La gaceta del TAXI
La primera revista del sector
AÑO XXXI
NÚMERO 359
JULIO 2026

El coche autónomo, una "preocupación" más para el taxi

- El Supremo pone límites a la intermediación
- Campaña para los usuarios "Te mereces taxi"

www.gacetadeltaxi.com

¡No te quedes solo con la revista!

Si disfrutas de

La Gaceta del Taxi

sigue toda la actualidad diaria, minuto a minuto, en nuestra web

Noticias, novedades, y todo lo que sucede en el mundo del taxi, al alcance de tu mano

Visítanos en **www.gacetadeltaxi.com**

No te pierdas todo el contenido adicional en nuestras redes sociales

y suscríbete a nuestras alertas push

Tu taxi, tu información, todos los días

editorial

Anticiparse para seguir avanzando

Julio vuelve a situar al taxi ante un escenario de cambios profundos y desafíos que exigen unidad, anticipación y, sobre todo, presencia. En este número ponemos el foco en una amenaza que ya asoma con fuerza en el horizonte: la llegada del coche autónomo al transporte de viajeros. Lo que hasta hace poco parecía un debate lejano es hoy una realidad sobre la que grandes lobbies tecnológicos y empresariales ya trabajan para acelerar su implantación. El sector del taxi no puede permitirse llegar tarde a esta conversación.

La experiencia reciente con la irrupción de las plataformas VTC debe servir de lección. Entonces, la falta de previsión normativa abrió la puerta a un conflicto cuyas consecuencias aún perduran. Ahora, ante un nuevo modelo de movilidad, el taxi debe exigir un marco regulatorio claro, justo y garantista que proteja el servicio público y el equilibrio del transporte urbano.

También abordamos en estas páginas otra cuestión que demuestra la importancia de que el taxi se haga notar para ser escuchado. Es una novedad de calado: la eliminación de la histórica exención que permitía a los taxistas urbanos circular sin cinturón. Una medida adoptada, una vez más, sin escuchar al sector y sin valorar situaciones reales de riesgo, especialmente en el trabajo nocturno.

Frente a estas incertidumbres, es importante que se lleven a cabo iniciativas como Te Mereces Taxi, una campaña impulsada por Matías Martínez, el querido "mago blanco" del taxi, que recuerda algo esencial: el taxi sigue siendo un servicio cercano, seguro y necesario. Porque defender el taxi es defender la movilidad, es apostar por la profesionalidad y, por supuesto, es también mirar hacia el futuro.

sumario

4. Taxómetro
- *Con opinión propia*

6. Primera carrera
- *La llegada del coche autónomo no parece tan lejana. Distintos lobbies están presionando para allanar el camino de esta nueva alternativa. El taxi quiere reglas claras y la administración va marcando las pautas.*

10. A fondo
- *El Tribunal Supremo ha dictado sentencia sobre los límites que se pueden establecer a las empresas de intermediación en el taxi.*

14. Noticias
- *Algunos taxis podrán seguir trabajando sin día de libranza obligatorio tras una corrección del Ayuntamiento*
- *Un dictamen avala la regulación de los precios dinámicos de las VTC para evitar abusos*

18. En marcha
- *"Te mereces Taxi", una campaña impulsada por Matías Martínez para reivindicarse ante los usuarios*

20. Actos
- *RTTM y SCAT celebran sus respectivas asambleas con buenos resultados*

24. Actualidad
- *El taxista, obligado al uso del cinturón de seguridad sin excepciones*

26. Homologados
- Los vehículos autorizados para el taxi

28. Eventos
- Encuentra a tus clientes en los eventos del mes

Gaceta TAXI www.gacetadeltaxi.com

GUSPIADA S.L.

Año XXXI - Número 359 - Julio 2026

Edita: GUSPIADA, S.L.

Redacción: C/ Teniente Coronel Noreña, 18 1º 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
Raúl Gómez-Carmona,
redacción@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
info@gacetadeltaxi.com

EDITORES · CLUB · ABIERTO · DE · CLABE

Administración: admin@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

¿Por qué los gobiernos impulsan la IA si saben que las Big Tech acumulan demasiado poder?

"La inteligencia artificial, se ha convertido en la herramienta de poder más determinante del siglo XXI". Manu Sánchez

Manu Sánchez
Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi

El gran poder adquirido por las Big Tech, ha generado cierto temor en los diferentes gobiernos del mundo, sin embargo, las principales potencias (EE.UU y China) se posicionan con la IA, consolidando ciertos acuerdos. ¿Pero, por qué los gobiernos fortalecen a quienes más temen? ¿Cuál sería su sentido?

La Inteligencia Artificial (IA), se considera una "tecnología de propósito general" que impregna a todos los sectores económicos y en la propia sociedad, encontrándonos con su principal amenaza que radica en su capacidad de automatización masiva, donde los riesgos asociados son aún mayores: decisiones automatizadas sin principios éticos claros, pérdida progresiva de privacidad, ciberataques autónomos y una creciente dependencia tecnológica de sistemas que escapan al control de los gobiernos y de sus ciudadanos.

Las grandes megacorporaciones tecnológicas controlan los recursos computacionales, los centros de datos masivos y el hardware (chips) necesarios para entrenar la IA. Este control sobre la infraestructura les otorga la capacidad de moldear las narrativas globales, decidir qué información priorizar y establecer los estándares tecnológicos que rigen la sociedad. Lejos de ser neutral, es un instrumento estratégico que concentra el control económico, cultural y militar en manos de un puñado de gigantes tecnológicos que están redibujando el tablero geopolítico global.

El poder de las megacorporaciones dueños de la IA, ha trascendido el ámbito corporativo para convertirse en una tecnología de doble uso. Mientras muchos de los países encontrándose en una encrucijada digital, debaten sus consecuencias sociales y laborales, cediendo espacio ante las reglas de juego establecidas por las megacorporaciones extranjeras. Sin embargo, tanto EE. UU. como China, aunque sea una paradoja, potencian la IA, argumentando que se debe a una competencia geopolítica, contemplándola desde una perspectiva estratégica y militar. Han entendido que es mejor negociar con las Big Tech para alinearse a esta poderosa arma. Empresas líderes en el sector, han forjado alianzas y multimillonarios contratos con potencias mundiales para el desarrollo de software, defensa nacional y tecnología militar autónoma.

La carrera por dominar la Inteligencia Artificial se considera ya un punto de inflexión, por eso, EE.UU piensan que es mejor ser un gobierno con menos poder frente a una App nacional que un gobierno derrotado por una potencia extranjera. Es decir, prefieren un gigante tecnológico local poderoso, al que pueden intentar regular o multar según a los acuerdos llegados, que depender de un gigante extranjero al que no pueden tocar, porque ha entendido algo que es clave, quien controle la IA más avanzada no solo dominará mercados, la economía, los datos o infraestructuras, sino también la capacidad de anticipación, vigilancia y decisión en conflictos futuros, controlará poder, la economía, la defensa y la seguridad militar del futuro y la capacidad global de influencia.

En todo este nuevo laberinto, parece ser que todo tiene que tener una lógica, ya sea racional o irracional que fuerzan a un nuevo Orden Internacional. Los EE.UU siempre está ojo avizor temiendo que China se adelante en la carrera de la inteligencia artificial. Esa preocupación es un hecho real desde el momento que DeepSeek, empresa china de IA, desplomase las acciones de las bigtechs americanas. Mientras que China advierte

que el uso desmedido por parte de EE. UU. (ej. uso de armas autónomas en el ámbito militar), sería muy peligroso, porque podría derivar en un escenario fuera de control que cuestiona la estrategia tecnológica del gobierno americano.

Sin embargo, ambos países buscan integrar la IA en sus fuerzas armadas para ganar ventaja. Buscan la superioridad geopolítica y militar, insistiendo Pekín en mantener la supervisión humana directa sobre los sistemas armados y denuncia el riesgo para la soberanía global.

Si un gobierno frena a sus propias empresas por miedo a perder poder, y su rival (digamos, China frente a EE. UU., o viceversa) no lo hace, el país que puso freno se vuelve tecnológicamente dependiente, lo que es igual a pérdida de soberanía. Un ejemplo más cercano, si Europa no desarrolla su propia infraestructura de IA, acabará pagando "impuestos digitales" perpetuos a quien sí la tenga y aceptando sus reglas morales y políticas integradas en el software.

Ambas potencias compiten a través de sus empresas tecnológicas nacionales para influir en los estándares globales y establecer su liderazgo en aplicaciones que van desde consumo hasta herramientas industriales y militares.

Aunque estos gobiernos temen perder control ante las plataformas tecnológicas, ven a la IA como extensiones del Estado adquiriendo una herramienta de gestión y supervisión. Tanto EE.UU como China, mantienen la idea que, la IA no es solo tecnología, sino más bien, una carrera espacial por la conquista de tecnologías claves, pues la potencia que tenga la ventaja sobre sus competidores, gozará de tiempo y aplicaciones que pudieran ser cruciales para tener mayor influencia sobre el concierto internacional. Saben que la inacción equivale a perder soberanía nacional, algo por lo que no están dispuestos a renunciar. Estas potencias creen que la IA como nuevo sistema operativo del Estado, les devolverá eficiencia, no solo que se la quitará: prometen mejorar la recaudación de impuestos, optimizar la red eléctrica o detectar fraudes entre otros asuntos más, generando un espejismo al creer que, si controlan la regulación de la IA, podrán "domar" a las plataformas. Es una apuesta arriesgada: intentan construir una jaula legal, como la Ley de IA de la UE, mientras alimentan a la bestia para que crezca.

Por tanto, la regla general de los países, no me resulta extraño que hayan optado por estrechar vínculos y ceder ciertas competencias en otros ámbitos y sectores económicos con las grandes plataformas tecnológicas. De hecho, muchos analistas consideran que existe una especie de “pacto implícito” entre los gobiernos y las corporaciones tecnológicas: los Estados necesitan el potencial estratégico de la Artificial Intelligence y las plataformas necesitan marcos regulatorios flexibles para expandirse por el mundo sin problemas.

Desde “mi opinión, una opinión más”, entiendo que sería un suicidio político a cámara lenta, aunque para los gobiernos sea una cuestión de "mal menor". No es que no vean el riesgo de perder poder ante las empresas tecnológicas (Big Tech); es que el riesgo de perder ante un país rival les da mucho más pánico. Y aquí se encuentra "el quid de la cuestión". Además, por otro lado, me parece un contrasentido que los gobiernos de los EE.UU y de China, estén apoyando todo esto por una cuestión geopolítica, a sabiendas que podrían perder poder a favor de las Plataformas digitales. Temer ante el poder adquirido por estas megacorporaciones, se ha convertido en una obsesión psicopolítica, al pensar que la principal amenaza de la IA radica en su poder de automatización a gran escala, encontrando su explicación por una competencia geopolítica extrema. Y para no perder el poder geopolítico militar del siglo XXI sobre otras potencias, han preferido aliarse con las plataformas que ostentan el dominio y el poder de la Artificial Intelligence.

La revolución tecnológica no está transformando únicamente la economía; está modificando el equilibrio histórico entre el poder político, el poder económico y la soberanía de los Estados

Por consiguiente, ¿Qué están obteniendo los gobiernos a cambio de dejar crecer a las plataformas? ¿Se podría dar el caso que, se llegue a un punto donde las empresas tecnológicas tengan más influencia real en la vida de la gente que los propios gobiernos? O, ¿quizás suponga adquirir plenamente un poder geopolítico internacional?

Posiblemente que sean preguntas que para muchos expertos piensen que esos puntos ya han llegado de forma silenciosa.

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 descarta nuevas licencias para los

Juan José Arriola, Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología de la DGT; Susana Gómez, subdirectora de Transportes de la Comunidad de Madrid; y Ramón Ledesma, director del Instituto de Gobernanza de la Movilidad

La irrupción del vehículo autónomo en el transporte público de viajeros ya no es una hipótesis lejana ni una cuestión reservada a laboratorios tecnológicos o pruebas experimentales. La conversación ha entrado de lleno en la agenda política y regulatoria y, en ese tablero, la Comunidad de Madrid quiere jugar un papel protagonista.

Ese fue el principal mensaje que dejó la Jornada sobre el Desarrollo Regulatorio del Vehículo Autónomo, celebrada el pasado 23 de junio en la Fundación Pons e impulsada por el Instituto de Gobernanza de la Movilidad, donde representantes institucionales, operadores de movilidad y expertos del sector abordaron uno de los mayores desafíos regulatorios de los próximos años: cómo integrar la movilidad autónoma dentro del actual sistema de transporte.

La gran cuestión, y una de las que más preocupa al sector del taxi, es la fórmula administrativa con la que aterrizarán los llamados robotaxis. Sobre esto, la Comunidad de Madrid dejó una posición clara: no se crearán nuevas licencias específicas para este tipo de vehículos. Su despliegue inicial se realizará bajo autorizaciones VTC.

“La palabra robotaxi no nos gusta”

La afirmación, realizada por la subdirectora general de Transportes de la Comunidad de Madrid, Susana Gómez, supone uno de los anuncios más relevantes de los últimos meses para el sector del transporte urbano y dibuja un escenario que podría tener profundas implicaciones en la futura convivencia entre taxi, VTC y movilidad autónoma.

Según explicó Gómez, Madrid apuesta por una implantación progresiva y prudente, alejada de modelos como el de Inglaterra, donde sí se han habilitado permisos específicos para operar servicios autónomos de transporte de viajeros.

La decisión puede tener una gran trascendencia porque, con las competencias sobre VTC transferidas a las comunidades autónomas, el modelo que adopte Madrid puede convertirse en referencia para otros territorios. De hecho, la propia responsable autonómica lo reconoció de forma explícita: “Lo que hagamos en Madrid se va a replicar”.

Madrid quiere liderar la regulación

La jornada fue inaugurada por el director general de Transportes de la Comunidad de Madrid, Luis Miguel Torres, quien defendió que el debate sobre la movilidad autónoma ya no puede plantearse como una cuestión futurista.

“No estamos aquí para hablar de ciencia ficción, sino para hablar de una realidad que ya está ocurriendo”, afirmó en la apertura del encuentro, marcando el tono de una jornada centrada en el desarrollo normativo de esta tecnología.

Torres insistió en que durante años la discusión giró en torno a la viabilidad tecnológica del vehículo autónomo, pero que el verdadero desafío ahora es otro: cómo integrarlo en un sistema ya regulado y altamente complejo como es el transporte público de viajeros.

En su intervención subrayó que el vehículo autónomo solo tendrá un verdadero efecto transformador cuando deje de entenderse como un elemento aislado y pase a formar parte de un ecosistema regulado y coordinado.

El responsable autonómico recordó que España ya cuenta con un marco estatal para autorizar pruebas de vehículos autónomos, aunque advirtió de que el gran reto empieza ahora: conectar esa fase experimental con la realidad normativa y operativa del transporte público.

Su mensaje final fue una declaración de intenciones: “La movilidad autónoma no se improvisa, se gobierna, y Madrid quiere gobernarla bien”.

Después de Luis Miguel Torres, tomó la palabra Daniel Serra, experto internacional en movilidad autónoma, que dio contexto a la situación internacional del vehículo autónomo. Posteriormente, Ramón Ledesma, director del Instituto de Gobernanza de la Movilidad y socio de Impulso by PONS, advirtió de los retos regulatorios de esta nueva modalidad de transporte.

taxis autónomos que operarán como VTC

Uno de los momentos más significativos de la jornada llegó durante la intervención de Susana Gómez, que quiso rebajar la carga conceptual que acompaña a este fenómeno. "La palabra robotaxi no nos gusta", afirmó, aunque inmediatamente matizó que el debate debe abordarse con toda su dimensión estratégica. Gómez tuvo la oportunidad de debatir sobre la regulación futura del vehículo autónomo con Juan José Arriola, Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología de la DGT.

En su posición, lejos de plantearlo únicamente como una nueva modalidad de servicio, Susana Gómez enmarcó la movilidad autónoma como una cuestión de país, vinculada al posicionamiento industrial y tecnológico de España. "Va de cómo queremos posicionarnos, hacia dónde queremos evolucionar y cómo queremos proteger la industria de automoción para que no nos coman", señaló.

Uno de los argumentos más repetidos por la subdirectora fue la seguridad vial. Según defendió Susana Gómez, la reducción de la siniestralidad es una de las premisas centrales de este proceso.

La Comunidad lo ha dejado claro: quiere anticiparse y construir el marco antes de que el despliegue tecnológico obligue a legislar deprisa. Es, en cierto modo, una lección aprendida de lo ocurrido con las plataformas VTC en la última década.

Un proyecto piloto inminente

Madrid no quiere limitarse al debate teórico, y lo que se había anunciado hace semanas, se confirmó. Gómez anunció que la Comunidad ya trabaja en un proyecto piloto cuya puesta en marcha será inminente y del que se extraerán muchas de las necesidades regulatorias que darán forma al marco definitivo.

Ese piloto servirá como banco de pruebas para cuestiones clave: operación remota, interacción con usuarios, protocolos de emergencia, responsabilidad operativa y coordinación administrativa.

La Comunidad mantiene una colaboración estrecha con la Dirección General de Tráfico y contactos avanzados con el Ministerio de Transportes. Gómez definió esta relación como una cooperación "público-público", destacando que ambos organismos están compartiendo cada paso del proceso.

Además, Madrid considera que la futura regulación debe tener una doble dimensión: estatal y autonómica. La intención es evitar lo que denominan "mosaicos de regulaciones locales" que puedan generar fragmentación o inseguridad jurídica. Sin embargo, reconocen que los ayuntamientos tendrán un papel clave, especialmente en la formación de policías locales, adaptación operativa y protocolos de intervención.

El taxi entra en la conversación

Pero si hubo un actor que siguió con especial atención cada intervención, ese fue el taxi. La jornada concluyó con una mesa de debate en la que participó Julio Sanz, presidente de la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi), junto a representantes de Uber, Bolt y FreeNow.

Sanz calificó el debate como "trascendente e importantísimo" y dejó claro que el taxi no cuestiona la llegada del vehículo autónomo, pero sí exige que su implantación se haga bajo reglas claras.

"El sector del taxi es un sector regulado en beneficio de los usuarios", recordó, subrayando que experiencias pasadas han demostrado que algunas empresas han operado al margen de la normativa. En ese contexto, recordó el precedente de UberPop en 2014, cuando la plataforma comenzó a operar con vehículos privados sin ajustarse al marco legal existente.

Para Sanz, ese episodio es una advertencia de lo que no debe repetirse. "Queremos garantías y responsabilidades para preservar los derechos de los usuarios", insistió.

El taxi reivindica su adaptación

Frente a la narrativa de disrupción tecnológica, Sanz quiso reforzar la idea de permanencia y adaptación del taxi. Recordó que el sector lleva más de cien años formando parte del ecosistema urbano y que ya ha demostrado su capacidad de transformación. Puso como ejemplo la digitalización y la transición medioambiental, así como herramientas como Pidetaxi, que integra a 18.000 taxistas.

"El taxi se adapta, hemos sido los primeros en adaptarnos en tecnología y a nivel medioambiental. El taxi se adaptará al vehículo autónomo, al igual que sobrevivió a la llegada de las plataformas", afirmó.

El mensaje es importante porque desplaza al taxi de una posición defensiva a otra de participación activa en el diseño del futuro

La Comunidad de Madrid anuncia pruebas piloto en coches autónomos en un entorno seguro antes de final de año

Mesa de debate sobre el vehículo autónomo en la Fundación Pons

modelo. No como espectador, sino como actor regulado con experiencia.

Isabel García Frontera, directora de Free-Now, fue un paso más allá y aseguró que el taxi debe ser actor desde el principio en la movilidad autónoma, para evitar que suceda como con el desembargo de las plataformas de VTC.

Formación, control y vigilancia

Otro de los puntos que emergió durante el debate en el que también estaban Bolt y Uber, fue la necesidad de preparar a la administración para controlar este nuevo escenario. Sanz advirtió que una transformación de este calibre requerirá formación específica para los agentes encargados de supervisar su cumplimiento.

Recordó que, todavía hoy, muchos agentes en la Comunidad de Madrid no han recibido formación suficiente sobre la normativa VTC, lo que demuestra que cualquier innovación tecnológica necesita un soporte regulatorio y operativo sólido.

La propia Susana Gómez recogió esa preocupación y animó al sector del taxi a participar activamente en la modificación de la Ley de Transportes de la Comunidad de Madrid. "Para nosotros el taxi es un servicio prioritario, pero necesitamos propuestas concretas", trasladó la subdirectora al representante del sector. La respuesta de Sanz fue inmediata: "Nos gusta que se cuente con nosotros".

"El taxi se adaptará al vehículo autónomo como hizo con las plataformas"

El modelo que viene

Otro de los elementos avanzados por la Comunidad es que, por ahora, en lo relativo al vehículo autónomo, no será necesario exigir un seguro de responsabilidad civil adicional para estos vehículos, al considerar que la cobertura actual ya protege al pasajero.

También trabaja en la figura del operador remoto, una pieza central en el funcionamiento de este modelo, y ha adelantado que esos operadores deberán estar radicados en España. Son cuestiones técnicas, pero decisivas porque detrás del vehículo autónomo no solo hay software y sensores. Hay responsabilidad jurídica, supervisión humana y un nuevo reparto de funciones dentro del transporte.

La jornada del 23 de junio dejó claro que desde la Comunidad de Madrid quieren liderar esa transición. También dejó claro que el taxi no piensa quedarse al margen.

La tecnología avanza. La regulación empieza a correr detrás, pero esta vez con una diferencia: la intención declarada de anticiparse. Y en ese proceso, el equilibrio entre innovación, seguridad, competencia y servicio público será el terreno donde se decidirá cómo será la movilidad urbana del futuro.

Javier Izquierdo

Kia Niro y Kia EV4

Tu próximo taxi empieza en Kia

AKI Madrid

En Kia AKI Madrid ponemos la movilidad del futuro al servicio del taxi. Descubre nuestros modelos recomendados, como el eficiente Kia Niro HEV y los innovadores EV4 y PV5, referentes en electrificación, diseño y bajo coste por uso.

Porque cada taxi es un proyecto único, en Kia AKI Madrid te atenderá Jesús Simón Rey, especialista en el sector taxi, para asesorarte y ayudarte a elegir la mejor solución para tu negocio.

AKI Madrid

Avda. de Concha Espina, 20, 28016 Madrid C. Alcalá, 506, 28027 Madrid Pº de las Artes s/n, Pinto Ctra. Andalucía, Km 44, Aranjuez

Tel : 665 53 29 52 | www.akimadrid.es

Datos de consumo y emisiones (WLTP):
Kia Niro HEV: emisiones de 100 g/km de CO_2 y consumo combinado de 4,5 l/100 km.
Kia EV4: emisiones de 0 g/km de CO_2. Consumo combinado de 14,3 kWh/100 km con batería de 58,3 kWh y de 16,2 kWh/100 km con batería de 81,4 kWh.

El Supremo avala regular la int en el taxi, pero pone límites

El Tribunal Supremo ha fijado doctrina sobre la regulación de la mediación en la contratación de servicios de taxi y avala que las Administraciones puedan imponer requisitos a plataformas, emisoras y operadores, siempre que estén justificados y sean necesarios y proporcionales. La sentencia anula la obligación de operar solo como persona jurídica y de acreditar un mínimo de licencias, pero valida el seguro de responsabilidad civil como garantía para los usuarios.

El procedimiento llegó al Supremo tras un recurso presentado por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC)

El Tribunal Supremo ha sentado jurisprudencia sobre hasta dónde pueden llegar las Administraciones a la hora de regular la actividad de mediación en la contratación de servicios de taxi. En una sentencia fechada el pasado 10 de junio, el Alto Tribunal concluye que los poderes públicos sí pueden imponer condiciones a las empresas intermediarias del sector, siempre que estas estén debidamente justificadas y respeten los principios de necesidad y proporcionalidad.

La resolución llega tras el recurso de casación presentado por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) contra una sentencia de la Audiencia Nacional que había avalado el Decreto 314/2016 de la Generalitat de Catalunya, norma que regula las condiciones específicas de contratación y comercialización de servicios de taxi y el régimen jurídico de la actividad de mediación.

El fallo tiene especial relevancia para el sector porque aborda de forma directa el encaje jurídico de las empresas que intermedian entre usuarios y taxistas —plataformas, emisoras y operadores de contratación— y delimita qué requisitos pueden imponerse y cuáles suponen una barrera injustificada al mercado.

La decisión del Supremo no tumba la arquitectura regulatoria del decreto catalán, pero sí corrige parte de su contenido. En concreto, anula dos de las exigencias impuestas a las empresas mediadoras: la obligación de constituirse exclusivamente como persona jurídica y la necesidad de acreditar un número mínimo de licencias de taxi vinculadas para operar. Sin embargo, valida una de las piezas centrales de la regulación: la obligación de contratar un seguro de responsabilidad civil cuyo importe se fija en función del volumen de licencias con las que trabaja cada operador.

El origen del conflicto

La controversia arranca con la impugnación de la CNMC al entender que varios preceptos del decreto catalán vulneraban la Ley de Garantía de Unidad de Mercado (LGUM), al introducir obstáculos de acceso a la actividad económica sin suficiente justificación.

El organismo regulador de la competencia defendía que la mediación del taxi no podía equipararse al propio servicio público del taxi y que, por tanto, no debía soportar cargas regulatorias similares a las que recaen sobre los titulares de licencias.

El recurso fue inicialmente rechazado por la Audiencia Nacional en 2022. Los magistrados consideraron entonces que las limitaciones

ermediación

impuestas por la Generalitat estaban amparadas por una razón imperiosa de interés general: la protección de los consumidores y la prevención del fraude.

Sin embargo, el Supremo admitió a trámite el recurso planteado por la CNMC en abril de 2023 al apreciar interés casacional objetivo para la formación de jurisprudencia. A dicho recurso se opusieron el IMET, la Generalitat de Catalunya y el Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC).

La clave: distinguir entre prestar el servicio y mediar en su contratación

Uno de los puntos centrales del fallo es la diferenciación que establece el Supremo entre la prestación efectiva del servicio de taxi y la actividad de mediación.

El tribunal subraya que no se está juzgando la actividad del taxi como servicio sometido a autorización administrativa, sino una actividad complementaria de intermediación para su contratación. Y esa diferencia resulta clave en la sentencia. "El servicio de mediación", viene sostiene el Supremo, "es una actividad de intermediación y no de contratación", lo que implica que su nivel de exigencia administrativa debe ser distinto. Desde esa premisa, el Alto Tribunal revisa uno a uno los requisitos impugnados.

La CNMC judicializó este asunto tras recurrir un decreto en Catalunya

El primero de ellos era la exigencia de que el mediador fuese necesariamente una persona jurídica. La Audiencia Nacional había entendido que este requisito aportaba mayores garantías a los usuarios y ayudaba a combatir prácticas irregulares de comisionistas o intermediarios informales. Sin embargo, el Supremo no comparte esta postura. En su sentencia, el tribunal concluye que excluir a las personas físicas no está justificado ni resulta proporcional. Según argumenta, no existe evidencia de que la forma jurídica otorgue, por sí sola, mayores garantías para el consumidor o reduzca el riesgo de fraude.

En otras palabras, según el Supremo, una persona física puede desarrollar esa actividad con el mismo nivel de solvencia y responsabilidad que una sociedad mercantil. El tribunal insiste en que los posibles abusos pueden producirse con independencia de la forma jurídica elegida, por lo que la limitación no supera el juicio

Un decreto catalán estableció una serie de límites a las empresas de intermediación en el taxi que ahora ha matizado el Supremo

de proporcionalidad exigido por la LGUM. Por ello, anula el artículo 4.a del decreto y también su disposición transitoria.

Aval al seguro de responsabilidad civil

Donde sí da la razón a la Generalitat de Catalunya es en la exigencia de contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil. Este punto había sido especialmente cuestionado por la CNMC, que sostenía que el servicio de transporte lo presta el taxista —que ya tiene su propio seguro— y que la relación contractual se produce entre usuario y titular de licencia.

Pero el Supremo considera que la actividad de mediación genera riesgos propios. En consecuencia, entiende que exigir una cobertura específica es una medida adecuada, necesaria y proporcionada para proteger a los consumidores. Además, avala que la cuantía de ese seguro esté vinculada al número de licencias con las que opera la empresa.

Para el tribunal, se trata de un criterio objetivo y razonable: a mayor volumen de operaciones, mayor exposición a posibles incumplimientos y reclamaciones.

Este punto refuerza la capacidad de las Administraciones para exigir garantías económicas a los intermediarios del sector, especialmente en entornos con elevada actividad.

No al número mínimo de licencias

El tercer gran punto del litigio era la obligación de disponer de un número mínimo de licencias vinculadas para poder operar como mediador. Aquí el Supremo vuelve a dar la razón a Competencia.

La sentencia considera que esta exigencia introduce un elemento de incertidumbre, ya que su concreción quedaba en manos de cada Administración competente. Pero, además, entiende que supone una restricción severa de acceso al mercado. Queda rechazada, por lo tanto, la tesis de la Audiencia Nacional, que había defendido que esta medida ayudaba a garantizar la eficacia del servicio, especialmente en momentos de alta demanda.

Para el Supremo, la eficacia del sistema no depende de cuántas licencias tenga asociadas un mediador concreto, sino de la oferta global existente en el mercado y de la capacidad del usuario para acudir a distintos operadores. Por estos motivos, queda anulado el artículo que hacía referencia a esta obligación.

Las empresas intermediarias deberán contar con un seguro de responsabilidad civil

No obstante, mantiene vigente la obligación de presentar el listado de licencias vinculadas prevista en el artículo 5.3, aunque ya no sea para acreditar un mínimo obligatorio.

Jurisprudencia con impacto en el sector

El fallo puede resultar especialmente relevante para el ecosistema de intermediación del taxi porque fija un criterio jurídico exportable a otras comunidades autónomas y ayuntamientos. El Supremo viene a decir que la regulación de la mediación es legítima, pero no ilimitada.

Las Administraciones podrán exigir garantías siempre que estén conectadas con la protección del usuario, la lucha contra el fraude o la solvencia del operador, pero no podrán imponer restricciones que funcionen como barreras económicas de entrada sin justificación suficiente.

En la práctica, esto refuerza la capacidad reguladora de comunidades y ayuntamientos sobre emisoras, centrales y plataformas tecnológicas vinculadas al taxi, pero obliga a afinar jurídicamente cualquier nueva exigencia.

Victoria parcial para la CNMC

El recurso de la CNMC, no obstante, se salda con una victoria parcial. El organismo regulador de la competencia logra la anulación de dos de los requisitos más restrictivos del decreto catalán, pero no consigue eliminar el esquema general de supervisión ni la obligación de aseguramiento.

El fallo casa y anula la sentencia de la Audiencia Nacional y estima parcialmente el recurso contencioso-administrativo, dejando un mensaje claro para el sector: la intermediación del taxi seguirá siendo un espacio regulable, pero bajo el escrutinio de proporcionalidad que marca la Ley de Unidad de Mercado.

Javier Izquierdo

CAB9

¿Quieres disponer de tu propia App para tus clientes?

Diseñada para fidelizar a tus pasajeros y competir sin complejos.

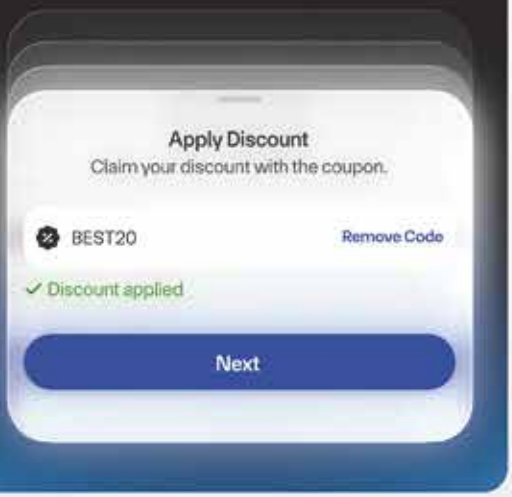
Tu propio logo. **Tu propia App**. Moderna, limpia e intuitiva.

Seguimiento en tiempo real

Sigue el estado de tu coche en tiempo real, paso a paso

Cupones promocionales

Crea códigos de descuento exclusivos para fidelizar a tus pasajeros



Tarjetas de fidelidad

Recompensa a tus pasajeros a medida que acumulan puntos con cada viaje

Notificaciones en tiempo real en iOS

Actualizaciones en tiempo real en iOS: El pasajero puede seguir el estado de su trayecto en tiempo real, directamente desde su pantalla de bloqueo

Seguimiento de vuelos

Rastreamos los vuelos de tus pasajeros para que no tengan que preocuparte

Modo oscuro

No solo invertido, sino diseñado específicamente para los amantes del modo oscuro

cab9.app | jaime.pulgar@cab9.app | +34 919980999

Get It On Google Play | Download On The App Store

Algunos taxis eléctricos mantendrán la exención al descanso obligatorio en Madrid

El Ayuntamiento de Madrid ha rectificado la situación de varias licencias de taxi adscritas a vehículos eléctricos puros y permitirá que seis de ellas continúen disfrutando de la exención del régimen general de descanso, después de acreditar que cumplen los requisitos fijados en la disposición transitoria segunda de la Ordenanza 4/2025. La medida afecta a vehículos incorporados entre el 19 de julio y el 13 de octubre de 2025.

La resolución, firmada el 22 de junio por la Directora General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, corrige parcialmente otra dictada el pasado mes de abril, en la que se había determinado que distintas licencias debían volver al régimen ordinario de libranza al no haber aportado en plazo o de forma válida la documentación requerida para mantener la exención.

La normativa municipal establece que los vehículos eléctricos puros que estuvieran adscritos a una licencia de autotaxi antes del 18 de julio de 2025 conservan automáticamente la exención de descanso. Además, también pueden beneficiarse de esa excepción aquellos vehículos incorporados después de esa fecha siempre que el titular de la licencia demuestre que el pedido del coche nuevo se realizó con anterioridad a ese límite temporal.

Tras revisar nuevamente los expedientes, el Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad ha constatado que seis licencias sí han podido acreditar documentalmente que el encargo del vehículo cumplía con las condiciones exigidas. En consecuencia, las licencias 3.750, 8.826, 9.350, 11.187, 14.483 y 14.714 quedan fuera del listado de taxis obligados a someterse al régimen general de descanso previsto en el artículo 37 de la Ordenanza Reguladora del Taxi.

Con esta decisión, el consistorio madrileño ajusta la aplicación de la nueva regulación del taxi eléctrico y mantiene el régimen excepcional únicamente para aquellos titulares que han podido justificar que la adquisición de sus vehículos se inició antes de la fecha indicada por el Ayuntamiento, que concretamente es la fecha en la que se aprobó el anteproyecto de la nueva Ordenanza. La resolución refuerza así, según la administración local, el criterio de seguridad jurídica y homogeneidad administrativa en la gestión de estas autorizaciones.

Fallece un taxista en un trágico choque con cuatro víctimas mortales

Un taxista figura entre las cuatro personas fallecidas en el grave accidente de tráfico registrado durante la madrugada de este domingo en la carretera N-340, a la altura de Benicàssim (Castellón), en un siniestro en el que también han resultado heridas otras seis personas.

Según ha informado Las Provincias, el accidente se produjo sobre las 2.20 horas en el kilómetro 981 de esta vía, en sentido Castellón, después de que el Centro de Información y Coordinación de Urgencias (CICU) recibiera el aviso del siniestro.

En el choque se vieron implicados tres vehículos. Entre las víctimas mortales se encuentran dos jóvenes de 19 años que viajaban en un BMW 320, así como el conductor del taxi. También falleció una mujer de 26 años que ocupaba el asiento del copiloto de un turismo con matrícula francesa.

Las primeras informaciones apuntan a que el BMW estaba realizando un adelantamiento cuando invadió el carril contrario y colisionó frontalmente contra el taxi y el vehículo francés. El conductor de ese turismo, otro varón, resultó herido de gravedad.

En el taxi viajaban además tres pasajeros en la parte trasera, que sufrieron heridas y tuvieron que ser atendidos por los servicios sanitarios desplazados hasta el lugar. En total, los equipos médicos asistieron a seis heridos, tres con politraumatismos y otros tres con contusiones de diversa consideración.

Para la atención de la emergencia se movilizaron dos unidades del SAMU, dos ambulancias de Soporte Vital Básico y una unidad de Soporte Vital Avanzado de Enfermería. Tras una primera asistencia, cuatro de los heridos fueron evacuados al Hospital General de Castellón y otros dos al Hospital de la Plana, mientras la Guardia Civil de Tráfico investiga las circunstancias del siniestro

La Gaceta del 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**

Avalan regular los precios dinámicos de las VTC ante posibles abusos

El Consejo Económico y Social de Andalucía ha emitido su dictamen sobre el futuro decreto que desarrollará el reglamento de los vehículos de transporte con conductor (VTC) en la comunidad, un texto largamente esperado y que llega con casi tres años de retraso respecto al plazo inicialmente previsto tras la modificación de la Ley 2/2003 en 2022. El órgano consultivo valora la oportunidad de la norma, aunque advierte de la necesidad de reforzar varios aspectos clave antes de su aprobación definitiva.

Entre las observaciones más relevantes figura la regulación del precio dinámico, uno de los elementos que más impacto puede tener en la convivencia entre taxi y VTC. El proyecto de decreto contempla que, en situaciones excepcionales de alta demanda, el precio final de un servicio VTC no podrá superar en más de un 100% el precio ordinario ofertado para un trayecto equivalente. El CES entiende que esta limitación busca evitar abusos a los usuarios, pero considera que su desarrollo necesita mayor precisión jurídica.

El dictamen no cuestiona la existencia del precio dinámico como fórmula comercial, y de hecho reconoce que puede ser "compatible con la regulación del sector" y una herramienta legítima de gestión empresarial, siempre que se base en criterios objetivos y transparentes y que el usuario conozca el precio final antes de contratar. El Consejo subraya así una línea clara: el problema no es la tarificación variable en sí, sino la opacidad y la falta de control sobre cómo se calcula, porque sí que reconoce que pueden producirse situaciones en las que las tarifas puedan resultar "abusivas, desproporcionadas o leoninas".

En ese sentido, el CES reclama al Gobierno andaluz que concrete conceptos como "incremento significativo", "situaciones excepcionales de alta demanda" o "precio ordinario", al entender que su redacción actual puede generar interpretaciones dispares. También pide detallar la metodología para calcular esos incrementos máximos, con el fin de evitar alteraciones artificiales del precio base que perjudiquen al usuario.

Además, el órgano insiste en reforzar las obligaciones de información previa y la trazabilidad de los precios, obligando a operadores y plataformas a conservar datos que permitan a la Administración verificar cuál era el precio ordinario, cuál fue finalmente cobrado y bajo qué circunstancias se aplicó el incremento. Una observación especialmente significativa en un contexto de creciente dependencia de algoritmos para fijar tarifas y asignar servicios.

Más allá de la cuestión tarifaria, el dictamen introduce también observaciones de calado en materia laboral. El Consejo reclama reforzar el peso de las condiciones laborales y la prevención de riesgos, especialmente ante la gestión algorítmica del trabajo en las plataformas. En concreto, plantea incorporar garantías frente a la fatiga, la presión por disponibilidad permanente o decisiones automatizadas sin supervisión humana suficiente.

El Consejo también avala la creación de un sistema de capacitación profesional obligatorio para conductores de VTC, aunque propone mejorar su implantación con convocatorias suficientes, criterios objetivos de evaluación y reconocimiento de experiencia profesional previa. Asimismo, plantea acortar a un año el plazo transitorio para exigir esta certificación, con el objetivo de acelerar la profesionalización del sector.

En el apartado dedicado a los derechos de las personas usuarias, el CES valora positivamente que el decreto incorpore un catálogo específico de garantías, como la información previa sobre tarifas, la identificación del vehículo y del conductor, el acceso a hojas de reclamaciones o el derecho a indemnización por cancelación unilateral. No obstante, reclama aclarar la responsabilidad de las plataformas digitales cuando intervienen en la contratación, el cobro o la gestión de reclamaciones, y propone reforzar también el régimen sancionador para delimitar con precisión qué incumplimientos corresponden a operadores, plataformas o conductores, especialmente en cuestiones como la captación de servicios, la comunicación al registro o las cancelaciones.

En sus conclusiones, el CES deja la pelota en el tejado del Consejo de Gobierno andaluz, al que insta a valorar e incorporar estas observaciones en la redacción final del decreto. Para el sector del taxi, especialmente atento al equilibrio regulatorio entre ambos modelos, el dictamen deja una lectura clara: Andalucía avanza hacia una regulación más detallada de las VTC, pero el debate sobre tarifas, control administrativo y protección del usuario sigue abierto.

asociación gremial de auto-taxi
de madrid

¡Construyamos juntos un futuro más sólido!

TAXI GREMIAL

- Aumento constante de servicios para mejorar tus ingresos
- Condiciones exclusivas para nuevas altas

En Taxi Gremial te tratamos como persona, no como un número

¡NO ESPERES MÁS!

www.taxigremial.com
C/ San German nº 55 1D
914 453 281

Campaña del sector para reivindicarse ante el usuario

"Te mereces taxi"

Matías Martínez, impulsor de la campaña "Te mereces taxi"

"Te mereces taxi". Ese es el lema de una nueva campaña de promoción del servicio de taxi, ideada desde dentro del propio sector y pensada directamente para el usuario. Una iniciativa que busca poner en valor las bondades de un servicio público esencial que, durante más de un siglo, ha acompañado a miles y miles de ciudadanos en su día a día.

Detrás de esta idea está, una vez más, Matías Martínez, histórico taxista jubilado de Madrid y figura muy querida dentro del sector por su implicación en numerosas causas solidarias y proyectos vinculados al taxi. En esta ocasión, ha querido sufragar personalmente una campaña que permitirá a los profesionales lucir en sus vehículos mensajes positivos sobre el taxi en forma de vinilos adhesivos.

La semilla de esta iniciativa surgió durante una conversación telefónica entre el propio Matías y Héctor Calvo, taxista madrileño y persona de máxima confianza. Poco después, Esther Gómez, impulsora del grupo Colaterales del Taxi y conocida afectuosamente en el sector como `Esther Cariño´, comenzó a trabajar en el proyecto para dar forma definitiva a la campaña.

Estos vinilos ya han sido distribuidos y numerosos taxis circularán por Madrid con un total de seis mensajes. Hemos querido hablar con los tres, con Matías, Héctor y Esther para conocer cómo nació la idea, cómo se ha materializado y qué persigue realmente esta campaña.

"Nadie mejor que nosotros sabe lo que cuesta mantener este servicio"

Gaceta del Taxi.- ¿Cómo surge la idea de poner en marcha esta campaña?

Matías Martínez. El taxi siempre ha ayudado a todo el mundo. No es una cuestión de dinero, es una cuestión de servicio. Siempre hemos querido formar parte de la ayuda a la sociedad y pensamos que también era importante recordarle al ciudadano todo lo que representa el taxi.

Héctor Calvo. La idea surgió de forma bastante natural. Entre nosotros hablábamos de qué podíamos hacer para motivar al sector y también para que el usuario valorase más nuestro trabajo. Veíamos que hacía falta reforzar esa imagen y esa cercanía.

Esther Gómez. La idea salió precisamente de una llamada entre Matías y Héctor. Se comentó que otras empresas llevan publicidad corporativa y pensamos que el taxi también tenía que hacer algo parecido, pero poniendo en valor nuestro propio servicio.

G.T.- ¿Por qué era importante promocionar el taxi?

Matías.- El taxi se hace valer fundamentalmente por su labor, eso es verdad. Porque cada vez que ha hecho falta, ha estado ahí. Pero hoy en día todo necesita promoción.

Matías acompañado por Pilar y Esther

Hemos creído conveniente hablar de las bondades del taxi para recordar al usuario que seguimos estando a su disposición más de un siglo recorriendo las calles y tratando de hacerlo un poco mejor cada día.

G.T.- ¿Qué papel ha jugado cada uno en este proyecto?

Matías.- Esther es mi mano derecha y Héctor forma parte de mi círculo de confianza. Les consulté la idea y enseguida me dijeron que era buena. A partir de ahí nos pusimos a trabajar para sacar adelante esta promoción desde dentro del propio taxi.

Esther.- Ha sido un trabajo de equipo. Hemos estado coordinando con asociaciones, organizando la distribución y también pensando los mensajes. Todo se ha hecho entre varias personas, pero siempre con Matías empujando.

La idea es reforzar la imagen del taxi y su cercanía al usuario

G.T.- ¿Qué acogida ha tenido la campaña?

Esther.- Muy buena. Desde el principio las asociaciones han respondido muy bien y los compañeros también. La sensación es positiva y eso nos anima a seguir adelante. Si funciona, en septiembre podremos ampliar la campaña con más frases y más vinilos.

G.T.-. ¿Qué mensaje quiere trasladar esta campaña al ciudadano?

Matías.- Que estamos aquí para servir. El taxi no está solo para ganar dinero, también ayuda, atiende y acompaña cuando el usuario lo necesita. Estamos mejorando el servicio, mejorando los coches, la atención y el trato. Queremos que el usuario lo note y lo sepa cada vez que se sube a un taxi.

Esther. Porque nadie mejor que nosotros sabe lo que cuesta mantener este servicio y lo importante que es defenderlo. Al final, llevar publicidad de tu propio trabajo y de tu propio negocio es apostar por ti mismo.

Matías. El taxista ayuda al taxi. Siempre ha sido así. Y cualquier oportunidad que tengamos de mejorar o promocionarnos, debemos aprovecharla. Porque el taxi lleva más de 115 años demostrando con hechos lo que vale.

G.T.- Además de los vinilos, también se ha trabajado en mensajes para los taxistas en cuñas de radio ¿En qué consisten?

Héctor.- Hemos hecho unas cuñas de radio con mensajes breves para recordar al taxista la importancia de mantener una buena imagen, cuidar la vestimenta, el vehículo y la forma de tratar al cliente. Son pequeños recordatorios que creemos que ayudan.

Esther.- Una de las frases que hemos utilizado es: "Una bienvenida de diez y una despedida de once". Resume perfectamente lo que debe ser la atención al usuario.

Matías.- El taxista sabe cuáles son sus obligaciones, pero de vez en cuando viene bien recordar esas buenas prácticas. Porque a veces por una mala acción acaba pagando todo el colectivo.

G.T- Y una última pregunta para Matías. Después de toda una vida en el taxi, ¿con qué se queda?

Matías. El ser taxista he disfrutado como en ningún oficio lo podría haber hecho. No he envidiado ni al médico, ni al ingeniero, ni a nadie. He sido taxista, he sido feliz dando buen servicio al público y para mí eso ha sido una satisfacción, un placer y un honor.

Cualquier taxista interesado lucir estos mensajes en sus puertas poniendo en valor el servicio de taxi de Madrid, puede dirigirse a recoger los vinilos en las sedes de Gremial, Federación y también en la sede de SCAT de Alcobendas. Previamente deberá dejar sus datos para dejar constancia de cuántos ha participado en esta campaña y poder más tarde valorar la difusión de la misma.

G.T.- ¿Cuántos vinilos se han puesto en marcha y cómo se están repartiendo?

Esther.- Hemos arrancado con 2.000 vinilos para 1.000 taxis, dos por vehículo, uno en cada puerta. Matías quería empezar con muchos más, pero preferimos hacerlo de forma progresiva y medir primero la respuesta.

La entrega de todos los vinilos se ha hecho en San Mario de la Cooperativa del Taxi y hasta allí se han trasladado las distintas asociaciones a recoger la parte correspondiente para facilitar que cualquier taxista pueda tener acceso a esa campaña. Incluso aunque no pertenezca a una asociación concreta.

G.T.- ¿Tiene algún coste para el taxista?

Héctor.- Ninguno. Es completamente gratuito. Los taxistas no han pagado ni deben pagar nada. Matías ha querido asumirlo porque entiende que la publicidad corporativa del taxi es importante para todos en estos tiempos máxima competencia.

Héctor.- También queremos recordar algo importante que a veces se nos olvida como es el trato con el pasajero, por eso evitar discusiones, cuidar el trato y adelantarnos a los cambios que vienen.

G.T.- ¿Por qué es importante que sea el propio sector quien impulse este tipo de iniciativas?

Israel Isidoro, Héctor Calvo e Isidro Guijarro, tres taxistas que participan en la campaña

“El que quiere estar y sabe sumar, sabe de

El Consejo Rector de RTTM durante la Asamblea Ordinaria

La trayectoria de Radio Teléfono Taxi de Madrid (RTTM) continúa marcada por el crecimiento y la consecución de nuevos récords. Los resultados alcanzados adquieren aún más relevancia si se tiene en cuenta el actual escenario de la movilidad en la capital, donde la competencia de plataformas de transporte ajenas al sector del taxi es cada vez más intensa. Pese a este contexto, la principal emisora de taxi de España mantiene una evolución ascendente, encadenando año tras año máximos históricos en el número de servicios realizados y consolidando, además, una situación económica especialmente sólida.

Estas cifras dieron a conocer durante la Asamblea General Ordinaria celebrada el pasado 9 de junio en los Cines Yelmo del Centro Comercial Islazul. Como principal novedad, la reunión de cooperativistas tuvo lugar en un día laborable, rompiendo con la tradición de celebrarse en sábado. Sin embargo, este cambio no se tradujo en una mayor asistencia de socios. Los cooperativistas presentes aprobaron por unanimidad todos los puntos incluidos en el orden del día propuesto por el Consejo Rector.

Antes del inicio de la asamblea, los asistentes guardaron un emotivo homenaje en memoria de Julio Hernández, presidente de la entidad durante casi dos décadas y fallecido el pasado mes de septiembre.

3,9 millones de servicios en 2025

Después del reconocimiento a Hernández, Andrés Veiga, presidente de RTTM, dio paso a la lectura del informe de gestión, en los que se destacaron datos muy positivos para la cooperativa. Como principal cifra, la emisora rozó en 2025 los cuatro millones de servicios. En total, a lo largo del ejercicio anterior se realizaron 3.949.053 servicios, lo que supone 247.866 más que en 2024, es decir, un incremento del 6,7%. La cifra es aún más relevante si tenemos en cuenta la estimación previa, que se ha superado en casi 900.000 servicios.

En cuanto a la forma de solicitar los servicios, un 37,03% se hace ya de manera automática por parte de los usuarios. Es decir, 1.581.448 servicios fueron solicitados a través de Pidetaxi, pulsadores en hoteles y empresas, WhatsApp, la página web o el sistema de reservas con IA.

Este mayor número de servicios también ha sido posible gracias al aumento del volumen total de la flota de Radio Teléfono Taxi. En 2025, la flota alcanzó los 4.244 vehículos, con 21 taxis más que el año anterior, batiendo así un nuevo récord para la entidad.

No obstante, el aumento del volumen de la flota no se ha traducido en un mayor número de cooperativistas. Al cierre del ejercicio 2025, el número de socios cooperativistas se redujo en 52, pasando de 2.965 en 2024 a 2.913 en 2025.

En total, se registraron 255 altas frente a 307 bajas, en su mayoría por venta de licencia o jubilación, aunque también hubo algunas bajas voluntarias después de que se detectara a conductores prestando servicio

las ventajas que da ser cooperativista”

para otra entidad o aplicación, solicitando estos la baja para eludir la sanción o expulsión.

Las ventajas de ser cooperativista

Sí se incrementó el número de colaboradores, con un total de 395 altas frente a 322 bajas, lo que ha motivado esa diferencia de 21 taxis más en la flota de Radio Teléfono.

En este sentido, Veiga volvió a recordar, una vez más, las ventajas de ser cooperativista frente a colaborador, más allá de la considerable diferencia económica, con una cuota inferior y la posibilidad de recibir una devolución anual.

El presidente quiso ir más allá y resaltó que RTT, a diferencia de cualquier empresa, es una cooperativa, y que contar con socios cooperativistas le aporta un valor añadido incomparable en el mercado. “No me gusta que alguno no se sepa el nombre de nuestra cooperativa cuando se quiere apuntar”, explicó.

Por ese motivo, un año más, lanzó la pregunta a los asistentes sobre cómo es posible que alguien que quiera permanecer en la entidad no contemple la posibilidad de convertirse en socio cooperativista cuando la protección y las ventajas son mucho mayores. “El que quiere estar y sabe sumar, sabe de las ventajas que da ser cooperativista, no solo económicas, también el respaldo que da pertenecer a RTTM”.

De hecho, durante 2025, y dados los buenos resultados de RTTM, como suele ser habitual, el Consejo Rector acordó la devolución de 285,56 euros a cada socio cooperativista, reduciendo así de forma significativa su cuota mensual. La devolución de este dinero a los socios ha provocado que el ejercicio se haya cerrado con una pérdida testimonial de 795,81 euros, cuando, sin esta devolución, el beneficio económico habría superado los 800.000 euros.

Como detalle curioso, pero que demuestra la enorme salud económica de RTTM, el periodo medio de pago a proveedores fue en 2025 de solo 5,1 días. Como explicó Veiga, “ojalá algún día todas las empresas pagaran a sus proveedores como lo hace Radio Teléfono Taxi”. “Tenemos una economía super saneada y una liquidez envidiable”, apostilló.

Récord en servicios y en número de coches

Mucho más que una radioemisora

El presidente también destacó durante su intervención los pasos que está dando la entidad en materia de formación a través de Tele Formación 360. En Extremadura, la evolución del centro continúa y ya se está formando desde 2025 a personas para que puedan trabajar posteriormente como operadores en la cooperativa. En Madrid, donde era necesario superar requerimientos administrativos más extensos, ya han recibido el visto bueno para impartir cursos presenciales en las instalaciones de RTTM en un futuro próximo.

En la sede de RTTM, además, desde hace años también se ofrecen los cursos de acceso al taxi de ECartilla, con una reducción de precios para socios, que destacan por su elevado porcentaje de aprobados. Sin embargo, Veiga ha lamentado que, a raíz del cambio de la Ordenanza Municipal del Taxi, se hayan suspendido varias convocatorias de exámenes y se haya producido un cierto descenso en el interés por acceder al sector. En este sentido, lamentó enviar conductores a las VTC, que amplían cada vez más su flota.

Respaldo unánime de la Asamblea

Tras la intervención del presidente, el vicepresidente y tesorero, José Manuel Fernández, tomó la palabra para analizar el presupuesto estimado del año anterior y los gastos e ingresos registrados durante el ejercicio. En el apartado de publicidad, Fernández destacó la mayor inversión realizada, que se ha traducido en un importante incremento de los servicios. “Tenemos que ir a por todas, porque queremos y porque podemos”, advirtió el vicepresidente. Por otro lado, se han incrementado los ingresos en otras partidas, como la gestoría, lo que demuestra que “cada vez confían más en los servicios profesionales que ofrecemos”.

Una vez aprobados por unanimidad tanto el balance como el presupuesto estimado para el próximo año, se procedió a leer el informe del Comité de Recursos, que fue breve, ya que no se ha tramitado ningún expediente en 2025. En este punto, Veiga tomó la palabra para agradecer el trabajo de control del régimen interno que desempeñan los miembros del Consejo Rector. “Es un trabajo muy ingrato, pero se hace por el bien de la cooperativa. Somos muy estrictos porque, si no, nos comen”.

Tras atender algunas propuestas planteadas por los asistentes, Andrés Veiga despidió a los presentes, animándolos a continuar por el mismo camino para seguir creciendo y hacer de la entidad una organización aún más fuerte y próspera.

Javier Izquierdo

Andrés Veiga, presidente de RTTM, volvió a insistir en las ventajas de ser socio cooperativista

SCAT apuesta por la eficiencia y la digitaliza

El Consejo Rector de SCAT durante la última Asamblea General Ordinaria

Los socios de la Sociedad Cooperativa de Autotaxi de Madrid (SCAT) aprobaron por unanimidad todos los puntos del orden del día durante la Asamblea General Ordinaria celebrada el pasado 16 de junio, respaldando así la gestión desarrollada por el actual Consejo Rector.

El presidente de la cooperativa, Leonardo Movilla, fue el encargado de presentar un amplio informe de gestión en el que repasó la evolución de la entidad a lo largo del ejercicio 2025. Durante su intervención abordó la situación económica, la actividad desarrollada por los distintos departamentos y delegaciones, así como los principales proyectos impulsados por la cooperativa. Al término de la asamblea explicó que el objetivo de este informe era ofrecer a los socios una visión completa de la marcha de SCAT y resolver cualquier duda sobre su funcionamiento.

Uno de los datos más destacados fue el mantenimiento de una sólida base social. Al cierre de 2025, la cooperativa contaba con 12.031 socios y volvió a superar los 30 millones de euros de cifra de negocio, un resultado que refleja la fortaleza de su actividad y el respaldo que continúa recibiendo por parte de los profesionales del taxi.

Cerca del 70 % de los taxímetros pasan por SCAT

Aunque la facturación registró un ligero descenso del 2,24 % respecto al ejercicio anterior, la entidad mantuvo un elevado volumen de operaciones y reforzó distintas áreas estratégicas. Las ventas de mercaderías alcanzaron los 28,43 millones de euros, mientras que los ingresos por prestación de servicios se situaron en 2,2 millones. A ello se sumaron 1,84 millones de euros procedentes de mercaderías propias y otros servicios, lo que puso de manifiesto la diversificación de la actividad de la cooperativa.

En el apartado de gastos, Movilla destacó que SCAT consiguió reducir los costes de explotación un 0,42 % respecto al año anterior. Entre las medidas adoptadas mencionó la renegociación de los contratos energéticos mediante el cambio de proveedores para obtener tarifas más competitivas, así como la optimización de los procesos de compra y gestión del almacén, con el objetivo de mejorar el control de los recambios y evitar pérdidas de valor.

Precisamente sobre el área de taller y almacén, el presidente resaltó las campañas de descuentos desarrolladas junto a distintos proveedores y señaló que los costes de mantenimiento para los socios se sitúan entre un 20 % y un 30 % por debajo de los precios que aplican los talleres oficiales.

Durante la exposición también detalló el destino de las cuotas que abonan los socios. Según explicó, el 75,5 % de estos ingresos se destina a costes de aprovisionamiento, mientras que el 17,03 % corresponde a gastos de personal.

El Consejo Rector también puso el acento en las iniciativas destinadas a reforzar el asociacionismo. Entre ellas destacó la campaña 'Trae un amigo', gracias a la cual se incorporaron 102 nuevos socios durante 2025. "No hay mejores relaciones públicas que los propios socios explicando las ventajas de pertenecer a la Cooperativa", afirmó Movilla.

En el área de taxímetros, SCAT volvió a consolidar su liderazgo. De las 2.227 instalaciones realizadas durante 2025 en el Área de Prestación Conjunta de Madrid, 1.556 fueron efectuadas por la cooperativa, una cifra que representa cerca del 70 % del total.

El presidente también hizo balance del

ción para seguir creciendo junto a sus socios

departamento de homologaciones por reforma, un servicio cuya evolución calificó de muy positiva desde su creación. A su juicio, esta actividad ha contribuido a que un mayor número de fabricantes apueste por homologar vehículos destinados al servicio de taxi.

Durante su intervención recordó igualmente la profunda renovación experimentada por la flota madrileña en los últimos años. "La mitad de la flota se ha renovado", señaló. Explicó que, tras el fuerte incremento de las matriculaciones de vehículos eléctricos registrado con la entrada en vigor de la nueva ordenanza municipal en mayo de 2025, a partir de octubre el mercado recuperó niveles más habituales, manteniéndose la preferencia de los profesionales por las motorizaciones híbridas.

En relación con las transformaciones a GLP, Movilla lamentó que muchos socios continúen retrasando la decisión debido a las dudas que todavía suscita esta tecnología. Recordó, no obstante, que la cooperativa ofrece este servicio acompañado de financiación sin intereses.

Barajas encara la recta final de sus obras

Entre los proyectos de futuro destacó la nueva delegación de Barajas, situada en la calle Medina de Pomar. Tras una primera fase centrada en la tramitación administrativa y la obtención de permisos, las obras avanzaron desde mediados de 2025 y, según las previsiones trasladadas durante la asamblea, podrían concluir a finales del próximo mes de noviembre.

Leonardo Movilla (centro), presidente de SCAT, explicando detalles de la evolución de la cooperativa a los asistentes

La asesoría amplía su número de usuarios

Otro de los servicios que experimentó un crecimiento fue la asesoría de SCAT. Durante el último ejercicio pasó de atender a 2.668 socios a prestar servicio a 2.733. "Somos la segunda gestoría del sector", afirmó el presidente, quien explicó que este incremento de actividad hizo necesaria la incorporación de dos nuevos profesionales para seguir mejorando la atención a los asociados.

La transformación digital también ocupó un espacio destacado en el informe de gestión. Movilla anunció que la cooperativa ya tiene preparada SCATFACTUR, una herramienta de facturación electrónica diseñada para facilitar la adaptación de los taxistas a la futura implantación de VeriFactu. El servicio estará disponible para los socios interesados por una cuota mensual de dos euros.

Asimismo, avanzó que el suministro de combustible también dará un paso hacia la digitalización mediante SCAT Energy, una nueva aplicación que permitirá a los socios repostar en las estaciones de servicio de la cooperativa y realizar el pago directamente desde el teléfono móvil.

Las asociaciones se oponen a la obligación

La aprobación definitiva de la reforma del Reglamento General de Circulación que obligará a los taxistas a llevar el cinturón de seguridad durante toda la jornada a partir del 1 de octubre de 2026 ha provocado un rechazo frontal en el sector. Las dos principales organizaciones representativas, ANTAXI y Fedetaxi, cuestionan tanto el fondo como la forma de la medida y advierten de que puede agravar la exposición de los conductores ante agresiones y dificultar el desempeño diario del servicio.

A partir del 1 de octubre, todos los conductores de taxi quedan obligados a llevar siempre puesto el cinturón

El Consejo de Ministros ha dado luz verde a la modificación del Reglamento General de Circulación y, con ello, ha confirmado el fin de una excepción histórica para el sector del taxi. A partir del próximo 1 de octubre de 2026, todos los conductores de taxi estarán obligados a llevar puesto el cinturón de seguridad durante toda la conducción, sin posibilidad de acogerse a las exenciones que hasta ahora contemplaba la normativa, sobre todo en zonas urbanas.

La reforma, impulsada por el Ministerio del Interior dentro de un paquete más amplio de medidas de seguridad vial, elimina expresamente la exención que afectaba a determinados profesionales del volante, entre ellos taxistas, conductores de vehículos de mercancías y profesores de autoescuela. El objetivo, según el Ejecutivo, es reforzar la protección en carretera y adaptar la regulación a los nuevos modelos de movilidad y a la protección de los usuarios vulnerables.

Sin embargo, en el caso del taxi, la decisión ha encontrado el rechazo de las principales organizaciones representativas del sector, que consideran que la supresión de esta excepción no responde a la realidad operativa de la actividad ni ha tenido en cuenta las particularidades del servicio.

La Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) no tardó en manifestar públicamente su oposición. Su presidente, Julio Sanz, sostiene que la medida ha sido aprobada "sin atender la posición del sector ni las razones que justificaban dicha medida".

Según explica, Antaxi trasladó su rechazo a la Dirección General de Tráfico desde el inicio del proceso y solicitó la documentación y los datos técnicos que avalaran la eliminación de la exención. Para la organización, la posibilidad de conducir sin cinturón en determinados servicios urbanos respondía a necesidades concretas de seguridad y operatividad.

Razones de seguridad

Sanz insiste en que esa flexibilidad permitía una "rápida capacidad de reacción" frente a atracos y agresiones, una problemática que, según recuerda, afecta cada año a cientos de profesionales del taxi en España. En su opinión, la nueva obligación incrementa la sensación de indefensión, especialmente en servicios nocturnos y en zonas consideradas de mayor riesgo.

de llegar siempre puesto el cinturón

Desde Antaxi también subrayan que la actividad del taxi exige constantes movimientos de entrada y salida del vehículo, ya sea para asistir a usuarios, cargar equipajes o facilitar el acceso de personas con movilidad reducida. Para la organización, la obligatoriedad del cinturón puede complicar estas maniobras y alterar la dinámica habitual del servicio.

A ello se suma otro elemento que consideran especialmente preocupante: la imposibilidad de instalar mamparas de seguridad por cuestiones de homologación. En palabras de Sanz, la combinación de ambas circunstancias supone la pérdida de "dos elementos clave de protección" para los profesionales.

Por este motivo, Antaxi reclama la apertura de una mesa de trabajo conjunta con comunidades autónomas, la DGT y los ministerios implicados para estudiar medidas alternativas que permitan reforzar la seguridad del sector. Entre ellas, plantean ayudas para la implantación de cámaras de seguridad u otros sistemas de protección dentro de los vehículos.

Además, la organización ha elevado el tono frente a la tramitación de la reforma. "La exclusión y falta de consideración del sector en esta regulación resultan inaceptables", asegura Sanz, quien confirma que Antaxi se reserva el derecho a recurrir la modificación del Reglamento General de Circulación por la vía administrativa y jurisdiccional.

Antaxi y Fedetaxi, en contra de la medida

En la misma línea se ha pronunciado la Federación Española del Taxi (Fedetaxi), cuyo presidente, Alberto de la Fuente Miñambres, ha mostrado un rechazo contundente a la medida.

Miñambres afirma que Fedetaxi está "lógicamente en contra" de la obligatoriedad del cinturón en áreas urbanas, al considerar que "pone al conductor de taxi en una situación de riesgo" al reducir su margen de reacción ante situaciones violentas.

Desde Fedetaxi inciden especialmente en el factor tiempo en una posible agresión. Según explica su presidente, la necesidad de desabrocharse el cinturón en una situación crítica puede dificultar tanto la apertura de la puerta como la posibilidad de escapar con rapidez.

La federación española también pone el foco en la propia naturaleza del trabajo diario. Miñambres recuerda que el taxista interrumpe frecuentemente la conducción para ayudar con maletas, recoger paquetes o asistir a personas con movilidad reducida. A su juicio, esa repetición constante de abrochar y desabrochar el cinturón no solo resulta incómoda, sino que puede generar distracciones y afectar a la seguridad vial en calles estrechas y trayectos urbanos.

Fedetaxi, además, cuestiona abiertamente la base técnica de la decisión. Miñambres reclama conocer qué datos maneja la DGT, el Ministerio del Interior o las aseguradoras para justificar el cambio normativo. En concreto, plantea la necesidad de conocer cuántos siniestros con víctimas o lesionados se han producido en taxi por no llevar cinturón en ciudad.

Para esta organización, la ausencia de esa información hace difícil comprender el propósito real de la medida. "Si no hay ningún dato que justifique que los siniestros con lesiones son superiores al resto, ¿qué es lo que se persigue?", plantea su presidente.

Al igual que Antaxi, Fedetaxi no descarta emprender acciones legales para intentar revertir la supresión de la exención en zonas urbanas. Miñambres asegura que la organización pondrá "todos los medios a su alcance" para defender la continuidad de este régimen especial.

Más allá de las diferencias entre ambas organizaciones, el rechazo en este asunto ha sido coincidente y unánime. Tanto Antaxi como Fedetaxi coinciden en que la reforma ha sido aprobada sin diálogo suficiente con el sector y sin una evaluación específica sobre las implicaciones operativas y de seguridad que tendrá para miles de taxistas.

Con la entrada en vigor prevista para el 1 de octubre de 2026, el taxi afronta así un nuevo cambio regulatorio que modifica una práctica histórica y que reabre el debate sobre cómo equilibrar la seguridad vial con la seguridad personal del conductor. En los próximos meses, el sector buscará abrir vías de negociación o, en su defecto, explorar el camino jurídico para intentar revertir una decisión que considera lesiva para sus intereses y para las condiciones de prestación del servicio.

Javier Izquierdo

El sector del taxi rechaza la medida porque afecta a su seguridad en situaciones violentas

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
Citroën			
E-C4 X Feel Pack	—	136/50	22.200*
E- Berlingo Eurotaxi		136/100	

No incluye matriculación ni bucle magnético.

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

Marcas y Modelo	C.C.	CV/KW	Euros
Fiat			
Tipo Station Wagon Hibryd	1.500	130	27.500

(Iva incluido)

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

Marcas y Modelo	C.C.	CV/KW	Euros
Hyundai			
IONIQ 5 RWD LIGHT		170/63	33.900
KONA EV BLACK LINE		135/48	30.900
STARIA HEV		225/167	—

Marcas y Modelo	C.C.	CV/KW	Euros
Kia			
Niro 1,6 Gdi HEV Concept	1.598	138/101,5	27.200
Niro 1,6 Gdi HEV Drive	1.598	138/101,5	30.300
EV4 Fastback Bussiness		204/150	34.800
Pv5 Passenger L2h1 Essential		163/122	34.779

AKI MADRID
616 535 955 / 91 671 50 28
Jesús Simón 666 532 952 / jsr@grupoaki.es

Marcas y Modelo	C.C.	CV/KW	Euros
KGM			
Korando e-motion	—	190/142	24.700

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

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

Marcas y Modelo	C.C.	CV/KW	Euros
Opel			
Astra ST Hybrid		136/100	24.416
Combi E-Life		136/100	—

Marcas y Modelo	C.C.	CV/KW	Euros
Polestar			
Polestar 2	–	200 / 272	51.690

Marcas y Modelo	C.C.	CV/KW	Euros
Renault			
Espace HEV	1598	131/96	27.800
Scenic E-Tech Evolution		220/160	25.000
Rafale Hibrido / ECO		200/147	39.951
Rafale Hibrido Ench / CERO		300/221	41.641

*Sin impuestos. Sin gastos matriculación ni gestoría. Posible financiación. Preparación taxi incluida

Marcas y Modelo	C.C.	CV/KW	Euros
Skoda			
Enyaq/VE	—	204 /150	49.890

Marcas y Modelo	C.C.	CV/KW	Euros
Toyota			
BZ4X 250 Advance		204	33.200
Corolla Sedan 140h	1800	1400	25.432
Proace Verso L1VX	2000	145	33.000

*Precios IVA incluido con pintura y preinstalación taxímetro. Sin adaptación eurotaxi

KOBE MOTOR
c/ Ciruela, 4 / P.E. El Carralero Majadahonda
Alejandra Del Cano 625017604/ alejandra.delcano@kobe.es

Marcas y Modelo	C.C.	CV/KW	Euros
Xpeng			
G6	—	280/210	35.859

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

grupo social ONCE

MOMAD

Del 23 al 25 de julio. IFEMA. Madrid

Del 23 al 25 de julio, el pabellón 5 del Recinto Ferial se convertirá en un escaparate profesional clave donde las marcas presentarán sus próximas tendencias para Primavera/Verano 2027 ante compradores nacionales e internacionales. En su última edición participaron más de 300 marcas de 23 países y la organización registró un incremento del 11% en visitantes profesionales, procedentes de 70 países

Mad Cool

Del 8 al 11 de julio. Iberdrola Music de Villaverde. Madrid

El Mad Cool volverá a convertir Madrid en un importante foco de movilidad. En su última edición reunió cerca de 150.000 asistentes durante sus tres jornadas, con miles de desplazamientos hacia y desde el recinto Iberdrola Music, especialmente en las franjas de apertura y cierre de los conciertos.

Festival Río Babel 2026

Del 3 al 5 de julio. Auditorio Miguel Ríos de Rivas-Vaciamadrid.

El Festival Río Babel volverá a generar un importante volumen de desplazamientos hacia el recinto. En su última edición congregó a más de 50.000 asistentes durante dos jornadas, por lo que se espera una elevada demanda de taxis, especialmente en las horas previas al inicio de los conciertos y al término de cada jornada.

Bruno Mars

10 y 11 de julio. Estadio Riyadh Air Metropolitano.Madrid

El concierto de Bruno Mars en el Metropolitano será uno de los grandes focos de movilidad de Madrid. El artista ya reunió a 55.000 espectadores en su anterior visita a la capital, una cifra que anticipa una elevada demanda de taxis antes y después del espectáculo.

Las Noches del Botánico

Hasta el 31 de julio. Real Jardín Botánico Alfonso XIII de la Universidad Complutense de Madrid.

Las Noches del Botánico volverán a generar miles de desplazamientos durante el verano madrileño. El ciclo musical reunió en su última edición a más de 185.000 asistentes en 50 conciertos, convirtiéndose en uno de los grandes focos de movilidad nocturna de Madrid.

My Chemical Romance

18 de julio. Iberdrola Music. Madrid

My Chemical Romance convertirá Madrid en punto de encuentro para miles de fans. La banda estadounidense actuará en Iberdrola Music en su única fecha en España, con una previsión de alrededor de 30.000 asistentes y una importante demanda de taxis antes y después del concierto. ▼

The Weeknd

28,29 y 30 agosto. Riyadh Air Metropolitano. Madrid

The Weeknd será uno de los grandes generadores de movilidad del verano madrileño. Sus tres conciertos en el Riyadh Air Metropolitano reunirán previsiblemente a unas 180.000 personas en total, con una fuerte demanda de taxis en las horas previas y, especialmente, tras la finalización de cada espectáculo.

Revisar el aire acondicionado, clave para afrontar el verano al volante con seguridad

Conducir con una temperatura interior superior a 35 grados puede aumentar hasta un 25% el riesgo de accidente

Las altas temperaturas no solo afectan al confort durante los desplazamientos, sino que también pueden tener consecuencias sobre la seguridad vial. Según datos de Euromaster, especialista en mantenimiento del automóvil, basados en un informe de la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL), conducir con una temperatura interior superior a los 35ºC puede incrementar hasta un 25% el riesgo de sufrir un accidente.

Además, circular en estas condiciones puede tener efectos similares a conducir con una tasa de alcohol en sangre de entre 0,5 y 0,8 gramos por litro, ya que el calor excesivo favorece la fatiga, reduce la concentración y aumenta el tiempo de reacción.

Con la llegada del verano y ante la primera Operación Salida prevista para los días 30 de junio y 1 de julio, la revisión del sistema de climatización se convierte en una medida importante para garantizar una conducción más segura, especialmente en vehículos con un uso intensivo como los taxis.

Uno de los elementos más importantes para el correcto funcionamiento del aire acondicionado es el filtro del habitáculo. Su función es retener polvo, polen y otras partículas del exterior antes de que entren en el interior del vehículo.

El filtro del habitáculo, fundamental para el rendimiento del sistema

Cuando el filtro está obstruido, el sistema pierde capacidad de refrigeración y resulta más complicado mantener una temperatura adecuada. Su sustitución suele tener un coste de entre 20 y 50 euros y los fabricantes recomiendan realizarla cada 20.000 kilómetros o, como mínimo, una vez al año.

El periodo previo al verano es un momento adecuado para comprobar su estado, ya que durante la primavera la acumulación de polen y residuos puede reducir su eficacia.

Algunos síntomas que pueden indicar la necesidad de cambiarlo son la aparición de malos olores al activar el aire acondicionado, una disminución del flujo de aire o una menor capacidad para enfriar el habitáculo. Los filtros de carbón activado pueden contribuir a mejorar la calidad del aire interior y reducir la presencia de olores y partículas.

La pérdida de gas refrigerante reduce la capacidad de enfriamiento

Otro de los problemas habituales durante los meses de calor es la pérdida progresiva de gas refrigerante, que provoca que el aire acondicionado funcione con menor eficacia.

Si el sistema tarda demasiado en enfriar, no alcanza la temperatura deseada, expulsa aire poco frío o pierde rendimiento al desempañar los cristales, es recomendable revisar la instalación y comprobar el nivel de gas.

La recarga del refrigerante suele tener un coste de entre 60 y 150 euros, según el modelo del vehículo, y puede realizarse en aproximadamente media hora.

Mantener una temperatura interior cercana a los 22ºC ayuda a reducir la fatiga y mejorar la atención durante la conducción, un aspecto especialmente relevante para los profesionales del taxi, que afrontan largas jornadas al volante durante los meses más calurosos del año.

HAZTE COLABORADOR

Radioteléfono pidetaxi
tu app para pedir taxi

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

Ven a Radioteléfono Taxi, y beneficiate 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

pidetaxi app

info@pidetaxi.es
www.pidetaxi.es

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

MONDÉJAR

PREGÚNTANOS POR NUESTROS DESCUENTOS EXCLUSIVOS PARA TAXIS

Miguel Ángel Calvo
Especialista Taxi Rocal Automoción
676 062 594
miguela.calvo@rocalautomocion.com

- | Disponemos de coche de sustitución para el día de libranza
- | Servicio de mecánica, chapa y pintura
- | Concertado con todas las compañías de seguros
- | Recepción y depósito 24 h

Avd. de San Pablo, 41. Coslada | **Horario:** 7:00-21:30 H | **Cita Previa:** 91 970 20 11
Horario Nocturno: 619 276 990

MMT SEGUROS

CENTRO DE REPARACIONES MONDÉJAR S.L.U.