoramiento especializado a las grandes instituciones de la Unión Europea. Es decir, a la Comisión Europea, al Consejo de la Unión Europea y al Parlamento Europeo. Uno de sus cometidos principales es servir de «puente» entre las instituciones de la UE anteriormente citadas, y lo que denomina «sociedad civil organizada». Fomentando una democracia participativa en la propia UE y contribuyendo a reforzar el papel de las organizaciones. Esta labor la realizan por medio de «dictámenes» centrados en las propuestas legislativas, aunque también elaboran otros «dictámenes de iniciativa» sobre temas que consideran que deben abordarse.

**“De humano es errar y de necios permanecer en el error”
Marco Tulio Cicerón**

Otro organismo de suma importancia es el Comité de las Regiones. Es un organismo consultivo de la UE, compuesto por representantes elegidos, locales y regionales, procedentes de los veintiocho Estados miembros. A través del Comité de las Regiones, los representantes pueden dar a conocer su opinión sobre la legislación de la UE que repercute directamente en las regiones y ciudades. Por lo que la Comisión Europea, el Consejo de la UE y el Parlamento Europeo deben consultar al CDR a la hora de elaborar legislación sobre asuntos relacionados con la administración local y regional, que afecten por ejemplo a la sanidad, la educación, el empleo, la política social, la cohesión económica y social, el transporte tanto en las regiones como en las ciudades, la energía y el cambio climático.

En el ámbito financiero, tenemos el Banco Europeo de Inversiones, de titularidad conjunta de los países de la UE. Sus objetivos son impulsar el potencial de crecimiento y empleo de Europa, apoyar las medidas para mitigar el cambio climático y fomentar las políticas de la UE en otros países. Decir que se financia en los mercados de capital y concede préstamos en condiciones favorables para proyectos que contribuyan a los objetivos de la UE. Por último está el Banco Central Europeo entidad que gestiona el euro y formula y aplica la política económica y monetaria de la UE. Su principal finalidad es mantener los precios estables, apoyando así el crecimiento económico y la creación de puestos de trabajo.

La Europa del futuro será compleja y llena de contrastes. Tal y como lo ha sido hasta ahora. Una situación que se debe a la propia naturaleza compleja del proyecto europeo en el que muchas culturas, mentalidades y realidades trabajan a la vez, con diferentes intereses, pero con el objetivo común de conseguir salir de esa crisis en la que se sumió Europa y el mundo hace más de cinco años a la vez que continúa con el cartel de “en construcción”. Y eso es el mayor reto al que Europa, y todos los que la componen, se enfrentan: ¿cuál es el futuro que le espera?

La Ley de segunda oportunidad no es para taxistas

La sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona que obliga a un taxista a vender su vehículo para acogerse a la Ley de Segunda Oportunidad supone un duro golpe al sector. Para Asunción Regol, abogada del taxista afectado por este fallo judicial, estamos ante una “bomba” que debería conocerse por todos los profesionales que se han quedado sin la posibilidad de empezar de nuevo tras una situación de sobreendeudamiento.



Asunción Regol, letrada en Regol Abogados y experta en Ley de segunda oportunidad

La Ley de Segunda Oportunidad, aprobada en 2015, suponía la posibilidad de que miles de personas con graves problemas económicos pudieran volver a empezar quedando exonerados de todas sus deudas.

Cualquier persona física puede utilizar esta herramienta, incluidos los taxistas. Sin embargo, una reciente sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona obligando a un taxista a vender su licencia y su vehículo para poder acceder a la exoneración de sus deudas supone un duro revés para el sector, que se verá privado de su principal herramienta de trabajo si quiere empezar de nuevo.

Asunción Regol, de Regol Abogados, es la letrada que ha llevado este caso en Barcelo-

na y para quien la sentencia de la Audiencia Provincial, contra la que no cabe recurso, ha sido una total sorpresa. “Si me llegan a decir que si la Audiencia fallaría en este sentido no me lo hubiera creído. Ha supuesto un jarro de agua fría”, nos ha comentado. Además, advierte de que esta interpretación jurisprudencial puede suponer “un torpedo en la línea de flotación de la ley que puede afectar no solo a los taxistas, sino a todos los autónomos que quieran acogerse a la misma”.

“Sin su taxi le estás condenando a no tener nada”

“Hay miles de personas sumergidas porque no se les da otra oportunidad”

Gaceta del Taxi.- ¿Qué es la Ley de Segunda Oportunidad?

Asunción Regol.- Hasta el año 2015, cuando una persona contraía una deuda esta deuda era para siempre. No había ninguna manera de eliminarla. Además, el Código Civil dice que el deudor es responsable de sus obligaciones de pago con todos sus bienes presentes y futuros. A los empresarios que tenían que cerrar porque no había funcionado su negocio y habían avalado a nivel personal las deudas bancarias o fiscales se quedaban para siempre con ellas, no había manera de liberarse de estas deudas.

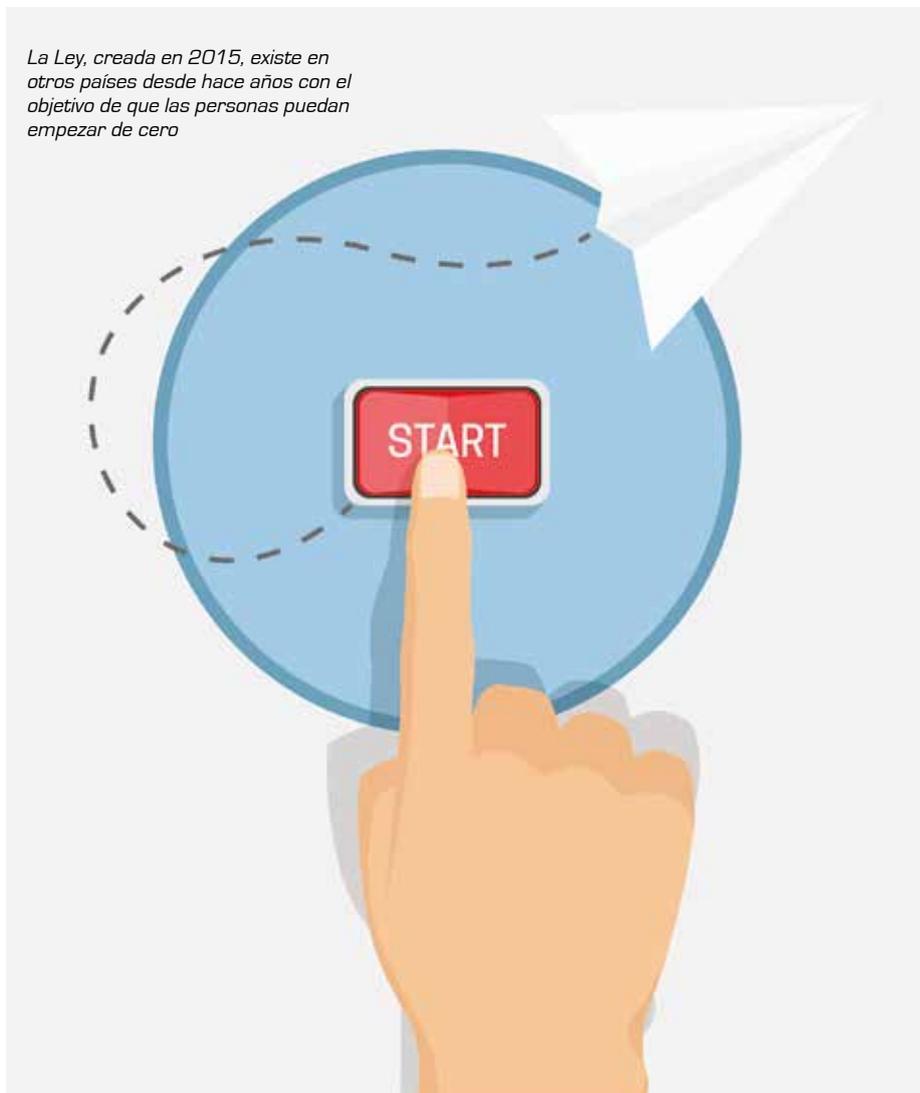
El gobierno de Mariano Rajoy, en el año 2015 a instancias del Banco Central Europeo, aprobó esta Ley de Segunda Oportunidad que vino acompañada de una serie de medidas legislativas para los autónomos que habían sufrido muchísimo durante la crisis. España era uno de los últimos países de Europa que no tenía una ley que permitía a la gente tener acceso a una segunda oportunidad y que te perdonaran las deudas. Existe desde hace muchísimos años en Estados Unidos y en la mayoría de países europeos también, como Francia y Alemania. Miles y miles de personas se acogen a esta ley para condonar sus deudas y empezar una vida nueva.

G.T.- ¿Por qué era necesaria una ley así?

A.R.- Porque cuando una persona está en una situación de sobreendeudamiento y no puede hacer frente a él por las causas que sean, si tú no les das esta posibilidad de empezar de nuevo, esta persona al final acaba pasándose a la economía sumergida. Son personas muertas en vida, que no pueden tener nómina porque se la embargan, no puede tener una cuenta corriente porque se la embargan, no puede acceder a comprarse una vivienda, ni alquilarla, y tampoco pueden pagar impuestos porque está completamente excluida de la sociedad. Hay miles y miles de personas que viven en la economía sumergida porque no se les da otra oportunidad.

G.T.- ¿En qué consiste el proceso?

La Ley, creada en 2015, existe en otros países desde hace años con el objetivo de que las personas puedan empezar de cero



A.R.- La persona que tiene deudas se puede acoger a este procedimiento, que al final viene a ser una quiebra de la persona física. Es un procedimiento que tiene dos fases. Se inicia en la notaría, la ley te obliga a que primero ofrezcas una última prueba de buena fe a tus acreedores ofreciéndoles una cantidad mensual para pagar la deuda y si los acreedores no aceptan esa propuesta, que es así en la mayoría de los casos porque aceptar supone quitas muy importantes, se acude al juzgado para tramitar la situación de quiebra. El juzgado, una vez ha examinado que se cumplen los requisitos que recoge la ley, acaba concediendo una sentencia donde todas las deudas quedan exoneradas.

G.T.- ¿Quién puede acogerse a ella?

A.R.- Todas las personas físicas se pueden acoger, aunque para los autónomos es especialmente importante, porque el objetivo de la Ley es evitar que estas personas lo pierdan todo. Cuando te declaras en quiebra, la

primera impresión es que vendas todo lo que tengas para pagar a tus proveedores. Pero esto no es así porque no es el objetivo de la ley. La ley permite que tú, si tienes una vivienda que es tu vivienda habitual y una hipoteca al día de pago, te puedas exonerar de todas las deudas y puedas seguir viviendo en tu casa sin que te la quiten mientras tú pagues la hipoteca. No tiene sentido que se ponga a la venta una vivienda porque el único que va a cobrar es el que ya está cobrando.

En el caso de los autónomos, no solo los taxistas, una persona que tiene un restaurante, taller mecánico, panadería y en el caso de los taxistas la licencia, el espíritu de la ley, que no se recoge pero que se sobreentiende, es que puedan seguir manteniendo su negocio, porque es su forma de vida. Porque con la liquidación de ese restaurante o de esa licencia se está condenando al deudor a morir de hambre.



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

Sorpresa en la Audiencia

G.T.- Sin embargo, la Audiencia Provincial de Barcelona obliga a un taxista a vender su licencia para exonerarse de las deudas. ¿Existía algún precedente?

A.R.- La sentencia ha sido una sorpresa. En nuestro despacho, somos uno de los primeros que tramitamos procedimientos de segunda oportunidad y llevamos muchísimos, nunca nos hubiéramos imaginado que obligarían a un taxista a vender su licencia y su vehículo. En el resto de casos autónomos siempre se les ha permitido mantener su negocio sin haber liquidado nada. En el caso de los taxistas estábamos convencidos de que se les iba a permitir. Y no solamente nosotros, también el administrador concursal que nombró el notario y el propio juzgado en el que se inició el expediente excluyó inicialmente la licencia de la liquidación. Fue una de las entidades bancarias, al ver que se iba a quedar sin cobrar, quien recurrió esa decisión y lo llevó a la Audiencia Provincial de Barcelona donde, para nuestra enorme sorpresa, la Audiencia se pronunció diciendo que no, que había que vender la licencia. Si me llegan a decir que si la Audiencia fallaría en este sentido no me lo hubiera creído. Ha supuesto un jarro de agua fría.

G.T.- ¿En qué se basa la Audiencia Provincial de Barcelona para dictar esta sentencia contraria al taxista?

A.R.- La sentencia es incomprensible para nosotros, porque utiliza unos argumentos inexplicables al usar en su fundamentación sentencias anteriores a la entrada en vigor de la ley de segunda oportunidad en 2015. Eso para empezar. Porque desde que ha entrado en vigor, el criterio es completamente contrario al de esta sentencia.

Después utiliza un criterio de proporcionalidad, que viene a decir que como la licencia si se pone a la venta supondría una ganancia de unos 100.000 euros, por ejemplo, con lo que se obtenga se va a poder pagar a todos los acreedores. Este es un criterio que no tiene sentido porque nos preguntamos, si este señor en lugar de deber 100.000 euros tuviera una deuda de un millón, o más, ¿también le habrían hecho vender la licencia? Esto es algo que genera mucha inseguridad jurídica, y no tiene ningún sentido. Es obvio que si un restaurante lo traspasa también tendrías dinero suficiente para hacer frente a las deudas, pero el espíritu de la ley no es ese, es que la gente pueda tener una segun-

da oportunidad de verdad. Y a este señor, sin su taxi, le estás condenando a no tener nada, porque además es autónomo.

Una sentencia “bomba”

G.T.- ¿Cabe recurso contra esta sentencia?

A.R.- No cabe recurso, de ahí nuestro enorme disgusto y entendemos que esta sentencia es un torpedo en la línea de flotación de la ley, porque es muy nueva y hay poca jurisprudencia a nivel de audiencias de toda España. Por ello esto va a hacer un daño terrible en todo lo que es la Ley de Segunda Oportunidad y no solo para los taxistas, a quienes realmente les han cerrado completamente la puerta. En cuanto un taxista quie-

ra acogerse a la ley y el banco conozca esta sentencia y recurra, la Audiencia de Barcelona tiene mucho peso, y seguro que les prospera. Debe haber muchos taxistas en esta situación y es importante que el colectivo del taxi lo conozca y sepa lo que está pasando. El sector debería movilizarse porque le cierran las puertas.

G.T.- ¿Cómo puede afectar este fallo de la Audiencia a otros procesos ya abiertos o a aquellos taxistas que se han planteado acogerse a esta Ley?

A.R.- Como digo, esto es una bomba y no sé por qué no se le está dando la difusión que se debería. Y además, hay una cuestión que yo creo que es incluso más grave que es que en julio nos llegó la información de que desde el Ministerio de justicia se está inten-

Modificación de la Ley, otro clavo para los autónomos

En verano y sin publicidad. Así pretendía el Gobierno aprobar la reforma de la Ley de Segunda oportunidad para hacerla todavía más inaccesible a aquellas personas que quisieran acogerse a ella. O al menos así lo denuncian los diferentes colegios de abogados que pusieron el grito en el cielo cuando se enteraron de las intenciones de la ministra de Justicia. De ahí que Pilar Llop se viera obligada a abrir un periodo de audiencia pública del Anteproyecto de reforma Ley Concursal para la Transposición de la Directiva de reestructuración e insolvencia, que es el nombre oficial de la ley.

La redacción del Anteproyecto, denuncian los expertos, supone un retroceso respecto al sistema actualmente vigente, viéndose excluidos de esta segunda oportunidad muchos empresarios y consumidores. Si la intención de la Ley es evitar la marginalidad y la economía sumergida, la reforma propuesta por el Ejecutivo lo pone muy difícil al incrementar las prohibiciones para acceder a la exoneración. Así, con la nueva redacción, no podrían acogerse a la ley quienes hubieran sido sancionados por resolución administrativa firme por infracciones tributarias, de Seguridad Social o del orden social, o, cuando en el mismo plazo se hubiera dictado acuerdo firme de derivación de responsabilidad. Además, se excluye de la exoneración de las deudas derivadas de créditos de derecho público, sea cual sea la modalidad de exoneración, con plan de pagos sin liquidación de la masa activa, o bien con liquidación de ésta.

Críticas de los autónomos

Desde ATA han calificado esta reforma de “insuficiente y sin ambición ni compromiso con los autónomos”. La organización criticó, principalmente, que el proyecto impida la exoneración total de los créditos de derecho público, es decir, las deudas con Seguridad Social y Hacienda. “Si la norma se queda como está, se pierde una oportunidad única, y en un momento crucial, para apoyar a los autónomos. No tiene sentido que animen a los profesionales acogidos a la Ley de Segunda Oportunidad a emprender nuevas actividades económicas manteniendo unas deudas que son como lastres”, señaló ATA. De hecho, su principal propuesta es que “se permita la exoneración plena del pasivo insatisfecho, tanto respecto del crédito ordinario como del privilegiado para los autónomos, siempre que el concurso haya finalizado por liquidación o por insuficiencia de la masa activa y, además, el deudor haya sido declarado de buena fe”.

tando modificar la ley para hacerla más restrictiva de lo que ya es, con la finalidad de que no se puedan exonerar las deudas públicas.

Existe un anteproyecto de ley, que ahora está en fase de audiencia pública, con el que se pretende modificar la ley y que la gente no pueda liberarse de las deudas de Hacienda o de la Seguridad Social. Esto también es gravísimo, porque para qué le va a servir exonerar una deuda con bancos si le va a quedar una losa de hacienda. El espíritu progresista de la ley se lo están cargando, y estamos hablando de que la quiere modificar un gobierno socialista, que presume de ser el más progresista de la historia y que pretende aprobar leyes absolutamente retrógradas. Esta modificación supondría cargarse la ley completamente. Querían hacerla entrar en vigor en julio, y fue tal la revolución que se hizo una conferencia online, porque estábamos todos escandalizados, y la ministra tuvo que paralizar su entrada en vigor y dijo que ya veríamos si entraba en vigor a principios de año o a finales de este.

G.T.- Ha mencionado que la Ley es muy reciente y estas son las primeras sentencias que llegan a la Audiencia, ¿están mejor preparados los bancos ahora que hace seis años?

A.R.- Cuando se aprobó la ley, antes de las fusiones y concentraciones bancarias, los bancos no tenían los departamentos jurídicos preparados para defenderse. Pero después de 6 años, los bancos que quedan son más grandes y más poderosos y han creado departamentos concursales que cada vez están dando más guerra y se están oponiendo más a las solicitudes de exoneración, haciendo barbaridades en este sentido. Y los



"La sentencia es incomprensible para nosotros", confiesa Regal en esta entrevista

“Esta sentencia es un torpedo en la línea de flotación de la ley”

abogados ya sabemos por dónde va cada banco, pero que Hacienda y Seguridad Social también estén diciendo que no se van a exonerar, dónde está la segunda oportunidad.

Olga Lobo

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- 66060498

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%

“Debemos dar un valor añadido al

Con el objetivo de “dar un valor añadido al taxi” y adaptarse a “las necesidades de los usuarios”, Iban Sesma, taxista de Barcelona, coordina desde hace unos años SOS Taxi Catalunya, una organización del sector que lleva a cabo diferentes proyectos para expandir la buena imagen del taxi y generar confianza en nuevos usuarios. Las iniciativas de la asociación, afincada en Catalunya, se expanden también a otros territorios de nuestro país con la misma finalidad buscar soluciones que beneficien al taxista y al ciudadano.



Iban Sesma, secretario de SOS Taxi Catalunya, en un acto de la organización

La creación de una caja de resistencia para ayudar a taxistas multados por las movilizaciones reivindicativas del sector. Ese fue el germen sobre el que se desarrolló la asociación SOS Taxi Catalunya, una organización que busca relanzar la imagen del taxi, buscando aumentar la calidad del servicio y adaptarse a nuevas necesidades que puedan surgir entre los usuarios.

Iban Sesma, taxista de Barcelona, es el actual secretario de SOS Taxi. En esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi, Sesma comparte su idea de mejorar la imagen del sector frente a las mentiras mediáticas que se han vertido sobre el mismo, y anima a todos los taxistas a sumarse a los proyectos de una asociación “inclusiva” y abierta a todos.

Gaceta del Taxi.- ¿Cómo surgió la idea de crear SOS Taxi Catalunya?

Iban Sesma.- Hubo un momento en el que un grupo de taxistas entendimos que dentro de las luchas en las que estaba inmerso el sector, ya fueran por la defensa del cumplimiento de la normativa, o por el tema de los vehículos de alquiler con conductor (VTC);

más allá de eso, creímos que debíamos dar un paso más. Porque esas luchas nosotros pensamos que deben estar centradas en los juzgados y en la calle, pero aun así entendíamos que teníamos que dar valor al servicio público del taxi. Tenemos que buscar nuevas áreas de trabajo, con una mayor profesionalización del conductor, y a parte, debemos intentar mejorar la imagen, dando ese valor añadido al taxi, que es un servicio público de interés general, adaptándonos a las necesidades de los usuarios. Básicamente ese era el objetivo con el que iniciamos este proceso.

G.T.- ¿En qué momento exacto nació la idea? ¿Fue antes de la pandemia o ya llevaban tiempo con esto en la cabeza?

“Queremos dar la vuelta a mentiras mediáticas que se vierten sobre el taxi”

taxi adaptándonos a los usuarios”

“Nos vemos un poco huérfanos con las administraciones”

I.S.- En realidad la idea ha surgido dos veces. En una primera ocasión surgió cuando estábamos llevando a cabo el proyecto de los desfibriladores para los taxistas, y al mismo tiempo hicimos una caja de resistencia para ayudar a los compañeros que estaban imputados en las movilizaciones y en las huelgas generales que se realizaron. Con el objetivo de ayudar a los compañeros decidimos llevar a cabo un crowdfunding o caja de resistencia, pero, para poder hacerlo de forma correcta necesitábamos crear una asociación, y por ese motivo en un primer momento creamos SOS Taxi Barcelona. Posteriormente entendimos que era necesario continuar con SOS Taxi Catalunya, dando un paso más. Ahí surgieron pequeñas diferencias entre los compañeros y por ese motivo se decidió fundar SOS TAXI Catalunya, con el objetivo total de la búsqueda de la mejora del colectivo, de las prestaciones que ofrecemos y adaptarlas a los tiempos. Básicamente intentamos dar la vuelta a todas estas mentiras mediáticas que se están dando sobre el sector, adaptándonos a mejorar la calidad del servicio.

G.T.- SOS Taxi Catalunya es independiente de cualquier otra asociación representativa en Barcelona, ¿verdad? Es decir, cualquier taxista puede unirse a la organización sin ningún problema.

I.S.- Por supuesto. Nosotros formamos una asociación inclusiva y, de hecho, en todos los proyectos que estamos llevando a cabo hay gente de todas las asociaciones. Simplemente vamos a defender el taxi, lo vamos a defender con las herramientas que estamos planteando: mejora de imagen y mejora de la prestación del servicio. Queremos ofrecer a la gente un servicio que se adapte a sus necesidades.

G.T.- En este periodo corto de historia de la asociación, han llevado a cabo diferentes iniciativas como me comentaba antes de los desfibriladores, o recientemente con servicio funerarios en medio de esta



Sesma (dcha) posa junto a un compañero de SOS Taxi presentando los desfibriladores para los taxistas

pandemia que nos ha azotado de forma tan cruel...

I.S.- Sí, esos han sido dos de nuestros proyectos y ahora también estamos colaborando en un proyecto con residencias de mayores.

G.T.- ¿Cómo es la organización para abordar estas diferentes iniciativas desde que surge la idea o el proyecto?

I.S.- Cualquier compañero, socio o no socio de SOS Taxi, que tenga una idea que sirva para mejorar la calidad del servicio o intentar atraer una nueva cartera de usuarios dentro del sector tiene las puertas abiertas para trabajar tranquilamente. Le vamos a dar todas las herramientas que tendremos a nuestro alcance y colaboraremos para que ese proyecto pueda llevarse adelante. Pondremos a su disposición todos nuestros contactos, nuestros partners dentro de la organización para que el proyecto que cualquier compañero quiera presentar pueda llegar a ese fin.

G.T.- ¿Tienen alguna iniciativa pensada a corto plazo?

I.S.- Tenemos planificada la presentación oficial, tanto a los medios como a la sociedad, de nuestra colaboración con la empresa de ser-

Ya nos leen más de 1 millón de personas

Si quieres visibilidad para tu MARCA, BÚSCANOS EN



Gaceta TAXI.com
Líderes absolutos desde siempre



SOS Taxi Catalunya, presente en un acto en la sede de Élite Taxi Madrid

vicios funerarios con la que hemos estrechado lazos para prestar un servicio específico. Esa presentación está prevista para el 28 de septiembre. En el tema de la gestión funeraria ha habido una gran aceptación con centenares de compañeros haciendo cursos de formación. Hemos abierto recientemente 30 nuevas plazas, porque hemos tenido un alcance superior al que habíamos valorado en un principio.

Allí se realizará la segunda entrega de diplomas y se introducirá también el proyecto de las residencias. Se difundirá la iniciativa, se hará publicidad del mismo y en todo esto vamos a tener como colaboradores a diferentes empresas.

A partir de octubre se presentará también el acuerdo por el que los taxistas que así lo deseen, lleven en sus vehículos desfibriladores. Se hará entrega de diplomas para quienes hayan superado el curso previo y se entregarán los aparatos. Ahora mismo nos encontramos en el proceso de ver cómo realizar la recepción de los servicios y en esto está colaborando Telefónica con nosotros.

G.T.- Habla de un proyecto relacionado con las residencias, ¿en qué consiste exactamente?

I.S.- Durante el mes de septiembre comenzaremos una prueba piloto con este asunto. Desde algunas residencias se pusieron en contacto con nosotros y nos explicaron la problemática que se encuentran con el transporte de algunos de sus residentes. Normalmente se mueven en transportes "sanitarios", que no medicalizados, que no dejan de ser furgonetas en las que va un conductor nada más y no llevan ningún sanitario de apoyo. Estas furgonetas hacen unas rutas y van recogiendo a los residentes. Al final, éstos se encuentran con un problema y es que es el residente, que es el que paga, quien debe adaptarse a las necesidades de la ruta y no al revés, es decir, el transportista adaptarse a las necesidades de los usuarios. Esto provoca que se genere un conflicto con los residentes a la hora de seguir unos tratamientos o un orden para, por ejemplo, realizar sus ejercicios diarios o para llevar el tiempo correcto de las medicinas que tienen que tomar. Con estas furgonetas también tienen el problema en ocasiones de que deben adaptarse a las recogidas, puesto que algunos residentes no pueden quedarse a comer, aun estando a media jornada, o incluso algunos no pueden quedarse a cenar. No-

sotros les hemos dado una solución a todo esto, con servicios más específicos donde los residentes podrán llegar a la residencia a la hora que ellos necesiten. Les ofrecemos servicio más personalizado y adaptado a las necesidades del usuario. Si el usuario debe ser recogido a las 8.45, a esa hora tendrá un taxi en la puerta el cuál le llevará a la residencia.

Sin pretensiones políticas

G.T.- ¿En qué punto se encuentra SOS Taxi Catalunya a nivel de relaciones con la administración? ¿Han presentado ya el proyecto? ¿Han tenido algún contacto?

I.S.- Si, hemos tenido contacto y nos reunimos con todos los grupos políticos y en todos ha habido una gran aceptación. Pero luego a la hora de dar un paso adelante nos vemos un poco huérfanos con las administraciones. Parece ser que la administración local actual lo único que busca es la foto. Les hicimos una propuesta con el tema de los desfibriladores, para que firmasen un convenio de colaboración donde lo único que se les pedía era que dieran difusión al proyecto cuando estuviera organizado y estar, si quisieran, integrados en una plataforma de seguimiento y valoración del proyecto. Estas en esa plataforma no supondría más que una reunión cada seis meses, simplemente para ver si había que reforzarlo de alguna forma para buscar soluciones, o ver si había algún problema que no tendría por qué haberlo. La administración local de Barcelona no quiere firmar ese convenio y simplemente nos ofrecen sus medios de comunicación local para la foto. Quieren hacerse la foto cuando todo el proyecto ya está organizado y luego sacar pecho. Pues mira no, entendemos que para eso no hace falta que estén presentes.

G.T.- ¿Tienen algún tipo de objetivo a medio plazo de estar presentes en órganos como la Taula Técnica del Taxi en Barcelona a nivel de representación sectorial?

I.S.- No, no tenemos ninguna pretensión ni de estar en la Taula Técnica ni en la Mesa Nacional del Taxi. Entendemos que el taxi ya está suficientemente representado como para dividir más al sector. Como he dicho, somos inclusivos y todo taxista que quiera colaborar en los proyectos tiene las puertas abiertas porque estos es una plataforma para los taxistas. Ahora, por ejemplo, entendemos que hay pocas alternativas para los compañeros a la hora de estar por ejemplo en una emisora. Muchas están cerradas a nuevas inscripciones y por eso junto a una emisora, hemos puesto a disposición un call center y ahí vamos a recepcionar servicios a medida que vayamos teniendo carga de trabajo. Vamos a abrir las puertas para aquellos compañeros que se quieran introducir. Eso sí, vamos a ser muy estrictos. No va a haber segundas oportunidades y como veamos que hay mala praxis o se de mala imagen, automáticamente ese taxista no será válido porque supondría tirar al traste todo el esfuerzo que están haciendo los compañeros. Además, tendrán que tener las formaciones pertinentes para acceder a los servicios, porque nos estamos especializando en servicios específicos que demanda la sociedad en estos momentos.

G.T.- Aunque SOS Taxi esté en Catalunya, ¿tienen previsto ampliar su rango de actividad a otras partes de España?

I.S.- Efectivamente. Todos nuestros proyectos se están abriendo a nivel nacional. Hay nueve ciudades comprometidas ya con SOS Taxi como Sevilla, Granada, Málaga, Valencia, Madrid, Bilbao, Vigo, Gijón y Avilés.

“Todo taxista que quiera colaborar tiene las puertas abiertas”

Javier Izquierdo



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.

Gremial Taxi Madrid

La Directiva de Miñambres logra resolver la venta “fallida”



Equipo directivo al completo de AGATM

Tras un “muy duro y largo proceso de negociaciones”, el presidente de la Asociación Gremial madrileña De la Fuente Miñambres y su directiva logran un “acuerdo clave” y cierran por fin el cobro de la venta parcial de la sede, tras tres años sin poder resolverse la operación por constantes conflictos internos y desavenencias judiciales entre las partes.

Esta operación supone para la Gremial madrileña dos grandes avances: desjudicializar un proceso enquistado que podría haberse alargado varios años, asegura Miñambres y obtener en los próximos meses la liquidez necesaria para afrontar los pagos pendientes y garantizar el futuro de la que fuera la primera asociación de taxi, con casi setenta años de historia.

Las serias dificultades económicas comenzaron a ser evidentes en el verano de 2017, acuciados ya entonces por pérdidas superiores al medio millón de euros, el entonces presidente Miguel Ángel Leal, presentó en Asamblea, por primera vez, la propuesta de vender toda la sede de Chamberí y adquirir otra nueva en otra zona más barata. El rechazo de los socios a la venta total fue absoluto. Pocos después, antes de concluir ese año, el mismo Leal toma la decisión de alquilar la planta hall y el sótano por unos 20.000 euros al mes.

Pese a la primera negativa, no renuncia a la venta y vuelve a intentarlo en 2018. Tras otro segundo intento fallido, por fin en la Asamblea Extraordinaria de octubre de 2018, logra la aprobación de la venta parcial de la sede. Para entonces la deuda había aumentado hasta superar el millón de euros.

En aquella asamblea decisiva de “tanta tensión”, recuerda Miñambres, la Junta encabezada por Leal y Mejía “vuelve presionando a los propios asociados para lograr la aprobación”. Incluso en algunos foros “se decía que de no aprobarse la venta parcial los

socios del Radiotaxi no cobrarían los vales”

El comprador sin embargo no llega hasta un año después. En otoño de 2019 el todavía presidente, Leal anuncia a bombo y platillo, por unos cuatro millones de euros, la venta de dos plantas de la sede de Gremial a una empresa que, conviene precisar no es la que ocupa en alquiler hace dos años esas plantas.

Vendida y sin cobrar

A partir de ese momento todo se viene abajo cuando el -inquilino intenta realizar su derecho de retracto, es decir su prioridad de compra. Amparándose en ese derecho intenta realizar por su cuenta otra venta a un segundo comprador y deja entonces de pagar el alquiler, y también se interrumpen los pagos del primer comprador al verse comprometida su operación. A partir de aquí la Gremial “no recibe ni un solo euro ni por el alquiler ni por la venta” hasta mediados del pasado agosto de 2021.

La llegada del equipo de Miñambres a la asociación a finales de 2020 se marcó como objetivo primordial trabajar para resolver esta enquistada situación. Casi un año después, tras unas negociaciones a cuatro “muy difíciles y complicadas” se logra el acuerdo con el que el actual presidente quiere trasladar a los socios “un mensaje de solvencia, tranquilidad y buen hacer”.

No niega la actual directiva que siempre estuvieron en contra de la venta cerrada por Leal, una “mala operación” a su juicio. Sin embargo, ante lo inevitable y conscientes del grave riesgo de supervivencia de la Gremial, “nos hemos dejado la piel puliendo diferencias de unos y otros en un ejercicio de responsabilidad” con la única intención de garantizar el futuro de la asociación.

HÍBRIDO ENCHUFABLE MEGANE ST INTENS E-TECH



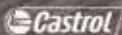
(160CV) 5 plazas

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 sucursal en España. Per manencia 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 sucursal 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 Septiembre de 2021. Imagen no contractual.

Renault recomienda 

renault.es

Renault Jurado
c/ Alcalá, 187. Tel. 91 401 05 49

Avda. Ciudad de Barcelona, 208. Tel. 91 552 14 00

El taxi denuncia acoso por parte del Gobierno de Cantabria

La Federación Cántabra del Taxi ha presentado un recurso ante el Tribunal Administrativo Central contra el pliego de condiciones elaborado por la Consejería de Educación del Gobierno de Cantabria que prácticamente excluye al sector del taxi de la posibilidad de llevar a cabo transporte escolar. Las nuevas condiciones elaboradas por la administración cántabra, además, desoyen resoluciones judiciales previas del mencionado Tribunal, y los taxistas no entienden este cambio de criterio para acceder al transporte escolar que limitará el acceso únicamente a las empresas de autobuses.

Manu Andoni, presidente de la organización de taxistas, ha explicado en declaraciones a La Gaceta del Taxi que no saben “qué pensar sobre las intenciones del Gobierno cántabro”, y sostiene que excluir al taxi del transporte escolar supone en la práctica “lapidar dinero público” puesto que hay muchas carreteras de pueblos de Cantabria con pocos alumnos y a las que los autobuses “ni siquiera pueden acceder”.

En concreto, los nuevos pliegos de condiciones suprimen los puntos otorgados por tiempo de respuesta en taller de reparación. Dichos puntos, en total 30, sí que los tenían los taxistas por mantener contratos de servicios en vigor con diferentes talleres para optar a una reparación rápida. Ahora, con el hecho de eliminar esta disposición, solo podrán concurrir al transporte escolar aquellos que prestan líneas regulares de servicio; y los taxistas no entienden que se haya adoptado tal decisión sin ningún tipo de justificación.

La organización ha solicitado también la dimisión de la Consejera de Educación por su “incompetencia para solucionar los problemas del transporte escolar en la región”, y el cese inmediato del coordinador de alumnos y servicios complementarios de la Dirección General

de Centros Educativos por “el manejo a su antojo de los pliegos del concurso y el diseño de las rutas en beneficio de las empresas de autobuses”.

Sanción a un profesional

Poco después de conocerse este recurso, la Dirección General de Transportes de Cantabria sancionaba con 4.001 euros a un taxista de la localidad de Ramales de la Victoria por trasladar a varios usuarios de este municipio, y de otros, hasta una mutua de Santander. Aunque Transportes señala que el taxista realizaba estos traslados con “reiteración de itinerario, horario y calendario” y sin disponer de una autorización específica para este transporte especial, lo cierto es que la UTE conformada por la propia federación, Radio Taxi Santander y Cantabria, y Radio Servicios 88 es la adjudicataria del servicio de transporte de pacientes a los centros de FREMAP. La asociación del taxi recuerda que

fue la propia administración la que desestimó dos solicitudes de autorización al no considerar que estos traslados consistiesen en un servicio regular de uso especial, precisamente por lo que se ha denunciado al taxista.

En este punto, la Federación insiste en que en las alegaciones presentadas por el taxista se demuestra, mediante la aportación de facturas con el desglose de los trayectos, que en los desplazamientos que se efectúan al centro asistencial no coinciden regularmente los mismos pacientes, por lo que, al residir estos en distintas localidades y tener las citas en diferentes días y horas, existen variaciones en los recorridos. Por lo tanto, no habría lugar a la denuncia.

Desde el sector del taxi lamentan que mientras las VTC “campan a sus anchas sin ningún tipo de control”, el Gobierno de Cantabria “continúa su política de acoso y derribo al sector del taxi”.



Cartel de la Federación Cántabra denunciando la actitud de Revilla y su gobierno

El precio cerrado también en Zaragoza

A finales de este año, o a comienzos del siguiente, el Ayuntamiento de Zaragoza tiene previsto crear una aplicación que permitirá a los usuarios conocer el precio que van a pagar por un servicio de taxi. Mariano Morón, presidente de la Asociación Provincial de Auto-Taxis de Zaragoza, anunció este pasado miércoles en una rueda de prensa conjunta con Natalia Chueca, concejal de Movilidad de Zaragoza, la creación de esta app que permitirá a los clientes saber cuánto será el coste máximo de su trayecto. El representante de los taxistas explicó que, aunque los taxímetros marquen una cantidad superior a la estimada por la nueva aplicación, el taxista estará obligado a cobrar la cantidad ya fijada previamente. No obstante, cuando la cantidad del taxímetro sea inferior al precio marcado con antelación, se cobrará lo que fije el taxímetro. "El precio puede variar con respecto a las condiciones del recorrido, pero nunca será superior a lo que marque la aplicación", explicó Morón en declaraciones recogidas por El Periódico de Aragón

Madrid dará 317 euros a cada taxista por la pandemia

Cinco millones de euros a repartir entre los titulares de las 15.723 licencias de taxi de la ciudad, 317 euros por titular., es la ayuda aprobada por el Ayuntamiento de Madrid dentro del Plan de Ayudas Cambia 360. El objetivo, reducir el impacto económico negativo que la crisis del Covid19 ha generado en el sector.

Las solicitudes deberán formalizarse en el plazo de 30 días naturales contados a partir del día siguiente de la publicación de la convocatoria en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid. El procedimiento para otorgar las ayudas es el de concurrencia competitiva y son compatibles con otras subvenciones, ingresos o recursos para la misma finalidad procedentes de otras administraciones o entes públicos.

No obstante, con el fin de agilizar al máximo posible la concesión de las ayudas y teniendo en cuenta que un porcentaje muy relevante de las subvenciones dirigidas al sector del taxi lo solicitan gestorías y colectivos que le representan, se habilita un procedimiento de presentación masiva de solicitudes. En lugar de cumplimentar un formulario para cada solicitud, las gestorías y asociaciones podrán presentar la relación de las solicitudes con los datos que se indican en la convocatoria, así como la documentación que acredite la declaración responsable del cumplimiento de los requisitos exigidos y la representación que se otorga para la solicitud. Esta relación deberá presentarse por registro.

Podrán beneficiarse los titulares de las 15.723 licencias de taxi de la ciudad siempre que consten en el Registro de Licencias de Autotaxi del Ayuntamiento de Madrid en la fecha de publicación de la convocatoria. No tendrán derecho a esta subvención los titulares de licencias de otros municipios que se canjeen por licencias del Ayuntamiento de Madrid como consecuencia de la ampliación de Área de Prestación Conjunta. Tampoco quienes no estén al corriente de pago de obligaciones por reintegro de subvenciones con la administración y de obligaciones tributarias y de Seguridad Social.



Inmaculada Sanz, portavoz municipal, en la rueda de prensa posterior a la Junta de Gobierno

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

La competencia desleal provoca pérdidas del 40%

La situación de competencia desleal que sufren con los vehículos de alquiler con conductor les está provocando pérdidas “superiores al 40%” del total de la recaudación, ha denunciado ante el Ayuntamiento de Málaga la Asociación Malagueña de Autónomos del Taxi (AMAT). Su presidente, Miguel Martín, ha criticado la situación “caótica” que está sufriendo el sector del taxi y ha denunciado que los taxistas están siendo “tratados injustamente por la Junta y por el Ayuntamiento de Málaga”. “No están haciendo cumplir la normativa, a pesar de que sufrimos una brutal competencia desleal”, ha explicado. Desde el sector, que ha recibido el apoyo en esta denuncia de la confluencia entre Izquierda Unida y Podemos, recuerdan que el Ayuntamiento y la Junta se comprometieron a controlar la actividad de las VTC, “pero no lo están haciendo”. Los taxistas sostienen en sus quejas que estos vehículos invaden las paradas e incluso recogen viajeros a mano alzada. Señalan también que durante el verano el número de VTCs se ha duplicado al llegar vehículos de otras provincias.



Taxi y VTCs en la estación de tren María Zambrano. Imagen Diario Sur

Oleada de violencia contra el taxi



El sector denuncia la inseguridad de las noches

Pamplona, San Sebastián, Ribeira o Valencia han sido escenario de varias agresiones a taxistas este verano. En Donostia, una taxista denunció la agresión sufrida por parte de dos hombres de 39 y 42 años tras negarse a abonar el precio del servicio. Fue la propia taxista la que llamó a la Ertzaintza para denunciar lo ocurrido y los agentes no tardaron en localizar a los presuntos agresores en las proximidades del lugar de los hechos y abrieron diligencias por presuntos delitos de agresión y estafa.

En Valencia, un hombre de 46 años fue detenido acusado de pegar una brutal paliza a un taxista mientras esperaba en el interior de un lavadero de coches. Los hechos tuvieron lugar a finales del mes de junio y ahora, una vez que la víctima se ha recuperado, han podido identificar al agresor. El taxista acudió con su taxi a un lavadero manual cuando se le acercó un hombre y empezó a insultarle para después agarrarle y darle numerosos golpes por todo el cuerpo. El conductor, a consecuencia de las lesiones, estuvo ingresado 22 días y fue sometido a una craneotomía a consecuencia de las lesiones. Según informó la Policía Nacional, además de los golpes, el agresor le quitó el cinturón del pantalón para provocarle lesiones en el abdomen y finalmente le propinó un codazo que hizo que cayese al suelo.

Tras la agresión, el taxista acudió a un centro hospitalario en

Valencia y días más tarde fue operado de urgencia en la cabeza. Ahora, toda vez que se ha recuperado, los agentes han podido identificar al sospechoso, que ha sido detenido y puesto a disposición judicial.

También un hombre de 46 años era el detenido en Ribeira, un municipio de A Coruña, detenido por la Policía Nacional como presunto autor de un delito de robo con violencia contra una taxista. El detenido se negó a pagar el precio del servicio a la mujer y, tras un forcejeo en el que llegó a morder a la taxista, consiguió arrebatarle un total de 370 euros. Según recoge La Voz de Galicia, la víctima conocía por el apodo al autor de la agresión y tras el robo, además, a este se le cayó durante la huida cuatro tarjetas de crédito donde figuraban su nombre y apellidos. El detenido, que cuenta con antecedentes policiales por hechos similares, fue puesto a disposición judicial tras tramitarse las correspondientes diligencias policiales.

Por último, en Pamplona, la Policía Municipal detuvo a una mujer de 21 años después de agredir a un taxista con un cuchillo de cocina. Desde el sector, la Asociación Tele Taxi San Fermín publicó un comunicado apoyando al taxista herido y recordando que desde hace años viene denunciando “tratos vejatorios a los trabajadores del sector, en especial durante las noches del fin de semana”. “Hechos como este traspasan la raya porque se pone en peligro la integridad física”, subrayaban desde la organización, al tiempo que incidían en que no es tolerable que los taxistas “nos enfrentemos a situaciones desagradables como ataques verbales, impagos o discusiones al respecto del uso de la mascarilla”.

Por este motivo, desde Tele Taxi San Fermín exigen a la administración que destine mayor presupuesto a la seguridad del sector, que se persone como acusación particular cuando ocurran este tipo de sucesos, y que realice campañas de sensibilización.

**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**

El taxi inicia el curso recuperando

La recuperación del ocio, la apertura del turismo y la vuelta a las oficinas está suponiendo un aumento de la demanda del taxi a niveles similares a los de 2019. A su vez, haber alcanzado el 70% de población vacunada está permitiendo una relajación de las medidas tomadas para minimizar los riesgos en el sector, con cada vez más ciudades operando ya al cien por cien y con todas las plazas disponibles.



Los usuarios han apostado por el taxi para moverse por la ciudad destacando su seguridad

Comenzamos curso y dejamos atrás un verano que, para muchos, ha supuesto un reencuentro con la vieja normalidad. Turismo, ocio nocturno. Con precauciones, sí, pero también vacunados, los que más y los que menos hemos podido disfrutar de unos días de desconexión o, por el contrario, de las mejores semanas laborales en lo que llevamos de año. Los destinos turísticos han recuperado el pulso y el taxi lo ha notado en primera persona.

Y todo ello a pesar de las restricciones al sector de la hostelería y al turismo en cada Comunidad Autónoma. Sin embargo, según datos del sector, los viajes de ocio nocturno entre semana durante el mes de julio aumentaron un 21% respecto a 2020, aproximándose a los niveles de 2019. Lo mismo sucede con las noches de los fines de semana, en la que los viajes en taxi en las horas de ocio crecen respecto a años anteriores, incrementándose hasta en un 47% en comparación al año 2020. Además, aunque los viajes no alcanzan los niveles de 2019 en general, se observa un aumento del 18% en los desplazamientos en taxi durante las horas de ocio nocturno y del 39% en las horas de ocio diurno en los fines de semana.

Esta mejora de los datos comenzó a prin-

cipios de año por ejemplo en Madrid. En esta Comunidad, y según un informe elaborado a partir de los datos de Pidetaxi, TeleTaxi y Free Now, el primer trimestre se redujo la demanda un 56% durante los tres primeros meses del año. En cuanto a la petición de servicios a través de apps y llamadas, la demanda total se vio reducida en un 49% si comparamos con el mismo periodo de 2019.

El informe analiza y cuantifica la reducción de los servicios de transportes de viajeros en taxi durante los meses de enero, febrero y marzo de este año. Unos primeros meses en los que, hay que recordar, todavía estaba en vigor el estado de alarma y se mantenían numerosas restricciones de ocio y de turismo.

Estos datos demuestran que el taxi va recuperando la normalidad en este 2021 todavía algo atípico, ya que durante los primeros

Crecen los traslados por ocio nocturno pese a las limitaciones

la normalidad

Madrid recupera la cuarta plaza

meses del estado de alarma la reducción fue superior al 90%, según datos del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid.

Porque uno de los principales efectos que ha tenido la pandemia ha sido devolver la confianza de los usuarios hacia los servicios de movilidad o de uso personal, como el taxi, frente a otros medios de transporte colectivos. De hecho, según diferentes estudios, el 67% de los usuarios prefieren moverse en taxi frente a otras opciones de movilidad, al considerarlo más seguro ante la situación actual.

Curso nuevo, fin de las restricciones

Las restricciones han acompañado a los taxistas prácticamente desde el inicio de la pandemia. Si bien como sector esencial no han dejado de trabajar en ningún momento, se establecieron diferentes regulaciones y prohibiciones para minimizar el riesgo de contagio y, además, facilitar la recuperación económica a los profesionales.

En algunas ciudades, este retorno a 2019 se produjo antes de la campaña estival. Así fue en la capital de Fuerteventura, Puerto del Rosario, donde se recuperó el 100% ante la previsión de un aumento de la demanda. La medida se tomó tras el incremento de la actividad turística y el levantamiento de las medidas sanitarias en Reino Unido, pero también por la falta de vehículos de alquiler y las restricciones a la ocupación de los taxis, que obliga a aumentar el número de taxis operativos en la ciudad. El alcalde del municipio de Puerto del Rosario, Juan Jiménez, y el concejal responsable del área, Domingo Curbelo, manifestaron que "desde el Ayuntamiento se pone en marcha esta actualización de las medidas del sector del taxi con la finalidad de garantizar un mejor servicio a la ciudadanía, lo que repercute significativamente, además, en la recuperación económica".

En otras ciudades, como Sevilla, tuvieron que esperar a septiembre para modificar las regulaciones vigentes. En la capital andaluza el Instituto Municipal del Taxi aprobó que el 75% por ciento de la flota pudiera prestar servicio de lunes a viernes tras constatar la progresiva vuelta a la normalidad en la movilidad de la ciudad.

Esto supone un aumento de la oferta con respecto a los meses anteriores y una práctica vuelta a la normalidad anterior a la pandemia. Con esta resolución solo un cuarto de la flota estará sujeto a descansos obligatorios, similar a la que estaba en vigor en septiembre de 2019, antes de que estallase la pandemia del coronavirus. Una vuelta a la normalidad en toda regla, ya que el pasado mes de julio tan solo podían operar de lunes a viernes la mitad de la flota, mientras que en este mes de agosto ya podían prestar servicio dos tercios del total de las licencias de taxi de la capital andaluza.

En Madrid, donde el taxi lleva meses operando al 100%, se ha recuperado la cuarta plaza. Una restricción que ha estado vigente des-



El turismo ha propiciado la modificación de las regulaciones en el sector

de marzo de 2020 en la capital y que, sin embargo, solo estuvo en vigor durante el primer estado de alarma en Valencia.

También se ha modificado esta restricción en las Islas Canarias. Allí, el Gobierno de Canarias ha aprobado que los taxis puedan ocupar todas sus plazas en los niveles 1 y 2. Se mantendrá la actual restricción, dos por fila y nadie en el asiento de copiloto, en las fases 3 y 4. No obstante, el conductor, bajo su criterio personal, podrá dejar vacía la plaza de pasajero situada justo a su lado y permitir solo que se ocupen las filas del asiento trasero. En las islas con peores cifras pandémicas y por tanto situadas en los niveles 3 y 4, se mantienen las restricciones que ya estaban en vigor hasta que la situación sanitaria evolucione favorablemente. Con esta medida se da respuesta al sector, ha explicado Sebastián Franquis, consejero de Obras Públicas, Transportes y Vivienda de que reclamaba una mayor disponibilidad en sus vehículos, en consonancia con la desescalada iniciada en las islas a raíz del avance de la campaña de vacunación.

Independientemente de la situación pandémica, en todos los nive-

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



**VALORACIÓN
SIN COMPETENCIA**

Señor González ☎ **670 91 43 91**

les de alerta todos los ocupantes deben llevar mascarilla y se garantizará la renovación del aire: ventanas abiertas o sistema de toma de aire exterior. Tampoco se permite usar la función de recirculación de aire interior del vehículo

Regreso a las oficinas

Septiembre ha significado para muchas empresas que sus trabajadores retornen a las empresas. Aunque todavía hay muchas compañías donde el teletrabajo manda, lo cierto es que cada vez son más los trabajadores que acuden a sus puestos de trabajo gracias a diferentes factores, como la vacunación y la mejora de las condiciones socio-sanitarias. Según datos del sector, los desplazamientos corporativos en taxi realizados a través de app han aumentado una media de 148,3% en el último año respecto a 2020. Un incremento que se debe, entre otras cuestiones, a que algunas actividades socio-laborales, como las reuniones, se han ido retomando poco a poco. De hecho, según los últimos datos de GBTA, los viajes para visitar a los clientes aumentaron un 43% durante el mes de junio de 2021, y aquellos destinados a eventos o meetings un 27%. En el taxi, los trayectos han crecido un 17% de media entre febrero y junio de este año, destacando también el crecimiento durante los meses de verano. En junio se registraron un 16,7% más de viajes en taxi que en el mes anterior y se experimentó el mismo crecimiento en julio, confirmando la tendencia al alza. Respecto al año anterior, se observa un gran crecimiento desde abril - donde se registró más de un 660% de viajes corporativos en comparación con 2020- hasta la actualidad.

La fórmula de trabajo híbrida, que se ha producido en hasta un 52% de los casos, permite a un 45% de los empleados tienen la opción de trabajar desde la oficina o si lo prefieren desde casa, y el 19% han de ir al menos una vez a la semana a su lugar de trabajo. Además, el 59% de los empleados quiere seguir viajando por motivos de trabajo.

La vuelta a las oficinas también se nota en el taxi



Aunque se mantiene el teletrabajo, ya empiezan a celebrarse reuniones en persona

La celebración de las Fallas, punto de inflexión



La primera semana de septiembre ha supuesto el reencuentro con una de las fiestas más importantes del panorama nacional. Las Fallas se celebraron dos años y medio después en unas jornadas atípicas que, sin embargo, han supuesto un importante punto de inflexión para la recuperación de la cotidianidad en la sociedad.

Unas Fallas atípicas e históricas en las que el taxi decidió no aplicar tarifas festivas al estar restringido el ocio nocturno y existir toque de queda. Sí que reforzó su servicio para poder atender el esperado incremento de la demanda durante estos días, tanto entre semana como el fin de semana.

Fernando del Molino, presidente de la Federación Sindical del Taxi, aseguró que tras la Nit de la Cremà el servicio volverá a regularse ante la previsible bajada de la demanda.

Sector comprometido

Demostrando su compromiso social, el sector del taxi participó en el operativo de seguridad durante los días de Fallas para detectar y actuar inicialmente ante una agresión sexual o un abuso. En caso de sospecha, los profesionales debían tranquilizar a la víctima, mantener la calma y contactar con el número de teléfono habilitado por Teletaxi en el que una operadora, en contacto con Policía Local, le daría instrucciones.

Además, los taxistas tenían que prestar especial atención al estado de la víctima, proporcionar una breve descripción de lo ocurrido, lugar exacto donde se ha recogido a la víctima y si sabe dónde se han producido los hechos. No obstante, en caso de duda, lo recomendable es llevar siempre a la víctima a un hospital.



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

El taxi de Ibiza pide adaptar



Imagen del Pleno del Ayuntamiento de Sant Antoni

El pasado 27 de agosto se aprobó en el Pleno del municipio ibicenco de Sant Antoni una modificación de la Ordenanza del Taxi para adaptarla a la Ley Balear, vigente desde el año 2014. La principal novedad que incluía esta ordenanza es que, por fin, quedaba regulado el hecho de que los titulares de licencia no estén obligados de forma personal y exclusiva a trabajar el taxi, y puedan hacerlo a través de conductores asalariados.

Esto no debería suponer ningún problema en el sentido de que se trata de una ordenanza municipal, que se adapta a una ley de rango superior, en la que ya está establecida esa posibilidad de que los titulares no tengan que trabajar de forma obligatoria la licencia de taxi.

Sin embargo, en la isla de Ibiza, los ayuntamientos hasta hace nada no habían adaptado sus textos a la mencionada ley y se rigen por normativas anteriores que se basaban en un Reglamento del año 1979.

“Desde el año 2014 disponemos de una ley autonómica del taxi y en virtud de ese texto, no se obliga al titular de una licencia a que tenga

que conducir su taxi, ni tampoco obliga a la exclusividad”, explica Joan Marí, taxista de la Federación Balear Empresarial de Transportes.

“Lo que ha sucedido es que el Ayuntamiento de Sant Antoni, al igual que el resto de municipios de la isla de Ibiza, no habían adaptado sus ordenanzas a la ley, y ahora por fin Sant Antoni lo ha hecho y se ha generado revuelo”.

Parte del desconcierto creado viene motivado por la negativa de algunos partidos políticos como Podemos, que directamente advirtió que aprobar esta ordenanza supondría abrir paso a la especulación en el sector. Tampoco votó a favor de este nuevo texto el grupo político de Ciudadanos. Pero es que, además, desde una parte del taxi de Ibiza apuntaron que esta modificación de la ordenanza se estaba llevando a cabo en un momento en el que un titular de licencia de taxi de Sant Antoni había accedido al puesto de alcalde en el municipio de Sant Josep y necesitaba que se acabase con la exclusividad para poder aceptar el cargo.

Esta duda que se generó en el taxi, no en-

tiende Joan Marí que haya sido la causa por la que por fin se ha adaptado la ordenanza de Sant Antoni a su norma de rango superior y que ha sido publicada en el Boletín Oficial de Baleares el pasado 2 de septiembre. “Algunos saldrán a decir que están de acuerdo o no, pero en mi caso pienso que se debe aplicar la ley y las ordenanzas deben adaptarse”.

“Por ejemplo, yo pertenezco al municipio de Ibiza y en este ayuntamiento no han adaptado aún la ordenanza. Pero eso no puede significar que me tenga que regir por un reglamento del año 1979 cuando hay una ley del año 2014. El problema viene de que los ayuntamientos no han hecho su trabajo en este asunto y aho-

“Las ordenanzas deben adaptarse a la ley vigente”

su norma a los tiempos

ra se encuentran con esto”, explica Marí.

De hecho, tal y como apunta este taxista ibicenco, en Palma de Mallorca ya están en vigor ordenanzas que se rigen por la ley de 2014 y en las que se permite a los titulares que sus licencias sean trabajadas por conductores. Gabriel Moragues, presidente de la Asociación de Autónomos del Taxi de Mallorca, recuerda que la propia Ley ya establece desde el año 2014 “que las licencias se pueden explotar por mediación del titular o mediante trabajadores y, por tanto, el propietario no tiene la obligación de explotar la licencia forzosamente”.

Revuelo en el sector

Cuestionado sobre el porqué se había generado una polémica dentro del sector del taxi, Marí apunta a que se debe a las mismas “cuestiones de siempre”. “Hablando del taxi siempre está la división del colectivo de titulares y el de asalariados. Podemos, por ejemplo, entiendo que estará más unido al colectivo de asalariados y por eso han alzado un poco la voz. Pero es lo que marca la ley”, explica Marí, que insiste en que, si alguien piensa que no debe ser así, que hubiese presentado alternativas en su momento, pero “el articulado se consensuó con los titulares”.

Finalmente, y pese a que no hubo unanimidad, la ordenanza fue aprobada y Sant Antoni se sumó al municipio de Sant Josep como las dos únicas localidades que tienen adaptadas sus normativas del taxi. “El municipio de Ibiza, que es la capital, todavía no lo ha hecho, y junto a ese faltan otros dos”, indica Marí, que defiende que “es necesario que los taxistas se pronuncien, porque esto no puede ser una discusión entre los grupos políticos. El taxi tiene que pronunciarse y exigir que se cumpla la ley independientemente de quien gobierne en determinado municipio”, afirma,

Pero es que el asunto de la exclusividad del taxi no es el único punto que debe actualizarse en las normas locales. “Según la ley autonómica, un taxista puede ser titular de más de una licencia, y eso se tiene que adaptar porque se pueden acumular hasta tres”, explica Marí, aclarando que, por ejemplo, en su municipio no puede adquirir más licencias porque le niegan la petición. “Esto no debe ser una cues-



. Los taxistas del municipio de Ibiza aún no disponen de una ordenanza adaptada a la ley

“Los ayuntamientos no han hecho su trabajo en este asunto”

tion de lo que interpreta cada ayuntamiento, es que todos deben aplicar la ley de 2014 que es la que está en vigor”.

“Para los nostálgicos el reglamento de 1979 está muy bien pero no es tiempo de eso”, explica este taxista de Ibiza, que defiende que el sector debe adaptarse a los tiempos. “Debemos estar preparados para la competencia que se nos viene encima”, finaliza Marí.

Comunicado sectorial

Aprovechando la aprobación de la ordenanza del taxi de Sant Antoni, la Agrupación Empresarial de Auto taxi de Baleares emitió un comunicado donde afirmaba estar “completamente de acuerdo con que las ordenanzas municipales del taxi se adaptan a la Ley 4/2014 de 20 de junio”.

En el mismo texto, la organización de taxistas instó al resto de ayuntamientos de la isla de Ibiza a que adaptasen sus textos “a la mayor brevedad posible”. Desde esta parte del colectivo recordaron que, tras esta modificación, el servicio podrá prestarse por titulares de licencia, y también por conductores, sin que sea obligatoria para los primeros la prestación de servicio.

La Agrupación recuerda que con la aprobación de la ley de 2014 dejó de tener vigencia el reglamento de 1979, que era de índole nacional, pero que con el traslado de las competencias de transporte a las Islas Baleares, dejó de tener sentido de aplicación en el sector.

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 Ejecutive	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

1995

La **Gaceta** TAXI
del
www.gacetadeltaxi.com

2021

+ 300 números

+ 11.000 noticias online

**Muchas gracias a todos
por acompañarnos**

Transportes financiará la creación de zonas de bajas emisiones

1.000 millones de euros. Esa es la partida de ayudas que destinará el Ministerio de Transporte para que los ayuntamientos con más de 50.000 habitantes puedan crear zonas de bajas emisiones, compren autobuses eléctricos, y construyan carriles bici y áreas peatonales. Una primera línea de subvenciones incluidas dentro del Plan de Recuperación al que optan estos municipios, que deberán presentar en el plazo de un mes proyectos que se apliquen en una amplia zona de la localidad, que promuevan movilidad no contaminante y con perspectiva de género.

De acuerdo con la Ley de Cambio Climático, aprobada por el Ejecutivo central el pasado mes de mayo, 149 ciudades españolas con más de 50.000 habitantes están obligadas a crear áreas de tráfico restringido antes de 2023.

A la hora de evaluar los proyectos que presenten los distintos municipios, se tendrá en cuenta la extensión de la zona, la intensidad de las restricciones, así como los sistemas de control de accesos. Además, el Ministerio de Transportes también premiará a aquellas ciudades que impulsen la movilidad multimodal y saludable; así como a aquellas ciudades que impulsen la creación de carriles bici, aparcamientos disuasorios o aquellos ayuntamientos que apuesten por una renovación menos contaminante de su flota de transporte público. Antes de solicitar estas ayudas, los gobiernos municipales necesitan haber aprobado un Plan de Movilidad Urbana Sostenible. También pueden acceder a estas partidas los municipios de más de 20.000 habitantes que cuenten con una red de transporte público urbano.



Eléctricos asequibles para todos en 2035

Este es el objetivo de la estrategia Fit for 55 de Unión Europea, que todos los nuevos vehículos sean libres de emisiones en 2035 y asequibles para todos los ciudadanos. Como explican desde Transport & Environment, los automóviles son responsables del 12% de las emisiones de gases de efecto invernadero en toda Europa. Y la transición hacia vehículos eléctricos es un paso esencial para alcanzar la neutralidad en emisiones de carbono como muy tarde en 2050.

Isabell Büschel directora de T&E en España, ha declarado: "Se trata de un punto de inflexión para la industria automovilística y de muy buenas noticias para todos. Las nuevas normas de la UE garantizarán el acceso universal a los automóviles eléctricos y darán un importante impulso a la infraestructura de carga, lo que significa que los automóviles limpios serán pronto asequibles y fáciles de cargar para todos los europeos". No obstante, Büschel lamenta un retraso de nueve años para empezar a vender automóviles eléctricos en 2030. "Nuestro planeta no puede permitirse otros nueve años de grandes declaraciones de intenciones y muy pocas acciones reales por parte de la industria automovilística", ha insistido. Aumentar el número de eléctricos en las calles supone también garantizar una capacidad de recarga suficiente, de modo que los conductores puedan estar seguros de que podrán cargar sus vehículos donde viven y trabajan, e incluso cuando salgan de sus fronteras durante las vacaciones.

Taxis de hidrógeno a precios competitivos

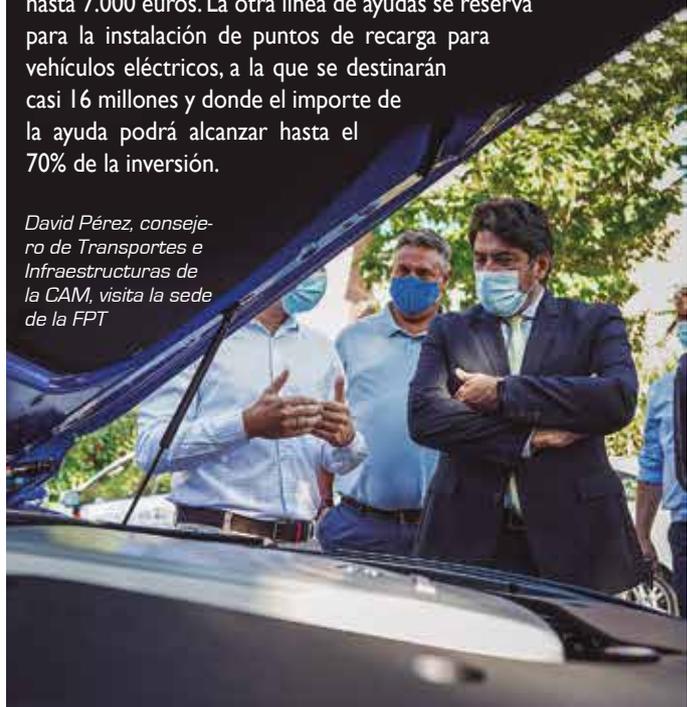
"El hidrógeno se ha postulado como una de las grandes alternativas, es una tecnología totalmente innovadora, y actualmente es caro de producir y difícil de almacenar, por eso, proyectos como el que hoy hemos conocido, nos permiten poder afrontar este reto de futuro", ha manifestado David Pérez, consejero de Transportes e Infraestructuras durante su visita a la sede de la Federación Profesional del Taxi de Madrid. Allí ha conocido en primera mano el proyecto as-a-service, de hidrógeno verde generado con energía renovable como alternativa sostenible y viable. El proyecto permitirá a los profesionales del taxi hacer uso del vehículo eléctrico de hidrógeno a un coste competitivo frente a tecnologías tradicionales y sin desembolsos iniciales.

El consejero ha remarcado el apoyo de la Comunidad de Madrid a los profesionales del taxi en su apuesta por el hidrógeno verde como alternativa de innovación y compromiso con el medio ambiente, para afrontar el reto de la progresiva descarbonización del transporte terrestre urbano, y contribuir a la mejora de la calidad del aire. "Un proyecto con la visión y prioridades de la Comunidad de Madrid como referente nacional en la hoja de ruta del hidrógeno de España, convirtiéndose en el gran proyecto de movilidad pública sostenible", ha asegurado el consejero tras la visita.

Ayudas millonarias

Pérez ha remarcado que el Gobierno regional ha impulsado una línea de ayudas dotada con 53 millones de euros para la movilidad eléctrica en la Comunidad de Madrid a las que pueden acogerse los más de 15.000 taxistas autónomos, además de pymes y grandes empresas. El consejero ha explicado que taxis y VTC reciben un 10% extra que se suma a la ayuda consignada, de hasta 7.000 euros. La otra línea de ayudas se reserva para la instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos, a la que se destinarán casi 16 millones y donde el importe de la ayuda podrá alcanzar hasta el 70% de la inversión.

David Pérez, consejero de Transportes e Infraestructuras de la CAM, visita la sede de la FPT



Solo eléctricos en el sector público

Noruega, uno de los países pioneros en introducir el vehículo eléctrico en su cotidianidad, se plantea ahora la posibilidad de implantar una ley que exija que, a partir de 2022, todos los vehículos que adquieran los organismos públicos sean totalmente eléctricos. La propuesta procedería del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que, tal y como explica la Asociación Noruega de Coches eléctricos, habría planteado a la administración un texto que introduce nuevos requisitos energéticos y medioambientales para la adquisición de vehículos por parte del sector público. En el documento se propone que las instituciones públicas deberán adquirir turismos y furgonetas ligeras “cero emisiones” a partir de enero de 2022. Esta norma se establecería también para los autobuses urbanos, pero a partir de 2025. Con esta medida, la administración noruega calcula que podría reducir las emisiones de carbono entre un medio millón y un millón de toneladas equivalentes de CO2 en el periodo entre 2025 y 2030. El ministro de Administración Local y Modernización, Nikolai Astrup, considera que los gobiernos nacionales y locales deben impulsar la implantación del vehículo eléctrico, puesto que tiene un gran poder en el mercado que debe aprovechar para alcanzar los objetivos de sostenibilidad marcados.



Suben las ventas de vehículos ECO y CERO

Las matriculaciones de vehículos electrificados, híbridos y de gas aumentaron sus ventas en julio en un 14% respecto al mismo mes del 2020, hasta las 28.364 unidades, de las que 27.454 matriculaciones fueron de turismos. En el acumulado del año, estos vehículos duplicaron sus entregas, hasta las 177.379 unidades. Para el mercado de los turismos, crecieron un 100% en los siete primeros meses, hasta las 169.330 unidades.

Los híbridos no enchufables son los que registran mayor número de ventas con 20.936 unidades, representando el 21,05% del total del mercado. Por su parte, los vehículos electrificados ya acumulan el 6% de las ventas hasta julio. José López-Tafall, director general de ANFAC, señaló que “ los turismos híbridos enchufables siguen consolidándose como la entrada más accesible para el usuario a la electrificación. Para estos próximos meses, confiamos que la puesta en marcha de los planes MOVES III regionales, que ya está produciéndose, incremente aún más el ritmo de matriculación de vehículos electrificados”



Nueva movilidad, nuevos seguros

Las nuevas tendencias de movilidad en las grandes ciudades están obligando a las aseguradoras a actualizar sus productos para dar cobertura a los usuarios que se desplazan en bicicleta, patinete o moto eléctrica. Antonio Morales, CEO y cofundador de Gocleer, ha explicado que, ante el aumento de personas que se desplazan en bicicleta, patinete o moto eléctrica, la compañía ofrece a través de su web cobertura para estos desplazamientos “bajo el paraguas de una sola marca de confianza en seguros de movilidad”. Y es que, según un estudio realizado por el comparador de precios Idealo, solo el año pasado la demanda de patinetes creció un 142% respecto a 2019. En relación a la moto eléctrica, ésta ha sido el vehículo de todo el mercado de automoción cuyas compras más han aumentado en los últimos dos años, según datos aportados por la Asociación de Empresas del Sector de las Dos Ruedas (ANESDOR). Por último, y evidenciando el crecimiento en el número de usuarios que se desplazan en bicicleta por la ciudad, la Federación Europea de Ciclistas, acreditó que en 2020 las ciudades invirtieron 1.000 millones de euros en medidas relacionadas con el ciclismo y los carriles bicis se ampliaron de forma considerable. En nuestro país, en 2020 se vendieron más de 1,5 millones de bicis, un 24,9% más que en 2019, según datos de la Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE).

Con el aumento en el volumen de usuarios, también están creciendo los incidentes en estos medios de transporte, por lo que la llegada de aseguradoras al mercado de la nueva movilidad permite a los ciudadanos disponer de productos que cubran imprevistos que puedan surgir en sus desplazamientos.



Sube el SMI...y suben las cuotas de los autónomos

La subida del Salario Mínimo Interprofesional anunciada por el Gobierno de Pedro Sánchez y que espera ser aprobada antes de que finalice el año supondrá también una subida de las cuotas a la Seguridad Social por parte de los autónomos.

Así lo marca el Real Decreto-ley 2/2021, de 26 de enero, que establece la congelación del incremento de la cotización de los autónomos previsto para 2021, hasta que “se lleve a cabo la subida del salario mínimo interprofesional para el año 2021”. Por ello es posible que una vez en vigor la subida del nuevo SMI en España también se aplique un incremento de entre tres y doce euros en la cuota de los autónomos, en función de la base de cotización.

Para conocer cuánto supondrá esta subida, los autónomos deben conocer primero cuál es la base exacta por la que cotiza. Una

vez sepa el importe de su base de cotización, tiene que aplicarle a ésta un 30,6% y esto le dará como resultado la cuota a pagar una vez se lleve a cabo la subida prevista para 2021. En el caso de cotizar por la mínima de 944,4 euros, tras aplicar este porcentaje, el resultado daría 288,99 euros. En el caso de que cotice por la base máxima, que actualmente es de 4.070,1 euros, su cuota tras aplicar los tipos quedaría en 1245,45.

Desde ATA ya han señalado que esta subida del SMI supondrá un nuevo “palo” para los autónomos, que ha calificado de “sablazo” la medida.

En declaraciones a RNE Lorenzo Amor, presidente de ATA, ha justificado su rechazo por la subida del precio de la luz, que está “disparada”, y el de los carburantes, que ya están mermando a empresas, autónomos y particulares. “El incremento está va por enci-

ma del 40% con respecto al año pasado”, ha advertido Amor.

Además, cree que esta subida del SMI podría facilitar, en muchas ocasiones, la “economía sumergida o el trabajo en B” y perjudicar al empleo, en especial al juvenil, poniendo en riesgo la recuperación económica, tras más de un año de pandemia. “Cuando un autónomo o una empresa no puede pagar un salario, hay dos cosas: o lo reduce a la mitad, o prescinde de él”, ha subrayado. Amor ha recordado también que en los últimos años ya el SMI se ha incrementado un 30%, por lo que, ante la situación actual, las empresas y los autónomos “no pueden asumir” una nueva subida. “Incrementar los costes laborales y energéticos en estos momentos es, para muchos autónomos y empresas, hacer inviable su actividad. Hay veces que no hay para más”, ha advertido.

Sin embargo, no ha cerrado la puerta a la negociación con el Gobierno pero ha advertido de que, en este caso, no van a llegar a acuerdos “en aquello que consideremos perjudicial en estos momentos para la generación de empleo, para el mantenimiento de las empresas y para la recuperación económica de nuestro país”.

Subida para los asalariados

Actualmente, el salario mínimo entre los trabajadores por cuenta ajena se encuentra en los 950 euros mensuales con 14 pagas, el gobierno de coalición espera que el SMI alcance el 60% del salario medio del país, alrededor de los 1.100 euros.

Desde la patronal, tanto CEOE y Cepyme ya han anunciado su rechazo a este nuevo aumento del coste empresarial. Según informaron los sindicatos, la propuesta consiste en elevar el SMI este año otros 15 euros al mes, por lo que la cuantía subiría hasta los 965 euros en 2021.



ATA califica de “sablazo” esta medida



Ford Mondeo **Electric Hybrid**

Combinación perfecta de eficiencia, rendimiento y bajas emisiones
La tecnología más avanzada con un estilo elegante y excepcional

Almoauto

Alcalá | Vallecas | Alcorcón | Móstoles

www.almoauto.es

Avda. Albufera, 323

91 331 05 70

ventasalbu2@almoauto.es



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



