

# La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector del

AÑO XXIX  
NÚMERO 332  
ABRIL 2024

## Conflicto en los juzgados por el aumento de licencias

- Usuarios del eurotaxi piden consenso para evitar su desaparición
- El papel de la energía solar en la movilidad

# HAZTE COLABORADOR



Radioteléfono  
**pidentaxi**  
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 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€



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

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



info@pidentaxi.es  
www.pidentaxi.es



## ¿Se necesitan más licencias?

El número de licencias en ciudades como Madrid lleva décadas sin variar, salvo por la inclusión de nuevos municipios en el Área de Prestación Conjunta. Sin embargo, en los últimos meses ha habido varias empresas de transporte de mercancías que han solicitado al Ayuntamiento de Madrid licencias de taxi que, evidentemente, han sido denegadas.

Pero el rechazo del Consistorio no ha acabado con las ganas de estas empresas de pedir sus licencias, esta vez por vía judicial, y ahora serán los juzgados quienes determinen si hay que abrir el melón de las licencias o no.

A nosotros, como periodistas, nos surgen muchas preguntas que, de momento, no tienen respuesta. ¿Por qué y para qué quieren esas empresas de transporte de mercancías licencias de taxi? ¿Qué interés tienen en que esa posibilidad exista y cualquiera pueda solicitar una nueva licencia y se la concedan? ¿Quién gana con esta posible apertura del mercado? Porque la única pregunta para la que sí tenemos es respuesta es quién perdería si esto finalmente sucediera: los taxistas.

Principalmente porque sus licencias se devaluarían rápidamente y muchos de ellos no recuperarían el importe que pagaron por ellas cuando decidieron ponerse detrás del volante. Por eso no es de extrañar que no solo las asociaciones, sino también los taxistas de forma individual estén planteándose personarse en una causa que, sin duda, podría cambiarlo todo.

Porque si llevamos años hablando de la tarta de la movilidad y su ajustado reparto entre las cada vez más numerosas opciones de transporte, ¿qué sucedería si, de golpe, el número de licencias se liberalizase? Otra pregunta más que, en un ejercicio de imaginación tal vez podríamos responder pero que, por prudencia, vamos a dejar en el aire y dejar que cada cual la responda según su propio criterio.

## 4. Taxómetro

• Con opinión propia

## 6. Primera carrera

• Llega a la justicia el límite a las licencias del taxi en Madrid. Una nueva amenaza que ha hecho saltar las alarmas dentro de las asociaciones del taxi y que se suma a una nueva oleada de críticas por parte de la CNMC a las limitaciones que existen en el sector.



## 10. Actualidad

• La crisis del eurotaxi pone en riesgo la movilidad de las personas con movilidad reducida. Hablamos con Javier Font, presidente de la Federación de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica (FAMMA)



## 16. Noticias

- Autorizan las cámaras en los taxis por razones de seguridad
- 15 millones de euros para fomentar el taxi eléctrico
- El decreto que regulará los coches autónomos preocupa al taxi



## 20. En marcha



## 24. Emobility

• "El precio de la nueva movilidad debe ser más accesible"



## 26. Homologados

• Los vehículos autorizados para taxi

## 28. Grandes eventos

• Encuentra aquí a tus próximos usuarios



## 30. Salud

• Los riesgos del sedentarismo



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](mailto:redaccion@gacetadeltaxi.com)



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

## Los objetivos de las plataformas disruptivas

**Manu Sánchez**

Responsable Geet  
Plataforma en defensa  
del servicio público del taxi



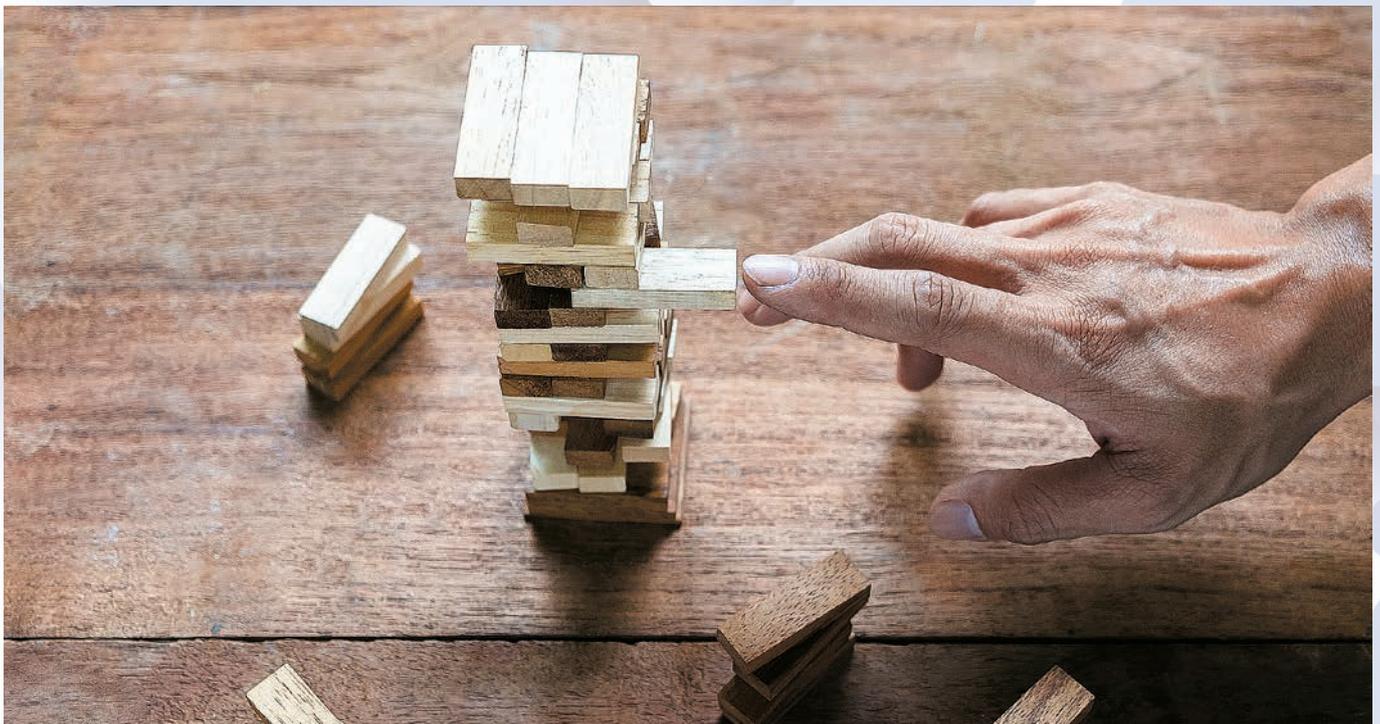
Las Plataformas disruptivas se encargan de realizar la transferencia de la demanda del consumo colaborativo al consumo rentista, situándose en el plano económico como artífices de la intermediación, donde exentos de base jurídica reglamentaria, consiguen sobrepasar las normativas tradicionales en sus respectivas áreas de aplicación, al forzarlas y llevarlas al terreno que les interesa. La tecnología que van siempre por delante de las normas, intenta, o bien cambiar, o bien desnaturalizar las leyes, o regulando a su favor para ver cómo se pueden ajustar a su modelo de negocio. Con esta estrategia no dudan de filtrarse en cualquier estamento político, o administración pública para conseguir sus fines. Tenemos, por ejemplo el caso de ciertas plataformas disruptivas americanas, que solicitaron en el año 2014, desregular el sector hotelero y el sector del taxi ([eleconomista.es](http://eleconomista.es)), o las intenciones del entonces gerente de comunicaciones y de políticas públicas en Washington DC para Facebook, Andrew Noyes, donde durante más de tres años administró las comunicaciones y las políticas públicas durante lanzamientos de

**Los grandes cambios siempre vienen acompañados de una fuerte sacudida. No es el fin del Mundo, es el inicio de uno nuevo, donde miles de personas caerán al precipicio. Club de Letras.**

productos, casos legales, cuestiones de privacidad, iniciativas de campañas políticas y otros esfuerzos. Su posterior paso por Uber donde se incorporó para navegar a través de desafíos políticos, llevo a cabo como jefe de comunicación la supervisión de las estrategias de la empresa, de las comunicaciones ejecutivas, el desarrollo empresarial y las asociaciones y, la organización de campañas de base entre otras cosas, según su perfil de LinkedIn

Tras la salida de Noyes, aparece la consultora Burson Masteller, encargada de la gestión y estrategia de comunicación de la compañía que azotaba el sector de los servicios de transfer privado y del sector del taxi en medio mundo. En España, Burson empezó encargándose bajo las directrices marcadas desde California, en la búsqueda de apoyo de las instituciones políticas y administrativas.

Pero más allá de la narrativa que vende cada cual, por aquella época, año 2014, según noticias publicadas, hoy desaparecidas del circuito de búsqueda de internet, para asegurar que los legisladores ameri-



canos gobernasen a favor de estas plataformas disruptivas, buscaban la mejor manera de inclinar la balanza con financiaciones en la campaña de su próximo alcalde Bill De Blasio.

Tanto, Uber como Airbnb, coinciden en suscitar controversia en muchas ciudades donde operan indisponiéndose con las leyes sus reglamentaciones y adoptando el enfoque de buscar el crecimiento a toda costa, aspirando a presentarse como un hecho consumado ante Gobiernos municipales ineficaces. Las dos Plataformas, creen que sus innovaciones dejan obsoletas las normativas existentes y que su tecnología puede resolver los problemas que las regulaciones deberían haber resuelto, solo que mejor y con un aire más informal”.

Con el paso de los años, el Consorcio Internacional de Periodistas de Investigación (ICIJ) desvelaba a través de miles de documentos filtrados, como la Plataforma estadounidense logró introducirse en las principales metrópolis del mundo utilizando mentiras, prácticas ilegales y presiones contra políticos, de cuya colaboración desarrollasen el nuevo y necesario marco regulatorio para crear un espacio justo para estas Plataformas, que evitase los principales factores de riesgo que se pudieran ubicar en la progresión acelerada de las mismas, como por ejemplo, en los problemas financieros por la deuda y las operaciones, los riesgos laborales y los regulatorios por los diferentes problemas legales surgidos en varios países, sin olvidarse de otros aspectos de suma importancia como,

las políticas fiscales y los impuestos, que tampoco benefician en absoluto al devenir de estas Plataformas.

Es decir, estoy hablando según información extraída de Bolsazone, que Uber Technologies Inc, cotiza en el mercado estadounidense NYSE, que es el mercado bursátil más grande del mundo. Con sede en Wall Street, esta bolsa es el centro de comercio de acciones en Estados Unidos y, por lo tanto, del resto del mundo, donde UBER desde el día 10 de mayo del año 2019 cotiza a un precio de 42,00 \$. Actualmente, tiene un precio de 48,41 \$ (cierre del día 12 de julio) y capitaliza 90,61 billones de dólares. Tiene un total de 1,78 billones de acciones en circulación.

La propiedad de los principales accionistas de Uber, a día de hoy, y tras la salida en 2022 de Softbank, nos topamos con una larga lista de fuertes inversores (capitalistas mundiales), entre los que se encuentran; los individuales Yasir Al-Rumayyan, el gobernador del Fondo de Inversión Pública, el fondo soberano del Reino de Arabia Saudita, y Dara Khosrowshahi, director ejecutivo de Uber. los institucionales que comprenden Morgan Stanley, The Vanguard Group, Blackrock Inc, etc y, de los fondos de inversión Vanguard Total Stock Market Index Fun, Vanguard 500 Index Fund, Fidelity, JP Morgan Large Cap Growth Fund, etc. Como para dejarse toser por nadie, verdad. Me quedo con las nobles palabras políticas, el taxi tiene que competir contra estas Plataformas. Y, aun así, no lo seguimos creyendo.

# Si no está en Kia, será que no existe.

No te vuelvas loco para elegir modelo.



## Talleres de las Heras

C/ Vía Complutense, 121  
Alcalá de Henares, Madrid  
Tel: 91 879 71 45  
[www.kia.com](http://www.kia.com)

Avenida Constitución, 10-12  
Torrejón de Ardoz, Madrid  
Tel: 91 675 44 16

C/ Ingeniero Fernandez Casado, 4-6  
Coslada, Madrid  
Tel: 91 671 50 28

Gasolina: Emisiones CO<sub>2</sub>, combinadas WLTP (g/km): 129-162. Consumo combinado WLTP (l/100km): 4,9-7,1. HEV: Emisiones CO<sub>2</sub>, combinadas WLTP (g/km): 100-146. Consumo combinado WLTP (l/100km): 4,4-7,4. PHEV: Emisiones CO<sub>2</sub>, combinadas ponderadas WLTP (g/km): 18-38. Consumo combinado ponderado WLTP (l/100km): 0,8-1,7. EV: Emisiones CO<sub>2</sub>, combinadas WLTP (g/km): 0. Consumo combinado WLTP (kWh/100 km): 16,2-22,7. °C. Consultar manual de garantía Kia.



# Transportistas llevan a los juzgados

**Sociedades de transporte de mercancías vinculadas a Fenadismer van a llevar, vía recurso contencioso-administrativo, el debate del límite de licencias de taxi a los juzgados. Estas entidades solicitaron nuevas licencias para operar en Madrid, algo que rechazó el Ayuntamiento y que han recurrido ante la Justicia. Tanto las asociaciones del taxi como taxistas a título particular podrán personarse en este procedimiento judicial del que, según alerta una parte del sector, podría resultar el primer paso hacia la liberalización del volumen de licencias.**



Existe un cupo de 2 licencias de taxi por cada 1.000 habitantes en Madrid

El límite al número de licencias de taxi en Madrid va a ser analizado en los juzgados. Pese a la negativa del Ayuntamiento de Madrid a la solicitud de licencias de taxi formulada por varias sociedades, éstas han decidido interponer un recurso contencioso-administrativo porque consideran que los límites a las licencias de taxi en la capital son contrarios a la competencia y ley de mercados.

El pasado mes de octubre de 2023, varias sociedades solicitaron, cada una, tres nuevas licencias de taxi en Madrid. En un primer momento, dichas peticiones fueron rechazadas por la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación del Ayuntamiento de Madrid. Esa primera negativa, sin embargo, no frenó las intenciones de estas entidades que presentaron un posterior recurso de reposición, el cual también fue desestimado el pasado mes de diciembre de 2023.

El Ayuntamiento de Madrid estimó que los interesados en las licencias pretendían obtener las mismas al margen del procedimiento legal establecido y recordó que existe un cupo de licencias de taxi que está vigente

para salvaguardar el interés general. Por lo tanto, una vez acabada la vía administrativa, las sociedades decidieron iniciar un procedimiento judicial en distintos juzgados de lo Contencioso-administrativo de Madrid.

Un aspecto llamativo de este asunto es que las sociedades que han impulsado este proceso judicial comparten domicilio social con la Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (Fenadismer). Según pudo saber La Gaceta del Taxi, se trataría de tres entidades que habrían solicitado tres licencias de taxi cada una. Formatravel Sociedad Cooperativa Madrileña o Quijote Primer Centenario Sociedad Cooperativa son dos de las sociedades solicitantes de estas licencias de taxi, y si se atiende al domicilio de estas entidades, se puede comprobar que coincide con la calle Alejandro Ferrant N°3 o N°5, precisamente el lugar donde tiene su sede Fenadismer.

Una vez conocido que los juzgados iban a analizar este asunto, el Ayuntamiento de Madrid informó del proceso a las asociaciones profesionales del sector, y Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM) confirmó a

# el límite a las licencias de taxi

nuestro medio que ha decidido personarse en este recurso, entre otras.

## Los taxistas podrán personarse de forma particular

Semanas después, y entendiendo que el conjunto del taxi de Madrid puede verse afectado por lo que se decida en los juzgados, el Ayuntamiento de Madrid, con fecha 1 de abril, informó que todos los taxistas que quisieran, a título individual, podrían personarse en dicho procedimiento. "Pueden resultar interesados", explica el Ayuntamiento, haciendo público que cada taxista que lo desee, de forma particular, puede personarse en los procesos judiciales. En realidad, el Consistorio Madrileño hacía referencia al proceso iniciado por FormaTravel, que recayó en el Juzgado Contencioso-administrativo nº3 de Madrid, pero no hay razón para pensar que no puedan personarse, por ejemplo, en el impulsado por la sociedad Quijote Primer Centenario, que en este caso recayó en el Juzgado de lo Contencioso-administrativo nº12.

En cualquier caso, desde el taxi, asociaciones como Federación Profesional no entienden la intención que pueda haber en Fenadismer con estas peticiones, pero sí son conscientes que existe un claro objetivo de plantear el debate sobre la liberalización del taxi de la capital en cuanto el número de licencias. Por ese motivo, agradecen que actualmente dispongan de la información necesaria para prepararse y explican que trabajan para evitar la concesión de nuevas licencias de taxi que, sospechan, podría solicitarse por la vía del taxi adaptado a personas con movilidad reducida. Porque ese es otro matiz a tener en cuenta, la petición de estas licencias de taxi se ha hecho, en teoría, con el ánimo de que las que se concedan sean licencias adaptadas.

Existe cierto temor, por lo tanto, en esta parte del sector del taxi de que se inicie una liberalización del número de licencias, y advierten de que este proceso es muy similar al que se inició hace años con las VTC y que se culminó con el fin de la contingentación 1/30 que marcaba la proporcionalidad entre este tipo de vehículos y el taxi.

## Sociedades vinculadas a Fenadismer solicitan licencias de taxi

Este caso llegó también a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). Desde la entidad reguladora de la competencia lo tienen claro y no cambian su postura de abanderar la liberalización del servicio de taxi y por ese motivo pide acabar con los cupos que limitan el volumen de licencias de taxi en Madrid y aumentar el número de taxis adaptados.

## La CNMC deja clara su postura

Centrándonos en este asunto, la CNMC recibió una reclamación por una supuesta vulneración de la Ley de Garantía de Unidad de Mercado (LGUM) de parte de hasta cuatro operadoras que habían solicitado licencias de taxi. El Ayuntamiento de Madrid denegó la concesión de dichas licencias solicitadas, y posteriormente confirmó su decisión mediante la resolución de un recurso de reposición, estimando que los interesados pretendían, como hemos dicho antes, su

obtención al margen del procedimiento legal establecido, y que existe un cupo de licencias de taxi salvaguardado por razones imperiosas de interés general.

El Consistorio madrileño recordó que el procedimiento para la concesión de licencias de taxi en Madrid está sujeto por un lado a una normativa autonómica, que establece un cupo de 2 licencias por cada 1.000 habitantes en municipios de más de 500.000 habitantes, y por otro lado por la Ordenanza Municipal del Taxi, que establece que las nuevas licencias de taxi, en su caso, deben someterse a un concurso previa consulta a las asociaciones del taxi. Sin embargo, para las sociedades solicitantes de las licencias, ambas limitaciones suponen para las compañías solicitantes una vulneración de la LGUM y por eso reclamaron ante la CNMC. Defienden que la limitación cuantitativa para ejercer la actividad de taxi adaptado puede constituir un límite a la actividad económica discriminatorio, no necesario y desproporcionado.

Por otro lado, y en relación con el taxi adaptado, las solicitantes alegan que no se cumple el porcentaje del 5% mínimo de accesibilidad que establece la ley, y ante esto la CNMC expresó en su informe que actualmente para obtener una licencia adaptado existe la vía de solicitar una nueva licencia mediante concurso, sin que en este momen-



Serán los juzgados de lo Contencioso-administrativo los que juzguen esta cuestión



Sede de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) en Madrid

to exista ningún concurso, o bien la transmisión de una licencia existente para adaptarla.

La ley ampara las limitaciones

Con todo lo expuesto, la CNMC reconoce por otro lado en su informe que tanto la normativa autonómica como la estatal admiten la posibilidad de limitar cuantitativamente el número de licencias. Sin embargo, alega que en virtud de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea del 8 de junio de 2023 que tumbó la limitación 1/30 para las VTC, toda restricción solo es justificable o está ajustada al derecho europeo cuando concurren razones imperiosas de interés general.

Sin perjuicio de lo que establezca la ley, desde la CNMC sostienen que determinados requisitos exigidos a la actividad del taxi, como las limitaciones cuantitativas, no parecen ni necesarios ni proporcionados. Además, insisten en que el hecho de que deban intervenir las asociaciones del taxi previamente al concurso de otorgamiento, constituye una infracción de la LGUM.

Por todos estos argumentos, la CNMC se pronuncia a favor de suprimir los límites al número de licencias de taxi, las cuales solo encontrarían justificación en razones imperiosas de interés general que, en este caso,

## Una parte del taxi advierte del peligro de este proceso

no parecen lo suficientemente justificadas. Por eso, aconsejan la supresión de estas “barreras injustificadas”. Además, recomienda al Ayuntamiento que fomente el cumplimiento de los porcentajes exigibles en materia de taxi adaptado.

Con todo lo expuesto, parece que empezamos a adentrarnos en un nuevo debate sobre la esencia jurídica del taxi, que ya ha puesto en alerta a una buena parte del sector que aboga por mantener los límites al número de licencias, los cuales, sostiene, están perfectamente justificados y con arreglo a la legislación española y europea.

Javier Izquierdo

## Un mes de informes liberalizadores de Competencia

El último mes ha sido relativamente convulso en lo relativo al trabajo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) con respecto al transporte de personas en vehículos de turismo. La entidad reguladora de la competencia ha publicado distintos informes sobre los nuevos reglamentos aprobados por la Comunidad de Madrid para el taxi y para las VTC.

En relación al reglamento autonómico para las VTC, la CNMC concluye que las limitaciones que se establecen a los vehículos de alquiler con conductor deberían estar más motivadas en aspectos como el número mínimo de conductores que debe haber en relación con las autorizaciones en alta, o con los requisitos técnicos que se imponen a los vehículos, así como el precio máximo exigible en los momentos de alta demanda.

El informe de la entidad reguladora de la competencia sobre el Reglamento de VTC aprobado por la Comunidad de Madrid el pasado mes de enero se ha hecho público tras una reclamación presentada por un operador en la que se denunciaba que varios artículos del nuevo texto podrían vulnerar la Ley de Garantía de Unidad de Mercado (LGUM).

La denuncia apunta a que requisitos como que la titularidad de las autorizaciones no pueda recaer sobre sociedades civiles o que el arrendamiento de los vehículos adscritos a la autorización VTC deba ser a largo plazo vulneran supuestamente la citada ley. También se señala la antigüedad de los permisos de conducir de más de dos años, o la obligación de no tener antecedentes de delitos contra la libertad sexual, así como que se deba disponer de un número de conductores igual o superior al 75% de las autorizaciones en alta.

Se hace referencia también a los requisitos técnicos de los vehículos, a que se impida el estacionamiento de las VTC cerca de lugares con afluencia masiva de personas, y también al precio máximo que se puede cobrar en los momentos de alta demanda.

La entidad reguladora de la competencia concluye que habría que hacer un mayor esfuerzo en motivar ciertos límites a las VTC. A la misma conclusión llegó con respecto a la reclamación que le formularon con respecto al nuevo Reglamento del Taxi aprobado a finales de diciembre de 2023.

# LEXUS ES 300h HÍBRIDO AUTORRECARGABLE

## TECNOLOGÍA HÍBRIDA AUTORRECARGABLE

Nuestros vehículos se recargan mientras se desplazan, lo que quiere decir que es posible olvidarse de "enchufarlo" y de sufrir niveles bajos de batería.

## SIEMPRE CARGADOS SIEMPRE EN MOVIMIENTO

La tecnología híbrida autorrecargable de Lexus no requiere cables ni enchufes, nuestros coches están siempre listos para circular.

## FIABILIDAD INFINITA

Lexus es reconocida como la marca más fiable del mercado. La batería híbrida tiene la misma vida útil que el resto de componentes del vehículo, por lo que nunca será necesario sustituir la batería de su Lexus.

## CONDUCCIÓN PLACENTERA

Los Lexus Híbridos son fáciles de conducir porque todos son automáticos, sin embrague. Además, son suaves en marcha y muy silenciosos.



## CENTROS AUTORIZADOS LEXUS:

### LEXUS CIUDAD DEL AUTOMÓVIL - LEGANÉS

Avda. Carlos Sainz, 31  
Tel. 916 895 101

### LEXUS ALCORCÓN

Avda. San Martín de Valdeiglesias, 12  
Tel. 916 196 292

### LEXUS ALCALÁ

Ctra. A-2, Km. 35, Salida 32.  
Vía de Servicio, dir. CC/Campo de Golf  
Tel. 918 881 388



160 kW 218 CV. 5,2-5,6 l/100km. CO<sub>2</sub>: 115-123 g/km.

**LEXUS**  
EXPERIENCE AMAZING

# “Tenemos que ser más beliger



Javier Font, presidente de la Federación de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica (FAMMA)

**E**l taxi adaptado para personas con movilidad reducida atraviesa un momento crítico. En nuestro país, muchas ciudades están viendo como el volumen de este tipo de vehículos cada vez es menor y en ciudades como Madrid la situación empeora cada semana. Desde el taxi las principales emisoras de la capital hacen lo que pueden y critican la inacción de la administración.

La Gaceta del Taxi también quería conocer la opinión de esta situación desde el punto de vista de las personas con movilidad reducida. Por ese motivo decidimos concertar una entrevista con Javier Font, presidente de la Federación de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de Madrid, FAMMA, quien reconoce que quizás deben ser más “beligerantes” con las administraciones y aclara que no tiene nada en contra del taxi, aunque tengan objetivos distintos.

**Gaceta del Taxi.-** La movilidad en taxi para personas con discapacidad es algo de suma importancia porque en muchos casos estas

personas no cuentan con alternativas para desplazarse. La situación del eurotaxi en Madrid cada vez es más complicada. ¿Qué cree que se puede hacer?

**Javier Font.-** Creo que se pueden hacer muchas cosas y algunas puedan gustar más al sector y otras menos, pero de verdad que nuestras ideas las trasladamos con la mejor de las intenciones porque el servicio de eurotaxi es un servicio que debe darse y todas las partes están de acuerdo con ello. Partimos de la base de que entendemos que el taxi es un negocio y lo respetamos como no puede ser de otra manera, pero también hay que entender que los taxistas que se dedican al eurotaxi sin duda llevan a cabo un servicio de carácter singular. No digo que sea excepcional, pero es un servicio singular. En ese sentido todos tenemos que ponernos de acuerdo para trabajar en una dirección que solucione este problema. Parte por su puesto de la involucración de la administración, porque hay un problema de costes, otro problema con las nuevas zonas de bajas emisiones, y ade-

más los regímenes de descanso aplicables a los titulares de licencias de taxi adaptado ahora se han equiparado con los vehículos eléctricos convencionales y evidentemente estos últimos son más atractivos por el menor coste que tienen. Creo que debemos involucrarnos todos: el taxista, la administración y nosotros.

**G.T.-** La administración, como por ejemplo el Ayuntamiento de Madrid, ayuda en la subvención de una parte de la compra o en la adaptación. Pero se está viendo que eso no es suficiente.

**J.F.-** La administración debe dar ese tipo de ayudas en la adaptación o compra, pero a

**“Debemos involucrarnos todos: el taxista, la administración y nosotros”**

# antes por el bien del eurotaxi”

## “El precio cerrado ha sido un buen punto de inflexión”

partir de ahí también ayudas para subvencionar el servicio en sí, el viaje. No sé si en su totalidad, pero al menos en un importante porcentaje y que sea el taxista el que perciba esa ayuda directamente. Ni siquiera nosotros queremos percibir esa ayuda, queremos que todos los servicios para personas con movilidad reducida sean cobrados por el conductor y estamos intentando buscar soluciones.

Sin embargo, hay algo que estamos viendo y que es anómalo y es la falta de control de los servicios por parte de la propia administración local. Por eso pedimos a la Comunidad de Madrid que haga una regulación de las plataformas que tramitan estos servicios. No sabemos qué ocurre cuando rechazan el servicio. Cuando un taxista recibe esas ayudas de las que hablábamos éstas deben estar condicionadas a que el taxista se comprometa a realizar servicios de eurotaxi. No hay un control porque no hay una normativa para que puedan vigilar, controlar o sancionar.

**G.T.-** El control parece una de las claves y así nos lo han transmitido desde las propias emisoras del taxi. Hay muchos taxistas que no tienen vocación para trasladar personas con movilidad reducida y sin embargo optan por este tipo de taxis, pero las emisoras no disponen de herramientas y se necesita un mayor control de la administración.

**J.F.-** Creo que los propietarios de las emisoras gestionan bien, pero si ellos no pueden hacer nada contra este tipo de taxistas que rechazan los servicios de eurotaxi, pues es absurdo. Por ese motivo echamos en falta una regulación especial y creo que sería la fórmula fácil de resolver esto.

**G.T.-** ¿Han mantenido contactos con la administración para transmitir esta necesidad?

**J.F.-** Hemos tenido reuniones y encuentros con el Ayuntamiento planteándole este tipo de soluciones. Llevan tiempo diciendo que lo quieren arreglar, que lo van a arreglar, pero nadie está dando ningún paso hacia delante. Cada vez vamos a peor porque cada vez más taxistas dejan el eurotaxi. Hace unas semanas

me llamó un compañero que había parado a dos taxistas con vehículos supuestamente adaptados y no llevaban ni siquiera la rampa. Además, ya no se puede reservar como se hacía antes con más de 24 horas de antelación.

**G.T.-** Parece sorprendente el silencio de la administración al respecto de la situación del eurotaxi.

**J.F.-** Creo que en este asunto nosotros tenemos que ser más beligerantes.

**G.T.-** Volviendo al asunto de las subvenciones. La ayuda para la adaptación o la compra está bien, es un buen primer paso, pero es insuficiente y en otras ciudades, por ejemplo, se ha optado por la subvención del servicio en sí.

**J.F.-** Efectivamente porque además de acceder al eurotaxi, el taxista debe tener sostenibilidad. Si al final los recorridos no son rentables pues lógicamente el taxista no los hace. Lo que pasa es que si que puede haber un poco de irrealidad del modelo de negocio del eurotaxi. Creo que sí que es rentable, muy rentable, porque teniendo un eurotaxi abres el abanico a toda la población. Conocemos taxistas que les va fenomenal, otros que les va muy mal, pero eso depende un poco del trabajo que desempeñen. Pero lo que sucede al final con la situación que atravesamos es que se obliga a las personas con discapacidad a que opten por llamar a taxistas que son amigos porque de otra forma no tienen seguro el desplazamiento.

## La relajación en el servicio de las VTC

**G.T.-** Recientemente la Comunidad de Madrid ha aprobado un reglamento para las VTC que incluye una serie de obligaciones para personas con movilidad reducida. ¿Cómo valoraría el papel de las VTC con las personas con discapacidad? ¿Ha mantenido contacto con las grandes operadoras?

**J.F.-** Cuando se habilitaron las consultas para el Reglamento de VTC, presentamos observaciones para que se tuviera en cuenta a las personas con movilidad reducida. Gracias a eso va a haber VTC adaptados, que tendrán que estar vigentes el 1 de enero de 2025, pero no vamos a esperar al 31 de diciembre de 2024 para ver si cumplen con lo establecido, sino que vamos a estar trabajando para ver cómo se está desarrollando porque creemos que, de otra forma, la administración se relaja y los propietarios de las autorizaciones también.

**G.T.-** Uno de los factores que caracterizan a las VTC es que los precios no están ajustados a la tarifa como sí sucede en el taxi.

**J.F.-** Cuando no existía el precio cerrado del taxi, hubo una época, especialmente con Cabify, en la que los servicios de VTC accesibles eran más económicos. Quiero que el taxista entienda nuestro punto de vista igual que entendemos el suyo. Nosotros lo tenemos



Font insiste en que no son enemigos del taxista y asegura que quiere encontrar soluciones



El volumen de eurotaxi en Madrid se reduce de forma drástica cada semana

que ver desde el punto de vista del usuario, y sobre todo en nuestro caso en el que no tenemos muchas alternativas. Si tuviéramos alternativas como coger el bus o el metro, pero en nuestro caso el servicio que me recoge en la puerta y me lleva al destino es el mejor transporte. Dicho esto, es verdad que cuando no existía el precio cerrado en el taxi, las VTC funcionaban muy bien desde nuestro punto de vista. Nosotros no tenemos ningún inconveniente en utilizar ni las VTC ni el taxi. Para nosotros son opciones. Entendemos que la VTC ha irrumpido como un elemento distorsionador del servicio de taxi, pero hay que adaptarse. En su tiempo hicimos una aplicación en la que se podía saber el punto donde estaba el taxi y se podía elegir. Eso se entendió que era una intromisión cuando nuestra intención era facilitar información a nuestros usuarios para incrementar el uso del taxi. Más allá de eso, creemos beneficioso el precio cerrado porque se acaba con la picaresca y ahora parece que se ha ido equilibrando y ha sido un punto de inflexión muy bueno para lograr un equilibrio entre VTC y taxis. Han ido desapareciendo VTC accesibles, pero esperamos que con la nueva normativa vuelva a haber un buen volumen de VTC adaptadas aceptable. No obstante, debemos reconocer que las VTC se han relajado mucho también, no solamente en que hayan desaparecido a nivel de accesibilidad, sino también en la calidad de los servicios y las prestaciones.

## El problema de los coches eléctricos

**G.T.-** Otro de los motivos que ha podido causar esta reducción de los eurotaxis en

Madrid es la escasez de modelos disponibles. ¿Está de acuerdo?

**J.F.-** Si. Ha habido un problema con la electrificación de la flota de eurotaxis y hemos propiciado que haya una moratoria en la aplicación de la normativa para los taxis adaptados. Es verdad que de cara a 2025 sí o sí los eurotaxis van a tener que ser vehículos de bajas emisiones, pero bueno hemos conseguido ampliar la fecha para que se vayan adaptando. Los coches eléctricos tienen un problema muy serio en el tema de la adaptación que, aunque siendo difícil se podría lograr, pero sobre todo con la au-

tonomía. Y por encima de esto, el principal inconveniente es el sobre coste, algo que lo complica todo más. Ahora parece haber un poco de alternativa con el GLP para intentar conseguir esa catalogación. De aquí a un periodo de tiempo creo que la tecnología habrá avanzado, aparecerán otras opciones como el nitrógeno que vayan quitando la electricidad porque es un fiasco, al margen de la peligrosidad que tiene. Vamos a ver cómo se desarrolla esto, pero el tiempo transcurre muy deprisa y el año 2025 llega en nada.

**G.T.-** Velar porque se cumplan esas demandas es el principal objetivo en líneas generales de su federación, ¿verdad?

**J.F.-** Así es. Intentando que no se olviden los políticos de que existe una parte de la población que es más vulnerable. No se deben olvidar de nosotros, más que nada porque queremos participar de la sociedad. Está bien pedir derechos, pero para poder cumplir con nuestras obligaciones. Somos un colectivo que quiere estar integrado en la sociedad y a día de hoy hay complejidades que nos lo impide. Con respecto al taxi, quiero aclarar que no somos enemigos del taxista, quiero que se entienda de una vez por todas. Estamos para trabajar, pero no para defender sus derechos, sino para buscar acuerdos y soluciones conjuntas.

Javier Izquierdo

## La labor de "presión" de FAMMA

Como consecuencia del abandono en políticas de integración hacia personas con discapacidad, en 1988 cuatro entidades de la discapacidad física decidieron unirse para constituir lo que hoy se conoce como FAMMA. En un primer momento se creó la Federación de Minusválidos y evolucionó hacia la actual Federación de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de Madrid.

"El objetivo de la federación es seguir trabajando por la inclusión de las personas con discapacidad. Ahora mismo nos estamos centrando en potenciar programas de autonomía personal que se derivan de la propia Convención Internacional de los Derechos de Personas con Discapacidad a través de la figura del asistente personal", explica Javier Font, quien pone hincapié en la necesidad de fomentar el empleo y el entrenamiento de autonomía personal.

"Llevamos a cabo programas de todo tipo de cara a intentar buscar la mejor solución para que las personas con discapacidad física sean autónomas", indica Font, que recuerda que actualmente también llevan a cabo trabajos con las familias para evitar la sobreprotección familiar que en muchos casos complican las autonomías de las personas con discapacidad.

En total son casi 40 personas trabajando, con un departamento extra de comunicación y otro de proyecto, las que conforman toda una estructura orientada a la mejora de la vida de las personas con discapacidad y que componen FAMMA.



# 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



# Del pago con tarjeta al pago vía app en el taxi



Aunque la tarjeta ya es la forma de pago más común para los millenials, llegando al 47%, hace apenas cuatro décadas eran pocas las personas que la utilizaban en su día a día en nuestro país.

Fue en octubre de 1954 cuando la Diners Club, considerada como la primera tarjeta de crédito moderna, empezó a operar en nuestro país, pero no sería hasta 1971 cuando el Banco de Bilbao, en alianza con BankAmericard, implantó la tarjeta como método de pago alternativo al dinero físico. Sin embargo, como decíamos, su uso no era habitual y casi todo el mundo seguía optando por el uso de efectivo para sus compras habituales.

En la década de los años 80 se sustituyen las primitivas tarjetas de cartón por el plástico y un año después, en julio de 1981, Radioteléfono Taxi, que en 2024 está celebrando su 50 aniversario, se convirtió en la primera cooperativa de servicios española que introdujo el pago con tarjeta para los servicios del taxi.

Primero se empleó un sistema de calco donde quedaba impresa la numeración de la tarjeta, luego evolucionó a un mecanismo conocido técnicamente como TPV (terminal punto de venta) o imprinter, aunque popularmente se llamó 'bacaladera' por el ruido que hacía, similar al de las cortadoras de bacalao a granel de las tiendas de ultramarinos. No es hasta finales de los '80 cuando aparecen las primeras TPV móviles o datáfonos.

**RTT fue pionera en introducir el pago con tarjeta**

La cooperativa, demostrando su apoyo a la innovación desde sus inicios, firmó acuerdos con el Banco Atlántico y las compañías VISA y Master Charge en un primer momento, y American Express y Diners Club después, para abarcar todo el mercado de las tarjetas de crédito y facilitarle el pago a cualquier tipo de cliente. Desde ese momento, los coches de Radioteléfono llevarían incorporadas las pegatinas de cada tarjeta admitida en la luneta y vidrio fijo traseros. A finales del siglo XX, Cajamadrid entregó varios datáfonos para el pago de servicios con las tarjetas Cajamadrid y American Express.

## Obligatorio desde 2016

Desde entonces, el uso con tarjeta para pagar un taxi ha ido creciendo y en Radioteléfono han ido incorporando todas las novedades que llegaban al mercado con el objetivo de ofrecer un amplio rango de alternativas de pago al usuario. Por ello, fueron de los primeros en trabajar con datáfonos que permitían el pago sin contacto. Un gesto tan normalizado ahora mismo pero que, hace poco más de una década no era lo habitual.

Tras estos avances imparables, el pago con tarjeta fue obligatorio para los taxistas madrileños desde 2016 y desde hace varios años, la opciones se han multiplicado con la introducción del pago de un taxi mediante la aplicación Pidetaxi.

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



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



También en  
 iVoox  
 Spotify

## Autorizan la cámaras en los taxis por razones de seguridad

La Agencia Catalana de Protección de Datos ha dado respuesta a una consulta planteada por la Comisión Catalana de Seguridad del Taxi reunida el pasado mes de febrero, sobre la legalidad de la instalación de cámaras en el interior de los taxis por motivos de seguridad. En su respuesta, la agencia reconoce que sería lícita la instalación de cámaras en el interior de los taxis, o la grabación de las actividades por parte del conductor que tengan como objetivo prevenir o evitar agresiones y otras conductas delictivas perpetradas en el interior del coche, siempre que respete tanto lo dispuesto en el Reglamento Europeo General de Protección de Datos (RGPD), como en la Ley De Protección de Datos y Garantías Digitales (LPDDD).

Desde la ACPD reconocen que no se aporta en la consulta más información adicional sobre cómo serían las características de las cámaras, pero a lo largo



Imagen de archivo de un modelo de cámara de vigilancia

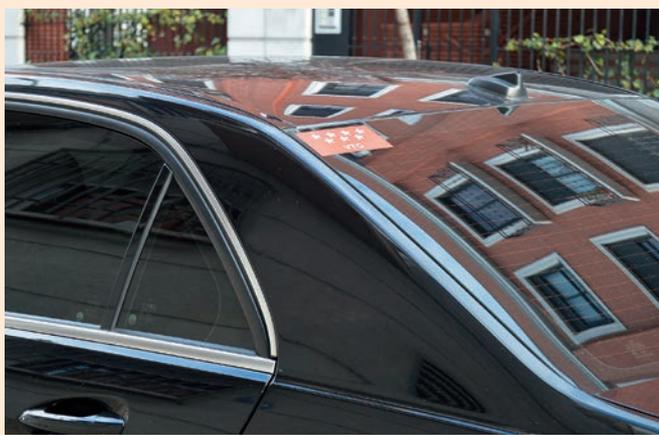
de su respuesta dejan claro que se debe guardar un especial respeto por la privacidad de las personas, por lo que debe haber proporcionalidad entre el fin que se persigue de salvaguardar la integridad del taxista como la privacidad de los usuarios.

No obstante, para aceptar como lícito que los taxistas instalen cámaras, ya que la agencia ha valorado el interés legítimo que justificaría dicha instalación. Ese interés legítimo, protegido por el RGPD, es la seguridad de los propios profesionales del taxi. La agencia catalana reconoce que es “pública y notoria la situación de inseguridad que padece el sector del taxi”.

Sí que deja clara en su respuesta que el responsable del tratamiento de los datos personales que supone la grabación de imágenes es el titular de la licencia, que puede ser una persona física o jurídica.

Organizaciones como Élite Taxi Barcelona han presionado desde hace meses para que finalmente se mueva ficha en relación al asunto de las cámaras de seguridad en el sector. Ahora falta por ver si, tras la respuesta positiva de la agencia, la administración catalana o barcelonesa toman medidas legislativas o normativas al respecto.

## Recurrido el reglamento de la CAM que establece límites a las VTCs



La empresa Mobility Think Tank S.L, dedicada al transporte de vehículos de alquiler con conductor (VTC) y que tiene sede en Málaga, ha presentado un recurso contencioso administrativo contra varios artículos del Reglamento de VTC que aprobó la Comunidad de Madrid el pasado mes de enero. La compañía se posiciona en contra de ciertos límites a su actividad que imponen desde la administración regional madrileña a las VTC. Fue el pa-

sado 21 de febrero cuando esta empresa presentó tal recurso contra el Decreto 5/2024 por el que se aprueba el Reglamento que desarrolla la Ley de Transportes de la Comunidad de Madrid y regula la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor. En concreto, la sociedad recurre artículos como el 2.1b); c) y d); 3 a) y d); 4.2; 8.2 a); 8.4 y 8.5. Entre los aspectos que recurren destaca la obligación de que en los estatutos de quien solicita las VTC se recoja de forma expresa que su objeto social es el transporte de personas. También recurren las condiciones técnicas y administrativas que deben cumplir los vehículos adscritos a las autorizaciones de VTC, o la obligación de contar, al menos, con un número de conductores igual o superior al 75% de las autorizaciones en alta. Desde la sociedad también recurren una serie de obligaciones que se exigen a los conductores. En lo relativo a la actividad propia de las VTCs, desde la sociedad recurrente se posicionan en contra del artículo que establece que los vehículos de alquiler con conductor, aunque puedan estacionar en la vía pública sin un servicio previamente contratado, no puedan llevar a cabo una conducta activa por parte de los conductores de VTC tendente a ofrecer servicios a los viandantes. También han recurrido la limitación de los precios en las circunstancias de alta demanda, que finalmente no podrá superar el 75% del precio base.

## Bonotaxi para personas con movilidad reducida

La Concejalía de Servicios Sociales del Ayuntamiento de Gijón quiere implantar un bono taxi para personas con movilidad reducida a lo largo del presente año. Esa intención se habría transmitido en un encuentro que mantuvo la concejala Ángeles Fernández-Ahúja con Mónica Oviedo, de la asociación Cocemfe.

El objetivo de este bono es facilitar el transporte de personas con movilidad reducida en taxi, dado que es el mejor medio de transporte y en muchos casos es el único en el que pueden moverse. "Es una medida sumamente positiva para aquellos que más lo necesitan. Ya lleva tiempo funcionando en otros municipios españoles similares a Gijón y Gijón no puede ni debe quedarse atrás", explicó Ahúja en declaraciones recogidas por El Comercio.



El objetivo es facilitar el transporte de personas con movilidad reducida en taxi

## Manuel García Naharro vuelve a presidir la APTCR



Foto de archivo del presidente de los taxistas de Ciudad Real

Cinco años después de que dejara su cargo al frente de la Asociación Provincial de Taxistas de Ciudad Real (APT-CR), Manuel García Naharro vuelve al puesto que compatibiliza con el de presidente de la Federación Regional del Taxi de Castilla-La Mancha. Para el recién elegido presidente de los taxistas de Ciudad Real, la situación del sector ha mejorado bastante después de la pandemia y agradece la colaboración de algunas consejerías que están colaborando con el sector para facilitar su día a día.

# TE MERECE UN ASCENSO

¿Por qué elegir el Mustang Mach-E 100% Eléctrico?

Porque podrás disfrutar de la tecnología Ford BlueCruise con la que puedes conducir sin manos y sin pies, solo mirando al camino. Además de otros beneficios para sacarle el máximo partido a cada viaje.

Hasta 760 km de autonomía urbana (600 km autonomía combinada)

Amplia Red de Talleres disponibles para ti

Alta disponibilidad de recambios

Menores costes de mantenimiento

Aprovecha subvenciones y exenciones fiscales

Di adiós a la gasolinera

**Jota Rocal**  
[www.jotarocal.com](http://www.jotarocal.com)

**Jota Rocal Rivas**  
c/ Fundación, 3  
28522 Rivas Vaciamadrid  
916660050

**Jota Rocal Arganda**  
Av. de Madrid, 118  
28500 Arganda del Rey  
918719900

Gama Mustang Mach-E: Consumo eléctrico (kWh/100 Km) en Ciclo ciudad de 13,6 a 16,8 y en Ciclo combinado 17,3 a 21,2. Emisiones de CO2 WLTP 0 g/Km. Autonomía estimada en Ciclo ciudad: batería rango estándar hasta 539 Km y batería rango extendido hasta 760Km. Autonomía en Ciclo combinado: batería rango estándar hasta 428 Km y batería de rango extendido hasta 600 Km. Valores de consumo, emisiones y autonomía obtenidos según el ciclo de homologación WLTP. La autonomía real puede variar debido a diversos factores (entre otros, condiciones meteorológicas, estilo de conducción, perfil de la ruta o estado del vehículo).

## El decreto que regulará los coches autónomos preocupa al taxi

A través del Comité Nacional de Transportes por Carretera al Proyecto de Real Decreto (PRD), la Asociación Nacional del Taxi ha presentado observaciones al decreto que regulará los vehículos autónomos o totalmente automatizados en nuestro país. El principal objetivo que buscan desde el taxi es evitar entrar en situaciones de inseguridad jurídica con la llegada de estos vehículos y plantean un ejemplo muy claro: si un usuario contrata los servicios de un coche autónomo que no es suyo para desplazarse y el que conduce, al ser automatizado, no es ese usuario, se está incurriendo en una clara actividad de transporte discrecional de pasajeros similar al taxi. Esto quiere decir, y así defienden desde el sector, que esa actividad queda sujeta a lo establecido en la Ley Orgánica de los Transportes Terrestres (LOTT), y no cabe confundirse con modalidades como la movilidad compartida (carsharing) o colaborativa (carpooling).

La organización de taxistas, que junto con otra asociación ha sido la única en presentar observaciones a este proyecto, ha querido reivindicar la necesidad de evitar situaciones de inseguridad jurídica como las que vivieron con la aparición reciente de otras modalidades de transportes, sobre todo en el ámbito urbano. Y por eso han presentado estas observaciones en el PRD que servirá para definir qué se entiende por vehículos totalmente automatizados, desarrollar las condiciones de circulación de los mismos y las obligaciones que deberán adoptar para garantizar la seguridad vial.



### Autorización previa

La inseguridad jurídica en relación con la conducción autónoma, insisten desde An-taxi, puede incrementarse en servicios de movilidad compartida (carsharing), en los que se pone a disposición de los usuarios vehículos para su alquiler sin el conductor, o de movilidad colaborativa, en los que varias personas comparten el mismo viaje en un vehículo de turismo (carpooling).

En el caso del carsharing, si el que conduce ya no es el usuario, sino que se hace por una forma totalmente automatizada, se está generando una actividad exactamente igual al transporte público discrecional de viajeros tipo taxi o VTC, siendo el prestador del servicio el titular del vehículo automatizado. Por eso, se exigirá una autorización

previa para la prestación de ese tipo de servicio o de lo contrario se incluirá en un fraude de ley. Recuerdan que en estos casos se tratará de un servicio de transporte público y discrecional y que, por lo tanto, debe estar sujeto al régimen previsto en el artículo 42 de la LOTT, quedando al margen de esas modalidades de movilidad compartida o colaborativa. Por estos y otros motivos, el taxi pide que se aclare en este proyecto que la regulación del alcance de la funcionalidad, seguridad y resto de elementos relacionados con el uso de los vehículos automatizados se acogen a lo establecido en las leyes de transporte. Además, solicitan que se reconozcan las competencias del Ministerio de Transportes para desarrollar las condiciones de acceso y el ejercicio de las actividades de transporte por carretera.

## 15 millones de euros para fomentar el taxi eléctrico

El Gobierno de Canarias, por medio de la Consejería de Transición Ecológica y Energía, destinará 15 millones de euros para impulsar la movilidad eléctrica y los puntos de recarga en el sector del taxi. La subvención, que procederá de los fondos europeos Next Generation, contará con dos líneas distintas de financiación. La primera irá destinada a la compra de nuevos coches, por un valor de 12 millones de euros; mientras que la segunda se destinará a la instalación de nuevos puntos de

recarga, por un valor de tres millones de euros. Mariano H. Zapata, consejero de Transición Ecológica y Energía, aseguró que estas ayudas suponen "una acción doblemente positiva. A la vez que introducimos nuevos vehículos eléctricos, renovamos el parque móvil de Canarias, uno de los más envejecidos del país". Las dos líneas de subvención serán informadas y tramitadas por las Cámaras de Comercio, de forma en que llegue de una forma más acelerada a los beneficiarios.



Las dos líneas de subvención serán informadas y tramitadas por las Cámaras de Comercio

## El taxi andaluz sigue exigiendo la entrada en vigor del reglamento de VTCs

La Federación Andaluza de Autónomos del Taxi (FAAT) han vuelto a insistir en la necesidad urgente de que salga a la luz un reglamento para la actividad de los vehículos de alquiler con conductor (VTC), así como un régimen sancionador. Han pasado más de 18 meses desde que se aprobase el Decreto andaluz para las VTC que les habilitaba, entre otras cosas, a realizar servicios urbanos más allá de la moratoria contenida en el famoso Decreto Ábalos. Desde entonces, la Junta lleva retrasando la aprobación de un régimen sancionador para los vehículos de transporte con conductor y desde el taxi denuncian cada día esta situación. La explicación ofrecida por José Miguel Casasola, director de la Consejería, es que se está elaborando el borrador pero que el aluvión de sentencias judiciales que involucran a las VTC estaría retrasando bastante la tramitación del reglamento y el régimen sancionador. Desde la Consejería acordaron que presentarían en breve un borrador que incluirá sanciones bastante gravosas si se incumplen las obligaciones que tienen las VTC.



Marifrán Carazo, ex consejera de Fomento y encargada de la aprobación del reglamento de VTCs

### Problemas con el eurotaxi

La Federación Andaluza trasladó a la Junta su enorme preocupación existente con la situación del eurotaxi o taxi adaptado a personas con movilidad reducida. Desde el sector consideran que es necesario y urgente que se implementen ayudas para la adquisición, adaptación y la explotación de estos vehículos. Por ese motivo, se instó a la Consejería a buscar soluciones. Por último, en la reunión también se abordó la elaboración de una legislación de simplificación administrativa que ayude a los taxistas a relajar algún trámite, instando a la administración a que también hagan lo propio con la resolución de tarifas que se eterniza cada año.

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

# “Hemos estado años guerreando”

**Mucho se ha hablado en el sector del taxi durante los últimos años de lo necesaria que es la unión para luchar con la competencia. En el taxi madrileño, al margen de las diferencias, Radio Teléfono Taxi y Tele Taxi se han puesto de acuerdo para lograr una integración y ofrecer a los usuarios un mejor servicio con tiempos de espera menores. Marcos Rodríguez, responsable de Tele Taxi, analiza cómo ha ido el proceso durante los primeros seis meses desde que se puso completamente en marcha.**



Marcos Rodríguez, responsable de Tele Taxi, explica los detalles de la integración

El pasado mes de octubre, Radio Teléfono Taxi y Tele Taxi culminaron su proceso de integración con el objetivo de ofrecer a los usuarios una flota de taxis de hasta 5.000 vehículos para prestar servicio. Con esa nueva fase de unificación alcanzada hace ahora seis meses, ambas emisoras además de ofrecer sus taxis indistintamente cuando un usuario solicitaba un servicio a través de la aplicación Pidetaxi, se fue más allá, y se permitió que cuando un usuario reserve un servicio vía telefónica en cualquiera de las dos emisoras y dicho servicio quede pendiente, podrá ser atendido por un profesional de cualquiera de las entidades.

Andrés Veiga, presidente de Radio Teléfono Taxi, aseguró entonces que la unificación de sistemas resultó totalmente satisfactoria. “No solo pone al cliente en el centro para ofrecerle un mejor servicio, sino que beneficia también a la ciudad, pues los taxis de ambas compañías recorren menos distancia y optimizan los kilómetros en su jornada laboral con el consiguiente beneficio medioambiental”, explicó Veiga.

Ahora, medio año después de este proceso de integración y con la experiencia acumulada, desde La Gaceta del Taxi quisimos hablar con Marcos Rodríguez, miembro de la Junta Directiva de Federación Profesional y responsable de Tele Taxi, que nos explicó todas las ventajas que ha supuesto para la imagen del taxi esta unión en este momento de lucha con la competencia.

En primer lugar, Rodríguez nos explica en que consiste esta última fase de integración de servicios por vía telefónica. “Cuando una operadora recibe una llamada, el sistema empieza a buscar taxis y si no encuentra se ofrece a un rango más amplio. Pasados tres minutos, el sistema lo ofrece a una bolsa en la que también se encuentran taxis de

**“Hemos acertado los tiempos de espera y mejorado la imagen del taxi”**

# ando por cosas absurdas”

Radio Teléfono”, afirma. “Con este sistema ganamos que no se pierdan los servicios. En Radio Teléfono lo tienen exactamente igual que nosotros. Cada emisora mantiene sus zonas, pero si en un determinado momento y lugar ellos no pueden atender servicios, se abre la posibilidad de que lo atienda un taxi de nuestra emisora”, indica el responsable de Tele Taxi.

Aunque el margen de tiempo para abrir esa bolsa a taxis de ambas emisoras está fijado en tres minutos, en situaciones de gran demanda como puede ser un evento multitudinario, se puede determinar bajar ese tiempo de espera para lanzar los servicios a esa bolsa común. “Es una decisión que debemos tomar las dos juntas directivas”.

## Las ventajas de la unión en el taxi

El fin de esta integración es claro: “Conseguimos principalmente que el usuario no tenga sensación de que no hay taxis. Los usuarios no tienen porque saber que existen varias emisoras. Hemos conseguido, sobre todo, acortar los tiempos de espera y cubrir zonas que Radio Teléfono no estaba cubriendo o que Tele Taxi no estaba cubriendo. De esta forma, hemos mejorado la imagen de marca”, analiza el responsable de Tele Taxi. “El usuario lo que quiere es un taxi, le da igual la pegatina que lleve. Por eso es beneficioso a nivel de marca, tanto para una emisora como para la otra, es beneficioso para el usuario y es beneficioso para el taxista que recibe más servicios”.

El principal cambio llevado a cabo en octubre es que se pueden atender servicios de forma conjunta que entren vía telefónica. Anteriormente, ya durante años, se compartían servicios por la aplicación y lo que entraba por Pidetaxi se distribuía al taxi más cercano. Ahora se comparte por cualquier medio, a excepción, asegura Marcos Rodríguez, “de los servicios de abonado porque se entiende que hay un contrato firmado con unas con-

diciones y podríamos entrar en requisitos legales”.

Las dos estructuras mantienen su presencia, y ese era también otro de los objetivos de este proceso de integración. “El usuario puede decidir libremente a qué emisora llamar, pero recibe su taxi en menor tiempo. Con respecto a empresas, hemos ganado licitaciones en las que participamos bajo las siglas de Pidetaxi, de tal manera que cuando requieren taxis acuden de cualquiera de las emisoras, la que esté más cerca. Esto nos ayuda mucho porque cuando nos presentamos a competir por licitaciones aportamos 5.000 coches”, asegura Marcos.

anualmente por teléfono en Madrid. Es decir, el mito de que el uso del teléfono para pedir taxi se está acabando no es más que eso, un mito. “En mi caso, por ejemplo, y no soy mayor, siempre prefiero llamar porque me gusta hablar con una persona”, asegura Marcos Rodríguez, consciente de que tienen que ofrecer todo lo que disponen.

“Cuando nos dicen que nos estamos quedando atrasados porque ofrecemos el teléfono, les respondo que qué hacemos con los millones de llamadas que recibimos. Ofrecemos todo lo que tenemos y ya será el usuario, libremente, el que decida cómo solicitar el taxi. Estamos muy equivocados en asociar el teléfono con lo antiguo”, indica Rodríguez, al tiempo que recuerda que detrás del teléfono de las emisoras, hay gente que lleva décadas haciendo este trabajo y saben como tratar tanto al taxista como al usuario.

Cuidar el aspecto humano no implica estar al margen de las novedades tecnológicas, y por eso se están abriendo paso a automatizaciones como el contestador automático o los servicios vía WhatsApp. “Siempre hemos estado preocupados por el factor humano y es algo que nos diferencia de otras entidades del sector, y por eso nos planteamos el debate en la automatización si eso iba a afectar a los puestos de empleo, pero creemos que mejora sus condiciones, los libera de carga y pueden buscar nuevos nichos de mercado en su jornada”, explica el representante de Tele Taxi.



Siguen siendo millones los servicios de taxi contratados vía telefónica

## Las peticiones vía telefónica no pasan de moda

La integración telefónica tiene mucha importancia, sobre todo porque siguen siendo millones los servicios de taxi que se solicitan

## Unión al margen de los diferentes puntos de vista

En definitiva, después de estos seis meses de integración, el resultado es muy bueno. “Estamos muy satisfechos porque se ha cubierto una demanda que nos costaba atender en determinados momentos, cubriendo zonas en las que ellos tenían carencias y ellos están cubriendo zonas en las que nosotros no llegábamos. No significa que antes esos servicios se quedasen sin atender, pero

## “La competencia externa no quiere acabar con las emisoras, quiere acabar con el taxi”

hemos acertado mucho los tiempos de espera”, analiza el responsable de Tele Taxi que hace una reflexión a la vez que llama a una unión práctica del sector.

“Con Radio Teléfono tenemos diferencias políticas enormes en la forma de explotación del taxi, pero entendemos que lo hay que salvar es el taxi, luego ya hablaremos de política. Ojalá ocurra lo mismo en otras provincias”, explica mientras recuerda una anécdota: “Nos hemos pasado años haciendo bolígrafos de publicidad en la misma fábrica, unos de un color y otros de otro, pero eran los mismos bolígrafos. Hemos pasado años guerreando en cosas absurdas, gastando recursos para ser mejor que el otro, cuando realmente con quien tenemos que pelear es con la competencia externa”. Ante esto, advierte que esa competencia “no quiere destruir a Tele Taxi o a RTT, quiere destruir al taxi”.

Con respecto a los competidores externos, el responsable de la emisora asegura que tenían una agenda que pronosticaba que acabaría con el taxi en dos años. “Se le ha ido al traste su previsión, de ahí la bajada en la calidad del servicio que está experimentando. No esperaban nuestra reacción ni que dos entidades tradicionalmente enfrentadas se uniesen”, asegura.

Por último, Rodríguez resalta que están al tanto de las últimas automatizaciones del mercado como despachar servicios por contestador automático o vía WhatsApp. “Siempre hemos estado preocupados por el factor humano y es algo que nos diferencia mucho con otras entidades del sector, hay gente que nos llama únicamente por hablar con las operadoras y si que nos planteamos este debate sobre si iba a afectar a los puestos de empleo, pero en realidad mejora las condiciones de empleo de las operadoras, liberándolas de carga y ahora pueden buscar nuevos nichos de mercado”.

Javier Izquierdo

## En Palma también apuestan por la unión

La estrategia de unir esfuerzos en el taxi para luchar contra la competencia no es exclusiva de Madrid. En Palma en las últimas semanas se ha culminado la fusión en este caso completa, de las dos emisoras mayoritarias de taxi de la capital: Radio Taxi Ciutat y Taxi Palma Radio.

Fruto de esta fusión se ha conformado una nueva emisora, Radio Taxi, que integra un total de 800 taxis: 500 procedentes de Radio Taxi Ciutat y 300 de Taxi Palma Radio. Para esta transición se van a mantener los teléfonos de las dos marcas que serán atendidos por una misma centralita. Se cambiará la gestión de flotas, operada por Taxitronic, y se podrán ofrecer servicios por vía telefónica, app, web y próximamente también por WhatsApp.

Además, este proceso de integración no se culmina aquí, ya que también se mantuvo durante el mes de marzo un encuentro con representantes de Taxi Mes Llucmajor “para trabajar en una hoja de ruta que permita a las tres emisoras optimizar los recursos disponibles”.

El principal objetivo de esta medida es competir contra las plataformas de VTC que poco a poco están desembarcando en Mallorca. La fusión está prevista que entre en vigor definitivamente durante los primeros meses de verano en cuanto se solventen todas las cuestiones técnicas y jurídicas propias de esta integración.

Arnau Bisquerra, responsable de Radio Taxi Ciutat, ha asegurado que están satisfechos con esta fusión, aunque siguen con algunos ajustes en los sistemas. No obstante, aseguró a nuestro medio, su objetivo de “activar la unificación antes de Semana Santa se ha cumplido satisfactoriamente”. “Es un trabajo que conlleva muchas cosas, pero de momento todo está yendo muy bien”, aseguró.



Más de 800 taxis de Palma se integran en una única emisora



**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](mailto:info@gacetadeltaxi.com) / 659 40 12 88

# “El precio de la nueva movilidad



Antonio Antón, director general de SumSol, en la sede de la compañía en Madrid

La implantación del vehículo eléctrico en nuestro país todavía no se desarrolla al mismo nivel que el de nuestros países vecinos europeos. Aún así, empresas procedentes de las energías renovables están decidiendo adentrarse en el proceso de electrificación de la movilidad en nuestro país, sabedoras, además, de que el taxi es una buena piedra de toque en todos estos cambios.

Antonio Antón, director general de la compañía SumSol, ha atendido a La Gaceta del Taxi para analizar la situación actual de la nueva movilidad y explicar los frenos que están impidiendo un mejor desarrollo de la misma en nuestro país. Esta empresa dedicada a la energía solar en su origen, decidió en 2023 dar el paso y lanzarse a la movilidad eléctrica, ofreciendo soluciones integrales para facilitar el uso del coche eléctrico.

Convencido de que el problema no reside tanto en la infraestructura, sino sobre todo en el precio de los vehículos que son actualmente muy caros, Antón apunta también hacia el papel que están desarrollando en estos momentos las administraciones para favorecer la compra de coches eléctricos.

**Gaceta del Taxi.** - ¿Qué papel puede jugar la energía solar en la movilidad eléctrica?

**Antonio Antón.**- Creo que debe jugar un papel muy importante. Ahora mismo los precios de la electricidad son bastante económicos y lo son en gran medida por el papel

que juegan las energías renovables. Las fotovoltaicas estamos contribuyendo muchísimo a esa caída de precios. Y si, los vehículos eléctricos son más competitivos en el día a día que los de combustión, pero no pasa lo mismo con el precio de compra.

**G.T.**- Una de las barreras o frenos para el desarrollo del coche eléctrico siempre se dice que es la infraestructura, y nos encontramos con profesionales como los taxistas que usan el coche a diario como herramienta y para ellos, disponer de un punto de recarga en su vivienda resulta fundamental.

**A.A.**- Ahí nosotros desde el punto de vista de la energía solar, ¿qué estamos haciendo? Nos estamos encontrando que dentro de la ciudad hay puntos de recarga públicos, cada vez hay más, y que pueden estar ahora mismo acorde al nivel de vehículos eléctricos que tenemos. Pero sí que es verdad que si queremos aumentar la flota de vehículos eléctricos vamos a necesitar más puntos de recarga. ¿Qué nos encontramos? Pues que dentro de lo que es la ciudad, hay pocos puntos de recarga de corriente continua o carga super rápida. Nuestro hándicap es que esos puntos de recarga necesitan grandes potencias y no siempre está disponible esa potencia. Para ayudar a tener esa carga rápida sin tener que entrar en penalizaciones por exceso de potencia, lo que hacemos es combinar energía solar con baterías (almacenamiento industrial).

**G.T.**- Lo que nos transmiten los usuarios de los vehículos eléctricos es que cada vez es más importante apostar por soluciones integrales para tenerlo todo a mano.

**A.A.**- Hacia esa dirección están yendo todos los fabricantes y es donde nosotros ofrecemos ese aporte de valor añadido al instalador. Integrarlo todo dentro del mismo ecosistema. Por ejemplo, en nuestro caso nuestro socio en electrónica de potencia es Huawei y lo que ofrece es un inversor que gestiona la carga y descarga de los paneles, y que incluso hoy en día se puede beneficiar de la inteligencia artificial para optimizar todo en base a nuestros patrones de consumo. Si tienes un vehículo eléctrico se emplea esa inteligencia artificial para ahorrar dinero. Esa inteligencia artificial se conecta para saber los precios de la electricidad en función de la franja horaria y ver cuándo compensa más al usuario final en función de sus hábitos.

**G.T.**- ¿Cómo definiría el papel de la administración en todo este proceso? ¿Están colaborando?

**A.A.**- A la hora de las matriculaciones, aunque no sea un especialista, diría que es una realidad que el Plan MOVES no está incentivando la compra del vehículo eléctrico. Debemos darle una vuelta de tuerca. Desde el punto de vista de infraestructura, sí que nos estamos encontrando con que, para grandes electrolineras o puntos de recarga rápidos, se pueden demorar en otorgar todos los permisos hasta 18 meses. En este punto, tener un año y medio un cargador de 60.000 euros parado en la vía pública, deteriorándose, es una pena. Es algo en lo que tendríamos que trabajar todos para meter presión a los políticos para que se nos escuche y poder acelerar los procesos. A nivel residencial no hay problema porque suele ser rápido.

**“Los usuarios de coches eléctricos apuestan por soluciones integrales”**

# debe ser más accesible”

## Más puntos de carga en las vías públicas

**G.T.-** Centrándonos puramente en la operatividad del coche eléctrico, existen muchas dudas y reticencias en usuarios y también en profesionales del transporte con la durabilidad de las baterías de los vehículos si se abusa de la carga rápida, ¿qué puede comentar al respecto?

**A.A.-** Los fabricantes nos dicen que se puede realizar este tipo de cargas. Pero sí que es verdad que una carga rápida puede ir deteriorando la batería de forma más rápida que si hacemos una carga lenta a nivel doméstico. ¿Qué es lo ideal? Por ejemplo, que las empresas que puedan pongan a disposición de los empleados cargadores para cuando estén trabajando sean cargados con una carga lenta, o a nivel particular poder tener un punto de recarga o en el parking privado y por qué no en la vía pública. Es una posibilidad que existe en otros países. Por ahí podríamos avanzar mucho y no se necesitaría tantísima potencia y es más económico.

**G.T.-** Lo que sí parece claro es que la movilidad o será eléctrica o no será.

**A.A.-** Sin desmentir ese mito de que la movilidad eléctrica solo vale para las ciudades porque estamos viendo vehículos con cada vez mayor autonomía, que permiten realizar grandes viajes o incluso se ven autobuses y camiones eléctricos. Pero el vehículo eléctrico donde realmente saca todas sus bondades es en las ciudades porque la reducción en la contaminación es brutal, y no solo de CO<sub>2</sub>, sino también a nivel acústico.

**G.T.-** ¿Cuál es el freno entonces para que en España estemos tan mal?

**A.A.-** Uno de los principales escollos de la movilidad eléctrica es el precio. El vehículo es caro. Nos lo vendan como quieran, son caros y debemos hacer más accesible la nueva movilidad porque al final solo va a acceder a la nueva movilidad una clase media alta. Lo primero que tenemos que ver es si hay capacidad por economías de escala o cambios de tecnología en las baterías si se puede abaratar el vehículo eléctrico. Si se logra abaratar llegará a más población. Porque la infraestructura va a ir acompañada al nivel de venta de los vehículos. En España no está

## “Se deben facilitar los permisos para los puntos públicos”

creciendo al mismo nivel que en el resto de países europeos. En infraestructura creo que estamos bien para la flota que tenemos actualmente, pero es verdad que 30% de los cargadores públicos no están funcionando únicamente por el tema de servicios.

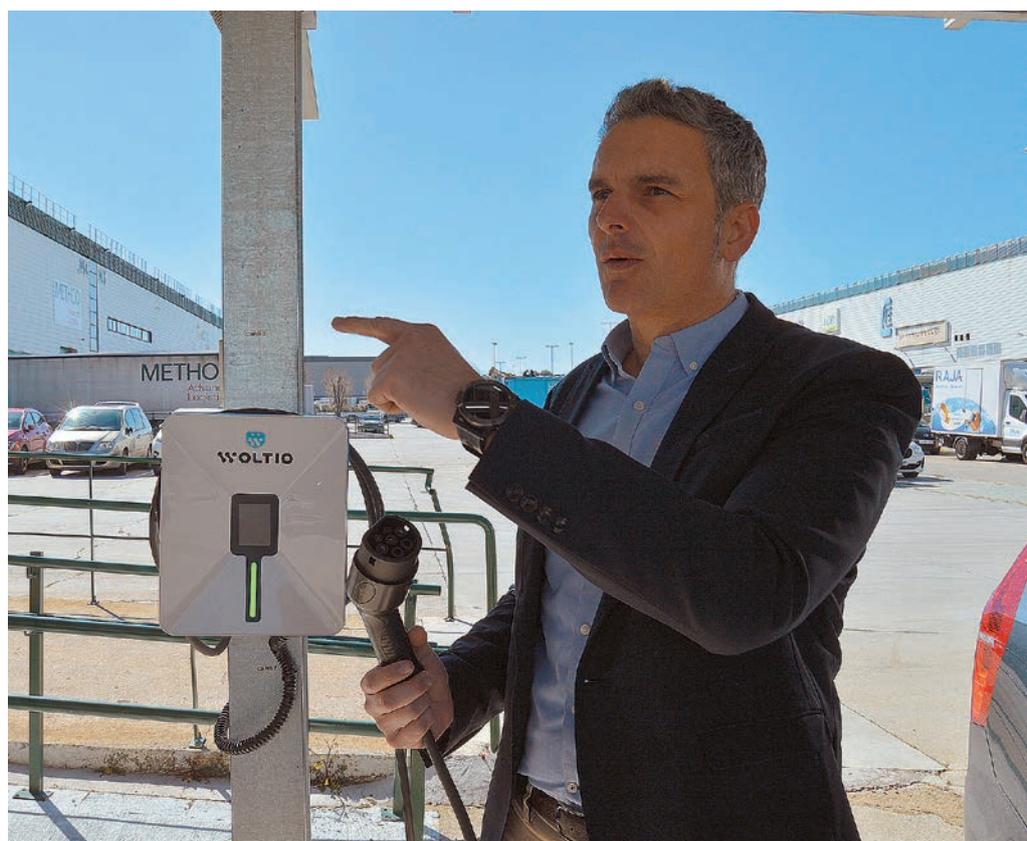
**G.T.-** El año pasado decidieron dar el salto y establecerse en el sector de la movilidad. ¿Cómo ha ido este proceso y cómo valoraría la situación de la movilidad eléctrica en nuestro país?

**A.A.-** A nivel genérico, vemos que no terminan de despegar las ventas de vehículos eléctricos en España. Sí que van creciendo cada vez más las matriculaciones de los mismos, pero estamos lejos de otros países vecinos de Europa. Desde nuestra empresa

hemos tratado la movilidad eléctrica desde hace años de forma reactiva, sin buscar la proactividad en la venta de cargadores porque observábamos como las matriculaciones de los vehículos eléctricos no despegaban. Durante el último año hemos cambiado esta estrategia y nos hemos vuelto proactivos creando una división en movilidad eléctrica. Hemos notado un incrementado las ventas para vehículos eléctricos en un 300%, sí, pero crecer desde un número muy pequeño es más fácil.

**G.T.-** ¿Qué fue lo que motivó vuestra decisión de adentraros en el mundo de la movilidad?

**A.A.-** Sí es cierto que estamos notando que nuestro cliente tipo, el instalador eléctrico, ha visto que tiene más capacidad de negocio en la instalación de puntos de recarga, que al final es una instalación eléctrica que tiene plena capacidad para llevarla a cabo y por eso nosotros vimos la oportunidad de suministrar esos cargadores.



La energía fotovoltaica puede “aportar muchísimo” en el camino a la nueva movilidad

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	37.950*
------------------	---	--------	---------

\*PVP contado 37.950 / PVP financiando: 37.400€ ambos iva incluido.  
No incluye matriculación ni bucle magnético.



Jogger GLP	999	100/74	15.900€*
Jogger Hybrid	1598	140/105	20.620

\*PVP sin impuestos, importe mínimo a financiar con MFS 7.000€ con permanencia no inferior a 36 meses

**RENAULT JURADO.** Tel. 914 010 549

C/ Alcalá, 187. Madrid



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

**JOTA ROCAL.** Tel. 916 660 050 / Lorena 646 376 204

C/ Fundación 3. Rivas Vaciamadrid

administracion@jotarocal.com / www.jotarocal.com



**HYUNDAI**

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

Precios DESDE. No incluye IVA ni gastos transformación taxi, excluidas ayudas estatales. Más ayudas consultar concesionarios

**TALLERES DE LAS HERAS.**

Carlos López 608 729 996 - 91 671 5028

C) Ingeniero Fernandez Casado 4-6. Coslada

www.grupodelasheras.com



ES 300h Premium	2487	218 / 160	50.581
-----------------	------	-----------	--------

\*PRECIOS DESDE

**LEXUS MADRID SUR .** Joaquín 648 986 318

Avda Carlos Sainz , 31- Leganés

joaquin.gomez@lexusmadridsur.es

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



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



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

\*PRECIO DESDE



Megane ST E-TECH	1.600	160	26.550*
------------------	-------	-----	---------

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



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

**F. TOMÉ.** T 91 747 82 00 -628 118 569

c/ Tauro 27. Madrid. W: ftome.com



Model 3 Standar Plus	306/225	476km	49.900
Model 3 Longe Range	306/225	544km	59.680

Precios desde y sin IVA. No incluidas ayudas institucionales.



Corolla Sedán ECO	1.800	140	27.100
Mirai Hidrogene Cero	—	180/134	78.500
Verso Proace /Eurotaxi	2.000	145	55.600



Caddy Maxi Trendline 2.0 DSG/ Eurotaxi	1.968	102	22.549*
Caddy Maxi Trendline 1.4 TGI 6 Vel 7 plaz	1.400	110	25.570*

\*No incluida matriculación, preparación ni transformación.

**Todavía hay mucho que hacer,  
sigamos trabajando juntos**

**Uno es mucho más que nadie,  
uno es importantísimo**

**AFÍLIATE, AFÍLIATE, AFÍLIATE**  
**tus asociaciones del TAXI te esperan**

AGATM 914453281

AETM 915157194

AMT 912871295

FPT 914777021

Euro5 apad.euro5taxi@gmail.com

PLATAFORMA CARACOL seccioncaracol@gmail.com

*¡Juntos somos más fuertes!*



**Una iniciativa de Matías,  
el "Mago Blanco" del taxi**



## Salón Gourmet

Del 22 al 25 de abril. IFEMA (Madrid)

El Salón Gourmets se posiciona como el principal evento de Alimentación y Bebidas de alta calidad en Europa y uno de los más renombrados a nivel global. Más de 100.000 visitantes profesionales.

## The World of Hans Zimmer – A New Dimension -

Miércoles 24 de abril. Palau Sant Jordi (Barcelona)

Lunes 29 de abril a las 20 horas. Wizink Center (Madrid)

En 2024, su exitoso espectáculo The World of Hans Zimmer estrenará un nuevo programa musical, que se plasmará en un nuevo concierto. Aunque no estará sobre el escenario en la gira de 2024, el genial compositor es comisario y director musical de este espectáculo.



© Dita Vollmond

## Barcelona Bridal Fashion Week

Del 17 al 21 de abril. Fira Barcelona (Barcelona)

Durante 5 días se reúnen creatividad, negocios, pasión, desfiles de moda, compradores, ateliers, presencia en medios, profesionales y marcas icónicas. Más de 23.000 visitantes, un 70% internacionales.





# COMIC BARCELONA

## Comic Barcelona

Del 03 al 05 de mayo. Fira de Barcelona Montjuïc

El mayor evento nacional dedicado al cómic se celebra del 3 al 5 de mayo, con una amplia oferta de actividades, interesantes sorpresas y una notable alineación de artistas invitados con proyección internacional. Más de 110.000 visitantes



## XXVII Congreso de la Sociedad Española de Neurocirugía

Del 08 al 10 de mayo. FYCMA (Málaga)

Málaga acoge el Congreso de la Sociedad Española de Neurocirugía en 2024, bajo el lema La neurocirugía Internacional en Málaga. El programa científico incluirá los tradicionales cursos precongreso, así como simposios acerca de las más novedosas tendencias en esta especialidad, con ponentes nacionales e internacionales de primer nivel.



## EFPA Congress

25 y 26 de abril. FYCMA (Málaga)

El congreso, que tuvo su origen en 2008 en Madrid y se celebra con carácter bienal, se ha asentado en los últimos años como una de las citas más importantes para la industria del asesoramiento financiero.

## Feria Internacional del Juego

Del 07 al 09 de mayo. IFEMA (Madrid)

La feria Internacional del Juego es el evento que reúne a empresas, fabricantes y profesionales de la industria del juego. En esta feria se presentan todas las novedades de empresas nacionales e internacionales relacionados con la industria del juego y donde se podrán establecer relaciones profesionales con otros profesionales del sector.



XXVII CONGRESO  
SOCIEDAD ESPAÑOLA DE NEUROCIROLOGÍA

**SENEC MÁLAGA**

Reunión conjunta con la World Academy of Neurological Surgery

8-10 MAYO 2024  
FYCMA - PALACIO DE FERIAS Y CONGRESOS



**SENEC**  
SOCIETAT ESPANOLA DE NEUROCIROLOGIA

"La Neurocirugía Internacional,  
en Málaga"

# Activa tu vida y camina a diario



**S**i hay un actividad que prácticamente todo el mundo puede hacer esa es sin duda caminar. Un ejercicio excelente cuando se realiza durante más de 20 minutos y a un ritmo moderado todos los días.

Según un estudio publicado en el *American Journal of Clinical Exercise*, una caminata enérgica de 20 minutos diaria podría ser suficiente para reducir el riesgo de muerte temprana. El estudio encontró que pueden atribuirse el doble de muertes a la falta de actividad física en comparación con el número de muertes atribuibles a la obesidad, pero que solo un aumento modesto de la actividad física podría tener beneficios significativos para la salud. También un estudio de la Universidad de Sydney encontró que caminar a ritmo ligero y rápido estaba asociado con un menor riesgo, no solo de sufrir una enfermedad cardiovascular, sino también con un menor riesgo de mortalidad por todas las causas. Entre los beneficios directos que tiene caminar a diario, esta actividad puede ayudar a evitar problemas relacionados con el corazón como los derrames cerebrales u otros problemas relacionados con el corazón. Mejora la circulación, reduce el colesterol y puede estabilizar la presión arterial, se-

gún la American Heart Association. Además, se realizó un estudio que mostró que las personas que caminaban tenían mejores niveles de glucosa que las que corrían 6 veces más. Esto significa que las personas pueden caminar para prevenir la diabetes.

## Mantenerse activo en el taxi

Las largas jornadas al volante hacen del taxi una de las profesiones más sedentarias. Por eso es recomendable añadir a la rutina diaria una buena caminata que ayude a reducir el riesgo de sufrir enfermedades cardiovasculares. Además, es importante tener una serie de hábitos saludables que compensen las horas sentados. Por ejemplo, ponerse de pie de vez en cuando podría ayudar a frenar los riesgos con el sedentarismo y se

recomienda a mantenerse en pie durante al menos 2 horas durante su día de trabajo, y que ese objetivo eventualmente llegaría a las 4 horas, para interrumpir la sesión prolongada. Los investigadores creen que incorporar comportamientos de pie en el día de trabajo podría ser más factible para los trabajadores que el ejercicio dirigido. La investigación ha encontrado que por cada hora extra de estar sentado durante más de 5 horas, el tamaño de la cintura aumenta en 2 centímetros y el riesgo de enfermedad cardiovascular en un 0,2 %. Además, la lipoproteína de baja densidad o colesterol «malo» aumenta y la lipoproteína de alta densidad, o colesterol «bueno», disminuye.

Cabe destacar que un estudio dirigido por la Universidad de Leeds en el Reino Unido sugirió que los movimientos pequeños podrían contrarrestar algunos de los efectos adversos de una sesión prolongada.

Además, la investigación ha demostrado que la función vascular se ve afectada después de 6 horas de estar sentado en un escritorio. Sin embargo, dar un paseo durante 10 minutos después de un largo período de tiempo sentado puede restaurar la salud vascular.

**Dar un paseo durante 10 minutos puede restaurar la salud vascular**



**12 MESES  
6 EUROS**

[www.gacetadeltaxi.com](http://www.gacetadeltaxi.com)

**CONTENIDOS DIGITALES EXCLUSIVOS**

**SUSCRÍBETE Y ACCEDE**



La mejor garantía para poder seguir  
ofreciéndote contenido de calidad

**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**

