

La **Gaceta** TAXI

del

La primera revista del sector

AÑO XXX
NÚMERO 350
OCTUBRE 2025

Madrid ya tiene nueva Ordenanza del taxi

- Primeros pasos para la nueva Ley del taxi
- El actor Ricardo Gómez, al volante de un taxi
- Homenaje a Julio Hernández en la cena anual de RTT

HAZTE COLABORADOR

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



Radioteléfono
pidetaxi
— tu app para pedir taxi



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

También puedes ser socio cooperativista:

Cuota de entrada: 368,33€

Resto financiado en

12 mensualidades de 50€

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

Puedes obtener información detallada en
nuestra sede social de L a V, de 9 a 14 h:
Calle Cidro 20, 1ª Planta · 28044 Madrid

CONTAMOS CONTIGO PARA
SEGUIR CRECIENDO

91 511 13 70

WWW.PIDETAXI.ES · WWW.RTTM.ES



pidetaxi
app

info@pidetaxi.es
www.pidetaxi.es



Un otoño de cambios, memoria y reconocimiento

El mes de octubre llega cargado de actualidad y emociones para el sector del taxi. Por fin, y con casi un año y medio de retraso, el Ayuntamiento de Madrid ha aprobado la nueva Ordenanza del Taxi. Su aprobación pone fin a una larga espera, pero no ha estado exenta de controversia. La obligatoriedad de la ESO como requisito de acceso a la profesión y la fecha fijada para el fin de las ventajas asociadas al coche eléctrico han generado división entre los profesionales. A la espera de su publicación definitiva en los boletines oficiales, el texto marcará un nuevo punto de partida para el servicio en la capital.

En paralelo, Cataluña también vive un momento decisivo para el taxi. Hasta cinco grupos políticos han registrado en el Parlament la conocida como nueva ley del taxi, un texto que reconoce al taxi como servicio económico de interés general y que limita la actividad urbana de las VTC, desplazándolas a los servicios interurbanos.

Esta iniciativa refleja el papel del taxi como actor central de la movilidad, un protagonismo que trasciende el ámbito institucional y también alcanza el mundo cultural. En nuestras páginas hablamos con Ricardo Gómez, actor de referencia en el panorama nacional, que interpreta a un joven taxista en *La Suerte*, su nueva serie para Disney+. Más allá del entretenimiento, la ficción ofrece una mirada cercana y humana, conectando con la experiencia diaria de miles de profesionales que cada día recorren la ciudad.

Y aunque ya le rendimos un merecido homenaje en nuestra página web, no podíamos cerrar esta edición sin dedicar un sentido reconocimiento a Julio Hernández, presidente de Radio Teléfono Taxi durante casi dos décadas. Fallecido el pasado 10 de septiembre, dejó una huella imborrable en el sector. Sus compañeros, amigos y familiares le recordaron en la cena anual de la emisora, celebrada el 3 de octubre, con el respeto y la admiración que se ganó durante toda una vida dedicada al taxi.

4. Primera carrera

- El Pleno del Ayuntamiento de Madrid aprueba una nueva Ordenanza del Taxi con dos puntos polémicos: la ESO y el descanso de los taxis 100% eléctricos



10 En marcha

- Se inicia el trámite parlamentario para la llamada Ley del Taxi en Catalunya, que restringirá la actividad urbana de las VTC



14. Noticias

- TaxiForce, alianza internacional de apps propias del taxi



18 A fondo

- Taxistas de Valladolid se quejan de la falta de conductores para reforzar la oferta

20 Acto/Homenaje

- Emotivo reconocimiento a Julio Hernández en la cena anual de RTT



22. Rodar

- El actor Ricardo Gómez se sube al volante de un taxi en su última serie que se estrenará en Disney+



26. Homologados

- Todos los vehículos autorizados para taxi

30. Con gusto

- Descubre los nuevos locales de moda



Año XXX - Número 350 - Octubre 2025

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

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

Redactor Jefe: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

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

Dpto Comercial: GGM
info@gacetadeltaxi.com

Imagen portada: Blackfarm

Administración: admin@gacetadeltaxi.com

Dépósito Legal: M-17.622-1995

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



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

También puedes escribirnos a redaccion@gacetadeltaxi.com



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

El poder de las grandes potencias (VII)

TECNOLOGÍA, MOVILIDAD Y TRANSPORTE

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



“Los grandes cambios siempre vienen acompañados de fuertes tormentas. No es el fin del mundo, es el inicio de uno nuevo, al cual, tendremos que seguir adaptándonos por la cuenta que nos trae (IA)”

Frase atribuida a Lorena Franco

Las brutales turbulencias económicas iniciadas con la Gran Recesión de 2008 terminaron por colapsar en 2012, cuando las plataformas supervivientes del pinchazo de la ‘burbuja puntocom’ en el año 2000 se expandieron por todos los rincones del mundo. Un efecto que provocó un desplazamiento masivo del capital hacia el sector tecnológico (Srnicek, 2017).

Con la llegada del Siglo XXI, la Tecnología, la Comunicación y la Información aceleraban los avances tecnológicos con los grandes desafíos que planteaba “la nueva economía

basada en el conocimiento”. Una economía que utiliza el conocimiento como elemento fundamental para generar valor y riqueza por medio de su transformación a información o, mejor dicho, abriendo la nueva etapa económica basada en el Capitalismo Tecnológico, donde hace tiempo que trascendió la cada vez más desdibujada frontera entre lo digital y lo material, colonizando el Mundo. En esta nueva etapa, la riqueza dada por la disponibilidad de la innovación tecnológica se concentró en las grandes corporaciones digitales (empresas multinacionales y transnacionales),

iniciaron un control sobre la nueva economía global, las infraestructuras, la movilidad, el transporte, el I+D+i, así como un excesivo poder para determinar las relaciones de producción y los servicios de todos los sectores, confiriéndoles inclusive un poder político.

Todo ese control y su gestión logística respecto a la configuración urbanística diseñada para las futuras ciudades inteligentes (Smart Cities), se programaron sobre la movilidad, la electrificación y su tecnificación, intentando hacer ver a los gobiernos que se puede llegar a conseguir una posible reduc-



ción significativa de la huella de carbono. Además, a través de las emergentes App,s, se presentaron como un elemento clave para mejorar la eficiencia en el transporte urbano reduciendo la congestión y optimizando las rutas, así como, en promover el uso de vehículos eléctricos y otras alternativas ecológicas, alternándose con los objetos globales de sostenibilidad. Y todo ello, porque las App,s de movilidad utilizan algoritmos avanzados y análisis de datos (Inteligencia artificial y Big Data) para identificar patrones de tráfico, cuellos de botella y áreas con alta congestión.

Por ello, la UE., creyente en la ideología de este cambio, aborda con la mayor urgencia, las posibles tendencias en materia política de la movilidad y del transporte, reconociendo que se enfrenta a grandes retos producto de la progresiva mundialización tecnológica, la evolución de las relaciones con terceros países, el aumento del transporte de mercancías y pasajeros, la modificación de las estructuras sociales y de la evolución demográfica junto a la creciente urbanización, los futuros cambios comerciales, las posibles consecuencias del cambio climático, las modificaciones que deben aportarse en el ámbito del abastecimiento energético y, por último, a los cambios y en general a los avances tecnológicos que están invadiendo todas las áreas de la sociedad europea.....

Por ello, los gobiernos y administraciones públicas emborrachados en la búsqueda de soluciones que puedan reducir el uso del automóvil privado en las ciudades, que según nos dicen, son unos consumidores de suelo, de contaminación y de recurso de las arcas

públicas, se encuentran abducidos por los nuevos aires tecnológicos. Las plataformas digitales alimentadas y potenciadas por los inversores, han sabido venderse como paraguas de solución global de la movilidad ante un renovado modelo económico y de finanzas consiguiendo obtener un poder absoluto en todos los sectores.

Pero tenemos que decir que las plataformas necesitan tener ciertos lazos de unión y de colaboración para ejecutar estos cambios, gracias a las empresas de automoción, cada día más electrificada y con los nuevos modos de transporte tecnificados, han impulsado su integración en la movilidad dentro de una cápsula común como núcleo central basándose en materia medioambiental con una proyección que viaja hacia un futuro más eficiente que indican que reducirá progresivamente el uso del coche privado, mentalizando al ciudadano en ir adquiriendo hábitos de compartir los desplazamientos en las ciudades mediante los nuevos modos de transporte ecológicos. La sociedad admite esa irrupción al descubrir que, para continuar desarrollando una vida social, disfrutando del ocio y la cultura o, de poder ejercer una actividad profesional, tienen que aceptar las condiciones y los términos impuestos por las grandes corporaciones inversoras y tecnológicas.

A estas alturas, ya podemos entender que esa borrachera de pretender eliminar o de reducir la huella de carbono está en la mente de todos nosotros, sin embargo, pienso que la congestión en las ciudades seguirá existiendo, a no ser que las administraciones empiecen a acotar la circulación en el

perímetro central urbano por muy eléctricos que seamos, al final tendrán que circular por esa área, al transporte público y por supuesto al taxi. Por consiguiente, la fuerte presiones ejercidas por las plataformas disruptivas, no van en la línea de reducir la congestión viaria, porque su verdadera presión se esconde en la sombra (oligopolio digital), un modelo que se caracteriza por la concentración del poder de mercado, el uso intensivo de datos y tecnología, la creación de barreras de entrada y la interconexión de diferentes servicios, lo que genera una fuerte concentración.

El núcleo de la era digital existente, es un entramado capitalista con poder oligopolista que permite a las empresas privadas tecnológicas (Google, Amazon, Meta, Apple, Microsoft, Xiaomi, Huawei, etc.,) controlar infraestructuras fundamentales, tanto de la actividad productiva como de gran parte de la vida cotidiana y la política. Es decir, un capitalismo digital que concentra gran parte del poder de mercado al controlar datos, plataformas de movilidad y servicios esenciales de las ciudades de todos los países. Desde mi punto de vista, mi opinión una opinión más o, quizás, contraria a los demás, las estrategias llevadas a cabo de los principales actores, gobiernos e inversores que están trabajando en coordinación, (codo con codo), con las plataformas digitales en toda esta transformación de la movilidad urbana derivará hacia un control y total gestión de un transporte urbano inteligente y sostenible en manos de unas pocas plataformas disruptivas.

Continuará...



TALLERES FAMILY CAR

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

**SOLICITA PRESUPUESTO
SIN COMPROMISO**

**PRECIO MANO DE OBRA
43€ + 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%
- Frenos ROAD HOUSE: PASTILLAS hasta 15%, KIT DISCOS Y PASTILLAS HASTA 45%

NUESTRA MEJOR PUBLICIDAD SON NUESTROS CLIENTES

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

Tel. 91 477 34 30 / 91 478 93 37

WHATSAPP: 665 537 765

Madrid aprueba una ordenanza del taxi



El Ayuntamiento de Madrid saca adelante una nueva normativa para el taxi

El Ayuntamiento de Madrid aprobó el pasado 30 de septiembre la nueva Ordenanza Reguladora del Taxi, un texto que será de aplicación para todas las licencias del Área de Prestación Conjunta (APC) de la capital. La medida, impulsada por el Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad, salió adelante con los votos favorables del Partido Popular y la abstención de los grupos municipales VOX, PSOE y Más Madrid. Una semana después de su aprobación, y al cierre de esta edición, la ordenanza todavía no se había publicado en los boletines oficiales, aunque está previsto que lo haga probablemente el 13 de octubre, según fuentes consultadas por La Gaceta del Taxi.

La sesión plenaria del 30 de septiembre estuvo marcada por el debate técnico y político en torno a las enmiendas presentadas por los grupos de la oposición. En total, en la comisión previa al Pleno, se registraron 23 enmiendas: 12 de VOX, 7 de Más Madrid y 4 del PSOE. Solo prosperaron, y transformadas en enmiendas transaccionales, una relativa al requisito de la ESO para acceder a la profesión, que finalmente contó con el apoyo del Partido Popular; y otra relativa a los taxis eléctricos.

Durante el debate, los concejales defendieron sus propuestas y expusieron sus críticas a un texto que, si bien actualiza la normativa para adaptarla al Reglamento autonómico aprobado en diciembre de 2023, también introduce cambios sustanciales en lo que se refiere al eurotaxi, las condiciones de los vehículos eléctricos, el acceso a la profesión o el régimen sancionador.

Objetivo prioritario: ampliar la flota de eurotaxis

Entre los objetivos principales de la nueva ordenanza figura la obligación de garantizar que, como mínimo, un 5% de la flota esté compuesta por vehículos adaptados al transporte de personas con movilidad reducida. Para lograrlo, el texto contempla la convo-

catoria de un concurso de nuevas licencias específicas de eurotaxi y la posibilidad de que estos vehículos tengan clasificación ambiental C, lo que amplía las opciones de modelos disponibles para su adaptación. Esta medida ha generado cierto recelo en parte del sector, que ve con dudas el encaje legal de la creación de licencias exclusivas de eurotaxis.

Estos vehículos adaptados podrán trabajar los siete días de la semana, frente a las limitaciones de descanso que afectan al resto de la flota, que solo puede hacerlo cinco. Esta ventaja operativa también se mantendrá, con carácter transitorio, para los taxis eléctricos puros que fueron adquiridos o solicitados antes del 18 de julio de 2025. Es decir, esa excepción desaparecerá para los nuevos vehículos eléctricos adquiridos a partir del 18 de julio de 2025, fecha en la que se publicó el anteproyecto de la normativa.

Los taxis eléctricos y el día de libranza

La decisión sobre el coche eléctrico ha sido otro de los temas que ha despertado mayor polémica. A propuesta del grupo municipal socialista, se aprobó la otra enmienda que fija como límite esa fecha para poder disfrutar de la exención del día de descanso obligatorio. En la práctica, esto significa que quienes hayan solicitado un vehículo 100 % eléctrico antes del 18 de julio de 2025 podrán mantener ese beneficio durante un máximo de diez años, mientras que las nuevas adquisiciones posteriores deberán acogerse al régimen general de descansos, incluyendo la jornada de libranza obligatoria. El objetivo de la enmienda, según explicó el PSOE, era evitar una posible avalancha de solicitudes de vehículos eléctricos entre el verano y la fecha de aprobación definitiva, dado que el texto original establecía que la vuelta al régimen de descanso entraría en vigor una vez publicada la ordenanza.

En virtud de esa modificación, los taxis eléctricos que actualmente gozan de la exención deberán acreditar esta circunstancia durante la prestación del servicio y podrán circular sin la letra identificativa del día de descanso. Por el contrario, los taxis adquiridos o solicitados a partir del 18 de julio deberán llevar visible la letra correspondiente a su día de

Aprobada la posible creación de nuevas licencias de eurotaxi

marcada por la ESO y el coche eléctrico

libranza. Este cambio ha generado opiniones divididas en el sector. Algunos profesionales consideran que la medida supone un retroceso en la promoción del vehículo eléctrico dentro del taxi, mientras que otros entienden que el incentivo ya había cumplido su función inicial y que ahora debe priorizarse el impulso del eurotaxi.

La obligatoriedad de la ESO

La polémica también se ha centrado en el acceso a la profesión. El texto aprobado mantiene la Educación Secundaria Obligatoria (ESO) como requisito preceptivo para obtener el permiso de conductor de taxi, pero incorpora una novedad y es que permitirá acreditar "conocimientos equivalentes" para quienes no posean el título. La decisión se adoptó tras una enmienda transaccional pactada entre el Partido Popular y los tres grupos de la oposición. Aunque aún no se conoce la redacción definitiva del artículo, la medida pretende equilibrar la necesidad de mantener unos estándares mínimos de formación con la de evitar que la titulación se convierta en una barrera de entrada para ciertos colectivos.

Las posiciones sobre este asunto fueron especialmente diversas. Algunos concejales y defendieron que la ESO debe seguir siendo un requisito inamovible por representar el nivel educativo básico y obligatorio. Otros, en cambio, argumentaron que mantener esa exigencia podría excluir a personas mayores, migrantes o trabajadores con experiencia,



La nueva regulación salió adelante sin votos en contra en el Pleno

pero sin titulaciones homologables. El acuerdo alcanzado busca ofrecer cierta flexibilidad, aunque, insistimos, habrá que esperar a la publicación oficial para comprobar cómo se concreta la equivalencia.

Régimen sancionador aplicable al titular

La ordenanza también introduce otras modificaciones relevantes. Se elimina el módulo de itinerarios en el examen de acceso, en

cumplimiento del Reglamento autonómico, y se establece un sistema de espera obligatoria de un mes tras el segundo suspenso, similar al de la Dirección General de Tráfico. Además, todos los taxis deberán llevar un navegador GPS como equipamiento obligatorio. En cuanto al sistema de licencia por puntos, introducido en 2021, la nueva redacción traslada la responsabilidad de las infracciones al titular de la licencia y no al conductor. Entre las nuevas sanciones se incluye el incumplimiento del número mínimo de servi-

TOYOTA **bZ4X**



CAMBIA EL RUMBO
HACIA LA ELECTRIFICACIÓN

Kobemotor Concesionario Oficial Toyota.
Ronda de Carralero 16, 28222 Majadahonda (Madrid).
www.kobemotor.es / 916383804.

 KOBEMOTOR





Los taxistas madrileños esperan a la publicación definitiva del texto

cios exigido a los eurotaxis —150 al año—, una medida que busca garantizar la atención adecuada a las personas con movilidad reducida, ya que, según datos municipales, cerca del 40% de los titulares actuales no supera los 100 servicios anuales.

Durante el Pleno en el que se aprobó el texto, el delegado de Movilidad, Borja Carabante, defendió la ordenanza como un paso necesario para adaptar el servicio del taxi a la realidad actual del transporte urbano en Madrid. “Lo que queremos nosotros no es regular el sector del taxi; lo que queremos es que el taxi compita en igualdad de condiciones con las VTC”, afirmó. “Queremos que los ciudadanos puedan elegir entre una VTC y un taxi en igualdad de condiciones”, insistió el delegado, subrayando que ambos sectores conviven en Madrid “en plena sintonía y competencia” y que son los usuarios quienes eligen libremente. Carabante consideró que este modelo de coexistencia es el que debe mantenerse en la ciudad.

Postura de los grupos políticos

En respuesta a las críticas de la oposición, Carabante defendió la gestión del Gobierno municipal y recordó que durante los últimos seis años se han concedido millones de euros en ayudas para la renovación de la flota del taxi. También agradeció la presencia en el Pleno de representantes del sector y desta-

có el papel del taxi como “actor principal de la sociedad madrileña”.

La semana previa al Pleno, los concejales responsables de Movilidad mostraron su postura en relación a la Ordenanza con entrevistas a nuestro medio. Esther Gómez, concejala de Más Madrid, criticó el retraso en la aprobación del texto, que debía haberse debatido a mediados de 2024, y consideró

Vuelve la letra al taxi eléctrico

que la reforma supone “un avance tímido” que deja sin resolver cuestiones importantes. Subrayó que el Ayuntamiento no ha cumplido con el 5% mínimo de flota adaptada y denunció que de los 350 eurotaxis existentes, unos 120 operan en plataformas externas sin control municipal. Gómez defendió que deben mantenerse ventajas específicas, como la exención del día de libranza, para incentivar la incorporación de más vehículos adaptados, y planteó que las nuevas licencias otorgadas a un mismo titular sean necesariamente adaptadas. Sobre la ESO, Más Madrid se opuso a su obligatoriedad al considerar que representa una barrera para colectivos vulnerables, especialmente migran-

tes o mayores sin estudios. En relación con las VTC, Gómez acusó al Gobierno municipal de “inacción” y de permitir una competencia desleal que perjudica al taxi y precariza las condiciones laborales de los conductores de plataformas.

Por su parte, Ignacio de Benito Pérez, concejal del PSOE, opinó que la modificación de la ordenanza “no supondrá una mejora sustancial” para el sector, ya que deja fuera las principales demandas de los profesionales. Para los socialistas, el verdadero problema sigue siendo la falta de regulación de las VTC, a las que acusan de operar con normas laxas y en clara competencia desleal. De Benito reconoció algunos avances en la nueva norma, como el refuerzo del porcentaje mínimo de eurotaxis, pero consideró que Madrid sigue lejos del 5% exigido y que la disposición que incentivaba los eléctricos por encima de los adaptados ha sido un error. Sobre la ESO, el PSOE no se opone a mantenerla como requisito, aunque critica la falta de claridad en su redacción. El concejal describió la norma como “una oportunidad perdida” para abordar los problemas estructurales del sector, garantizar un servicio adaptado y mejorar los derechos de los usuarios.

Ignacio Ansaldo, concejal de VOX, calificó la ordenanza como una “degradación” del taxi madrileño. Denunció que el proceso se ha llevado a cabo “de manera absolutista”, sin el consenso suficiente ni el tiempo necesario para debatir las enmiendas. Ansaldo advirtió que el texto podría ser recurrido judicialmente y se mostró contrario a la creación de licencias específicas de eurotaxi, por considerarlas ilegales. Defendió, en cambio, que existan incentivos económicos que hagan viable el servicio adaptado, tanto en trayectos cortos como largos, pero siempre dentro del marco de las licencias de autotaxi. Sobre la ESO, VOX también se mostró contrario a su obligatoriedad, al entender que supone una barrera para los trabajadores mayores o extranjeros sin títulos homologables. En cuanto a las VTC, el concejal reclamó una mayor firmeza en el control municipal y denunció la “permisividad” con la que, a su juicio, operan en la ciudad, frente a la estricta regulación que soportan los taxistas.

A la espera de su publicación definitiva en los boletines oficiales, el texto sigue generando expectación entre los profesionales, que observan con atención cómo quedará finalmente redactada una normativa que marcará el futuro inmediato del taxi madrileño.

Javier Izquierdo

Kia Niro.

Conquista la ciudad con estilo.



KIA Empresas

En Kia T. de las Heras sabemos lo importante que es contar con un vehículo fiable, eficiente y cómodo en tu día a día como taxista. El Kia Niro te ofrece bajo consumo, etiqueta ECO y la confianza de una gran marca para que tu trabajo sea más fácil y rentable. Ven a conocernos y descubre por qué cada vez más profesionales del taxi eligen Kia.

T. de las Heras

C/ Ingeniero Fernandez Casado, 4-6
28823 Coslada
Tel : 616 53 59 55
www.kia.com



El Parlament tramita una ley que re

El Consell del Taxi fue el escenario de la presentación de la nueva Ley catalana de transporte de viajeros en vehículos de menos de nueve plazas, una normativa que pretende redefinir el modelo de movilidad en Catalunya, protegiendo al sector del taxi. Impulsada por PSC, Junts, ERC, Comuns y CUP, la proposición ya está registrada en el Parlament catalán y se prevé su aprobación en 2026. La ley refuerza al taxi como servicio público y limita la actividad urbana de las VTC.



El taxi, declarado en el texto como un servicio económico de interés general. Imagen: Depositphotos

Tras muchos meses de espera con grandes dosis de incertidumbre, el pasado 16 de septiembre, el Consell del Taxi acogió la presentación oficial de la nueva Ley catalana de transporte de viajeros en vehículos de menos de nueve plazas, una normativa largamente esperada que marcará un antes y un después en la regulación de taxis y vehículos de transporte con conductor (VTC).

A partir de ahí se desencadenaron una serie de reacciones, positivas y negativas, que alcanzó su punto álgido el 25 de septiembre. Ese día, los grupos parlamentarios del PSC, Junts, ERC, Comuns y CUP registraban de forma conjunta la proposición de esta ley en el Parlament de Catalunya, dando así el primer paso hacia su tramitación definitiva.

El texto, en el que se lleva trabajando desde la legislatura anterior, aspira a convertirse en la gran referencia normativa del sector, clarificando competencias, reforzando el carácter del taxi como servicio público de interés general y limitando el papel de las VTC en el ámbito urbano. La intención de los grupos impulsores es que la norma pueda estar plenamente en vigor a comienzos de 2026, tras superar los debates, ponencias y comparecencias necesarios en la cámara catalana.

La rueda de prensa conjunta ofrecida ese 25 de septiembre por los cinco grupos parlamentarios en la sede del Parlament supuso una muestra de unidad poco frecuente en la

política catalana. Todos coincidieron en subrayar la importancia de esta nueva normativa, que persigue varios objetivos clave: reforzar el taxi como servicio público de transporte urbano, reducir la actividad urbana de las VTC relegándolas principalmente al transporte interurbano, crear la figura del denominado "transporte de alta disposición" que permitirá a algunas VTC operar en entorno urbano bajo condiciones muy estrictas y establecer un mayor control sobre las plataformas digitales, que pasarán a ser responsables de la actividad que gestionen. Durante la comparecencia, el portavoz del PSC recalcó que se da una preminencia al taxi por una razón de que es un servicio público, con tarifas reguladas por la administración y porque tiene una responsabilidad con la ciudadanía que no tienen otros servicios.

Creación de la modalidad de "alta disposición"

El texto incorpora además una innovación destacada con la creación de la modalidad de transporte de alta disposición, que permitirá a determinadas VTC prestar servicios urbanos únicamente si cumplen unos requisitos muy concretos como una precontratación mínima de dos horas, una duración mínima de cada trayecto de una hora y la limitación a un único servicio por hora. Esto significa que, en

fuerza el taxi y restringe a las VTC

la práctica, las VTC de plataforma quedarán relegadas a servicios interurbanos, mientras que aquellas que obtengan la autorización de alta disposición podrán atender servicios urbanos bajo restricciones muy severas. La tendencia, subrayan los grupos parlamentarios, es clara y va dirigida a reservar casi en exclusiva al taxi el protagonismo urbano mientras las VTC quedan orientadas al ámbito interurbano..

Dispositivos GPS para taxis y VTC

Otra de las novedades más comentadas es la obligatoriedad de instalar dispositivos de geolocalización tanto en taxis como en VTC. Estos aparatos, a modo de cajas negras, permitirán controlar la actividad de todos los vehículos en tiempo real, con el objetivo de frenar el fraude y las malas prácticas. De acuerdo



PSC, ERC, Junts, En Común y la CUP registran la ley para tramitarla en el Parlament

Kia EV4 Fastback.

El futuro del taxi empieza hoy.

Kia Empresas

La familia eléctrica de Kia crece con el Kia EV4: 100% eléctrico, con hasta 633 km de autonomía* y toda la energía que impulsa nuestro camino hacia un futuro más sostenible. Un nuevo modelo que nace con la misma chispa que nos mueve: innovar, avanzar y conectar contigo en cada trayecto.

Emisiones CO₂ combinadas WLTP (g/km): 0. Consumo combinado WLTP (kWh/100km): 14,3-14,9. Pendiente de homologación. La información técnica (consumos, autonomía, etc.) es un valor estimado obtenido según el ciclo WLTP y puede variar con la homologación definitiva. *Dependiendo del modo de conducción, condiciones meteorológicas, climatización, batería.





Se intensifican los controles sobre la actividad de las VTC en Barcelona. Imagen: Guardia Urbana de Barcelona

con Alberto "Tito" Álvarez, portavoz de Élite Taxi Barcelona, este sistema permitirá sancionar de forma telemática tanto a taxis como a VTC, ya que con estos dispositivos se podrá sancionar de forma telemática, sin necesidad de que un agente de la Guardia Urbana pare a una VTC para multarla. Además, esta herramienta permitirá comprobar si las plataformas digitales asignan servicios ilegales a vehículos no autorizados, sancionando directamente a las empresas intermediarias y no únicamente a los conductores autónomos.

La ley también endurece de manera significativa el régimen sancionador, tanto para taxis como para VTC. En el caso de los taxis se contemplan inmovilizaciones y fuertes multas para quienes estafen a los usuarios o se nieguen a realizar servicios. Álvarez fue tajante al respecto e indicó que están muy cansados, y la administración también "de la impunidad de taxistas que estafan a turistas usando un símbolo de Barcelona como el amarillo y negro. "Queremos máxima dureza contra este tipo de conductores y que salgan del sector porque son basura", manifestó. Por otra parte, en lo que respecta a los conductores de VTC deberán superar un examen equivalente al del taxi, garantizando así un nivel de profesionalización similar y un conocimiento del entorno urbano suficiente. Además, y como parte central de la legislación, se espera subir a nivel B2 los conocimientos de catalán tanto para taxistas como para conductores VTC.

El taxi, servicio económico de interés general

La nueva legislación declarará formalmente al taxi como servicio económico de interés general, reforzando la idea de que se trata de un

El nivel de catalán podría subir a B2

servicio regulado al que los ciudadanos deben poder acceder en condiciones de igualdad y seguridad. Los dispositivos geolocalizadores jugarán aquí un papel clave, ya que permitirán garantizar que los taxis cumplan con su obligación de atender todos los servicios solicitados por los usuarios, evitando prácticas como rechazar clientes o seleccionar rutas según conveniencia.

Desde el sector del taxi, la nueva normativa ha sido recibida con satisfacción. Alberto Álvarez destacó que este marco legal no pretende expulsar a nadie, sino ordenar un sector desre-

gulado y garantizar un servicio justo para la ciudadanía. "Desde el sector del taxi estamos muy satisfechos. Sabemos que quedan meses de negociaciones y comparecencias, pero esta ley es fruto de la fuerza de un sector que está en lucha, en una lucha justa", señaló el portavoz de Élite Taxi después de conocerse la proposición parlamentaria conjunta. Durante esa intervención, el portavoz de los taxistas aprovechó para recordar que muchos conductores de VTC se han integrado ya en el sector del taxi. "Tenemos muchas autoescuelas que han absorbido a más de 600 personas del sector VTC, y hoy ya trabajan como taxistas. El taxi garantiza un empleo digno, con un 30% menos de horas de trabajo y con ingresos superiores en más de un 40% respecto a las VTC de plataforma". En su intervención, Álvarez subrayó que el nuevo marco sitúa al ciudadano en el centro, refuerza el compromiso con el medioambiente y ofrece seguridad tanto a trabajadores como a usuarios.

Una ley "pionera en el mundo"

El representante de los taxistas catalanes quiso destacar también el carácter innovador de la normativa, que, según afirmó, se trata de una ley pionera en el mundo. Quiero dar las gracias al taxi porque si estamos aquí es gracias a ellos. También agradecer a los grupos políticos por ser valientes. No es la primera vez que Catalunya da ejemplo de altura de miras. El taxi ha vuelto a conseguir un gran consenso, algo muy difícil en estos tiempos", señaló Álvarez, convencido de que esta norma

23 VTC trasladadas al depósito de 24 inspeccionadas

En medio de la polémica por la tramitación de esta nueva ley, la Unidad Central de Tráfico de la Guardia Urbana llevó a cabo un operativo contra los vehículos de transporte con conductor (VTC) en Barcelona, que se saldó con 24 vehículos retenidos y 23 trasladados al depósito por un total de 27 infracciones. Entre los casos detectados, se detuvo a un conductor con una orden de búsqueda y captura que trasladaba pasajeros, se denunció a otro por dar positivo en metanfetamina y cannabis mientras realizaba un servicio, y se sancionó a un tercero que en apenas dos horas conducía dos vehículos distintos sin autorización.

Desde el taxi se celebró la actuación, destacando que la Guardia Urbana está formando a policías locales del Área Metropolitana para reforzar los controles en cada municipio. La asociación denunció que las plataformas "no tienen intención de cumplir la normativa" y confió en que la nueva ley en tramitación en el Parlament ponga fin a esta situación con sanciones más duras, revocación de autorizaciones a reincidentes y exigencia de credencial profesional con nivel B2 de catalán.

“La nueva ley no expulsa a nadie”

podría convertirse en un referente para otras comunidades autónomas y países. “El proceso parlamentario obligará a buscar consensos amplios debido a los importantes cambios estructurales que introduce”.

En el lado opuesto, el sector de las VTC ha mostrado un rechazo rotundo a la nueva normativa. José Manuel Berzal, presidente de Unauto VTC, advirtió que la ley podría suponer la desaparición progresiva de estas empresas en el ámbito urbano. “Nuestro sector no se dejará matar”, aseguró Berzal. También se manifestó al respecto José María Cazallas, secretario de organización del Sindicato Libre de Transportes, una organización que convocó una semana después de hacerse público el contenido de la ley, una manifestación frente al Departament de Territori de la Generalitat, como muestra de oposición a lo que consideran un atropello. La protesta, no obstante, quedó lejos de considerarse una movilización multitudinaria.

Pero la presión de las VTC no se ciñó únicamente a las calles. Frente a la normativa impulsada por los grupos parlamentarios, las VTC plantearon su propio paquete de medidas alternativas que incluyen aumentar la flota de vehículos con etiqueta Cero emisiones, permitir viajes compartidos entre usuarios de taxi y VTC y eliminar las restricciones actuales sobre tiempo mínimo de espera y longitud mínima de recorrido. Berzal insistió en que el sector mantiene la mano tendida a la administración, pero dejó claro que no aceptarán lo que califican de abuso de poder por parte del Departament de Territori, al que acusaron de ser rehén del taxi.

Aunque la proposición ya está registrada en el Parlament, el camino hacia la aprobación definitiva aún es largo. Los grupos han señalado que, independientemente de si se tramita por urgencia o no, la clave residirá en las ponencias y comparecencias que se celebren en los próximos meses. El objetivo compartido es que la ley esté lista a comienzos de 2026, cuando el sector pueda disponer de un marco normativo estable, consensuado y con todas las garantías jurídicas.

La nueva Ley catalana de transporte de viajeros en vehículos de menos de nueve plazas representa uno de los mayores intentos de regulación del sector en los últimos años. Su esencia es clara: reforzar el taxi como servicio público urbano, ordenar la actividad de las VTC limitándolas al ámbito interurbano y someter a control estricto tanto a los conductores como a las plataformas digitales. Con un amplio respaldo político, el apoyo entusiasta del sector del taxi y la oposición frontal de las patronales de VTC, la norma abre un periodo de intensos debates en el Parlament y en la sociedad catalana. De su resultado dependerá el futuro del modelo de movilidad urbana en Catalunya a partir de 2026.

Olga Lobo

Exclusivas formulas
diseñadas para cada
sistema de combustible



- DIESEL

- GASOLINA

- GLP o GNC



LUBRICA Y MANTIENE LIMPIO Y PROTEGIDO EL SISTEMA
DE ALIMENTACIÓN

RESTAURA LA POTENCIA

REDUCE LAS EMISIONES DE GASES

MEJORA EL RENDIMIENTO DEL COMBUSTIBLE

INCREMENTA LA FIABILIDAD MEJORANDO
Y EXTENDIENDO LA VIDA DE TODO EL SISTEMA
DE ALIMENTACIÓN

ESPECIAL LUBRICACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE GLP o GNC
PENETRANDO EN LOS MICROPOROS DEL METAL
Y APORTANDO UNA PROTECCIÓN DURADERA
DURANTE LA COMBUSTIÓN DEL GAS LICUADO DEL
PETROLEO (GLP) O GAS NATURAL COMPRIMIDO (GNC).

**AHORRA CONSUMO DE COMBUSTIBLE
HASTA UN 5,7%**

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

La alianza internacional TaxiForce ya es una realidad



Representantes de ARTE-Pidetaxi, BTaxi y TaxiClick en la firma de TaxiForce

En la mañana del pasado 3 de octubre se llevó a cabo firma oficial del acuerdo que da lugar a TaxiForce, la primera alianza internacional de apps de radiotaxi en Europa. Se trata de un proyecto pionero, impulsado por PideTaxi, BTaxi y TaxiClick, que permitirá a los usuarios utilizar su aplicación de confianza en España, Italia y Portugal. Con ello, se facilitarán los desplazamientos en más de 200 ciudades, respaldados por una flota que supera los 32.000 taxis con licencia.

El acto se celebró en la sede de Radio Teléfono Taxi en Madrid, y contó con la presencia de representantes de las tres aplicaciones. Por parte de Arte-PideTaxi asistieron su presidente, Andrés Veiga, y su vicepresidente, Julio Sanz. En representación de BTaxi acudió Ricardo Carboni junto a otros miembros de la compañía. Por parte de TaxiClick estuvieron presentes Jonatan López, también CEO de TaxiTronic, Montse Alacio, directora comercial de Taxitronic, así como otros dirigentes de la aplicación. Además, acudieron Santiago Medina, presidente de Radio Taxi Sevilla y tesorero de ARTE, y César Benito, de Radio Taxi Valencia y vicepresidente de ARTE.

Los representantes destacaron que la nueva plataforma busca dar solución a un problema habitual para los viajeros: la dispersión de aplicaciones y sistemas locales. TaxiForce integrará las principales herramientas digitales del sector en los tres países, garantizando un servicio homogéneo,

seguro y con tarifas reguladas. El despliegue se llevará a cabo de manera progresiva en las principales ciudades, impulsando la digitalización del taxi frente a los modelos alternativos de movilidad.

Entre las ventajas directas para los pasajeros, la iniciativa permitirá un único inicio de sesión válido en cualquiera de las apps, que funcionará en más de 200 ciudades. Además, los usuarios podrán contar con taxis locales con licencia en cada destino, tarifas claras y reguladas, y una implantación gradual que asegura calidad y continuidad del servicio en todos los territorios participantes.

Andrés Veiga, presidente de ARTE-Pidetaxi, destacó que "esta alianza con TaxiClick y BTaxi supone un paso decisivo en nuestro compromiso por ofrecer un servicio de taxi de calidad, accesible y con vocación internacional. Gracias a esta colaboración, los usuarios de Pidetaxi en España podrán utilizar la aplicación también en Italia y Portugal sin necesidad de descargar otra app ni cambiar sus hábitos de uso". Veiga añadió que el objetivo es que "el taxi siga siendo una opción moderna, eficiente y adaptada a las necesidades de los ciudadanos, dentro y fuera de nuestras fronteras".

Integrantes de TaxiForce

Por su parte, Jonatan López, de TaxiClick, subrayó que "TaxiForce es un hito cla-

ve para fortalecer el sector del taxi en Europa. Hay millones de personas que siguen apostando por el servicio de taxi como su opción de movilidad preferida. Ahora, con el proyecto TaxiForce, podrán seguir usando su app de taxi preferida cuando estén fuera de su ciudad por trabajo o por vacaciones, con la confianza que tendrán la misma calidad y seguridad en el servicio". López añadió que "este proyecto demuestra que el taxi, apoyado en la innovación tecnológica, se adapta a las nuevas exigencias de movilidad y mejora su eficiencia y competitividad en un mercado cada vez más global".

Desde Italia, Riccardo Carboni, presidente de Cotabo-BTaxi, quiso recordar que "en esta alianza, BTaxi también representa a la red italiana ITN, que incluye las apps Apptaxi y TaxiMove. El acuerdo reúne así a los principales operadores de radio taxi de Italia, España y Portugal, con el objetivo de crear la principal red europea alternativa a las grandes plataformas de intermediación".

Con TaxiForce, estas empresas con un largo historial en el sector, reafirman su apuesta por un taxi moderno, digital y competitivo en el ámbito europeo. La alianza no solo facilita la movilidad internacional de pasajeros y profesionales, sino que también salvaguarda al mismo tiempo tanto a taxistas como a los propios usuarios frente a otras opciones menos seguras que hay actualmente en el mercado.

Casi 1.000 denuncias a VTC en solo seis meses

Los vehículos de transporte con conductor (VTC) llevan seis meses sujetos a la normativa promovida por el departamento de Fomento de la Junta de Aragón. Se trata de una regulación que nació como respuesta a las reclamaciones y amenazas de huelga del sector del taxi. Durante este tiempo, la actividad de control sobre estas autorizaciones ha sido intensa en Zaragoza.

La Unidad de Motoristas de la Policía Local de capital aragonesa ha desplegado un dispositivo sin precedentes para detectar a los vehículos que circulaban sin autorización urbana bajo el paraguas de las plataformas, y ya ha tramitado 917 denuncias contra conductores de VTC en tan solo medio año. La mayoría de ellas se han debido a la ausencia de licencia municipal, un incumplimiento que ha motivado un aumento del 30 % en las inspecciones desde



La Policía Local de Zaragoza ha intensificado los controles a la actividad de las VTC

que la orden entró en vigor el pasado marzo. Aunque en la mayoría de los casos los

agentes se limitan a interrumpir el servicio y pedir a los pasajeros que abandonen el vehículo, en tres ocasiones la grúa municipal ha retirado los coches al depósito por prestar servicios no inscritos en la web de Fomento.

La normativa establece tres supuestos en los que los VTC pueden ser retirados por la grúa: circular sin licencia municipal en Aragón mientras realizan un servicio urbano; no registrar en la web de Fomento un servicio pese a contar con licencia en la comunidad; o aceptar servicios fuera de las aplicaciones autorizadas, emulando la operativa de los taxis.

Hay que recordar, y así lo especifica el citado medio, que en Zaragoza únicamente 59 vehículos disponen de licencia municipal para operar como VTC, una cifra que las organizaciones del taxi consideran suficiente.

Varios taxistas se exponen a perder la licencia por no prestar servicio

El Ayuntamiento de Burgos se ha puesto serio y ha apercibido a 37 titulares de licencia, de un total de 186 que operan en la ciudad, para que expliquen, en diez días, por qué no dieron servicio correctamente de enero a mayo de 2025. Las quejas de los usuarios ante la falta de taxis o el retraso en los servicios han motivado esta decisión.

De acuerdo con datos del propio sector, 17 licencias no realizaron ningún servicio en esas fechas ni a través de las paradas ni de la centralita, 19 no habían acudido a

las paradas y al menos 9 solo efectuaban cuatro viajes al día.

El actual reglamento del taxi establece la posibilidad de retirar la licencia si el profesional ha dejado de prestar el servicio durante 30 días consecutivos o 60 alternos durante un periodo de año.

Por su parte, la Asociación Burgalesa del Taxi (Abutaxi) se ha mostrado a favor de esta decisión del Ayuntamiento que, esperan, sea una llamada de atención para los profesionales.



Burgos intensifica su "presión" para aumentar la flota de taxis activos

nueva movilidad

La web para entender hacia dónde se mueve el transporte

Noticias, análisis, entrevistas y recursos para entender cómo se transforman nuestras ciudades

Todo sobre movilidad sostenible, normativa, transporte urbano y nuevas plataformas

La movilidad del futuro, hoy

www.nuevamovilidad.es

Los taxistas critican con dureza la subvención aprobada para eurotaxis



Los taxistas vuelven a cargar contra la administración por su gestión del sector

La Confederación de Taxistas Autónomos de la Comunidad Valenciana (CTACV) ha calificado como una "calamidad" la subvención aprobada por la Conselleria para taxis adaptados a personas con movilidad reducida (PMR). Según el colectivo, la me-

didada no recoge sus alegaciones, deja sin cobertura a la mayoría de municipios de la región y no garantiza un servicio adecuado para los usuarios que lo necesitan.

El comunicado de la organización recuerda que en 2020 se prometió al sector un presupuesto de 400.000 euros destinado a sufragar el sobrecoste de los vehículos adaptados y a mejorar la atención a las personas con movilidad reducida. Sin embargo, cinco años después la ayuda aprobada se limita a la mitad de lo comprometido (200.000 euros), sin tener en cuenta las propuestas del sector y con un diseño que, a juicio de los taxistas, provocará que muy pocos profesionales la soliciten.

Entre las principales críticas, la confederación destaca que la subvención solo se aplica a los taxis que operan en Áreas de Prestación Conjunta, dejando fuera a cientos de conductores que trabajan en municipios pequeños. Además, se exige que quienes accedan a la ayuda mantengan de forma permanente la licencia de vehí-

culo adaptado, una condición que, según la Confederación, desincentiva a los taxistas a solicitarla.

El colectivo también denuncia que la medida se limite a la compra de vehículos y no establezca criterios claros sobre el servicio a prestar. En su opinión, esto perpetuará la falta de cobertura, ya que sin regulación ni control del número de licencias adaptadas los profesionales seguirán priorizando servicios más rentables frente a la atención a usuarios con movilidad reducida.

En su valoración final, la organización de taxistas reprocha a la Conselleria cinco años de retraso y un resultado muy alejado de lo comprometido, asegurando que la subvención "ni va a cumplir sus objetivos, ni los del sector, y mucho menos las necesidades de los usuarios que lo necesitan". La organización ha reafirmado que mantendrá una política de diálogo y firmeza en defensa de unas condiciones de trabajo dignas y contra la competencia desleal.

Sacan a subasta cuatro licencias de taxi adaptado por 600.000 euros

La Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Toledo ha aprobado este miércoles el inicio del expediente para adjudicar cuatro nuevas licencias de autotaxi en la ciudad, destinadas a vehículos accesibles para personas con movilidad reducida. La medida, según informó el portavoz municipal Juan José González, tendrá carácter indefinido y busca reforzar la oferta de transporte adaptado en la capital castellanomanchega.

El importe total de la licitación asciende a 600.000 euros, con un precio de 150.000 euros por licencia. El concejal de Movilidad, Iñaki Jiménez, ya adelantó el pasado mes de julio que esta iniciativa persigue garantizar la disponibilidad de taxis adaptados durante las 24 horas del día. Estas cuatro licencias se licitan, además, en un contexto marcado por la



150.000 euros por licencia en la nueva subasta

polémica llegada de la plataforma Bolt al municipio.

En este sentido, el consejero de Fomento, Nacho Hernando, ha confirmado que la actividad de Bolt en Toledo se está de-

sarrollando de forma ilegal y ha anunciado sanciones que podrían alcanzar los 4.000 euros. Además, ha instado al Ayuntamiento a aplicar también las medidas contempladas en la ordenanza municipal para sancionar a la compañía y proteger al sector del taxi local.

La aprobación de estas licencias supone un paso relevante para el colectivo, que llevaba tiempo reclamando un refuerzo en el servicio accesible. Con esta decisión, el Ayuntamiento no solo preten-

de mejorar la cobertura a usuarios con movilidad reducida, sino también dar un mensaje de apoyo al sector en un momento de incertidumbre por la irrupción de nuevas plataformas de transporte.

somos y ESTAMOS

¿ERES TAXISTA Y QUIERES MEJORAR TU NEGOCIO?

¡ESTA ES TU OPORTUNIDAD!



te ofrece

- Aumento de servicios y rentabilidad de tu taxi
- Condiciones exclusivas para nuevas altas

¡NO ESPERES MÁS!

**Estamos en la Calle San Germán nº 55 1D
para darte la bienvenida a TAXI GREMIAL**

914453281

administracion@radiotaxigremial.com

“Nos hacen falta conductores y



Imagen de una parada de taxis en la Estación del Norte de Valladolid

El sector del taxi en Valladolid lleva tiempo reclamando al Ayuntamiento que actúe de una vez para fomentar la incorporación de un mayor número de conductores que puedan prestar servicio a la ciudadanía. En concreto, la Agrupación del Taxi de Valladolid, organización mayoritaria en la representación del colectivo vallisoletano, pide una mayor frecuencia en la convocatoria de exámenes y, además, que estas pruebas no resulten “imposibles” de superar para los aspirantes.

“El último examen que programó el Ayuntamiento fue en el mes de junio”, denuncian Óscar Ordóñez y Virgilio Bravo, presidente y vicepresidente de la organización de taxistas, que cuenta con el apoyo de la Plataforma Taxi España y de la Asociación Nacional UNE-TE. “Hasta esa convocatoria de junio habían pasado tres meses desde la anterior. Además, en este último examen volvieron a cambiar las condiciones: antes se hacía con unas normas y ahora se ha complicado”, critican.

Los resultados de las pruebas refuerzan esta queja. “En el examen celebrado en verano se presentaron 33 aspirantes y únicamente aprobaron tres. En el que se había

realizado tres meses antes suspendieron todos, o como mucho aprobó uno”, explican los taxistas, que insisten en los problemas derivados de la escasez de convocatorias. “Lo lógico sería que se organizara al menos una prueba mensual, o incluso cada quince días”, afirman.

Los representantes del sector señalan que el Ayuntamiento está diseñando un plan para formar a futuros conductores a través de autoescuelas, pero aseguran que ese plan no se traduce en más profesionales en el taxi. “Están bailando el agua. Lo que necesitamos de verdad son conductores, porque la gente se queja de que no hay taxis a determinadas horas del día”, advierte Ordóñez, que subraya que no descartan iniciar movilizaciones si no se toman medidas con rapidez.

“En Valladolid trabajamos a destajo y no tenemos ningún día libre”

Falta de regulación horaria

Desde la Agrupación también destacan que otro de los motivos por los que no se presta el servicio en condiciones es la falta de regulación de los taxis que ya están trabajando. “En Valladolid trabajamos a destajo y no tenemos ningún día libre. El problema es que muchas veces coincidimos demasiados taxistas en la calle y luego hay momentos en los que hay escasez. No existe regulación en los horarios y, al no haber conductores de relevo, cuando el titular descansa el coche se queda parado”, denuncian.

“Los fines de semana estos problemas se incrementan”, añade Virgilio Bravo, asegurando que ha habido sábados en los que solo había 38 taxis operativos en Valladolid de un total de 466 licencias. “Es cierto que sobre ese total hay unas 28 que no están funcionando”, apostillan.

“Necesitamos duplicar los taxis”, insisten los portavoces. Con ese volumen de licencias, y para poder estimar el total real de conductores, desde la Agrupación aseguran que cuentan con 66 conductores en activo para las 390 licencias que representan. Es decir, no se llega al centenar de conductores si se extrapola la cifra al conjunto de licencias fuera de la Agrupación. “Por eso es necesario que el Ayuntamiento tome medidas urgentes, porque los coches deberían ampliar sus turnos”, remarcan.

Ordóñez y Bravo perciben además un cambio en la mentalidad de los más jóvenes a la hora de aceptar trabajos. “Ya no quieren trabajar en sectores como la restauración o el taxi, porque resultan duros. Y si además se les ponen trabas de entrada, con demoras de cinco o seis meses desde que empiezan a estudiar hasta que aprueban, terminan por abandonar el proceso y se van a otros trabajos más sencillos”, explica Óscar Ordóñez. “La alta tasa de suspensos hace que los aspirantes se lo piensen aún más y finalmente opten por otras alternativas laborales”, replica Bravo.

Los dirigentes de la Agrupación recuerdan que llevan años negociando con los distintos gobiernos del Ayuntamiento de Valladolid sin obtener resultados. “Ya trasladamos este problema cuando en el Consistorio gober-

que regulen nuestros horarios”

naba el PSOE, y ahora, con el PP, seguimos en las mismas”, lamentan, al tiempo que subrayan que las quejas de los ciudadanos no deberían dirigirse contra los taxistas, sino contra la administración.

“En ocasiones recibimos tal volumen de llamadas que no podemos atender de forma telefónica a todas las personas. Para eso vamos a poner solución con un nuevo gestor de flotas que incorpora inteligencia artificial y es capaz de atender cien llamadas por minuto. Lo vamos a implantar a través de KBO, y con este sistema será más fácil gestionar los picos de demanda telefónica”, explica el presidente de la agrupación, que gestiona la emisora Radio Taxi Valladolid.

“Pero una vez que hayamos solucionado este problema —la entrada en funcionamiento del nuevo sistema estaba prevista para la semana pasada—, seguiremos teniendo la misma dificultad: la falta de conductores para atender los servicios, especialmente durante las noches de los fines de semana”, lamenta Bravo, que recalca que esos son los momentos de mayor necesidad.

“En grandes eventos es cuando más se nota la falta de conductores y también la ausencia de una regulación eficaz del funcionamiento del taxi”, sostienen los representantes del sector, que critican que en los planes de movilidad del Ayuntamiento no se tenga en cuenta al taxi pese a ser un servicio público esencial.

Los taxistas insisten en que reciben reclamaciones directas de los ciudadanos cuando, en realidad, las quejas deberían dirigirse al Ayuntamiento a través de los cauces establecidos. “Se quejan ante nosotros cuando no tenemos la solución”, lamentan los portavoces, que además recuerdan que la ordenanza que regula el taxi en Valladolid data del año 2005 y está obsoleta.

La necesaria implantación de un APC

La falta de regulación actual es, a juicio del sector, uno de los mayores problemas. “No tenemos regulados los descansos, pero tampoco, y esto es muy importante, está regulada el área de prestación conjunta (APC). Contamos con unos 25 pueblos cercanos sin servicio de taxi y nos convendría que se

“En grandes eventos es cuando más se nota la falta de conductores”

implantara el APC para atenderlos y, al mismo tiempo, evitar que entren las VTC en la ciudad”, señalan.

Hace unos años se aprobó un APC mediante una ordenanza, pero tras la denuncia de unos taxistas ajenos a la Agrupación fue anulada, lo que devolvió a la ciudad al marco regulador de 2005. “Queremos una nueva normativa, pero sobre todo que se active de nuevo el APC. Eso sí, debe hacerse bien para que ningún taxista pueda recurrirlo. Nos interesa que no se denuncie para que prospere”, declaran.

La Agrupación considera que el APC sería una herramienta eficaz para frenar la implantación de las plataformas de VTC en Valladolid. “Por ahora la situación está tranquila, pero en cualquier momento puede estallar”, advierte Ordóñez.

En cuanto al servicio de taxi adaptado para personas con movilidad reducida, los representantes señalan que en Valladolid hay actualmente 14 vehículos, de los cuales 12 pertenecen a la Agrupación. “La demanda es cada vez mayor. Lo hemos planteado al Ayuntamiento, porque la subvención para la adaptación no cubre el gasto tan elevado que supone para un taxista adaptar un vehículo a PMR”, denuncian.

“Valladolid es una ciudad con una población cada vez más envejecida y hay mucha demanda de este tipo de servicio. Hacen falta al menos cinco o seis vehículos más. De hecho, si hubiese suficientes conductores, podrían acceder a licencias adaptadas. Pero no hay voluntad política para resolver esta situación”, critican los profesionales, que lamentan que el taxi solo sea concebido como un servicio público al que apoyar de manera puntual en determinadas circunstancias. Por eso, y con la paciencia cada vez más agotada, advierten de que no descartan recurrir a la presión mediante movilizaciones para que la administración adopte de una vez medidas que mejoren el servicio público del taxi en Valladolid.

Javier Izquierdo



La Agrupación de Taxi de Valladolid aglutina a la mayoría de taxistas de la ciudad

La Cena de Hermandad de RTT recuerda con emoción a Julio Hernández



Andrés Veiga dedica unas emocionantes palabras a los familiares de Julio Hernández



Trabajadora de RTT homenajeada por el Consejo Rector

“La cena de este año es muy diferente para nosotros. Nos falta Julio”. Con estas emocionantes palabras, Andrés Veiga, presidente de Radio Teléfono Taxi Madrid, abrió su intervención antes del inicio de la tradicional Cena de Hermandad que, como cada año, reunió a la emisora con socios, entidades del sector del taxi y empresas colaboradoras.

Veiga hacía referencia a Julio Hernández, quien fuera presidente de RTT durante casi dos décadas y que tristemente nos dejó el pa-

sado 10 de septiembre. “Todos los que hemos tenido la suerte de tratar con él le hemos querido y le querremos siempre con locura”, añadió Veiga, quien también quiso dedicar unas palabras llenas de cariño a la familia de Julio, presente en la cena anual de la cooperativa de taxistas. A ellos los animó a acudir cada año, manteniendo viva su memoria. “Ha sido una parte importantísima de mi vida. Se ha ido un referente para mí”, concluyó Veiga, antes de desear una estupenda velada a los más de 500 invitados que se dieron cita en el Mirador de Cuatro Vientos.

Durante su discurso y antes de finalizar, Veiga también aprovechó para informar a los presentes sobre la formalización del histórico acuerdo de TaxiForce, que pone en marcha una alianza con apps de emisoras de Italia y Portugal. Tras la cena, que transcurrió en un ambiente cálido y cercano, se procedió a homenajear a los trabajadores de RTT, a los cooperativistas que celebraban 25 y 35 años en la emisora y a quienes se jubilaron durante el último año.

Entre los asistentes se encontraban entidades del sector, mutualidades, aseguradoras y empresas afines, que participaron activamente en la rifa previa a la fiesta. La música en directo puso el broche final a la velada. Entre las organizaciones presentes se encontraban la Asociación Gremial del Taxi, la Asociación Madrileña del Taxi, Federación Profesional del Taxi, SCAT, la Peña Segoviana, la Peña Zamorana, la Peña Abulense, la Peña Alcarreña, MMT, UECA, Solimat, Taxitronic, Onda Cero y La Razón. También estuvo presente Matías Martínez, histórico taxista de Madrid.

Como siempre, La Gaceta del Taxi cubrió el evento, que en esta edición tuvo un significado especial al rendir homenaje a Julio Hernández. Desde el medio, en el momento de su fallecimiento, también quisimos ofrecer nuestro humilde reconocimiento a una figura tan relevante para el taxi como lo fue Julio Hernández, recordando su legado y la huella que deja en todo el sector.



Los taxistas jubilados volvieron a recibir un bonito reconocimiento en la cena

Dolor por el Adiós y Respeto por su legado

El pasado 10 de septiembre nos dejaba uno de los dirigentes más relevantes y emblemáticos del taxi de las últimas décadas. Julio Hernández Calvo, admirado y querido por todos, estuvo casi veinte años como presidente de la radioemisora Radioteléfono Taxi Madrid.



Comenzó su mandato en enero de 1997, sustituyendo en el cargo a Gregorio González y fue reelegido durante cuatro mandatos hasta que en junio del 2016 decidió ceder el testigo a Andrés Veiga que aún sigue al frente de la entidad.

En la primera entrevista de Hernández como presidente publicada en La Gaceta del Taxi en marzo de 1997, refiriéndose a Radioteléfono Taxi como a la “cooperativa”, como siempre le gustó llamarla, decía ya entonces que estaba “tomando el camino que le corresponde. Se están llevando a cabo iniciativas buenas para nosotros” con el propósito de crecer. Esa fue su guía y su máximo empeño durante sus años de mandato que ya forma parte hoy de su legado.

Su amor y dedicación al taxi está fuera de toda duda, en su larga trayectoria hubo varios importantes logros como la constitución ARTE (Asociación de Radio Taxis de España) y también como si hubiera leído el futuro en una bola de cristal, tuvo la audacia, arropado por un equipo joven, de adentrarse en el mundo digital y crear la APP Pidetaxi, con la que ya trabajan hoy unos 18.000 taxistas en más de 100 localidades. Éxitos que Hernández siempre ha aceptado con la humildad que le caracterizaba, atribuyendo el mérito a su Consejo Rector.

Momentos complicados

En tantos años también ha habido negociaciones, momentos delicados, sobre todo a partir de 2014 cuando aparecieron las VTCs, que hoy ante la pasividad de los gobernantes, siguen acaparando el mercado de taxi.

La irrupción de la VTC en clara competencia desleal con el taxi, supuso un gran reto y una seria preocupación para el presidente de RTTM que hicieron perder muchos servicios al taxi, situación que afrontó con entereza y valentía. La reacción fue inmediata: había que “proteger los derechos de los asociados”. Se hicieron diversas modificaciones estatutarias, entre ellas una muy concreta “la incompatibilidad de que los que socios de Radioteléfono tengan VTCs”.

La última Asamblea Ordinaria, presidida por Julio Hernández fue en abril de 2016, y ese día pudo presentar unas cuentas favorables en servicios y facturación, nada menos que un 14,38% más que el año anterior. “Es necesario crear una flota competitiva y prestar los mejores servicios para contrarrestar la entrada de las VTC, fue uno de sus últimos mensajes como presidente. Dos meses más tarde, en junio de

2016 su sucesor Andrés Veiga, tomaba el relevo y fiel a su mentor, RTTM ha seguido creciendo y batiendo récord. Ese mismo año, en noviembre, fue nombrado Presidente de Honor.

Hoy Julio Hernández acaba de dejarnos, no sin antes pelear la vida hasta el último aliento. Para su familia, para los que fueron sus amigos, para los que le conocieron al menos un poco, lo más relevante no fue el cargo de presidente de Radioteléfono Taxi, durante veinte años sino su amor al taxi, su temple, su ingenio, su empatía, su solidaridad, su humor, su sencillez Su gran humanidad.

Como periodista jamás me negó ninguna entrevista, me recibía con una sonrisa y un humor excelente, no le gustaban las fotos, pero nunca protestó, aunque se le hiciera demasiado larga la sesión, siempre contestaba a todas las preguntas, tampoco mostró queja alguna después de publicadas sus entrevistas. Todos le echaremos de menos.

Nuestras más sinceras condolencias a su familia biológica y por supuesto también a su otra familia, la de Radioteléfono, a todos sus amigos y a todos aquellos para los que Julio ha sido un referente.

Pilar Matorra

La transformación del taxi más allá de nuestras fronteras



Imagen: Depositphotos

En La Gaceta del Taxi llevamos 30 años informando al sector y, a lo largo de este tiempo, hemos sido testigos de cómo el taxi se transforma, se adapta y encuentra inspiración más allá de nuestras fronteras. De manera intermitente, hemos recorrido ciudades de todo el planeta para descubrir cómo trabajan sus conductores, qué normativas rigen el servicio y qué lecciones pueden servirnos en España.

En este aniversario, recuperamos ese espíritu viajero para repasar algunos de los modelos más representativos del taxi internacional: Nueva York, Londres, París y Tokio. Cuatro ciudades con estilos distintos, pero con un denominador común: el taxi como servicio público esencial.

Los taxis amarillos de Nueva York son un icono global. El sistema se articula en torno a los medallions, licencias limitadas desde hace décadas que llegaron a costar millones de dólares. Para los conductores, la inversión era garantía de estabilidad, pero la irrupción de las nuevas plataformas y nuevas fórmulas de movilidad cambió el panorama. El valor del medallón se desplomó, dejando a muchos taxistas en una situación dramática.

Pese a todo, el Yellow Cab sigue siendo un referente fácilmente reconocible, disponible en la calle y con tarifas claras.

Excelencia y tradición

En Londres, los black cabs representan un estándar de calidad. Obtener la licencia requiere superar The Knowledge, un durísimo examen en el que los aspirantes memorizan rutas y puntos de interés durante años y del que hicimos un reportaje en profundidad hace varios años. Esa exigencia otorga prestigio al servicio y garantiza que el usuario recibe atención profesional.

Además, los vehículos se diseñan para la comodidad y accesibilidad, con espacio suficiente y adaptación a personas con movilidad reducida. En nuestras páginas hemos destacado cómo Londres ha sabido combinar regulación estricta con apertura a la innovación.

La capital francesa cuenta con unos 18.000 taxis, regulados por la Prefectura de Policía. Durante años, la licencia fue un bien caro y limitado, pero en la última década se han introducido cambios para ampliar la oferta y regular la convivencia con las VTCs.

En Francia, esa coexistencia no estuvo exenta de huelgas y bloqueos, algo que hemos relatado en más de una ocasión en nuestras páginas. Sin embargo, París ha sabido avanzar hacia un sistema equilibrado, con tarifas unificadas desde los aeropuertos, aplicaciones oficiales y un impulso al pago digital. Un ejemplo de cómo modernizar sin perder identidad.

Desde nuestras páginas también hemos viajado a Tokio. La capital de Japón ofrece un modelo casi opuesto: taxis más caros, pero impecables en su servicio. Los vehículos destacan por su limpieza, las puertas automáticas y la profesionalidad de los conductores, que visten con guantes blancos y trato exquisito. La experiencia del pasajero es el centro de todo.

Japón también ha sido pionero en introducir sistemas de navegación y pago digital. Aunque el transporte público absorbe la mayoría de desplazamientos urbanos, el taxi conserva su espacio gracias a su calidad diferencial.

Este recorrido internacional nos deja varias enseñanzas. Nueva York nos advierte de los riesgos de inflar el valor de la licencia; Londres muestra la importancia de la formación como garantía de prestigio; París ejemplifica el esfuerzo por equilibrar taxi y VTC bajo reglas claras; y Tokio inspira con su apuesta por la excelencia y la experiencia del pasajero.

Tras tres décadas informando, en La Gaceta del Taxi sabemos que mirar más allá de nuestras fronteras enriquece el debate local. Por eso, creemos que el futuro del sector en España pasa por reforzar la profesionalidad, apostar por la digitalización y mantener una imagen de calidad que nos diferencie frente a otros modos de transporte.

Porque, aunque cada ciudad tenga su modelo, todas comparten un mismo reto: adaptarse a las nuevas formas de movilidad sin perder la esencia del taxi como servicio público cercano, seguro y confiable.



En Tokio, el pasajero está en el centro

CUMPLIMOS

30

AÑOS DE ÉXITOS

1995

La *Gaceta* del TAXI

2025

“Rodar en un coche es de lo más co



Ricardo Gómez encarna a un joven taxista en La Suerte, la nueva serie de Disney+

En España, miles de jóvenes se dejan la piel preparando duras oposiciones, y algunos encuentran en el taxi un refugio laboral, un lugar donde poder ganarse la vida mientras llegan esos exámenes decisivos. Esa doble vida, entre libros de derecho y el volante, es la que encarna David, protagonista de La Suerte, la nueva comedia de Disney+ que se estrena el 8 de octubre. Quien da vida al joven taxista-opositor es Ricardo Gómez, actor consolidado de nuestro cine y televisión, que conversa con La Gaceta del Taxi en plena vorágine de promoción. Entre entrevistas, flashes y viajes apresurados, nos abre una ventanita al rodaje y a lo que significa meterse en la piel de un taxista primerizo.

En La Suerte como nos cuenta Ricardo Gómez, el taxi se convierte en un protagonista absoluto de esta divertida comedia. La serie ofrece un retrato de España que combina situaciones tan familiares como rocambolescas, sacando inevitablemente una sonrisa al espectador mientras seguimos las peripecias de un joven taxista que también estudia para una oposición.

Gaceta del Taxi.- En estas semanas de promoción, la sensación es de mucho movimiento, mucho desgaste. ¿Cómo está vivien-

do estos días?

Ricardo Gómez.- Estos días son una locura. Lo que nadie cuenta de las jornadas de promoción son las heridas en los talones por ponerte zapatos. En mi caso, paso el año en zapatillas y ahora llevo dos semanas “enzapa-

tado” yendo de ampolla en ampolla. Más allá de la broma, estoy muy contento. Agotado, claro, porque son semanas intensas de viajes y entrevistas, de estar de aquí para allá. Pero forma parte del trabajo. Cuando el proyecto te gusta, la satisfacción es aún mayor a pesar del esfuerzo. Lo importante es que llegue a la máxima cantidad de gente y que lo disfruten. Cuanta más gente vea la serie, más feliz soy, porque estoy muy contento con el resultado.

G.T.- La Suerte llega a Disney+ el 8 de octubre. ¿Qué balance hace de este rodaje tan particular, gran parte dentro de un taxi?

R.G.- Ha sido una experiencia fantástica. Tengo que decir que rodar en un coche es de lo más complejo del universo audiovisual porque todo son problemas. No solo a nivel logístico, porque necesitas calles cortadas y una producción muy potente detrás. También está la cámara: dónde la pones, los reflejos en los retrovisores, las ventanas... Rodar en un coche es lento y tedioso, y yo me he pegado un rodaje entero dentro de uno. Ha exigido un ejercicio de calma, paciencia, de entender que iba para largo. En definitiva, he echado muchas horas en el taxi.

G.T.- Como los propios taxistas, que pasan sus vidas entre servicios con largas horas al volante. ¿Cómo trabajó la construcción de este personaje?



Gómez atendió a La Gaceta del Taxi durante las jornadas de promoción de su nuevo proyecto

Complejo del universo audiovisual”

R.G.- Mi personaje, aunque trabaja en el taxi, no es un taxista como tal. Conduce el taxi de su padre mientras estudia unas oposiciones y así gana algo de dinero. Queríamos rescatar esa parte de inexperiencia del taxista primerizo y reflejarla en él. Para mí fue un regalo trabajar dentro del taxi, porque siempre lo había vivido como pasajero. Cuando te subes a un taxi, nunca sabes porque puede tocarte alguien discreto o un conductor dicharachero que convierte el trayecto en una película llena de historias increíbles. Cada taxi tiene una pequeña película dentro. Eso es lo que intentamos reflejar con David, en cada servicio que realiza y en cómo se comporta ante la cuadrilla del Maestro, que lo arrolla sin que él sepa poner orden por pura inexperiencia. Hay un capítulo que, seguro, resultará familiar a los taxistas y es que viajan a otra ciudad y, al proceder el taxi de otro municipio, surge un conflicto muy divertido.

G.T.- Justamente, la serie muestra esa mezcla de desconcierto, anécdotas y noches interminables que viven los taxistas ¿Le inspiró también su propia experiencia como usuario del taxi?

R.G.- Claro. Es una manía muy personal, pero a mí me encanta charlar con los taxistas durante los trayectos, sobre todo de noche. Me gusta preguntarles cómo va la jornada, si empiezan o si acaban turno. A veces veo el taxi como una profesión de riesgo, y es que al final entra cualquiera en el coche. Y como soy un obseso de mi trabajo, de escuchar historias y contarlas, esas entrevistas improvisadas me resultan inspiradoras. Especialmente por la noche, cuando están trabajando sin saber con qué se van a encontrar. Lo admiro mucho.

G.T.- Como hemos explicado, el protagonista, además de taxista, es opositor a Abogado del Estado. En su experiencia como actor, ¿qué resultó más duro: conducir el taxi o memorizar la oposición?

R.G.- Lo más difícil fue aprenderme los artículos de la Constitución. Fue lo más complicado que he tenido que memorizar en toda mi carrera. No hay nada más difícil que interiorizar artículos con palabras complejas y sin sentido narrativo. Es un atentado contra la memoria [risas]. Lo pasé fatal. Al principio de la serie, cuando David empieza a estudiar, se le permitía fallar; pero hacia el final, cuan-



Cartel de La Suerte, una nueva serie en la que el taxi es muy protagonista

do ya se presenta a la oposición, tenía que decirlos de carrerilla. Ahí sufrí mucho.

G.T.- La serie también juega con la suerte y la superstición. ¿Le ha cambiado algo su visión sobre estos temas?

R.G.- El otro día mi compañero Óscar Jaenada dijo algo que me hizo mucha gracia. Le preguntaron si era supersticioso y contestó que no, pero añadió: “Evito las cosas que dan mala suerte” [risas]. Yo no diría que soy supersticioso, pero sí soy bastante maniático. Y dentro de esas manías hay alguna que roza la superstición. Cosas que quizá no tengan

mucho sentido, pero que haces “por si acaso”.

G.T.- Para finalizar, y agradeciéndole el trato que nos ha dado. ¿Por qué los taxistas deberían animarse a ver La Suerte?

R.G.- Les diría que más allá de la profesión, es una serie para disfrutar y reírse mucho. Es un retrato de España, un road trip por todo el país en plenas fiestas y muy divertido. Como espectador te engancha, pero si además el protagonista conduce un taxi, creo que muchos taxistas se sentirán identificados. Y ese es un aliciente extra.

Javier Izquierdo

Los precios especiales para el taxi que se ofrecen son orientativos y pueden estar supeditados a variaciones de última hora por parte de fabricantes y concesionarios. La Gaceta del Taxi recomienda una serie de concesionarios que ofrecen condiciones especiales para los profesionales del sector.

MADRID

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



E-C4 X Feel Pack	—	136/50	22.200*
------------------	---	--------	---------

No incluye matriculación ni bucle magnético.



Jogger GLP	999	100/74	18.850*
Jogger Hybrid	1598	140/105	22.560*

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

AUTOMOCIÓN QUALITAUTO

Victor Toldos 916653554

Ctra. Madrid-Toledo km 9,900



Tipo Station Wagon Hibryd	1.500	130	27.500
---------------------------	-------	-----	--------

[Iva incluido]



Mustang Mach-e	294/ 216	52.800*	
Tourneo Connect Grand Titanium L2	2.0	122	31.500
Transit Custom Kombi L1 Trend ecoblue 2.0	136	38.100	
Transit Custom Kombi L2 Trend ecoblue 2.0	136	39.300	

* PVP sin incluir las ayudas Moves III y deducción 15% IRPF



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



Ceed Tourer 1.6 PHEV e-drive	1.580	141/104	30.600
Ceed Tourer 1.6 PHEV e-terch	1.580	141/104	31.950
Ceed Tourer 1.6 MHEV Itm Drive	1.598	136/100	22.100
Ceed Tourer 1.0 MHEV Drive DCT	998	120/88,3	21.500
e-Niro Concept Ev	—	204/150	31.610
e-Niro Business Ev	—	204/150	32.200
e-Niro Drive Ev	—	204/150	33.510
Niro HEV Concept	1.580	129/95	22.100
Niro HEV Drive	1.580	129/95	23.962

Precios DESDE. Sin IVA ni gastos transformación taxi, excluidas ayudas estatales. Más ayudas consultar concesionarios

TALLERES DE LAS HERAS.

Jesús Simón 616 535 955 - 91 671 5028

C/ Ingeniero Fernandez Casado 4-6. Coslada

www.grupodelasheras.com



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



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

* PVP no incluye ayudas Moves III ni otras deducciones oficiales



Leaf 40 Kw/h	150/110	35.569.00*	
Leaf 60 Kw/h	217/160	41.069.00*	

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



Astra ST Hybrid	136/100	24.416	
-----------------	---------	--------	--



Polestar 2	—	200 / 272	51.690
------------	---	-----------	--------



Espace HEV	1598	131/96	27.800
Scenic E-Tech Evolution	220/160	25.000	
Rafale Híbrido / ECO	200/147	39.951	
Rafale Híbrido Ench / CERO	300/221	41.641	

* Sin impuestos. Sin gastos de matriculación ni gestoría. Sujeto a financiación profesional. Preparación taxi incluida

AUTOMOCIÓN QUALITAUTO

Ignacio Candelaria 916653554

Ctra. Madrid-Toledo km 9,900



Skoda Enyaq/VE	—	204 / 150	49.890
----------------	---	-----------	--------



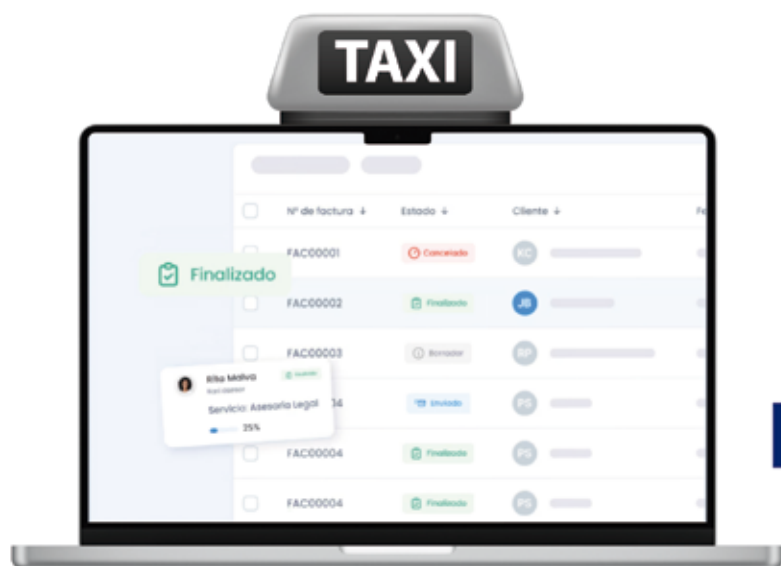
Corolla Sedán ECO	1.800	140	25.500
BZ4X 4x2 Advance	—	204	33.200
Proace Verso L1 VX	2.000	145	33.000

Precios IVA incluido con pintura y preinstalación taxímetro. No incluye adaptación eurotaxi

KOBE MOTOR

Enrique Cebollada 625017604 / enrique.cebollada@kobe.es

C/Ciruela, 4 P.E. El Carralero Majadahonda [Madrid]



**PÁSATE A LA
FACTURA
ELECTRÓNICA CON
LA GACETA DEL TAXI
Y FLESIP**

Y consigues un ordenador GRATIS

Solicita ya tu **KIT DIGITAL con Flesip** y recibe **3.000 euros** para obtener todo lo siguiente sin ningún coste:



Ordenador portátil

Valorado en 1.000 euros



Formación y asistencia personalizada

Para que nunca estéis solos en el proceso



Software de Flesip

Que permite cumplir con la ley que exige emitir facturas electrónicas a partir de 2025 y con la obligatoriedad del control horario



Impresora portátil bluetooth

Para mayor comodidad en vuestro trabajo



Soporte técnico 24/7

y protección de datos con ciberseguridad

¡SOLICÍTALO YA!

Juan Diego 669 96 12 71



PROGRAMA KIT DIGITAL COFINANCIADO POR LOS FONDOS NEXT GENERATION (EU)
DEL MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA

Manos sanas al volante para evitar el túnel carpiano



El síndrome del túnel carpiano (STC) es una afección que se produce cuando el nervio mediano, que atraviesa el túnel carpiano en la muñeca, se ve comprimido. Esta compresión puede causar síntomas como dolor, hormigueo, adormecimiento y debilidad en la mano, especialmente en los dedos pulgar, índice y medio.

Pero, ¿puede afectar a los taxistas? Lo cierto es que aunque esta condición es común en profesiones que requieren movimientos repetitivos o posturas forzadas de la muñeca, los taxistas también están expuestos a este riesgo debido a las horas prolongadas al volante y las posturas estáticas que mantienen durante la conducción.

Los taxistas, al igual que otros conductores profesionales, están expuestos a varios factores que pueden aumentar el riesgo de desarrollar STC. La postura de la muñeca al sujetar el volante es crucial. Mantener las muñecas en posiciones de flexión o extensión excesiva durante períodos prolongados puede aumentar la presión en el túnel carpiano, lo que favorece la aparición de síntomas. Además, las vibraciones transmitidas a través del volante y las manos, producto de la interacción con el motor y la carretera, también pueden contribuir a la irritación del nervio mediano.

Un estudio publicado en el Journal of Occupational Rehabilitation encontró que las posturas de muñeca no neutrales aumentan la presión en el túnel carpiano, lo que puede desencadenar síntomas de STC. Asimismo, la repetición de movimientos y la falta de descansos adecuados son factores de riesgo identificados en diversas investigaciones.

La ventaja de los vehículos automáticos

La transición hacia vehículos automáticos, más numerosos en las flotas de taxi

de nuestro país, ha reducido la necesidad de movimientos repetitivos y forzados de la mano derecha, que en coches manuales se utiliza constantemente para cambiar de marcha. Esto disminuye la presión y la repetición de movimientos que contribuyen al síndrome del túnel carpiano. Sin embargo, aunque no haya palanca de cambios que mover constantemente, una postura incorrecta al volante (muñecas dobladas, brazos tensos, volante demasiado alto o bajo) sigue generando compresión del nervio mediano y tensión en la muñeca, pudiendo provocar STC incluso en coches automáticos.

Para prevenirlo, es esencial adoptar una postura ergonómica al conducir. Los taxistas deben asegurarse de que sus muñecas permanezcan en una posición neutral, evitando tanto la flexión como la extensión excesiva. Además, es recomendable realizar descansos periódicos para estirar las manos y muñecas, lo que ayuda a reducir la presión en el túnel carpiano y mejora la circulación sanguínea.

Un estudio publicado en ScienceDirect destaca la importancia de estrategias preventivas en el lugar de trabajo, que incluyen intervenciones como la ergonomía, la educación, el ejercicio, la fisioterapia y la salud ocupacional. Estas medidas pueden ser efectivas para reducir el riesgo de desarrollar STC en profesiones con movimientos repetitivos de las manos.





Tratamientos de Fisioterapia GRATUITOS para TAXISTAS

La Escuela Universitaria de Fisioterapia de la ONCE dispone de una clínica dotada con los medios técnicos necesarios para llevar a cabo la valoración y el tratamiento de distintas afecciones: traumatológicas, ortopédicas, reumatológicas, neurológicas, respiratorias, lesiones deportivas, etc.

Si eres taxista, Matías Martínez Olmo te anima a cuidarte

APÚNTATE AQUÍ



Horario de mañana. De septiembre a abril, interrumpiéndose en los periodos no lectivos y en épocas de exámenes de los estudiantes



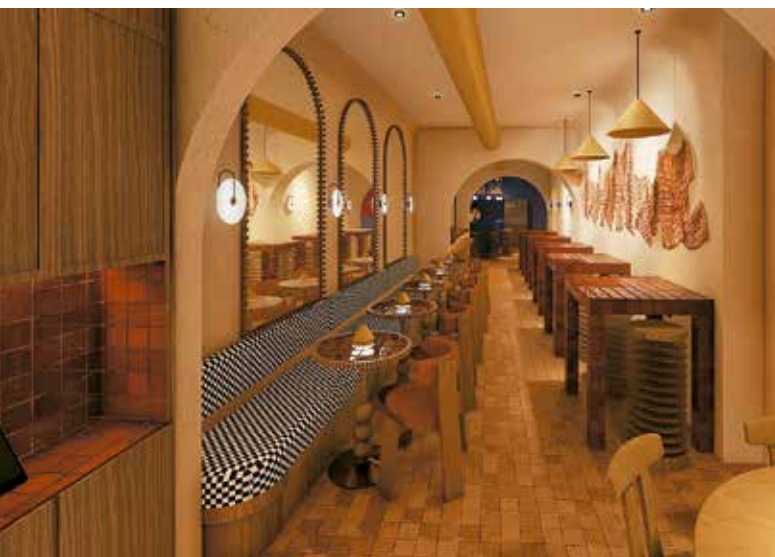
Clínica de Fisioterapia de la Escuela
Universitaria de la ONCE
Calle Nuria 42, Madrid 28034





Raúl Gómez-Carmona

Casa Nokiete, la apertura gastro sensorial más esperada



La palabra Nokiete nace debido a que uno de los socios utiliza mucho el dicho “knock yourself out”, refiriéndose a pasárselo bien, a tomarse un cocktail más o un plato más de comida sin tener miedo. Y disfrutar a tope. De allí lo tratamos de trasladar a nuestro vocabulario en español y agregarle un toque asiático para la marca con el uso de la K.

El local situado en el barrio de La Latina es el sueño de Andrea, Pablo y Fernando, tres amigos a los que les une la gastronomía, los viales y el buen gusto, cada uno de esos lazos se ven reflejados en su casa.

Cocina de marcadas raíces latino-asiática, pero con alma contemporánea

Interiores con una cuidada fusión Asia y Latinoamérica

Los interiores son una fusión cuidada entre el caos de Latinoamérica y la serenidad del diseño asiático. Cada elemento ha sido pensado para ofrecer una experiencia inmersiva, sensorial y profundamente artesanal.

El espacio, de 100 m², presenta un lenguaje visual marcado por el uso de materiales nobles y acabados hechos a mano, que evocan tradición y autenticidad. El piso de terracota, protagonista del recorrido, aporta textura y es una conexión directa con la tierra, evocando patios coloniales y cocinas rurales latinoamericanas.

Cada decisión de diseño responde a una narrativa que honra la artesanía, el equilibrio y la multiculturalidad. Casa Nokiete no solo propone un espacio visualmente atractivo, sino que invita a una vivencia íntima, sensorial que conectada con la materia y el origen.

En consonancia con su sensibilidad cosmopolita, su cocina es latino-asiática, de marcadas raíces, pero con alma contemporánea. Entre sus platos estrellas están el Pollo Satay a la robata, Tiradito de nikkei agua chiles matrimonio o chuletón saltado.

Esta nueva oferta gastronómica en Madrid es un sueño que acaba de hacerse realidad para sus tres mentores Andrea, Pablo y Fernando, y ha venido para quedarse.



Casa Nokiete
Calle San Bartolomé, 14 (Madrid)



Gaceta TAXI

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



STANDARD Profesionales

- ✓ 12 NÚMEROS
- ✓ Recíbela en tu domicilio

Antes ~~50€~~
**PRECIO PROMOCIÓN
45€**



PREMIUM Asociaciones, Cooperativas Radioemisoras

- ✓ 12 NÚMEROS
- ✓ Recíbela en tu domicilio

Antes ~~50€~~
**PRECIO PROMOCIÓN
30€**

**Aprovecha la promo
¡SUSCRÍBETE YA!**

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

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

CUIDAMOS DE TU TAXI
CUIDAMOS DE TU COCHE
CUIDAMOS DE TI



**DISPONEMOS DE COCHE DE SUSTITUCIÓN
PARA EL DÍA DE LIBRANZA**



**MECÁNICA,
CHAPA Y PINTURA**



**CONCERTADO CON TODAS
LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS**



**RECEPCIÓN Y
DEPÓSITO 24 H**



AVDA. DE SAN PABLO, 41 COSLADA
HORARIO 7:00-21:30 H

CITA PREVIA



91 970 20 11

HORARIO NOCTURNO

619 276 990

