

# La Gaceta del TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXIX  
NÚMERO 340  
DICIEMBRE 2024



## RTTM, 50 años de superación



• El taxi se cabrea con las empresas "revienta concursos"

www.gacetadeltaxi.com





**Gaceta** TAXI

Desde 1995  
a tu lado  
con la mejor  
información



## STANDARD Profesionales

- ✓ 12 NÚMEROS
- ✓ Recíbela en tu domicilio

Antes ~~50€~~

PRECIO PROMOCIÓN

**45€**



## PREMIUM Asociaciones, Cooperativas Radioemisoras

- ✓ 12 NÚMEROS
- ✓ Recíbela en tu domicilio

Antes ~~50€~~

PRECIO PROMOCIÓN

**30€**

Aprovecha la promo  
**¡SUSCRÍBETE YA!**

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

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

## Una filosofía de vida

En un mundo cada vez más competitivo, la supervivencia se ha convertido en una lucha sin cuartel. Como si se tratara de un documental de la 2, vemos la llegada de nuevas empresas al sector, sus intentos por hacerse un hueco y, en muchas ocasiones, su paulatina desaparición de un mapa que, no por pequeño, tiene pocos pretendientes.

Como observadores de esta realidad fascinante, son muchas las ocasiones en las que nos hemos preguntado cuáles son los misterios que hacen que unas sí cuenten con el respaldo del taxi y otras se queden en el limbo de quienes lo intentaron pero finalmente no lo lograron.

Sabemos que los profesionales del taxi son muy exigentes, pero también fieles a quienes son capaces de conectar con los valores que representan su día a día: el trabajo bien hecho, la confianza de saber que están en buenas manos, la excelencia y calidad en todo lo que hacen.

Aspectos que aplican a su tarea diaria, trasladando personas por ciudades, grandes y pequeñas, llevando a los niños al colegio en zonas rurales y apartadas, cumpliendo, en muchas ocasiones, con una labor social que va más allá del propio trabajo.

Esta filosofía de vida, aplicada al mundo empresarial, es la que ha permitido a las cooperativas de servicios, a las radioemisoras, a permanecer en el tiempo durante décadas, resistiendo a las adversidades y recordándonos que la unión sí hace la fuerza.

Por nuestra parte, a punto de celebrar nuestro 30 aniversario en 2025, seguiremos trabajando de manera conjunta con el taxi y con las empresas que quieran formar parte del sector, aportando nuestra experiencia y conocimiento para continuar creciendo juntos muchos años más. Este es, sin duda, nuestro principal deseo para un año nuevo que, confiamos, será mucho mejor que el que dejamos atrás.

¡Feliz 2025!

## 4. Taxómetro

- Con opinión propia

## 6. Primera carrera

- El taxi arremete contra las empresas de intermediación que, a su juicio, "revientan" los concursos de transportes a los que se presentan los radiotaxis.



## 10. Aniversario

- Andrés Veiga, presidente de Radioteléfono Taxi Madrid, habla sobre los 50 años que ha cumplido la emisora repasando algunos de sus momentos más importantes y determinantes.



## 14. Noticias

- Anulado el Reglamento VTC de Barcelona
- 900.000 euros para el taxi compartido
- Ayudas al taxi para instalar mamparas y cámaras



## 20. A fondo

- Acoso mediático al taxi de San Sebastián



## 26. Homologados

- Todos los vehículos autorizados para taxi

## 28. Eventos

- Encuentra a tus clientes en los eventos del mes



## 30. Con gusto

- Descubre los nuevos locales de moda





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

## El enjambre inversor tecnológico (IV)

**Manu Sánchez**

Responsable Geet

Plataforma en defensa

del servicio público del taxi

El emprendimiento ha crecido mucho en los últimos años, ser emprendedor se ha convertido en una opción para el autoempleo o dar rienda suelta a una idea de negocio con posibilidades de futuro. Sin embargo, poner en marcha una empresa, puede llegar a ser una odisea ya que el emprendedor se enfrenta a un excesivo trámite burocrático y especialmente en la búsqueda de financiación. El acceso a la financiación ha estado protagonizado por las vías tradicionales de crédito y/o préstamos que ofertan las entidades bancarias, implicando esto, en determinadas ocasiones, un obstáculo para aquellos que buscan acometer inversiones en sus modelos de negocio.

Si hablamos del modelo de emprendimiento vía startup, podríamos decir que existen otras alternativas dentro de todo este amplio abanico de inversores de las que puede disponer el empresario/emprendedor para obtener financiación. Se trata de los Inversores de Capital de Riesgo, donde su objetivo es entrar en el accionariado de las empresas que financian para obtener una plusvalía de la inversión realizada (beneficio) y posteriormente retirarse del activo. La figura de los inversores capitalistas de riesgo han generado otras vías de financiación alternativas, en detrimento de la financiación tradicional, que han ido ocupando un papel predominante en el middle market. Entre estas alternativas destacan las figuras del 'Venture Capital' y "private equity"

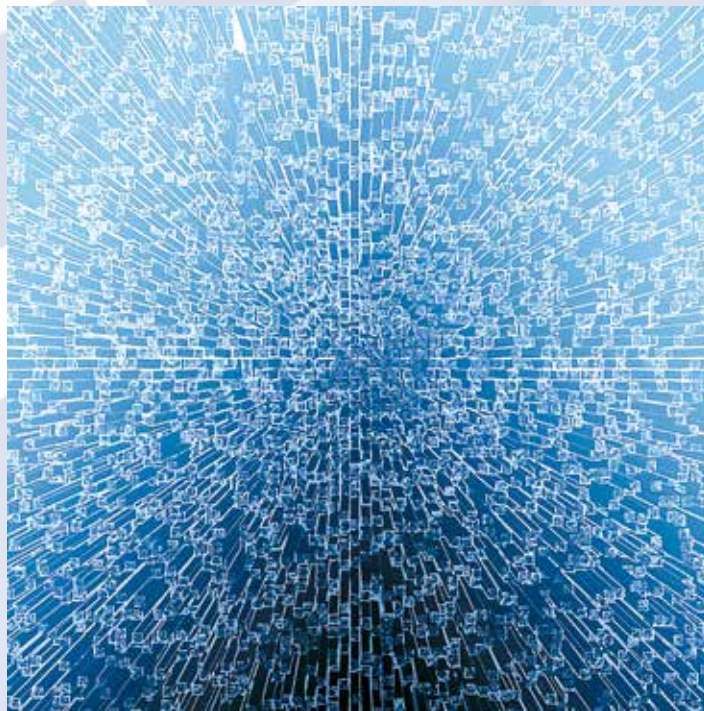


**“A veces la gente no quiere escuchar la verdad porque no quieren que sus ilusiones se vean destruidas”  
Friedrich Nietzsche**

Las 'Venture Capital' están especializadas en empresas recién nacidas en el ámbito tecnológico como son las compañías de arranque o disruptivas. Es una operación financiera en la cual se aporta capital a startups y empresas con potencial de crecimiento y elevados niveles de riesgo a cambio de un porcentaje. El fundador de StartUp "Oasis" Eduardo Solís, relata que es importante tener en cuenta que no todo inversor es un Ventura Capital y, no toda StartUp necesita de Ventura Capital para ser exitosa.

familiares y empresariales de todo tipo que abarca al igual que los inversores de riesgo, todas las inversiones que no se negocian en un mercado regulado. Los fondos de private equity proporcionan elevadísimas sumas de dinero con un riesgo elevado a lo largo del ciclo de vida de una empresa, desde la etapa inicial de creación hasta su consolidación. Las inversiones no se limitan a grandes empresas: cualquier empresa, independientemente de su tamaño, puede atraer el interés de los fondos de capital privado. Algunos fondos toman participaciones minoritarias, mientras que otros buscan mantener la mayoría del capital.

En resumidas cuentas, los inversores de capital riesgo, invierten grandes sumas de dinero a cambio de una participación accionaria en la empresa. Buscan obtener ganancias a un medio/largo plazo, al ayudar a estas empresas a crecer y tener éxito. Además de la financiación, adicionalmente proporcionan asesoramiento y experiencia, orientación estratégica y conexiones para ayudarles a alcanzar su máximo potencial de éxito para afrontar el proceso de internalización y crecimiento al que se pueda enfrentar. Es decir, este tipo de inversor, analiza el potencial a largo plazo y cómo puede generar ganancias con el



Y la otra opción, se encuentra en los inversores privados (private equity), que es una de las opciones de financiación más utilizadas al ofrecer una gran flexibilidad de los préstamos privados para financiar proyectos

tiempo. Por tanto, tienen una cantidad determinada que deben invertir y desinvertir en un tiempo determinado, esto les obliga a buscar compañías que ataquen mercados muy grandes, con una solución innovadora



(desde el punto de vista de modelo de negocio, tecnología o ambos). Por ello, están dispuestos a asumir muchos más riesgos, pues, todos los inversores tienen una misma filosofía: invertir en compañías disruptivas que se apalancen en la tecnología para crecer mucho en poco tiempo.

Por consiguiente, los capitalistas de riesgo son una de las fuentes de financiación más importantes para las nuevas empresas tecnológicas generalmente ubicadas en Silicon Valley u otros centros tecnológicos, pues conseguido el objetivo de éxito y posicionamiento de la StartUp, o de aquellas empresas emergentes, las inversiones realizadas con sus beneficios correspondientes retornan nuevamente a los inversores, saliendo de la estructura empresarial de las empresas participadas. Es decir, todo este embrollo inversor, parece ser, que tienen todos un denominador común, proporcionar capital financiero a empresas emergentes, o StartUp en las etapas iniciales de desarrollo que buscan crecer rápidamente en

mercados saturados a cambio de una participación accionarial de esas empresas.

Ahora, doy paso a otra tipología dentro de las variables más comunes existentes en todo este espectro inversor, los denominados Business Ángels, que son grupos de empresarios o profesionales que gestionan fondos destinados a invertir en empresas emergentes (StartUp) de nueva creación en fases iniciales o en etapas tempranas de desarrollo. Son inversores que suelen buscar negocios disruptivos innovadores. Sin embargo, las motivaciones de los inversores en este modelo, tanto el tipo de inversión o financiación realizada, pueden ser muy iguales como también muy distintas.

Los Inversores Ángeles (Business Ángels) son personas adineradas con amplia visión de negocio que invierten su propio capital en empresas emergentes (StartUp) en etapas iniciales a cambio de participación accionaria, incorporan un equipo sólido para seguir la trayectoria junto a un modelo de negocio escalable, controlando que la empresa vaya

progresando hacia sus objetivos.

El respaldo y la experiencia que ofrecen son fundamentales para el crecimiento de las participadas, por tanto, buscan equipos sólidos, modelos de negocio escalable y grandes oportunidades de mercado en las empresas que invierten. Una de las exigencias claves en la inyección económica es, que los emprendedores participados deben estar preparados para ceder parte de la propiedad de la StartUp o empresa, a cambio de la inversión. Se calcula que, sólo en España, hay alrededor de más de 3.000 Business Ángels.

Viendo la importancia que tiene todo este laberinto de inversores, se puede observar que tienen características de múltiples tipos de inversión según sus circunstancias y preferencias personales, porque no todos los inversores operan de la misma forma. Es decir, para los inversores capitalistas se podría decir que tienen prácticamente un mismo objetivo, aunque bien es verdad, que son muy diferentes en su formato de inversión.

Continuará.

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

No te vuelvas loco para elegir modelo.



#### Talleres de las Heras

C/ Via 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): 18-36. 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. \*Consultar manual de garantía Kia.



# “El taxista acaba ‘salvando el pellejo’

**El taxi ha estallado contra las empresas que, en su opinión, revientan los concursos para prestar el servicio de transporte. Denuncian que muchas de estas compañías no cuentan con los requisitos solicitados y suponen una competencia desleal para las radioemisoras que se presentan a las mismas licitaciones y que en muchas ocasiones se quedan fuera por una cuestión económica. Eso sí, tal y como aseguran, al final la administración pública tiene que volver al taxi ante la falta de servicio de dichas empresas.**



RTT pide que haya penalizaciones por falta de servicio en los concursos

Cada semana, radioemisoras de taxi de toda España se preparan para competir en concursos de entidades públicas a las que poder prestar servicio de transporte. En todas esas licitaciones hay competencia, a veces entre ellas mismas, siendo algo que resulta inevitable. Sin embargo, en los últimos años están sufriendo continuamente las prácticas de compañías intermediadoras que, según denuncian, “revientan los concursos”, abaratando el precio en grandes porcentajes, y privando en muchas ocasiones a las emisoras de poder ser adjudicatarias en primera instancia de esas licitaciones.

Es importante recalcar lo de “en primera instancia”, porque, y aquí es donde entra el enfado de las grandes emisoras de taxi del país, en muchas ocasiones, son los propios taxistas o emisoras más pequeñas las que acaban “salvando el pellejo” de las intermediarias, realizando el traslado de estos con-

curso a precios más baratos, con menor beneficio para el profesional.

La Asociación Élite Taxi Barcelona señaló hace unas semanas a algunas de estas empresas de intermediación. Se trata de compañías como Visualthink Labs, Onecab Mobility Tool o la más comercial, Movitaxi. Estas sociedades, según la organización de taxistas, “revientan las licitaciones”, quitándole servicios de transporte al taxi cuando en realidad “son compañías de intermediación que apenas tienen una autorización de VTC en su poder”.

Desde Élite Barcelona aseguraron en un comunicado que estaban hartos de este tipo de prácticas, y anunciaron que llevan tiempo investigando a estas sociedades que optan a licitaciones de concursos públicos y de mutuas, quitándoselos al taxi, un sector que se nutre mucho de este tipo de servicios.

“Varias de estas empresas están reventando los concursos presentándose con solo una VTC y utilizando matrículas de autónomos o emisoras de taxi”, denuncia Alberto Álvarez, portavoz de Élite Taxi Barcelona. “Hace tiempo que estamos detrás de esto. Lo hemos puesto en conocimiento de nuestros abogados porque en toda España hay emisoras de taxi a las que les deben mucho dinero, que no son capaces de cobrar la deuda y eso afecta directamente sobre los pro-

**Veiga:**  
**“No damos servicio a ningún intermediario”**

# a intermediarias fantasmas”

fesionales del sector”, relata Álvarez.

Con su sede social en Asturias, este grupo de sociedades intermediarias utiliza prácticas que desde el sector califican de “turbias” y se aprovechan de “la pasividad de los organismos licitadores”. Estas prácticas les han permitido “ser adjudicatarios de numerosos concursos públicos donde la calidad del servicio ha brillado por su ausencia”, denuncia la organización de taxistas barcelonesa.

## Penalizaciones por incumplimiento de servicio

“Estas empresas se dedican a ganar concursos a base de bajar los precios y luego revender el servicio a cambio de una comisión”, expresa Andrés Veiga, presidente de Radio Teléfono Taxi (RTT), la radioemisora más grande de España, y que también sufre en ocasiones las consecuencias de estas prácticas de intermediación de este tipo de sociedades.

Cuando son conscientes de alguna irregularidad, empresas como RTT impugnan dichos concursos, pero acaban “salvándose” porque recurren a otros taxistas para salir airoso. “Lo que ocurre es que el servicio que prestan es deficitario, y al final los taxistas lo atienden o cuando pueden o cuando quieren. No hay ningún tipo de control. Son intermediarios puros y que, encima, luego no pagan a las compañías de taxi. A algunas les deben auténticas sumas, hablamos de mucho dinero”, explica Veiga, que atiende a nuestro medio para podamos conocer los detalles de estas situaciones.

“Son compañías fantasmas, que no tienen nada, y lo único que hacen es presentarse administrativamente a las licitaciones. Sin ningún taxi en su poder. Una de esas empresas tiene una VTC únicamente”, denuncia el presidente de RTT, que deja claro que desde su radioemisora “no dan servicio a ningún intermediario, porque lo único que hacen es encarecer el servicio y bajar la calidad del mismo de forma exponencial. Además, son empresas deficitarias.”

Y lo son, o al menos lo podrían parecer, porque en muchos casos “no pagan a las emisoras de taxi. Les retrasan los pagos y una vez que les deben seis o siete meses no hay forma de que les corten el servicio”,

explica Veiga, que pone el foco en que son los taxistas los que “salvan el pellejo a estas empresas”.

## “Si el taxista quisiera, estas prácticas se acababan”

“Lo que denuncian desde Barcelona lo venimos sufriendo desde hace años. Estas empresas son bastantes conocidas por los taxistas”, explica Marcos Rodríguez, responsable de TeleTaxi, la emisora de Federación Profesional el Taxi de Madrid. “Estas com-

## Rodríguez: “La tarifa del taxi hay que respetarla”

pañías ofertan a la baja. En nuestro caso, la política que seguimos es la de no ofertar a la baja porque la tarifa del taxi hay que respetarla. Siempre nos presentamos de esta forma y nos encontramos con que casi siempre se adjudica el contrato al que presenta la oferta más ventajosa. Adjudican un porcentaje más alto al aspecto económico que al aspecto técnico”, afirma el responsable de TeleTaxi.

“Podría darse el caso”, continúa Rodríguez, “que una emisora se presentase con modelos Mercedes de alta gama con conductores que hablen siete idiomas, pero como la oferta contraria es más barata, aunque preste

el servicio con vehículos en mal estado y con conductores con el carnet recién aprobado, ganaría ese concurso y resultaría adjudicatario”, indica el responsable de TeleTaxi, que con este ejemplo quiere dejar claro lo que realmente sucede en este tipo de licitaciones.

“Estas empresas se presentan a los concursos sin licencias ni autorizaciones y en cada uno de los lugares en los que gana dicha licitación, revende el servicio”, afirma Rodríguez, quien preguntado sobre si esta práctica es ilegal, indica que lamentablemente no, ya que “como proveedor de servicios tiene la posibilidad de subcontratar. Pero es que estas intermediarias subcontratan a peor precio a emisoras de taxi”, lamenta.

“Desde el punto de vista del taxista esto es absurdo. Si el taxista no prestara servicio a estas empresas, estas sociedades no podrían presentarse a los concursos y sería el sector del taxi el que ganase. Estas empresas intermediarias subsisten porque el taxista quiere que subsistan”, aclara Rodríguez.

## Concursos e impugnaciones constantes

En estos momentos se encuentran abiertos importantes concursos para el sector del taxi. Uno de ellos es el del Hospital de La Paz. Según nos relata el representante de TeleTaxi, el centro ha sacado una licitación para el traslado de médicos a domicilios de personas que necesitan tratamiento. El hospital, explica Rodríguez, tiene muy buena relación con el sector y en primer lugar en el concurso puso la condición de que el servicio



Recalcan que las empresas intermediarias no tienen licencias de taxi





Entidades como RTVE ya tuvieron problemas por no poder contar con el taxi

solamente podía ser prestado por taxis, excluyendo en un principio a las VTC. “¿Quién recurrió ese concurso? Visualthink”, afirma el portavoz de la emisora. “El concurso lo impugna, lo gana y obliga al Hospital a permitir a las VTC a presentarse al concurso”.

“Con esto quiero decir que es el taxista el que está fomentando a este tipo de empresas que impugnan este tipo de concursos que en principio iban destinados en exclusiva al sector”, indica. “Ahora pueden participar y pueden tirar los precios. En la parte técnica es muy difícil que nos ganen, pero sí nos ganan en la económica. Ya lo vimos el año pasado en RTVE”, afirma el responsable de TeleTaxi.

El hilo de este concurso de la radiotelevisión pública, Andrés Veiga, nos explica que este año se lo van a adjudicar a cuatro empresas, y que dada la “mala experiencia” que tuvieron con Cabify, van a introducir el requisito de poder rechazar a anteriores compañías que prestaron un servicio deficitario. “El servicio con Cabify ha sido nefasto”, asegura Veiga, que recalca que desde RTVE han metido la “coletilla” en la licitación de poder eliminar a algunos competidores con los que se ha tenido problemas con anterioridad.

También está pendiente de resolución el concurso del Senado, que se ha vuelto a impugnar. “El Senado no quiere trabajar con ellos. En mayo lo impugnaron desde las VTC ante el Tribunal de Contratación y ahora lo han vuelto a publicar tanto para taxis como para VTC. Lo impugnaron porque puntuaba favorablemente poder circular por el carril bus y poder parar los vehículos en la vía pública”, explica Veiga.

Lo que parece claro es que, ya sean plataformas de VTC o sociedades intermediarias, en la parte técnica el taxi es el que mejor resultado obtiene en la mayoría de las licitaciones, pero el peso de la parte económica provoca que muchos concursos caigan en manos ajenas o en intermediarias. “En la mayoría de concursos la parte económica cuenta el 50%, o en algunos incluso el 70%. No se premia la calidad, se premia el precio”, lamenta Marcos Rodríguez.

## El taxi de Barcelona investigará a las intermediarias

“Pongo otro ejemplo: perdimos la licitación del Hospital Gregorio Marañón. La tenemos impugnada en los tribunales porque la concesión se la dieron a Alsa, y en muchas ocasiones hemos sido los taxistas los que hemos prestado el servicio al hospital porque no aparecían”, indica. “Uno de los requisitos de esa licitación era que tuvieran vehículos adaptados. Sabíamos que no tenían y la posibilidad de subcontratarlos es remota porque hay muy pocos. Cuando pedimos las fichas técnicas de sus supuestos coches adaptados, resulta que se trataba de autobuses. Dígame cómo se sube un autobús a la rampa de entrada al hospital”, explica con resignación el representante de la emisora.

A todas estas prácticas, lícitas o ilícitas, se tienen que enfrentar las emisoras de taxi que,

sin embargo, donde ponen el foco es en los taxistas que acaban salvando en segunda instancia el prestigio de intermediadoras cuando de primeras podrían trabajar esos servicios a mejor precio. “Si nadie les prestara el servicio no tendrían nada. Las compañías de taxi no deberían plegarse a prestar servicio a intermediarios fantasmas de los concursos. No van a precio de tarifa y revientan las licitaciones. Radio Teléfono no presta servicio a intermediarios”, sentencia Andrés Veiga, que pide a las emisoras del sector que “no caigan en la trampa, porque a muchos les deben muchos meses de facturación y luego se les hace muy cuesta arriba suspenderles el servicio”.

Sin embargo, Veiga, además de al sector, también se dirige a las administraciones públicas, las cuales “deben exigir la relación directa de los taxistas, número de matrícula, licencia y visado de transporte para que se aseguren que el licitador tiene el control sobre la flota y que pidan penalizaciones por falta de servicio”, indica.

“El problema es la participación del taxista en todo esto. La empresa no se inventa que tiene vehículos. Se ponen en contacto con las emisoras y les informan del porcentaje de descuento y se aseguran ganar el concurso”, lamenta Rodríguez. “En alguna ocasión han llegado a perder dinero porque una vez ganado el concurso, el taxista de a pie se niega a hacer traslados por precios tan bajos”, explica. “Son intermediarios y si el taxista no quisiera esto mañana se acababa. Si el taxista no participase, cerraban en dos días”, lamenta.

En este sentido y siguiendo la tónica de sus compañeros de Madrid, desde Élite Barcelona, su portavoz Tito Álvarez lanza un mensaje similar. “No acabo de entender cómo se otorgan estos concursos a empresas que tienen una VTC, y que cuando ven que no pueden prestar el servicio del concurso al que se han presentado, recurren a emisoras de taxis para que cubran esos servicios, no pagándolas, y generando una deuda que afecta directamente al taxista autónomo”.

Buscando si puede haber una reacción en todo esto, Élite Taxi Barcelona anunció que va a enviar cartas a las entidades con concursos que están adjudicando a este tipo de empresas intermediarias. La propia asociación, a través de un comunicado, lamentó públicamente que las emisoras de taxis decidieran cubrir las necesidades de estas sociedades a posteriori, cuando tenía que ser la entidad pública que lanza el concurso la que tendría que recurrir al taxi.

Javier Izquierdo



# HAZTE COLABORADOR



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



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@pidetaxi.es  
www.pidetaxi.es





# “El verdadero espíritu de RTTM es



El presidente Andrés Veiga y Julio Hernández, actual presidente de honor, en una foto reciente

Que el presidente de Radioteléfono Taxi Madrid, Andrés Veiga, es un "enamorado" de su profesión es algo que se adivina fácilmente cada vez que se entabla una conversación con él sobre el taxi o sobre la cooperativa en la que lleva desde 1997.

Desde entonces, siempre ha tenido muy clara la vocación de servicio de la radioemisora, y del verdadero espíritu de la misma, ofreciendo un servicio de "excelencia" a los usuarios. Continúa así el legado de un puñado de taxistas que, hace 50 años, crearon Radioteléfono Taxi Madrid y que ahora, cinco décadas después, se ha convertido en la mayor radioemisora no solo de Madrid, sino de toda España.

Presidente desde 2016, Veiga recibió la confianza de los socios para continuar la labor iniciada junto a Julio Hernández, primero como vocal y después como vicepresidente y tesorero, y quien considera su mentor y una figura paterna. En estos ocho años, el actual presidente ha seguido apostando por estar a la vanguardia en tecnología, ofreciendo al usuario el mejor de los servicios.

Y lo ha hecho acompañado de un equipo para quien solo tiene palabras de agradecimiento. "Cada día es diferente, y vengo con la ilusión de seguir mejorando los procesos que nos permitan continuar evolu-

cionando", nos confiesa en esta entrevista en la que repasamos con él algunos de los momentos más importantes de RTTM.

**Gaceta del Taxi.-** Cuando Radioteléfono Taxi se fundó en 1974, usted aún era un niño y estaba lejos del mundo del taxi. ¿Qué le llevó a incorporarse a este sector y, más tarde, a formar parte activa de RTTM?

**Andrés Veiga.-** En realidad, aún no había nacido cuando, en 1971, algunos pioneros del taxi pensaron que los usuarios empezarían a pedir un taxi a domicilio. En 1994, obtuve mi "cartilla municipal" y comencé a trabajar como asalariado con mi suegro. Me enamoré de esta profesión, y en 1996 adquirí mi propia licencia. Fue en abril de 1997 cuando me uní a Radioteléfono Taxi Madrid (RTTM), como miembro activo de la cooperativa, que siempre consideré la mejor.

**G.T.-** ¿Cuáles considera que son las señas de identidad de RTTM?

**A.V.-** El libro que publicamos con nuestra historia se titula "Vocación de servicio", y ese es el verdadero espíritu de nuestra cooperativa: servir a los usuarios con excelencia, apoyados en la tecnología más avanzada y un equipo humano comprometido. A lo largo de estos 50 años, también ha destacado la lealtad y la legalidad, tanto con los taxistas como con las demás entidades del sector en Madrid y de toda España.

**G.T.-** Durante este año hemos recordado algunos hitos importantes en la historia de RTTM, como la desaparición de la voz en los despachos de servicio, la llegada del GPS o el lanzamiento de Pidetaxi. ¿Qué momento considera más decisivo para el desarrollo de Radioteléfono?

**A.V.-** Cada año ha sido crucial en nuestra historia, pero hay momentos clave. En 2001, el cambio de sede de la Calle Discóbolo a Cidro; en 2003, la decisión de cambiar el sistema de radio a GPS-GPRS; en 2009, la fundación de ARTE; en 2010, la integración de la app GooTaxi que finalmente no pudimos adquirir; en 2013, el lanzamiento de nuestra app Pidetaxi; en 2019, la huelga de los 16 días; y en 2020, la pandemia, donde organizamos el "Taxi Solidario", lo que ayudó a mejorar la percepción pública del taxi frente a las VTC y en 2021 la apertura de otro call center en Extremadura.

**G.T.-** Y para usted, como socio, ¿Cuál diría que ha sido el momento más importante vivido dentro de RTT?

**A.V.-** Llevo 24 años en el Consejo Rector, un largo camino lleno de experiencias. Los momentos más significativos para mí fueron cuando mi gran amigo Carlos Herrera dejó la vicepresidencia en 2008 (muy a mi pesar), y cuando Julio Hernández, quien se jubiló en 2016, me otorgó la gran responsabilidad de asumir la vicepresidencia y luego la presidencia tanto de Radioteléfono Taxi como de ARTE.

**G.T.-** ¿Cómo pasó RTTM de ser una pequeña radioemisora con solo veinte taxis asociados a contar actualmente con más de 4.200 socios?

**A.V.-** Fue un proceso de mucho esfuerzo, especialmente en los

**"En 1994 me enamoré de esta profesión"**



# servir a los usuarios con excelencia”

## “Me siento orgulloso de trabajar activamente en la defensa de las entidades del sector”

primeros años, cuando algunos compañeros pusieron incluso su casa como garantía para conseguir créditos que ayudaran a mejorar nuestras infraestructuras. El mérito es de los fundadores y socios, que a lo largo de tantos años no dudaron en hacer lo necesario para seguir avanzando.

**G.T.-** ¿Cuáles diría que son las claves del éxito de RTT?

**A.V.-** Gestionar una cooperativa como RTT no es fácil, ya que debemos estar operativos las 24 horas del día y a la vanguardia de la tecnología. Las claves son tener una economía saneada, una sede social en propiedad de 1.200 m<sup>2</sup> sin deudas, y una cartera de clientes fidelizados gracias a un historial de servicio impecable. Además, nunca caímos en la tentación de competir de forma desleal con los demás taxistas ni de trabajar con intermediarios que revenden servicios a precios bajos y evidentemente, no prestar servicios a VTC.

**G.T.-** De estos 50 años de RTTM, usted lleva ocho como presidente. ¿Qué es lo que más le enorgullece de lo logrado hasta ahora?

**A.V.-** Lo más importante para mí es continuar con la misión encomendada por los anteriores consejos rectores: hacer crecer Radioteléfono Taxi y dignificar la profesión de taxista, lo que nos permite competir con nuevas plataformas multinacionales. En 2023, logramos récords históricos, y en 2024 ya hemos superado esos logros, con todo diciembre por delante para aumentar la diferencia con el año 2023. También me siento orgulloso de trabajar activamente en la defensa de las entidades del sector frente al poder económico y político de las multinacionales.

**G.T.-** RTTM ha enfrentado varias dificultades a lo largo de los años. ¿Cuál considera que ha sido la situación más difícil y cómo se superó?

**A.V.-** Sin duda, 2009 fue un año muy complicado con la entrada masiva de VTC, lo que generó incertidumbre sobre la viabilidad de nuestro sector. La huelga de los 16 días y la posterior pérdida de confianza de los usuarios fueron grandes desafíos. También la pandemia, que paralizó completamente nuestras vidas y actividad, pero nos permitió responder con solidaridad y demostrar nuestro compromiso con la sociedad.

## Trabajo en equipo

**G.T.-** Antes de ser presidente, fue vocal, vicepresidente y tesorero junto a Julio Hernández, actual presidente de honor de RTT. ¿Qué aprendió de él durante esos años?

**A.V.-** A Julio Hernández le considero mi mentor y una figura paterna. No solo me formó como directivo, sino también como persona. Cuando entré al Consejo Rector en 2000, era un joven veinteañero y tuve la suerte de contar con Julio, Carlos y muchos otros compañeros que me guiaron y ayudaron a crecer tanto profesional como personalmente.

**G.T.-** Además de trabajar en equipo, se le ha visto hacer grandes amigos dentro del sector. ¿Es cierto?

**A.V.-** Así es. A lo largo de los años, he tenido la fortuna de conocer a muchas personas del sector, clientes y proveedores con los que mantenemos una relación profesional estrecha. Lo más importante es que todos compartimos el mismo objetivo: que nuestra cooperativa siga a la vanguardia y que nuestros taxistas estén orgullosos de pertenecer a Radioteléfono Taxi.

**G.T.-** ¿Cuáles son los próximos objetivos para RTT?

**A.V.-** En breve lanzaremos una nueva versión de nuestra app Pide-taxi, que incluirá una nueva política de cancelación. En enero, también cambiaremos al nuevo centro de datos con una nueva infraestructura informática más potente. Además, estamos trabajando en la creación de una Asociación Europea de Radio Taxi que comparta nuestra política de no colaboración con plataformas multinacionales.

**G.T.-** Y, en cuanto a usted, ¿seguirá al frente de RTT hasta que el cuerpo aguante?

**A.V.-** Siempre he sido transparente con los socios y compañeros del Consejo Rector. He dicho que, cuando ya no tenga la ilusión o las ganas de seguir trabajando por el crecimiento de nuestra cooperativa, me retiraré. Soy muy afortunado de contar con un equipo de profesionales en el Consejo Rector con quienes me llevo muy bien y complementamos nuestras habilidades.

Mi trabajo al frente de Radioteléfono Taxi es muy gratificante. Cada día es diferente, y vengo con la ilusión de seguir mejorando los procesos que nos permitan continuar evolucionando.

Para concluir, quiero expresar mi sincero agradecimiento a todos los trabajadores, a los socios que han depositado su confianza en mí a lo largo de estas seis legislaturas, y a mis compañeros del Consejo Rector por su honestidad y firme compromiso con el trabajo en Radioteléfono Taxi. Gracias a ellos, mi labor como presidente se ha convertido en una experiencia muy fácil y agradable de llevar a cabo.



Veiga en una imagen de 2009 durante la celebración de una asamblea de RTTM

# La justicia vuelve a respaldar las vacaciones de agosto



**E**l Juzgado de lo Contencioso Administrativo número 30 de la capital ha desestimado el recurso presentado por la Asociación Madrileña del Taxi (AMT) contra el periodo de vacaciones estival aplicable a los profesionales del taxi. Lo hace después de que el Tribunal Superior de Justicia de Madrid también rechazara su suspensión cautelar.

De nuevo, la necesidad de garantizar un volumen mínimo de taxis que protejan los intereses de los usuarios es uno de los motivos escogidos por la Justicia para mantener el sistema de vacaciones del mes de agosto del taxi de Madrid. Al cierre de la edición desconocíamos si había interpuesto recurso de apelación a esta sentencia desestimatoria.

Desde AMT han sostenido que la resolución de los descansos obligatorios del mes de agosto no era conforme a Derecho, puesto que incumplía y contradecía la última modificación del Reglamento del Taxi. Además, entendían que faltaba proporcionalidad, ne-

cesidad y razón imperiosa de interés general para restringir la actividad del taxi durante el mes de agosto. Por último, la asociación también denunciaba la ausencia de comunicación y audiencia al resto de municipios que componen el Área de Prestación Conjunta de Madrid.

## La magistrada justifica las vacaciones

En su sentencia desestimatoria, a la que ha tenido acceso La Gaceta del Taxi, entiende la magistrada del citado Juzgado que el hecho de que en la modificación del Reglamento del Taxi se impida a los ayuntamientos poder limitar la actividad del taxi más de dos

días a la semana, no impide que se establezca por parte del Consistorio un régimen de descanso de vacaciones. En este sentido, señala el informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid, en el que se indica que la limitación máxima de dos días a la semana se refiere al descanso semanal de los profesionales del taxi, y es un concepto distinto de las vacaciones y el resto de descansos que disfrutaban los taxistas, bien diariamente o en días festivos.

Tampoco acepta el Juzgado que falte proporcionalidad, necesidad o razón imperiosa de interés general en la resolución que establece los descansos y restringe la actividad del taxi en el mes de agosto. Para desestimar tal pretensión se vale la magistrada de una sentencia del Tribunal Supremo de 2018 en la que reconoce el poder competencial de las administraciones para mantener el servicio público de interés general que es el taxi.

Además, en esta sentencia se hace referencia, al igual que en la que conocimos hace unas semanas del TSJM, a la justificación legal que encuentra el Ayuntamiento para garantizar la prestación del servicio de taxi en todo momento, “evitando que pudiera producirse un déficit del mismo en el caso de que una mayoría de licenciatarios (taxistas) decidiesen organizar unilateralmente y por su cuenta el descanso estival sin tener en consideración las necesidades de dicho servicio”. Es decir, el Juzgado hace referencia al riesgo de que, por falta de coordinación de los descansos en agosto, pudiera haber un déficit de servicio taxi. De esta forma, y manteniendo la resolución, “se logra la protección de los derechos de los usuarios, así como la adecuada cobertura del servicio de taxi durante las vacaciones estivales”, explica el Juzgado. Por último, entiende la magistrada que el Ayuntamiento no está obligado a comunicar y a dar audiencia a todos los municipios que integran el Área de Prestación Conjunta porque no hay norma o reglamento que establezca esa obligación.

## El Juzgado hace referencia al riesgo de déficit de servicio taxi



# DACIA

## DACIA JOGGER



**DESDE**  
**22.560€\***

**EN LA RED DE CONCESIONARIOS DACIA Y AGENTES.**

\*Oferta válida en Península y Baleares para autónomos, siempre que financien a través de MCS. Precio financiado para JOGGER Expression Hybrid 105kW (140CV) 5 plazas TAXI. PVP financiando: 22.559,41€. El importe mínimo a financiar: 5.000€. La oferta incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte y descuentos promocionales. Incompatible con otras acciones financieras. El modelo visualizado puede no coincidir con el ofertado.



f t i DACIA.ES

**DACIA JURADO**  
C/ SECO, 4. MADRID  
WWW.DACIAJURADO.COM

C/ ALCALÁ, 187. MADRID

AVDA. DE LA ALBUFERA, 319. MADRID

## Anulado el Reglamento VTC de Barcelona



El Reglamento ahora anulado se aprobó bajo el mandato de Ada Colau en 2018

El Tribunal Superior de justicia de Cataluña ha declarado la nulidad total del reglamento de vehículos de alquiler con conductor aprobado por el área Metropolitana de Barcelona, AMB en 2018 por considerar que no tenía competencias para su aprobación.

De acuerdo con la sentencia, el requisito de una licencia local adicional para los VTC

no cumplía con los principios de necesidad y proporcionalidad de la LGUM. Además, también señala que no está motivado este nuevo requisito y que una posible aplicación del 1/30 no está "suficientemente justificada".

Aunque el Tribunal ha declarado la nulidad total del Reglamento, tal y como han querido destacar desde Élite Taxi Barcelona, la justicia ha avalado algunas de las

herramientas que contemplaba el Reglamento, como el sorteo como método de adjudicación de autorizaciones o la exigencia de transparencia en la titularidad de las autorizaciones y la obligación de disponer de un local apto para la actividad.

En cuanto a la accesibilidad, no obstante, la sentencia anula la obligación de adaptar vehículos VTC para personas con movilidad reducida, argumentando que no se aplican requisitos similares al sector del taxi.

A pesar del revés judicial, desde Élite Taxi Barcelona han valorado los aspectos positivos para el taxi, como la validación de medidas de transparencia y la concertación previa de servicios para los VTC.

"Esto refuerza nuestra lucha por un sector regulado, justo y equilibrado" han asegurado, insistiendo en que seguirán defendiendo los intereses del taxi, "trabajando por una normativa sólida que proteja nuestra actividad frente a la competencia desleal de las plataformas y los VTC".

Además, desde el sector están pendientes de la aprobación de la ley catalana del taxi, que esperan que entre en vigor en 2025 y que permitiría respaldar legislativamente un reglamento como el ahora anulado.

## El registro electrónico amplía la información sobre VTCs

El Ministerio de Transportes ha ampliado la información a la que pueden acceder las policías locales en el Registro de Comunicaciones de los Servicios de VTC. Este registro, conocido comúnmente como registro electrónico de VTC, fue creado en 2021 para facilitar la labor de control de las autoridades sobre los servicios de este tipo de vehículos. Ahora, con la ampliación de información comunicada por el Ministerio, se incluyen datos relativos a la cobertura geográfica y la duración de estas licencias. Con la incorporación de estos datos en el registro, los policías locales podrán ver si las autorizaciones VTC nacionales con permiso para hacer servicios urbanos siguen en vigor, han caducado o cuentan con algún tipo de prórroga de su vigencia.

El objetivo de esta ampliación, explica el Ministerio de Transportes en nota de



prensa, "es facilitar la labor de control y supervisión de estas licencias por parte de las autoridades locales, garantizando

así tanto el cumplimiento de la norma como la adecuada convivencia con el taxi".



## Barcelona sube sus tarifas un 4,7% para 2025



El Área Metropolitana de Barcelona ha aprobado una subida media del 4,7% para el taxi. Una subida que para muchos será “insuficiente”, ha explicado Tito Álvarez, portavoz de Élite Taxi Barcelona, debido a la subida de los costes que enfrentan los profesionales, especialmente el de los seguros. “Desde el sector hicimos un estudio de costes y estábamos pidiendo casi un 12% de subida”, ha explicado Álvarez en declaraciones a los medios.

“Por mi taxi pago actualmente 4.000 euros”, ha asegurado.

No obstante, también ha recordado que el taxi es un servicio público y son conscientes de que se trata de una necesidad y un derecho para los ciudadanos. “Los usuarios no son los responsables de lo que está sucediendo con los seguros”, ha puntualizado, para señalar directamente a los ministerios de Economía y Transportes para que pongan “veto a estos abusos y al cártel de las aseguradoras”. Y amenaza con futuras protestas, cortes y movilizaciones.

### Nuevos precios

Con las nuevas tarifas, la bajada de bandera pasará de los 2,6 euros actuales a los 2,75. También subirá el precio del kilómetro recorrido, que en horario laboral entre semana será de 1,32 euros, ahora es de 1,25, y de noche y los fines de semana y festivos será de 1,62 euros frente al 1,56 actual. Todo el resto de suplementos quedan congelados.

## RTI celebra su 40 aniversario a ritmo de rock

Radio Taxi Independiente celebró el pasado 23 de noviembre su 40 aniversario, porque, tal y como recordó su presidente, Daniel Carrasco, “han sido muchos los momentos difíciles hasta llegar aquí, pero hoy es un día para celebrar juntos que hemos cumplido 40 años”. Carrasco agradeció la presencia de socios, familiares y colaboradores.

El evento contó con música en directo del grupo sin Identidad, con el que los asistentes disfrutaron de varias horas de rock and roll en español.

Al evento acudió uno de los socios fundadores de RTI, Antonio Chantres.



Miembros del Consejo Rector de RTI. A la izquierda Iván Plaza y Mariano Castillo, secretario y vicepresidente respectivamente. A la derecha, César Diosdado y Miguel Ángel Martínez junto con el presidente, de rodillas, Daniel Carrasco.

## Ayudas al taxi para instalar mamparas y cámaras



### Se subvencionará la compra de 75 taxis Cero emisiones

Tras el asesinato de un taxista en Alcalá de Henares el pasado mes de octubre, el Ayuntamiento de la ciudad pondrá en marcha una línea de ayudas al sector del taxi para la instalación de mamparas y cámaras de seguridad.

Las concejalas de Seguridad, Orlena de Miguel, y de Movilidad, Cristina Alcañiz, han mantenido recientemente un encuentro con representantes de la Gremial del Taxi para poner en marcha estas ayudas con el objetivo de reforzar la seguridad de los profesionales del taxi.

De Miguel ha explicado que la reunión es fruto del compromiso del Gobierno alcalaíno tras el trágico suceso de la muerte de Isidro, el segundo taxista asesinado en Alcalá en los últimos 5 años, “el Ayuntamiento de Alcalá no podía mantenerse al margen y hemos ofrecido nuestra colaboración, hemos escuchado sus necesidades, hemos hablado de ayudas para la instalación de cámaras y para la adquisición de mamparas de seguridad homologadas; también se ha acordado estrechar la colaboración con Policía Local para mejorar la seguridad, real. Medidas concretas para que lo que les sucedió a José Luis y a Isidro, no vuelva a pasar”.

## 900.000 euros para el taxi compartido



La presidenta, Isabel Díaz Ayuso, durante su viaje a Corea del Sur

El Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid ha aprobado la renovación del convenio suscrito con la Mancomunidad Valle Norte del Lozoya, por el que se formaliza la concesión directa de la subvención de 900.000 euros que financia esta iniciativa destinada a facilitar la movilidad de los vecinos de estos núcleos, muchos de ellos de menos de 450 habitantes, a poblaciones con más residentes e infraestructuras en igualdad de condiciones.

Actualmente, son 42 los municipios adscritos a este recurso que cuenta con 28 licencias de taxi y que beneficia a más de 33.000 madrileños. Según datos de la Consejería, desde su puesta en funcionamiento, se han realizado más de 78.000 traslados, estableciéndose una tarifa fija para los recorridos de 4 euros por viaje y de 8 cuando supera los 40 kilómetros. De acuerdo con las

estimaciones de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, el importe medio subvencionado por trayecto ronda los 20 euros.

Tal y como anunció Isabel Díaz Ayuso en su reciente viaje a Corea del Sur, el Gobierno regional estudia complementar el taxi a demanda en estas localidades con un servicio de coches eléctricos, si bien no especificó a qué se refiere exactamente, si taxis eléctricos o si alguna alternativa de transporte como los vehículos de alquiler con conductor. Además, el proyecto se extenderá próximamente a más de una treintena de localidades del sur para asegurar los desplazamientos en los pueblos más pequeños.

El Área de Prestación Conjunta Sierra Norte de Madrid, pasó de 10 a 30 antes del lanzamiento de este proyecto en 2020. En julio de 2022 se unió La Cabrera y hace justo un año, en noviembre de 2023, nueve más que son El Atazar, Bustarviejo, Cabanillas de la Sierra, Navalafuente, Patones, Torremocha de Jarama, Valdemanco, Venturada y Redueña. Las últimas incorporaciones, que datan de marzo, son Torrelaguna y El Vellón, lo que supuso un refuerzo de este proyecto al tratarse de dos núcleos que acogen importantes servicios para los vecinos de esta zona de la región.

Por su parte, la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras lanzará próximamente una prueba piloto en Valdemorillo y Boadilla del Monte para que los vehículos de transportes con conductor atiendan trayectos compartidos por diferentes personas. Esta iniciativa da respuesta a las necesidades de los nuevos barrios residenciales teniendo en cuenta el crecimiento urbanístico que han experimentado estas poblaciones.

## El taxi recupera los descansos adicionales



Imagen de la protesta del pasado mes de noviembre

La Consellería de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio de Valencia ha anunciado que el taxi recupera los descansos adicionales y la regulación para el 25 de diciembre. Además, se ha comprometido con el taxi a devolverle la regulación horaria en enero de 2025.

No obstante, las asociaciones que habían anunciado el paro del último fin de semana de noviembre y que finalmente fue desconvocado, han exigido reunirse con la Consellería para debatir y consen-

suar el calendario de descansos para 2025 en un periodo máximo de dos semanas. Además, Federación sindical del Taxi de Valencia, la Asociación Taxi Grupo Albán Plataforma Caracol Valencia y USO CV, exigen que se aprueben las tarifas adecuadas para final del mes de diciembre.

### Protestas y amenazas

En caso de no cumplir con ninguna de estas exigencias, el taxi, advierte de retomar las protestas para que "vuelva el equilibrio y la dignidad en el trabajo de taxista".

Desde la Federación insisten en que "estar a 24 horas supone una bajada de tu recaudación y un incremento de tu jornada laboral", indica la asociación a los taxistas en la convocatoria.

Hay que recordar que en virtud de la nueva resolución, sí que vuelve el día de descanso entre semana y el de fin de semana (sábados y domingos en función de la terminación en par o impar de la licencia). Además, también vuelven los refuerzos de los sábados por la noche, así como los de días especiales para fiestas navideñas. Por otro lado, los taxis adaptados podrán trabajar todos los días. Lo que desaparece, por lo tanto, es la regulación horaria, permitiendo a las licencias prestar servicio las 24 horas.




DACIA

# DACIA JOGGER



**829 L DE CAPACIDAD DE MALETERO. DISPONIBLE EN VERSIONES GLP E HÍBRIDA.  
EL PERFECTO COMPAÑERO PARA TI.**

Gama Jogger: consumo mixto WLTP (l/100 km) 4,7 - 7,8. Emisiones WLTP CO<sub>2</sub> (g/km) 105 - 137. Consulta condiciones en tu concesionario Dacia o [dacia.es](http://dacia.es). Dacia recomienda 



# “En Cooperativa intentamos solucionar los problemas reales del taxi”

**Con el objetivo de mejorar el sector, Mario Vidal, taxista desde 2005, decidió dar el paso de sumarse al actual equipo directivo de la Sociedad Cooperativa del Taxi de Madrid. Desde hace un año, ejerce como delegado de la sede que Cooperativa tiene en Valportillo, donde, nos ha explicado, trabaja junto con su compañero, Francisco Javier García Fernández, para atender las necesidades de los socios.**



Mario Vidal, vocal 1º de SCAT y delegado de la sede de Valportillo

“**C**uando uno entra en el Consejo Rector de Cooperativa no se espera el trabajo que hay detrás”, nos cuenta Mario Vidal, vocal 1º y delegado de SCAT en la sede de Valportillo, con quien hablamos de sus funciones en esta delegación y de los motivos que le llevaron a formar parte de la actual directiva.

Socio de SCAT desde hace casi 20 años, siempre ha estado muy implicado en los problemas del sector. “Estando aquí puedes ayudar, implicándome mucho más. En Cooperativa intentamos solucionar los problemas reales del taxi”, nos cuenta Vida. Por eso espera aportar su capacidad resolutoria, así como “ideas para mejorar, además de coordinar el taller y personal y hacerlo de la mejor forma posible para el beneficio de todos los socios.

**Gaceta del Taxi.-** Aunque lleva desde 2005 en el sector, es miembro del Consejo Rector de Cooperativa desde el pasado 2023. Tras este año de rodaje, ¿cuáles son sus sensaciones?

**Mario Vidal.-** Por más que lleve uno años siendo socio y usuario de las distintas secciones de cooperativa, cuando pasa uno a ser consejero de la cooperativa es cuando se da cuenta del verdadero tamaño de SCAT, con

las particularidades de todas y cada una de sus secciones como (taller de mecánica y electricidad, almacén, taxímetros, asesoría laboral, gasolinera, etc...), con 150 empleados entre todas esas secciones y delegaciones, que a su vez están en 5 convenios distintos (Metal, Oficinas y despachos, Cajeros, Venta de Recambios y Expendedores de Gasolinera) cada uno con sus particularidades y que precisa de importantes departamentos internos de contabilidad, compras, administración y recursos humanos para coordinar todos esos recursos físicos y personales. Es por ello que prácticamente uno necesita un par de años de aprendizaje del fundamento de la entidad, de la delegación de la que uno es responsable y después ver cómo encaja en la misma las ideas que uno tiene.

**G.T.-** ¿Cómo es su día a día en Valportillo?

**M.V.-** En esta delegación somos 2 delegados y nos vamos alternando y organizando

**En enero SCAT tendrá operativo un supercargador de 240 KW**



para dejarlo todo siempre atendido, y eso hace que sea muy complicado salir a nuestra hora. Pero es algo que va en el cargo y que ya sabemos cuando nos comprometemos a ello. Estamos todos muy implicados, tanto con el trabajo que el socio ve día a día, como con el trabajo que no se ve, las llamadas entre consejeros, las consultas a nivel interno. Todos los miembros del consejo estamos en constante comunicación por si hay una urgencia, estamos los unos para los otros. Hay que entender que Cooperativa no es una empresa, que nos debemos a nuestros socios.

**G.T.-** Siempre se ha comentado que Valportillo es la sede más desconocida por los taxistas, pero ofrece los mismos servicios que en San Mario...

**M.V.-** Eso es. En Valportillo atendemos mecánica y electricidad, venta de recambios, taxímetro, y como novedad, hemos incorporado el segundo surtidor gasolina/GLP, que ya está a pleno rendimiento y ha conseguido acabar con las colas de la gasolinera.

**G.T.-** En Cooperativa apuestan por ampliar servicios, como la inclusión de cargadores eléctricos para la flota de taxis CERO emisiones. ¿Cuenta ya Valportillo con alguno?

**M.V.-** Precisamente la instalación de este surtidor nos ha obligado a precipitar

la instalación del cargador eléctrico. Todavía no está operativo, ya que su instalación no ha sido sencilla. Nos hemos visto obligados a actualizar el Centro de Transformación para poder adaptarlo a la normativa vigente y tanto el Centro de Transformación como el cargador ya han pasado su OCA y estamos a la espera de que la empresa

que nos proveerá del software de gestión integre nuestra base de datos. Así que en enero los socios de SCAT dispondrán de un supercargador de 240 KW reales que permitirá cargar al 80% una batería de 90KW en apenas 15 minutos. Además, el programa de cobro permitirá pagar en caja pero también a través de una app. Este sistema de pago automático a través de la app, se ampliará como piloto a los surtidores de gasoil, gasolina y GLP. Si nos convence su funcionamiento y goza de aceptación entre los socios, en el primer trimestre de 2025 se implementaría en el resto de gasolineras de SCAT.

**G.T.-** Diciembre siempre es un mes complicado en SCAT por la inyección de tarifas. ¿Cómo se afronta esta sobrecarga de trabajo?

**M.V.-** Son fechas de mucho trabajo, en las que hay que coordinar muchos factores y movilizar a muchos trabajadores. Y además estamos siempre pendientes, como ahora, de las fechas, ya que depende de la administración y de cuando se publica la Orden de la Consejería de Transporte sobre las tarifas interurbanas.

Por otro lado, creo que hablando de inyección tarifaria es importante recordar que un 30% de los socios que tienen contratado el mantenimiento del taxímetro se van a beneficiar del cambio de tarifa gratuito por haber consumido en 2023 al menos 2.500L de gasolina o gasoil, 3.500L de GLP o 2.000 Kg de GNC. Y esto es algo que solo una Cooperativa puede ofrecer a sus socios.

## Nuevas tarifas 2025

**Tarifa 1:** Bajada de bandera de 2,55 céntimos (cinco céntimos más que en 2024); un precio por kilómetro de 1,35 euros (también se incrementa cinco céntimos); y un precio por hora que pasa de 25 a 26,50 euros.

**Tarifa 2:** La bajada de bandera se incrementa cinco céntimos hasta los 3,20 euros; el precio kilométrico se mantiene en 1,50 euros; y el precio por hora se incrementa hasta los 28,50 euros.

**Tarifa 3:** El precio de inicio de servicio pasa de 20 a 22 euros; el precio kilométrico se incrementa cinco céntimos hasta 1,35 euros; y el precio por hora aumenta 1,50 euros situándose en 26,50. Hay que recordar que esta tarifa se aplica a la salida del aeropuerto cuando no se aplica la tarifa del precio cerrado o tarifa 4. El taxímetro empiece a contar una vez superados los 9 kilómetros.

**Tarifa 4:** Se mantiene en 33 euros. Esta tarifa se aplica para los viajes con origen o destino al Aeropuerto Madrid-Barajas desde o hacia la zona interior de la M-30.

**Tarifa 7:** El precio de inicio del servicio es de 7,50 euros; el precio por kilómetro se aumenta en cinco céntimos hasta 1,35 euros; y el precio por hora pasa de 25 a 26,50 euros. Esta tarifa se aplica a los servicios con salida en estaciones y recinto ferial. El taxímetro no empieza a incrementar el precio hasta superar los 1.450 metros.



Vidal junto al supercargador para taxi eléctricos

# “El taxi está sufriendo un acoso mediático brutal”



Actualmente la flota de San Sebastián es de 308 taxis

**D**esde hace meses existe un runrún continuo de que el servicio de taxi en Donostia es insuficiente. Quejas en medios de comunicación locales y regionales se suceden advirtiendo que la calidad y el volumen del taxi en Guipúzcoa no responde a la demanda. Estas quejas también se extienden por otras zonas del País Vasco como Bilbao.

El sector del taxi está convencido de que la repetición constante de artículos en diferentes medios responde a una campaña de desprestigio teledirigida con el objetivo de hacer ver en la sociedad la necesidad de que lleguen otras alternativas de movilidad.

Desde el Ayuntamiento de Donostia han deslizado que no se descarta la ampliación del número de licencias de taxi. Sin embargo, el sector del taxi donostiarra pide que se espere a la aplicación de una Zona de Régimen Especial (ZRE) que agrupará a una decena de municipios limítrofes a San Sebastián y

que, implícitamente, supondrá un incremento en el volumen de oferta.

La puesta en marcha definitiva de esta ZRE está en manos de la Diputación, que aún no ha dado el visto bueno definitivo a esta zona. De hecho, la aprobación final de la ZRE ha sido también una condición fijada por el propio Consistorio para negar una subida de tarifas para 2025 solicitada por ciertas partes del sector del taxi.

Para analizar toda esta situación, Goyo Alías, presidente de la Asociación Guipuzcoana del Taxi (G.Taxi), atendió telefónicamente a La Gaceta del Taxi. En sus declaraciones deja claro que el taxi no se cierra en banda a ampliar las licencias, pero pide a las administraciones que esperen a ver cómo funciona la ZRE que cuenta con el voto favorable de los distintos ayuntamientos afectados.

**Gaceta del Taxi.-** Quisimos ponernos en contacto con ustedes porque en varias ocasiones, durante los últimos meses nos han

llegado noticias con críticas al sector del taxi por parte de hosteleros, hoteleros, medios, etc. ¿Qué está pasando realmente?

**G.A.-** Esto surge desde hace dos años. San Sebastián, al identificar ciertos problemas puntuales de servicio de taxi amenazó con sacar 60 licencias. Ante estas intenciones, les dijimos que había que explorar los márgenes que nos proporciona la Ley Vasca del Taxi y el Reglamento Vasco, que indican que se deben optimizar los recursos de los municipios colindantes. Entonces, dentro de las dos comarcas más cercanas, se pensó en la creación de una zona de régimen especial. Estas dos comarcas son, por un lado, Oarsoalde, que agrupa a los ayuntamientos de Pasajes, Rentería, Oyarzun y Lezo; y por otro, Buruntzaldea, que agrupa a los municipios de Andoáin, Urnieta, Hernani, Lasarte, Usurbil y Astigarraga. Estos municipios junto a San Sebastián hacen un total de 11 localidades. La legislación vasca nos permite hacer zonas de régimen espe-



## Con la ZRE se sumarían 108 taxis a la flota de San Sebastián

cial y bajo unas premisas pactadas entre los municipios, decidimos apoyarnos en la prestación del servicio del taxi. El sector estaba de acuerdo, luego tocaba dar voz y parte a los que tienen las competencias sobre los vehículos que son los ayuntamientos, y en última instancia, después de los acuerdos de los ayuntamientos que ya es una realidad, lo tiene que aprobar la Diputación, que es quien tiene competencia en materia de transportes interurbanos para otorgarla.

### Ataque de comerciantes y hoteleros

**G.T.-** Pero parece que desde los otros sectores no esperan a la creación de la ZRE.

**G.A.-** Durante este verano saltó la noticia de que la asociación de empresarios hoteleros y hosteleros, comerciantes y de apartamentos turísticos, por medio de un comunicado y sin dirigirse a nosotros previamente en ningún momento, criticaba al servicio de taxi. Podrían haberse puesto en contacto para identificar si habría ciertos problemas e intentar corregirlos. No lo hicieron, sacaron abiertamente ese comunicado diciendo que faltaban taxis y que todo era una catástrofe. Sospechamos, con lo que hemos indagado de quién puede estar detrás, que estos ataques tienen intereses creados. Estamos sufriendo un acoso brutal por parte de una parte de la prensa, concretamente del grupo Vocento, que es El Diario Vasco. Nunca hemos vivido esto nunca.

**G.T.-** Con la puesta en marcha de la zona de régimen especial, ¿cuántos taxis se podrían sumar a los de San Sebastián?

**G.A.-** Se sumarían un total de 118 a los 308 taxis que ya prestan servicio actualmente. Llevamos tiempo trabajando en esto junto con la administración, y ahora ha saltado esta polémica de la asociación hostelera. Pero, en cualquier caso, la administración apuesta, porque no puede hacerlo de otra manera, por dar una oportunidad a esta zona especial. Estamos a las puertas de que se ponga en marcha, se ha unificado la tarifa urbana y para 2025 vamos a tener todos estos 11 municipios la misma tarifa que San Sebastián.

**G.T.-** ¿Cuándo podría entrar en vigor esta zona de régimen especial?

**G.A.-** Estamos esperando, debe haber algún problema técnico, porque la Diputación ha solicitado informes a los ayuntamientos en los que se garanticen que los servicios de esos municipios que se unen también se van a cubrir y no solo los de San Sebastián. Es un

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

trámite que tienen que hacer los ayuntamientos. Tienen que enviarle un documento antes del 22 de noviembre a la Diputación manifestando que el servicio en el municipio propio va a estar cubierto a pesar de que se le pueda prestar servicio en San Sebastián. Que esto es recíproco, porque el servicio también lo puede dar el taxista de San Sebastián en los municipios que quieran. El condicionante de esta zona de régimen especial es que cada municipio marca las pautas para prestar servicio dentro del mismo. Por ejemplo, San Sebastián ha elaborado un calendario donde podrán prestar servicio todos los taxis de esta zona de régimen especial y cada Ayuntamiento ha hecho su calendario. Incluso algunos municipios han manifestado que quieren que se les ayude las 24 horas de los 365 días del año.

**G.T.-** En principio, y atendiendo a lo que nos transmite, el entendimiento con comarcas y municipios es pleno.

**G.A.-** Eso es. Todos los ayuntamientos, todos los alcaldes, y todos los secretarios están de acuerdo en la constitución de la zona de régimen especial. Es algo que está superado.

**G.T.-** Confían en que se solvente este trámite de la Diputación.

**G.A.-** Si nos atenemos a lo que nos ha transmitido hasta ahora la Diputación, tenemos plena confianza. En algunos medios se ha publicado algo con respecto a la Diputación que no es real. En una comparecencia de la diputada del mes de octubre apostó públicamente por darle una esperanza a esta zona de régimen especial y evaluarla dentro de un año como mínimo. Algunos medios

## “Sacar licencias siempre será mejor que permitir entrar a las plataformas”

se han quedado con unas declaraciones en las que a la portavoz le preguntaron directamente a ver si barajaba la posibilidad de que entrasen nuevas plataformas, y ella dijo que, si esta zona de régimen especial no funcionase, que ya se valoraría y que no se descartaba. Pero no lo afirmó de primeras. Lo que pasa es que, como digo, hay intereses creados.

**G.T.-** Al hilo de posibles interpretaciones interesadas de ciertas declaraciones, el alcalde de San Sebastián llegó a decir que el taxi presta un servicio deficiente, ¿han hablado con él?

**G.A.-** Los políticos se sienten presionados mediáticamente. El alcalde de San Sebastián lo que ha venido a decir es lo mismo; que se está trabajando en la zona de régimen especial y que hay que darle una evaluación en un tiempo mínimo de un año. Después irán de la mano de lo que disponga el resto de partidos, y evaluarán si se abren a la llegada de otros operadores o no. Sabemos que para que puedan prestar servicio lo tiene que autorizar el Ayuntamiento y bajo unos criterios de movilidad, sostenibilidad, etc.

**G.T.-** A nivel de VTC, lo que es en Guipúzcoa, más allá de que haya plataformas o no.

¿Qué volumen de este tipo de vehículos tradicionales hay actualmente?

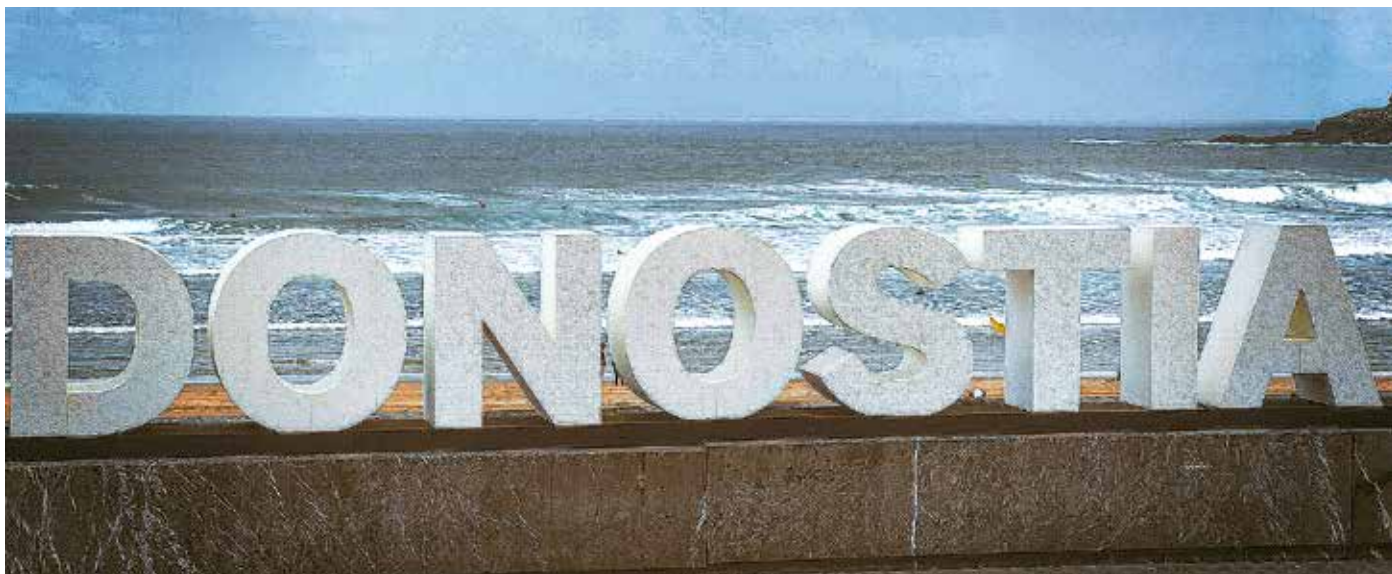
**G.A.-** En torno a 80 o 90 en toda Euskadi. En la zona de Guipúzcoa serán menos de 30. Una de ellas, de hecho, es propiedad de la otra compañía de taxis. Así que no hay problema.

**G.T.-** Cuando se habla a la ligera de sacar licencias de taxi, choca un poco con lo que se perciba y se nos ha transmitido de que falta cierto interés actualmente en el acceso a la profesión en Euskadi.

**G.A.-** Pienso lo mismo. Debo decir que hemos levantado un poco la cabeza, pero hemos tenido unos años después de la pandemia en los que hemos tenido dificultad con licencias que estaban en transmisión. Ahora parece que se ha animado un poco, pero sacar licencias, sin saber en qué términos, no sé si habría tanto interés por parte de la gente.

Por eso, y es el mensaje que me gustaría transmitir, la administración y el sector apuestan directamente por la creación de la zona de régimen especial, con el objetivo de explotar al máximo los recursos, una facultad que nos da la legislación vasca del taxi. Posteriormente, la ley también nos da la posibilidad de crear áreas de prestación conjunta, que sería extender la libertad para trabajar en todo el territorio, en todo Guipúzcoa. Esas cosas deberían agotarse antes de explorar otras, y en último caso, optar por sacar licencias, que siempre va a ser mejor que permitir la entrada de plataformas disruptivas. De momento tenemos a la administración de nuestro lado, pero estas cosas cambian por las presiones mediáticas.

Javier Izquierdo



El taxi de San Sebastián apuesta por la ZRE como medida para mejorar la oferta



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



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



También en  
 iVoox  
 Spotify

# El estrés laboral crónico puede afectar la salud mental

La Navidad, con su ambiente festivo y sus celebraciones, también puede ser un período de gran desafío para los taxistas. Durante estas fechas, las demandas de transporte aumentan considerablemente por las reuniones familiares, las celebraciones y las compras de último minuto. Es una época en la que los profesionales tienen que lidiar con una carga de trabajo más alta, y en muchos casos, con horarios más extensos debido a las liberalizaciones del servicio que se aprueban en muchas grandes ciudades precisamente con el objetivo de favorecer la movilidad en las calles.

Esta situación puede derivar en mayor estrés para los profesionales que, según la Organización Mundial de la Salud, puede desencadenar problemas cardiovasculares, trastornos del sueño y problemas digestivos. De hecho, estudios realizados por la Escuela de Salud Pública de la Universidad de Harvard sugieren que el estrés laboral crónico puede afectar directamente la salud mental y emocional de los trabajadores, lo que es especialmente relevante en el caso de los taxistas, que se enfrentan a largos turnos y a una interacción constante con pasajeros de diferentes estados de ánimo.

Además de esta mayor carga de trabajo, la Navidad implica también condiciones más

## Durante las fiestas el número de accidentes de tráfico aumenta

peligrosas en las carreteras. El tráfico aumenta, las condiciones climáticas invernales, como lluvia o nieve, pueden dificultar la conducción y la presencia de conductores que, por el consumo de alcohol, pueden poner en riesgo a los taxistas. De hecho, la Fundación Española para la Seguridad Vial indica que en las épocas festivas, el número de accidentes de tráfico aumenta de forma considerable. El informe de seguridad vial de 2022 señaló un repunte de accidentes de tráfico en las semanas cercanas a las festividades, muchas veces motivados por una combinación de conductores ebrios, la distracción por las festividades y la fatiga del taxista eleva el riesgo de colisiones.

## Fatiga crónica, un enemigo silencioso

El horario irregular y la alta carga laboral durante la Navidad pueden también afectar

los patrones de sueño de los taxistas. La fatiga crónica es uno de los riesgos más importantes, ya que la falta de descanso adecuado afecta tanto a la salud física como mental. Según la Academia Americana de Medicina del Sueño, la privación del sueño puede generar problemas cognitivos, disminución de la concentración y un mayor riesgo de accidentes. El trabajo nocturno, en particular, puede contribuir a trastornos del sueño, como el insomnio o el síndrome de la fase retardada del sueño.

Pero si dormir adecuadamente es importante, también lo es cuidar la dieta en estas fechas, ya que durante la Navidad, las celebraciones y los banquetes pueden alterar aún más los hábitos alimenticios, dejándose llevar por el exceso de comidas copiosas o ingerir alimentos poco saludables debido al estrés o la falta de tiempo. De hecho, hay estudios, como el realizado por la Universidad de Barcelona, "El impacto de la alimentación en los trabajadores de alta demanda laboral", que resalta que las personas que realizan trabajos de alta demanda, como los taxistas, tienden a consumir más alimentos procesados, lo que aumenta el riesgo de desarrollar enfermedades metabólicas como la obesidad, la diabetes tipo 2 y enfermedades cardiovasculares.





# nueva movilidad

[www.nuevamovilidad.es](http://www.nuevamovilidad.es)



## ACTUALIDAD

El portal para conocer todo lo necesario sobre transporte urbano y movilidad sostenible

**70%**

De las empresas priorizan el vehículo eléctrico y aumenta la inversión en otros negocios como los combustibles sintéticos



**15.000 MILLONES**

La movilidad como servicio, constituye una oportunidad de negocio para la distribución

## Una nueva realidad

Concienciar, fomentar y fortalecer la nueva realidad de las pequeñas y grandes ciudades en materia de transporte de viajeros



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	18.850
Jogger Hybrid	1598	140/105	22.560

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

**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



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 ltm Drive	1.598	136/100	22.100
Ceed Tourer 1.0 MHEV Drive DCT	998	120/88,3	21.500
e-Niro Concept Ev	—	204/150	31.610
e-Niro Business Ev	—	204/150	32.200
e-Niro Drive Ev	—	204/150	33.510
Niro HEV Concept	1.580	129/95	22.100
Niro HEV Drive	1.580	129/95	23.962

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

**TALLERES DE LAS HERAS.**

Jesús Simón 616 535 955 - 91 671 5028

C/ Ingeniero Fernandez Casado 4-6. Coslada

www.grupodelasheras.com



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

\*PRECIOS DESDE

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 Hibrido/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



Espace HEV	1598	200 /146	39.043
Megane ST E-TECH	1.600	160	26.550*

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



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

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

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



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



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.





# 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







## Bresh Navidad

21 de diciembre. Ifema. Madrid

Más de 10.000 personas disfrutarán de una noche inolvidable de hitazo tras hitazo.

## Arde Bogotá.

27 y 28 de diciembre. Palau Sant Jordi. Barcelona

Con sus dos discos publicados a la fecha, La noche y Cowboys de la A3, Arde Bogotá se consolidó como una verdadera revolución en el panorama de la música española. Las funciones en la ciudad condal serán el cierre de una extensa gira que los mantendrá arriba de escenarios durante todo el año.



## PMG Promogift

Del 14 al 16 de enero de 2025. Ifema. Madrid

El evento líder del sector del Objeto Promocional reúne cada año más de 7.000 visitantes profesionales en una de las más rentables plataformas de negocio y una valiosa herramienta comercial, donde se encuentran todos los agentes del sector del PTO (Publicidad a Través del Objeto), reclamistas, agencias de publicidad y de comunicación, rotulistas y artes gráficas.



## Mentes Expertas: Mario Alonso Puig

19 de diciembre. FYCMA. Málaga

El doctor Mario Alonso Puig es un médico especialista en cirugía general y del aparato digestivo. Gran parte de su vida la ha dedicado a mejorar el potencial humano en los momentos más difíciles, por lo que le ha llevado a ser uno de los motivadores más reconocidos a nivel internacional.



A TODO SÍ • 25 AÑOS DE APRENDIZ

# MALÚ

+ ARTISTAS INVITADOS

## MADRID

20:30h.  
18 DICIEMBRE  
WIZINK CENTER

VENTA DE ENTRADAS EN:  
MALUWEB.COM Y WIZINKCENTERES

WizinkCenter



**Malú. A todo sí. 25 años de aprendiz**  
18 de diciembre. Wizink Center. Madrid

Un evento que promete ser un hito en la carrera de la cantante, quien rendirá homenaje a su último disco y celebrará el 25 aniversario de su icónico éxito «Aprendiz». Un espectáculo lleno de emociones, nostalgia y celebración, donde su inconfundible voz y carisma brillarán con más fuerza que nunca en estos años.



**Raphael. Tour Victoria**  
20 y 21 de diciembre. Wizink Center. Madrid

La 'Gira Victoria' se ha consolidado como una prueba de su vigencia y talento inquebrantable, con un legado que conecta con cinco generaciones de seguidores.



**Barcelona Textile Show**

Del 14 al 16 de enero. Fira de Barcelona

Más de 300 expositores de 12 países y miles de visitantes participarán en la feria con sus modelos y creaciones.



**El Lago de los Cisnes**

20 y 21 de diciembre. FYCMA. Málaga

En cada una de las presentaciones, la motivación principal del Tchaikovsky National Ballet es cuidar las tradiciones y esencia del ballet clásico más puro, haciendo de ellas un festejo para los sentidos con el encanto de sus vestuarios y la vistosidad de sus decoraciones; generando un equilibrio fascinante con la perfección de sus líneas y la sobriedad de sus coreografías.





# Nueva barra en Diurno para no dejar indiferente a nadie



**Amores de Barra, Pongamos que hablo de Madrid o Litros corren por mis venas, son los nombres de la nueva carta del local de moda en Chueca**

Chueca es sin duda el barrio más cosmopolita de Madrid. En numerosas ocasiones es comparado con el SOHO de Nueva York. El barrio de Chueca destaca por sus calles estrechas, repletas de bares, restaurantes y comercios, y por su activa vida diurna y nocturna. Y entre todos se encuentra Diurno (San Marcos 37).

Considerado como uno de mejores restaurantes de Madrid con un espacio muy amplio, de techos altos y una sala principal rodeada de grandes ventanales a la calle. Ahora con sus ganas de sorprender acaba de inaugurar una nueva barra situada en la parte central del restaurante creando un nuevo espacio para comer o cenar sentado.

## Las cartas recuerdan ritmos ochenteros

Este nuevo espacio tiene una decoración vintage& musical, con vinilos recordando las épocas doradas de la música y una carta con mucho ritmo de cassette ochentero con hits musicales para las cartas de comidas y bebidas con títulos muy conocidos como Amores de barra, Litros de alcohol corren por mis venas o Pongamos que hablo de Madrid.

Para abrir boca la barra exhibe un potente HIT: Con cada consumición se invitará a una de sus tapas gourmets. Se puede elegir, entre otras, ensaladilla rusa sobre corteza salmantina, pincho gratinado de 6 quesos, albóndiga de ternera en salsa, taco mexicano con tartar de bonito, o el huevo a baja temperatura.

En la carta de comida, de nombre *Amores de Barra*, nos encontramos con sabrosas tapas como las berenjenas fritas con miel de caña, alitas de pollo de campo al ajillo, auténti-

cos torreznos de Soria, mini arepas crujientes de rabo de toro o pulpo a la brasa sobre puré de yuca, entre otras.

La sección de bebidas, llamada *Litros de Alcohol* corren por mis venas, te encontraras las nuevas bebidas Frozen: Aperol, Margarita, Limoncello, Villa Massa y por último el frozen Tinto de Verano. Y no podemos olvidar su carta de *Pongamos que hablo de Madrid*, con su selección de vermouths como el Petroni Rojo y una amplia selección de cervezas y vinos.

Además este versátil establecimiento es una de las mejores opciones para disfrutar de un estupendo afterwork con amigos o de una cena seguida de cocktails, gracias a ser uno de los más animados e icónicos de la ciudad.







**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**

