



La Gaceta del TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXX
NÚMERO 341
ENERO 2025

HAZTE COLABORADOR



Radioteléfono
pidetaxi
tu app para pedir taxi

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



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

También puedes ser socio cooperativista:

Cuota de entrada: **368,33€**

Resto financiado en

12 mensualidades de 50€

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



info@pidetaxi.es
www.pidetaxi.es

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

CONTAMOS CONTIGO PARA SEGUIR CRECIENDO

91 511 13 70

WWW.PIDETAXI.ES · WWW.RTTM.ES



siempre lo es.



Año XXX - Número 342 - Febrero 2025

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

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

Redactor Jefe: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

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

Dpto Comercial: GGM
info@gacetadeltaxi.com

Administración: admin@gacetadeltaxi.com

Depósito Legal: M-17.622-1995



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

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

También puedes escribirnos a redaccion@gacetadeltaxi.com



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

El enjambre inversor tecnológico (VI):

Las megacorporaciones

Manu Sánchez

Responsable Geet

Plataforma en defensa

del servicio público del taxi



¿Deben ser los mercados los que dicten el porvenir socioeconómico, incluso político, de los países? ¿O debe, por el contrario, seguir siendo el Estado el actor regulador que asegure el estado del bienestar de todos los ciudadanos?

Vivimos en un mundo profundamente globalizado, donde las megacorporaciones de inversión privada, representadas por un reducido número de empresas multinacionales. De acuerdo con el Fondo Monetario Internacional (FMI), estos fuertes inversores participan activamente en una multiplicidad de sectores económicos globales. Entre ellos, se incluyen áreas tan diversas como, las tecnologías de la información, las bolsas de valores (el IBEX-35 en España), la industria textil, los medios de comunicación, la publicidad y el marketing, los servicios financieros, las telecomunicaciones, la automoción, el transporte aéreo y marítimo, la industria farmacéutica, la energía y la alimentación. Es tan fuerte su poder, que de igual manera ejercen un dominio casi absoluto sobre diversos aspectos de nuestra vida cotidiana. Estas grandes corporaciones influyen no solo en lo que consumimos, sino también en cómo trabajamos, nos comunicamos, nos

alimentamos y nos relacionamos. De esta forma, las decisiones de estas entidades inversoras, tienen un impacto directo sobre la economía global, provocando una concentración económica sin precedentes.

Esta concentración ha generado una forma de competencia desigual que favorece el desarrollo y la consolidación de monopolios y oligopolios a nivel mundial. Las grandes corporaciones financieras han logrado posicionarse en sectores clave de la economía, consolidándose en el mercado de forma que, a pesar de la apariencia de competencia por la diversidad de marcas, la propiedad real de dichas marcas recae en un puñado de grandes empresas matrices. Esto es particularmente visible en la industria agroalimentaria, donde solo diez gigantes dominan más del 8% del comercio global de alimentos, o en el sector farmacéutico, en el que el desarrollo tecnológico y la alta inversión han dado lugar a una concentración del poder

en pocas manos, propiciando la mercantilización de la salud, en la cual las ganancias económicas prevalecen sobre los intereses sanitarios o sociales.

Las grandes corporaciones extranjeras, especialmente aquellas procedentes de los Estados Unidos, los Emiratos Árabes y China, no se limitan al ámbito internacional pues también tienen un peso significativo en las economías locales. Si hablamos de la Bolsa española, estas megacorporaciones controlan de manera indirecta, una proporción muy importante, consolidando aún más su influencia en el mercado financiero. En este contexto de globalización y transformación económica, el sistema bancario también ha sufrido una concentración de poder en unos pocos bancos que controlan una parte significativa del capital y los préstamos a nivel global. Ejemplos de esto, se encuentran en entidades españolas como el Banco Santander, el BBVA, CaixaBank y Banco Sabadell, que a



lo largo de su historia han realizado una serie de fusiones y adquisiciones para consolidarse como actores principales en el mercado financiero global. El Santander, por ejemplo, ha crecido de manera agresiva desde su fundación en 1857, posicionándose como uno de los bancos más grandes del mundo en términos de capitalización bursátil. De igual manera, el BBVA ha seguido un proceso de expansión y consolidación, fusionándose con el Banco de Vizcaya y luego con Argentaria, consolidándose como una de las principales instituciones financieras del país.

El sistema financiero global se caracteriza por una estructura jerárquica en la que los bancos centrales y las grandes corporaciones transnacionales, tienen un control predominante sobre la emisión de dinero y la circulación de capitales. Este proceso ha desembocado en la configuración de lo que algunos denominan "élites globales", un grupo reducido de individuos y organizaciones que detentan el poder económico mundial y que, a través de sus decisiones estratégicas, influyen no solo en la economía, sino también en la política y las instituciones internacionales. De todo este enjambre, nos encontramos con el banco central internacional que organiza y fomenta la cooperación monetaria y financiera internacional. Denominado Banco de Pagos Internacionales (BPI), tiene su sede en Basilea, Suiza, desempeñan un papel crucial, pues es considerado el "banco central de los bancos centrales", con una influencia considerable en la regulación monetaria y financiera global, donde su importancia radica en que no responde ante ningún gobierno.

En conclusión, el modelo de libre mercado promovido por las megacorporaciones y otros actores internacionales, ha dado lugar a una profunda concentración del poder económico, lo que ha facilitado la formación de monopolios y oligopolios en todos los sectores clave de la economía. Esto ha tenido repercusiones en la vida diaria de las personas, ya que las grandes corporaciones, lejos de ser actores aislados, son ahora los actores predominantes en casi todos los aspectos de la vida económica y social. A medida que los procesos de desregulación continúan, la concentración de poder en pocas manos amenaza con acentuar aún más la desigualdad y la dependencia de los mercados globalizados. A los participantes de todo este enjambre económico y tecnológico lo que menos les gusta son las restricciones o condiciones que se les pueda imponer por los legisladores en cada país. Tan solo entiende, el pensamiento del libre mercado, sin ninguna regla nada más que las que impone la oferta y la demanda.

Continuará.....

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

El taxi exige soluciones ante “los

El taxi volvió a la senda de la protesta el pasado 29 de enero. En una lucha que se antoja complicada, taxistas de muchos puntos de España reivindicaron la condición de servicio de interés público de su sector, un colectivo que no puede hacer frente a los actuales precios de las pólizas de los seguros de los últimos años. Para exigir una intervención de la administración, Antaxi convocó una gran manifestación en Madrid, respaldada con protestas en otras ciudades. También Barcelona vivió una gran movilización.



Cabecera de la manifestación de taxistas del pasado 29E contra el precio de los seguros

Una buena parte del sector del taxi de toda España dijo basta el pasado 29 de enero por la situación que están atravesando los profesionales con el elevado precio de las pólizas de los seguros. La Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) convocó una manifestación en Madrid, y esta protesta central fue secundada con paros y otras movilizaciones en casi todas las provincias de la geografía española durante esa mañana de ese 29 de enero.

En la capital, ni el frío primero, ni la lluvia después, frenó a miles de taxistas a protestar ante lo que consideran “un abuso sin justificación” por parte de las aseguradoras. Hasta 3.000 coches, según las organizaciones convocantes, se dieron cita en el Paseo de la Castellana para reivindicar una intervención de la administración en este asunto para frenar los precios de las pólizas obligatorias que deben contratar los taxistas.

La protesta se inició a las 11.00 horas frente a la sede del Ministerio de Transportes. Desde allí, los taxistas con sus vehículos iniciaron una marcha lenta que tuvo su punto final frente al Ministerio de Economía. En la sede de ese ministerio, representantes de Antaxi registraron sus demandas exigiendo intervención administrativa para salvaguardar un servicio “de interés público” como es

el taxi.

En la protesta madrileña participaron, además de taxistas de la capital, profesionales procedentes del País Vasco, Islas Baleares, Aragón, Catalunya, Valencia, Andalucía, Asturias o Galicia.

“Operación candado” en Barcelona

Mientras en Madrid el taxi reivindicaba soluciones a los ministerios de Transportes y Economía, en Barcelona, la asociación mayoritaria Élite Taxi, respaldada por el 100% de las organizaciones y entidades del sector, llevaron a cabo una marcha lenta que fue denominada “operación candado”. En la capital catalana, además de por el precio de los seguros, demandaron a los representantes de la Generalitat que de una vez por todas activen el mecanismo para que se tramite la nueva ley catalana de transportes que sirva para regular las VTC, sobre todo las plataformas que trabajan con ese tipo de vehículos.

La movilización se inició desde dos puntos diferenciados: las licencias impares salieron de la parrilla de taxis de la terminal 1 del Aeropuerto del Prat, mientras que las licencias pares salieron desde la parrilla de taxis de la terminal 2 del aeropuerto barcelonés. A las

abusos” de los seguros

10.00 horas del 29 de enero, y tras pasar a “puro bocinazo” por la zona de recogida de clientes, los taxis que partieron de la terminal 1 se dirigieron por la Ronda del Litoral y los que salían por la terminal 2 lo hicieron por la Ronda de Dalt. De esta forma, durante horas, 5.000 taxis colapsaron las principales arterias de la ciudad de Barcelona.

Estas protestas fueron secundadas por un paro del servicio, que es cierto que no fue seguido al 100% en todas las ciudades. De hecho, en Madrid, mientras una parte del taxi protestaba por el precio de los seguros, otra parte del sector prestaba servicio con normalidad. No hubo unanimidad en la protesta. Sí que paró prácticamente todo el taxi en Barcelona.

En otras provincias y ciudades de España, además del paro de un par de horas, también se llevaron a cabo movilizaciones, ya sea en forma de marcha lenta o con concentraciones. Así se hizo en Málaga, Jerez, Córdoba, Granada, Jaén, Algeciras, Las Palmas de Gran Canaria, Valencia, y en ciudades de Asturias, Galicia y el País Vasco.

Un ataque al taxi “sin justificación”

Julio Sanz, presidente de la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi), lamentó que el sector está sufriendo un abuso por parte de las aseguradoras. “Lo que le están haciendo al taxi no tiene justificación”, explicó a nuestro me-

“Ya está bien de que nos atribuyan la siniestralidad de las VTC”

dio, asegurando que el precio de las pólizas está ahogando a muchos profesionales y con la protesta “es el momento de aprovechar el potencial del sector, que ha dicho basta”.

En la misma línea que Sanz se expresaron otros representantes del sector del taxi que se dieron cita en Madrid el 29 de enero. Fernando del Molino, presidente de la Federación Sindical del Taxi de Valencia, afirmó que deben “exigir al Gobierno que encuentre soluciones que protejan y aseguren que el taxi pueda seguir trabajando”.

“Si seguimos con esta situación es cuestión de tiempo que desaparezcan los taxis adaptados, los taxis eléctricos y los taxis con dos conductores. No podemos asumir esta situación”, recalzó. “El Consorcio tiene que buscar un sistema que permita al taxi tener protección cuando las aseguradoras no le quieran asegurar”, insistió el representante valenciano.

Y es que desde la costa levantina muchos taxis acudieron a la capital para protestar contra el elevado precio de las pólizas. Los taxistas quedaron convocados nada menos que a las 5.30 de la mañana del 29 de enero para dirigirse hacia Madrid. En el camino,

concretamente en el kilómetro 173 de la A-3, se juntaron con profesionales procedentes de otras zonas de la costa levantina -sobre todo de Alicante-, para entrar juntos a Madrid.

Pagar más por el seguro que por el coche

Fernando del Molino indicó que “el esfuerzo merece mucho la pena y sube la moral”. “Estamos luchando contra Goliat y esperamos que el Gobierno tome medidas de una vez para acabar con el abuso que sufrimos por parte de las aseguradoras”, aseguró a nuestro medio el representante del taxi valenciano. Después de una movilización como la vivida ese día, ya no sirve, entiende el portavoz de los taxistas, que con estas empresas se escuden en que no se puede hacer nada.

“Son empresas que juegan con el dinero de todos y que están utilizando esto como si fuera un negocio de cuatro. El taxi es un servicio público y el seguro está para cubrir las pérdidas de todos. No de unos pocos”, declaró. “Cuando te reúnes con ellos te dicen que ha habido una bajada de ingresos de un 3%, pues que nos suban un 3% la póliza, no un 400%”, indicó Del Molino, insistiendo en que “hay algo que se nos escapa”. “Hay un dato que es contundente. Ahora mismo estamos pagando más por el seguro que por la letra del coche. Eso no es lógico. Pagamos más por el seguro por lo que pueda pasar, que por el coche que estamos asegurando”.

Además de valencianos, también acudieron a Madrid representantes del sector del taxi en Andalucía. David Capelo, presidente de la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi (FATT), junto con otros miembros de la junta, llegó a la capital a evidenciar el malestar del sector con el precio de los seguros.

“Hemos venido a hacernos oír, para que por fin se enteren de que estamos sufriendo un auténtico drama desde hace dos años con los abusos de las compañías aseguradoras”, explicó Capelo en declaraciones ofrecidas a nuestro medio.

“Ya está bien de que nos atribuyan la siniestralidad de las VTC. El taxi lo componen miles y miles de familias y tenemos la suficiente envergadura como para que creen un



Los taxistas de Barcelona también protestaron por el descontrol de las VTC de plataforma

epígrafe solo para nosotros y que se nos atribuyan lastres de siniestralidad de otros sectores”, denunció el presidente de la principal asociación de taxistas de Andalucía.

“No podemos repercutir estas salvajes subidas en las tarifas como sí pueden hacer otros. Es por eso que la administración tiene que poner oído, darse cuenta de que existe un auténtico problema, e intervenir en el mercado”, solicitó Capelo, recordando que, tal y como estableció el Tribunal Supremo, el taxi es un servicio de interés público. “Las administraciones deben poner un poco de cordura y por lo menos a ver si con esta protesta ya no se limitan a encogerse de hombros y a respondernos que no les consta que haya un problema con los seguros”.

Barcelona continuará la senda de la protesta

Tras la protesta del 29 de enero, ahora se vienen unas semanas y meses de previsible reuniones y, quien sabe, si más manifestaciones. Esa duda no cabe en Barcelona, que al cierre de esta edición ha convocado una nueva protesta para el próximo 11 de febre-

Barcelona convoca una nueva protesta el 11F

ro. En esta ocasión, la movilización se dirigirá contra el Departament de Transports. El recorrido de la marcha está aun por definir, pero sí que quedó fijada por la organización convocante, Élite Taxi Barcelona, el punto de salida que se encontrará en las Torres Venecianas, así como la hora de inicio de la marcha: las 9.00 horas.

Esta nueva movilización se convocó el mismo día 29 de enero. “Hoy ha tenido lugar la mayor marcha de taxis jamás vista en el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) con más de 5.000 compañeros”, indicaron desde Élite en un comunicado.

“Se ha vuelto a demostrar que este sector no tiene techo y que estamos dispuesto a llegar hasta donde haga falta para acabar con todas las injusticias que estamos sufriendo”, explica- ron desde la organización, que justo el día de

la movilización tuvo una reunión en la Dirección de Transports de la Generalitat de Catalunya.

En el encuentro, en el que estaba la directora de Transports acompañada de abogados y técnicos, desde el taxi le trasladaron “prisa” para que la ley de transportes entre en el trámite parlamentario. “Necesitamos que desde la Generalitat nos aclaren algunos puntos que para nosotros son cruciales como, por ejemplo, el papel que van a tener las VTC de plataformas, cómo se van a regular y cómo se van a controlar”.

No obstante, desde Élite aseguran que el encuentro fue muy bien y que “el 80-85% del contenido del texto nos favorece mucho”. “No van a quedar apenas huecos para que se nos sigan colando. El próximo 12 de febrero se reúnen el Ayuntamiento y la Generalitat y es fundamental que se pongan de acuerdo”, informó Alberto Álvarez, portavoz de la organización de taxistas. “Esperemos que en dos meses el proyecto vaya al Parlament. Están decididos. En algunos puntos ahora mismo no estamos de acuerdo, pero nos vamos a entender porque hay voluntad política para zanjar esto”, declaró Álvarez.

Javier Izquierdo



Representantes del taxi entregan en el Ministerio de Economía un escrito con sus demandas

Kia e-Niro.

Lo maravilloso está a tu alcance.



 **Empresas**

Hemos rediseñado el Kia Niro pensando, sobre todo, en quienes buscáis una movilidad confortable, tecnológicamente avanzada y sostenible. Disponible en versión híbrida, híbrida enchufable y 100% eléctrica. Ahora con el Kia Niro, lo maravilloso está a tu alcance.

T. de las Heras

C/ Ingeniero Fernandez Casado, 4-6
28823 Coslada
www.kia.com

Emisiones CO₂ WLTP (g/km): 0. Consumo combinado WLTP (kWh/100 km): 16,2.



“Es imprescindible mejorar la



Antoni Servós, nuevo presidente del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC)

Luis Berbel ha dejado la presidencia del Sindicat del Taxi de Catalunya (SCAT) después de casi 17 años al frente con motivo de su jubilación. Casi dos décadas dirigiendo un sindicato que, sin embargo, “es un ente aún muy vivo” que ya tiene nuevo presidente. Se trata de Antoni Servós Murgó, quien hasta ahora era el secretario de organización del SCAT, y que fue nombrado principal responsable de la entidad en una decisión adoptada por unanimidad de la ejecutiva que se reunió el pasado 11 de enero.

Antoni Servós, taxista de Terrassa desde 1990, accedió a la ejecutiva del STAC en el año 2009. Cinco años después, en 2014, ya ostentó el cargo de secretario de organización y ahora los compañeros de ejecutiva han decidido que sea él el nuevo presidente hasta la celebración del próximo congreso ordinario previsto para 2026.

Con motivo de su nombramiento, La Gaceta del Taxi contactó con el nuevo presidente

de STAC para conocer de primera mano sus objetivos y retos que debe abordar para la mejora tanto del sector como del propio sindicato. Servós nos habla, como no, del “drama” de los seguros, pero también apunta otros asuntos relevantes como la necesidad de mejorar la velocidad comercial del taxi, la jubilación anticipada de los profesionales o el problema de la inseguridad en el taxi.

Gaceta del Taxi.- ¿Qué valoración hace de esta nueva etapa que ahora inicia al frente de STAC?

Antoni Servós.- La estoy viviendo con mucha ilusión y con muchas ganas. Ya llevaba nueve años trabajando con Luis Berbel como secretario de organización de STAC. Al final,

“El STAC es un ente vivo”

y a pesar de discrepancias que siempre pueden surgir en una organización democrática como la nuestra, siempre tendré que agradecerle la oportunidad que me dio en su momento para poder estar en el núcleo duro del sindicato. Afronto este reto con mucha ilusión, pero con un peso de responsabilidad que, si bien ya la tenía como secretario de la organización, crece de forma muy importante al ser presidente del STAC.

G.T.- ¿Cómo se podría definir la situación actual del STAC?

A.S.- Durante los años que Berbel ha estado al frente del sindicato la afiliación en Barcelona ha subido de una forma considerable. Cogió la organización con unos 800 afiliados y ahora sobrepasamos los 1.200. También durante su presidencia se ha recuperado la representación en otras partes del territorio, en zonas dominadas en su momento por la Federación Catalana del Taxi. El STAC está bien, es un ente vivo. Debemos tener en cuenta que este sindicato se legalizó en 1977, y que se fundó años antes cuando todavía estábamos en una dictadura. Fue el primer sindicato alejado de lo que eran sindicatos de clase que se legalizó en España.

G.T.- Con respecto a la organización, ¿qué considera más urgente o cuál es el objetivo a corto o medio plazo que deben afrontar?

A.S.- A nivel interno lo que pretendemos es modernizar la comunicación y los servicios que estamos dando en STAC. Ya se hizo un cambio en 2014 impulsado por Berbel, pero ahora es necesaria otra modernización para ponerse al día. Nuestros servicios, como el de gestoría, centros de formación, compra-venta de licencias o emisoras, se renuevan casi cada día con la tecnología, y si te descuidas a los tres años te quedas estancado. Por otro lado, a nivel de organización creo que es importante trabajar con la UIB. La Unión de Barcelona ha tenido diferentes altibajos y debemos seguir consolidando el territorio.

STAC, presente en las protestas por los seguros

G.T.- El pasado 29 de enero se llevó a cabo la manifestación por el tema de los seguros.

A.S.- El de los seguros es un problema que desde hace tiempo debemos abordar ya que

velocidad comercial del taxi”

perjudica sobre todo de forma muy importante a la gente que intenta entrar en el sector. Nos afecta a todos, pero las personas más jóvenes que históricamente han pagado seguros más caros ahora se ven aún más perjudicados. Hay compañeros que están pasando de primas de 900 o 1000 euros a primas de 3.000 por cambiar el vehículo. Es un tema que estamos trabajando desde hace mucho tiempo a través de Antaxi. Hay que buscar una solución sí o sí y esta depende del Ministerio de Economía y del Ministerio de Transportes.

G.T.- La solución, no obstante, parece bastante compleja al tratar con entidades privadas. No sé en reuniones previas si desde la administración transmiten la posibilidad de que haya solución. Desde fuera parece muy complicado.

A.S.- Hay que tener claro que no es una cuestión fácil. Son empresas privadas y funcionan a su libre albedrío. No es una solución fácil, pero tenemos que trabajar en ello porque si no hacemos nada seguro que no encontramos una solución. Habrá que seguir contacto con los ministerios para intentar encontrarla. Es complicado, pero eso no significa que no tengamos que denunciar la situación.

G.T.- La ley catalana de transportes que va con retraso. Parece ser que en el primer semestre se iba a tramitar.

A.S.- Al producirse el cambio de Gobierno en Catalunya se paralizó el trabajo realizado. En la reunión que mantuvimos tanto con el secretario de la Generalitat, Manel Nadal, como con la directora General, Susi López, se nos indicó que estaban repasando el texto que les había pasado el anterior equipo de gobierno y que iban a hacer sus modificaciones. Hemos aportado nuestras alegaciones a lo poco que hemos visto de la ley en el Consell Nacional del Taxi, y hay que pensar que es difícil alegar contra algo sobre lo que no hay nada negro sobre blanco.

Debemos aprovechar esta ley para el control de las plataformas y su responsabilidad.

La situación ha cambiado mucho en los últimos veinte años. Hasta ahora la mayoría de empresas de intermediación eran radioe-



Luis Berbel deja la presidencia del STAC tras casi 17 años al frente

misoras vinculadas al taxi de una forma o de otra, pero ahora no es así. Han aparecido actores externos al sector que hacen de empresas de intermediación. Con los radio-taxis, se era bastante responsable de lo que hacían sus coches y ahora vemos que estas plataformas son poco responsables. Y deben serlo, ya tengan taxis y sobre todo si tienen VTC. Y explico el por qué con un ejemplo.

“El STAC es un ente vivo”

A mediados de enero se llevó a cabo una campaña de vigilancia de VTC y de 25 coches que pararon, 21 funcionaban de forma ilegal. Con lo cual nos indica que es muy difícil de controlar por parte de los Mossos d'Esquadra y la Guardia Urbana. Necesitaría una campaña permanente y sabemos que eso no va a pasar. Por eso pensamos que esta ley debe aprovecharse para que las plataformas que prestan servicios sean responsables de sus vehículos y ahora mis-

mo en Barcelona hay plataformas que están ofertando servicios con VTC que no tienen autorización urbana.

G.T.- ¿Hay prevista o programada alguna reunión para revisar este texto de la futura ley?

A.S.- Estamos pendientes, raro es el mes que no tenemos encuentros con Transportes. Hay contacto con ellos y estamos a la espera de que se convoque un Consell Nacional del Taxi. En Catalunya tenemos una ley actual en el taxi que está bien, que no hace falta modificar mucho, pero veremos en qué afecta al taxi esta nueva ley de transportes que regulará no solo a nuestro sector, sino a cualquier vehículo de transporte de viajeros de menos de nueve plazas. Incluirá taxis y VTC y las empresas de intermediación.

G.T.- ¿Cuál es la percepción del taxista de a pie con respecto a la presencia de VTC?

A.S.- Es verdad que las VTC cada vez se ven más, ya no solo en Barcelona, sino también en poblaciones de la segunda corona, sobre todo en los fines de semana por la noche. En Barcelona la presencia de VTC es a todas horas y se ven muchas.



La jubilación anticipada y mejorar la velocidad comercial del taxi, objetivos del sindicato

La velocidad comercial, un aspecto fundamental para el taxi

G.T.- Desde STAC, ¿qué otros asuntos consideran de vital importancia y que debe afrontar el taxi en la actualidad?

A.S.- Estamos trabajando desde hace un tiempo por la jubilación anticipada. Hay un compromiso por parte de la ministra de Trabajo Yolanda Díaz de abordar este asunto. Estamos convencidos que una persona con 67 años no debería estar circulando por ciudades como Barcelona o Madrid porque la realidad es que el estrés es mucho más grande. Por eso apostamos por esta medida que, además, beneficiaría la renovación de los compañeros.

G.T.- Y a nivel más local, ¿en qué están trabajando?

A.S.- Uno de los temas a solucionar en todas las ciudades de España, y por supuesto en Catalunya, es la necesidad de mejorar la velocidad comercial del taxi. Es algo imprescindible ya que, si no somos capaces de solucionar nuestra velocidad comercial, por mucho que las administraciones pongan en la calle más taxis a trabajar, no solucionaremos los momentos puntuales de falta de servicio. El taxi se debe mover más deprisa dentro de las ciudades. Incremento de carriles,

facilidad de giros, etc. No podemos sufrir lo que estamos sufriendo en Barcelona. Y tenemos datos que evidencian nuestro descenso en la velocidad comercial. El taxi en 2024 ha facturado por hora lo mismo que facturaba en 2017. Si han subido tarifas, se debería ver reflejada esa subida en la facturación por hora y no se ve reflejada.

G.T.- Por último, ¿qué otras demandas le hacen al Área Metropolitana de Barcelona y que afectan en el día a día de los profesionales?

A.S.- Vamos a seguir trabajando para cambiar el Reglamento Metropolitano porque tenemos un problema con los cristales oscuros. Ahora hay coches que salen con los cristales oscuros de fábrica y esto obliga al profesional que adquiere el vehículo a unos gastos por tener que cambiar los cristales, añadidos al ya encarecimiento de los coches en los últimos ejercicios. Queremos quitar trabas. No queremos que se puedan oscurecer los cristales, pero pensamos que, si un coche sale de fábrica con los cristales oscuros y está homologado, no tiene sentido que el taxista quede obligado a cambiar el cristal para que sea totalmente claro.

Otro tema que estamos trabajando con AMB que parecía que a través de la Generalitat de Catalunya se había solucionado justo antes de las elecciones era el poder instalar cámaras dentro de los vehículos. De facto muchos compañeros ya llevan la cámara. Solicitamos las cámaras que graban el interior del vehículo por una cuestión de seguridad.

Javier Izquierdo

“La nueva ley debe controlar las plataformas VTC”

Luis Berbel se despide animando al asociacionismo

En 1988 Luis Berbel accedió al mundo del taxi en Barcelona. Desde que entró en el sector pronto se interesó por participar de forma activa en buscar soluciones al taxi y por ese motivo se incorporó al STAC en 1990. En el año 2001 ya pasó a formar parte de la ejecutiva de la organización que comenzó a presidir en el año 2009.

A lo largo de estos casi 17 años en la presidencia del sindicato, y tal y como reconoce su sucesor en el cargo en esta entrevista, la salud del STAC ha mejorado considerablemente. Se han recuperado territorios y la afiliación en puntos clave como Barcelona ha crecido considerablemente. Además, STAC se ha consolidado como organización relevante formando parte de la junta directiva de la Asociación Nacional del Taxi.

En su despedida, y a través de La Gaceta del Taxi, Berbel ha animado a los taxistas a luchar por el sector, agradeciendo “a todos aquellos que participan de forma activa en la defensa del taxi”. “Los animo a estar presentes en organizaciones como STAC y Antaxi, defensoras del taxista autónomo”, ha afirmado.

Por su parte, Antoni Servós ha querido agradecer a Berbel la oportunidad que le dio de entrar en el núcleo duro del STAC hace ahora dieciséis años.

RENAULT SCENIC E-TECH ELÉCTRICO

220 CV - 160 kW



beneficios para tu taxi

hasta 625km de autonomía⁽¹⁾
sistema openR link con Google integrado⁽²⁾
30 sistemas avanzados de asistencia a la conducción
espacio para las rodillas de 27,8cm

(1) de acuerdo con wltp (2) Google, Android Auto, Google Maps, Waze y otras marcas son marcas registradas de Google LLC. consumo mixto mín/max WLTP (kwh/100 km): 16,8/17,3. emisiones CO₂ (g/km): 0. © s.staub

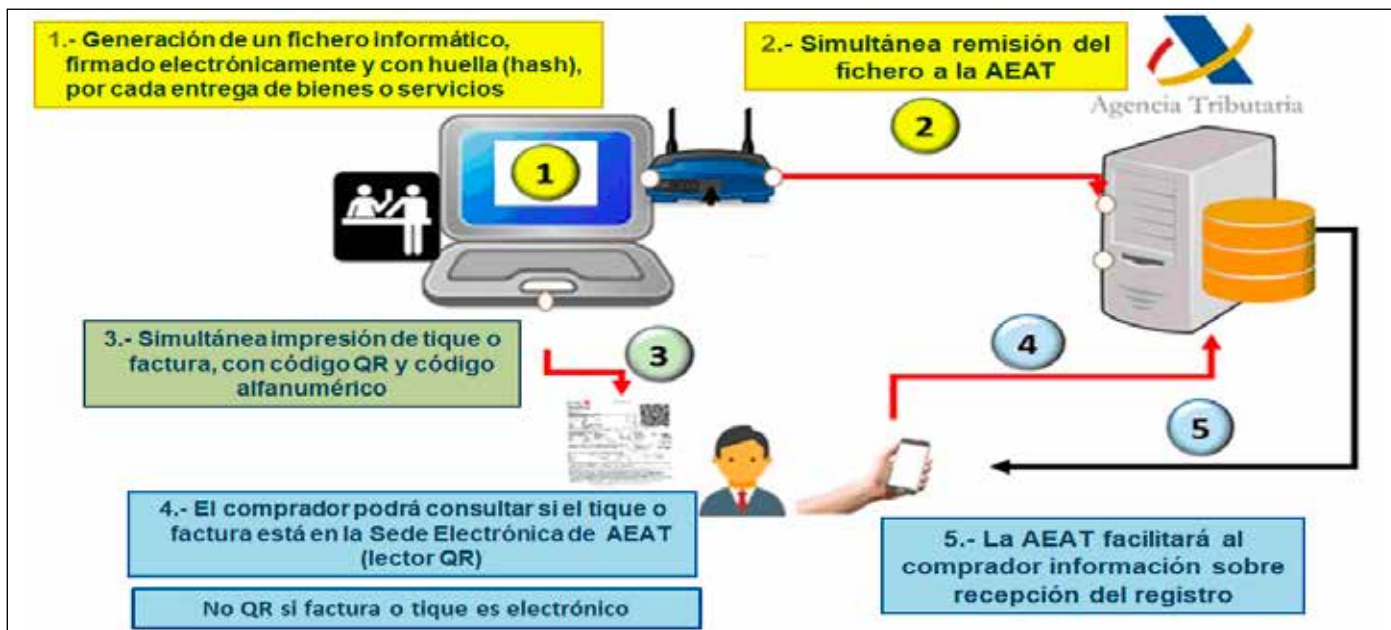


BCN24 | Copa América
37^aAC XXXVII Copa América Barcelona

renault.es



Todos lo que debes saber sobre la factura electrónica



Así funcionará el sistema Veri*Factu

Una de las novedades más importantes a nivel fiscal para los próximos años será la implantación gradual de la factura electrónica entre los autónomos en sus transacciones con otros autónomos y empresas. Y no, no nos referimos a la factura digital remitida por correo electrónico en formato PDF. Una factura electrónica es, según la Ley Crea y Crece, un documento fiscal digital que deberá tener un formato estructurado, emitida y enviada por medios electrónicos.

Para ello, se dispondrá de un programa específico de facturación que permita a los autónomos llevar a cabo estas operaciones, si bien todavía no hay una fecha definitiva de entrada en vigor, aunque se espera que a lo largo de este 2025 comience a implementarse su obligatoriedad. No obstante, en julio de este año se dará un primer paso en esta dirección con la puesta en marcha de Veri*Factu. Un software homologado que permitirá remitir de manera prácticamente instantánea la factura al Ministerio de Hacienda para su verificación.

Con estas nuevas medidas, además de impulsar la digitalización de sectores como el del taxi, se pretende mejorar la eficiencia administrativa, garantizar la transparencia fiscal y facilitar la lucha contra el fraude. Por ello, estas facturas electrónicas tendrán que ser producidas por sistemas informáticos

que cumplan con los requisitos legales de integridad, conservación, accesibilidad, legibilidad, trazabilidad e inalterabilidad que recoge la Ley Antifraude.

Como decimos, este cambio en la facturación de las empresas y los autónomos será obligatorio para las transacciones con otras empresas, si bien es cierto que en País Vasco, por ejemplo, ya se ha implementado un sistema parecido a la factura electrónica (TicketBAI) también para el usuario final.

3.000 euros de ayuda a los autónomos

Para hacer más llevadera esta transición a los autónomos, el Gobierno de España ha lanzado el Kit Digital, que actualmente dota de una ayuda de 3.000 euros a los autónomos con hasta 3 trabajadores. De esa cantidad, 2.000 euros se podrán destinar a un programa informático específico de facturación electrónica, y el resto, a lo que se denomina "puesto de trabajo seguro" o, lo que es lo mismo, un ordenador totalmente gratis que inclu-

ye servicio técnico de un año y un software de ciberseguridad.

Expertos en soluciones informáticas, como Flesip (www.flesip.com) y por medio de sus distribuidores y agentes digitalizadores autorizados en España, han elaborado un plan para el taxista autónomo que quiera dar un salto en la digitalización de su negocio, ofreciéndoles la gestión de la ayuda, así como un software de facturación electrónica y un ordenador portátil, ambos totalmente gratis. La fecha límite para solicitar este Kit Digital, que recordamos, está financiado por el Gobierno y los fondos Next Generation de la Unión Europea, será el 31 de octubre de 2025 o hasta que se agotan los fondos.

Pide tu kit digital aquí:



Además de impulsar la digitalización del taxi, se pretende mejorar la eficiencia administrativa

La justicia obliga a revisar la legalidad de casi 700 VTCs



El TSJC concluye que ANTAXI tiene "interés legítimo" para defenderse

Una sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Catalunya ha obligado a la Generalitat de Catalunya a revisar la activación de casi 700 autorizaciones de vehículos de transporte con conductor (VTC), que pudo llevarse a cabo sin que cumplieren los requisitos exigidos en la ley. A esta decisión judicial, de "gran importancia para el sector", se ha llegado tras la insistencia administrativa y judicial de la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi). Pero para llegar a esta sentencia del 24 de enero, hay que retrotraerse a mayo de 2019. En aquellas fechas, desde Antaxi se percataron de un descenso brusco en el volumen de autorizaciones VTC que aparecían registradas en Catalunya. Ante las sospechas, la organización de taxistas solicitó información al Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat por la repentina baja de cientos de autorizaciones VTC. Desde Antaxi, y tomando como referencia los datos del Ministerio de Transportes, indicaron que durante los meses de marzo y abril de 2019 se dieron de baja nada menos que 689 autorizaciones VTC. Ante ese cambio tan brusco, solicitaron que se facilitase información sobre las empresas cuyas VTC habían sido dadas de baja y el motivo de las

mismas. La organización nacional de taxistas sospechaba no solo de las bajas, sino sobre todo de la forma en la que se volvían a activar estas autorizaciones sin cumplir con los requisitos técnicos establecidos en Catalunya. Entre dichos requisitos se establecía una potencia fiscal mínima, unas dimensiones concretas o el cumplimiento de otros factores en la prestación del servicio. Durante el tiempo de baja, esas VTC no tenían un vehículo adscrito en Catalunya, y desde Antaxi solicitaron al Servei Territorial de Transports de Barcelona que se revocasen estas autorizaciones de VTC que estaban en situación de baja por desadscripción del vehículo. Esa petición fue rechazada y la asociación de taxistas acudió a los tribunales, en concreto al Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 5 de Barcelona que, sin embargo, inadmitió las pretensiones de los taxistas en noviembre de 2020, desestimando el recurso en el que se solicitaba la revocación de estas autorizaciones VTC. Antaxi recurrió ante el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya. Desde el taxi insistían en que tenían legitimidad para pedir la revocación de las VTC y por eso pedía que la administración catalana iniciase los procedimientos con

la correspondiente fase de investigación para recovar las VTC. Desde la Generalitat, por su parte, consideraban que el taxi no tenía legitimación activa para interponer esta solicitud. Lo mismo consideraban las mercantiles de las VTC. Sin embargo, y en una exposición de los fundamentos muy detallada, el TSJC concluye que la Asociación Nacional del Taxi tiene "interés legítimo que le habilita a interponer acciones en defensa de los intereses profesionales y patrimoniales de los integrantes de la misma, en tanto que son competidores directos en el mercado de transporte de viajeros". Por ese motivo, sostiene el tribunal que el sector del taxi tiene derecho a impugnar cuando se vea amenazado el cumplimiento de los requisitos establecidos por la normativa reguladora de las VTC. Por ese motivo, admite el recurso interpuesto por los taxistas. En cuanto al fondo de la cuestión, es decir, la revocación o no de las autorizaciones de VTC que estuvieron durante meses en el limbo sin un vehículo adscrito en Catalunya, el TSJC no ha dado la razón del todo a la organización del taxi. Desde la asociación recordaron en su recurso que las VTC pueden ser revocadas por la administración por razones de oportunidad o de legalidad, por falta de uso o por fraude de ley. Sin embargo, la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Catalunya no ha admitido la revocación, pero sí que ha reconocido y obligado a la Generalitat a que inicie el correspondiente procedimiento administrativo y valore si la documentación aportada por las VTC cumple con los presupuestos legales exigidos. Ha revocado, eso sí, la sentencia anterior que rechazaba que el taxi tuviera capacidad para interponer este tipo de recurso, recordando que asociaciones como Antaxi tienen capacidad e interés legítimo en estas cuestiones. Contra esta sentencia podrá interponerse un recurso de casación en el plazo de treinta días hábiles. Santiago Simón, miembro de la junta directiva de Antaxi, ha querido agradecer a los compañeros que colaboran con la lucha jurídica de la asociación. "Gracias a ellos se ha logrado que se revise este número tan importante de VTC", ha explicado en declaraciones ofrecidas a nuestro medio.

Taxistas en pie de guerra por el uso del carril bus por parte de VTCs

La Asociación Plataforma Caracol ha denunciado ante las administraciones públicas la irregularidad que supone en la movilidad urbana el uso o "invasión" del carril bus-taxi por parte de los vehículos de transporte con conductor (VTC). Desde la organización de taxistas apuntan concretamente a la inacción del Ayuntamiento de Madrid y señalan su responsabilidad patrimonial en este asunto que, según indican, perjudica en el trabajo diario de los taxistas. La iniciativa, además de generar presión a las instituciones, ofrece a las administraciones una oportunidad para que adopten medidas antes de emprender acciones judiciales. En la Plataforma Caracol están convencidos de que esta cuestión no solo afecta al taxi, sino que "es un problema que afecta a todos los ciudadanos". "El uso indebido de los carriles bus-taxi por las VTC no solo perjudica nuestra capacidad de trabajo y nuestros ingresos, sino que también impacta directamente en la movilidad urbana de Madrid", indica la organización en un comunicado. "Estos carriles existen para garantizar el transporte público eficiente y regulado, no para beneficiar a modelos empresariales privados con tarifas dinámicas", argumenta la plataforma, haciendo hincapié en que con sus acciones velan por los derechos de los usuarios del transporte público regulado. La plataforma tiene claro que presentar estos escritos supone una estrategia para "presionar desde todos los frentes". "Queremos que todas las instituciones sean conscientes de la inacción sistemática que perpetúa esta situación y que, en última instancia, puede acarrear responsabilidad pa-



Hasta septiembre de 2024 se interpusieron 426 denuncias por infracciones

trimonial por los daños ocasionados al taxi". Además, indican que este escrito supone el paso previo a emprender acciones judiciales si no se actúa de inmediato.

La Plataforma Caracol no ha sido la única en mostrar su indignación ante lo que han calificado como "dejaición de funciones". Por parte del Ayuntamiento madrileño La Asociación Élite Taxi Madrid recuerda lo que establece el artículo 40.3 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, que indica que las VTC no pueden realizar parada en el carril bus taxi con el fin de esperar dentro del mismo al cliente. Sin embargo, la citada asociación asegura que todos los días los taxistas pueden observar como, de manera "completamente impune", multitud de VTC en Madrid realizan la espera de sus clientes en los citados carriles e incluso, circulan de manera continua por los mismos. Esta circunstancia, y al igual que indicaban desde la Plataforma Caracol, genera "unas pérdidas económicas incalculables para el sector del taxi, por no poder ofrecer la velocidad comercial que sus pasajeros demandan".

Apenas multas por su uso indebido

Hasta septiembre del pasado año, se interpusieron 426 denuncias por infracciones relacionadas con la circulación indebida en los carriles bus-taxi en Madrid. Esta cifra podría considerarse relativamente alta si hiciese referencia al colectivo específico de los vehículos de transporte con conductor (VTC), que tal y como han denunciado desde el sector del taxi, estarían "invadiendo" este carril afectando a la velocidad comercial del servicio de taxi en la capital. Sin embargo, los datos de ese volumen de denuncias son totales, es decir, no se discrimina el tipo de vehículo que utiliza indebidamente el carril bus-taxi. Esta información se ha facilitado por parte del comisario principal y jefe de la Comisaría General de Secretaría General, Fernando Martín Bernal, en una carta remitida a Plataforma Caracol. En el mismo escrito, el comisario reconoce que se ha comunicado a las demás comisarías de distrito que presten una mayor atención a este problema. Además, también se ha consultado a la Subdirección General de Gestión de Multas de Circulación por si en sus bases de datos se incluyera algún campo específico que ayudase a discriminar el tipo de vehículo que realiza infracciones en el carril bus-taxi. Sin embargo, la respuesta ha sido negativa, confirmando que los datos de las 426 incluye todo tipo de vehículos, hasta particulares.



TALLERES FAMILY CAR

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

SOLICITA PRESUPUESTO
SIN COMPROMISO

PRECIO MANO DE OBRA
37 € + IVA

DISTRIBUCIONES y EMBRAGUES

- Embragues sistema original LUK o VALEO: desde el 25% hasta el 35%
- Distribuciones originales grupos PSA y VAG: desde el 25% hasta el 35%
- Distribuciones LUK, DAYCO o GATES: desde el 30% hasta el 45%
- Filtros originales PSA y VAG, en FORD y RENAULT: desde el 25% hasta el 35%
- Filtros homologados no originales: MAHLE: 44% FILTRON: 50%
- Frenos ROAD HOUSE: PASTILLAS hasta 15%, KIT DISCOS Y PASTILLAS HASTA 45%

NUESTRA MEJOR PUBLICIDAD SON NUESTROS CLIENTES

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

Tel. 91 477 34 30 / 91 478 93 37

WHATSAPP: 665 537 765

Piden a la CAM que regule a las emisoras que gestionan el eurotaxi



La falta de eurotaxis sigue siendo un problema para la movilidad de las PMR

Ante la crisis que atraviesa el eurotaxi en Madrid, la Federación de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de la Comunidad Madrid, FAMMA-Cocemfe, ha puesto la lupa sobre el Gobierno regional y reclama la regulación de las emisoras que gestionan el servicio. Desde la Federación denuncian que las emisoras restringen servicios a personas con discapacidad mientras que a los demás clientes no, “lo que provoca una clara discriminación que el Ayuntamiento no controla”.

Por ello, reclama a la Comunidad de Madrid una ley que permita al Ayuntamiento obligar a las diversas emisoras del taxi adaptado a ofrecer información sobre el servicio a sus usuarios.

Recuerda FAMMA que según una sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de Madrid, del 10 de julio de 2012, “es necesaria una norma de rango más elevado, que una ordenanza municipal para que las radioemisoras puedan ofrecer datos a los usuarios”. “Con esta sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de Madrid queda claro el papel de la Comunidad de Madrid y la importancia de tener una regulación para que el propio usuario del Eurotaxi pueda estar protegido ante el verdadero estado del servicio y la calidad del servicio prestado en la capital”, ha señalado el presidente de FAMMA, Javier Font. Font lleva meses denunciando la “caótica situación” que atraviesa este servicio, que está provocando “una flagrante discriminación hacia las personas con movilidad reducida, al no poder reservar, por ejemplo, un vehículo con 24 horas de antelación sólo por tener una discapacidad. Y el Ayuntamiento no puede controlar”. Por su parte, la Comunidad de Madrid insiste que se está cumpliendo con los acuerdos en las mesas de trabajo con los representantes de los sectores del taxi y los VTC, como por ejemplo con el buzón de denuncias, que ya se encuentra operativo. Sin embargo, desde FAMMA aseguran que este buzón no soluciona nada. En cuanto a la regulación y supervisión del servicio que reclama FAMMA, la Consejería de Transportes señala que realizan inspecciones periódicas para comprobar el correcto funcionamiento de rampas o anclajes

Aprobadas ayudas para videovigilancia

El Cabildo de Gran Canaria ha aprobado ayudas al sector del taxi entre las que se incluye una partida para sufragar la instalación de sistemas de videovigilancia en los taxis de la isla. “Hemos puesto en marcha esta nueva colaboración para garantizar la seguridad de las y los usuarios y del conductor y la conductora”, indicó Antonio Morales, presidente del Cabildo insular en el acto de presentación de las subvenciones que tuvo lugar la semana pasada. Desde la administración insular subrayan que se trata de un sistema único en España “con una cámara de vigilancia interna y externa, conectada con las policías locales”. Para hacer práctica esa conexión, el Cabildo va a firmar un convenio con cada uno de los municipios para que se pueda acudir de forma inmediata en caso de incidente.

La instalación de estos sistemas de videovigilancia es una demanda histórica del sector, y para ello en 2024 se destinaron 427.000 euros y ahora, en 2025, se destinarán 500.000 euros. En el próximo año y medio, casi 2.700 vehículos van a poder tener en su tablero esta cámara de videovigilancia, que va a dar tranquilidad y seguridad al viajero y también al conductor”, explicó Teodoro Sosa, consejero de Movilidad Sostenible, rama que ha impulsado esta iniciativa.



Avances en la jubilación anticipada para el taxista



Tras el visto bueno del Congreso de los Diputados, se ha puesto en marcha mediante decreto la hoja de ruta o la fórmula para poder iniciar los expedientes y que determinados sectores de autónomos puedan acogerse, en un futuro inmediato, a la jubilación anticipada siempre que cumplan con determinados requisitos marcados por la administración. Sobre este tema hablaremos más en profundidad en nuestro número de marzo.



Gaceta TAXI

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



STANDARD Profesionales

- ✓ 12 NÚMEROS
- ✓ Recíbela en tu domicilio

Antes ~~50€~~

PRECIO PROMOCIÓN
45€



PREMIUM Asociaciones, Cooperativas Radioemisoras

- ✓ 12 NÚMEROS
- ✓ Recíbela en tu domicilio

Antes ~~50€~~

PRECIO PROMOCIÓN
30€

**Aprovecha la promo
¡SUSCRÍBETE YA!**

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

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

Más problemas respiratorios entre los taxistas

Si bien es cierto que cada vez estamos más concienciarnos con respirar un aire más limpio, solo hay que observar el número de normativas que hablan de la calidad del aire, todavía hay mucho trabajo por delante para reducir los niveles de contaminación actuales. Los taxistas, expuestos de manera diaria a estos elementos contaminantes, también se enfrentan a nuevos desafíos para su salud, desarrollando afecciones respiratorias por la exposición constante a los gases de escape de los vehículos, al tráfico denso y, en algunos casos, a la mala calidad del aire dentro de sus vehículos debido a la falta de ventilación adecuada.

En ciudades como Madrid, Barcelona o Valencia, los taxistas están desprotegidos ante estos niveles elevados de partículas finas (PM2.5 y PM10), dióxido de nitrógeno (NO₂), monóxido de carbono (CO), y otros contaminantes producidos por los vehículos que pueden ser inhalados por profesionales durante horas al conducir en el tráfico, afectando sus pulmones y aumentando el riesgo de enfermedades respiratorias crónicas como la bronquitis crónica o asma. Además, están respirando durante largos periodos el humo y los gases de escape provenientes de los vehículos, lo que puede contribuir al daño pulmonar a largo plazo. Los atascos y la baja circulación de aire en calles congestionadas pueden hacer que los niveles de contaminantes sean aún más altos.

Pero no solo los elementos exteriores son

Las grandes ciudades acumulan más elementos contaminantes

nocivos para nuestra salud. Existen otros riesgos dentro del propio habitáculo que pueden resultar perjudiciales, provocando un aumento de la concentración de contaminantes dentro del habitáculo, especialmente si se conduce mucho tiempo con las ventanas cerradas o el aire acondicionado mal ajustado. También es importante tener en cuenta la acumulación de partículas de polvo o alérgenos en el aire, que agravan afecciones respiratorias como el asma. Esta exposición constante puede aumentar el riesgo de desarrollar enfermedades como enfermedad pulmonar obstructiva crónica (EPOC), asma o incluso cáncer de pulmón en el largo plazo, enfermedades que son comunes en trabajadores expuestos a niveles elevados de contaminación del aire.

De hecho existen varios estudios a nivel internacional que han investigado estos efectos, como el realizado en Buenos Aires en 2018 donde se observó que los taxistas presentaban niveles más elevados de dióxido de nitrógeno (NO₂) y partículas finas en su sangre en comparación con la población general. Esta investigación destacó que los taxistas eran más propensos a padecer en-

fermedades respiratorias y cardiovasculares debido a la contaminación del aire. En México, se encontró que los taxistas y otros conductores de transporte público presentaban un riesgo mayor de sufrir enfermedades respiratorias crónicas debido a la exposición prolongada a altos niveles de contaminación del aire, incluyendo material particulado (PM2.5) y gases nocivos. En nuestro país existe un estudio de 2013, de la Universidad de Barcelona, sobre los efectos de la contaminación en los trabajadores urbanos, incluidos los taxistas, y se comprobó que efectivamente los trabajadores afectados por altos niveles de contaminación, mostraban una mayor prevalencia de enfermedades respiratorias y problemas cardiovasculares. Los resultados subrayaron la relación directa entre los niveles elevados de contaminantes del aire y el riesgo para la salud de estos trabajadores.

Medidas a tomar

Como decíamos al inicio del texto, en los últimos años se está trabajando precisamente para mejorar esta situación con la implementación de políticas que reduzcan los niveles de contaminación, como restricciones al tráfico en zonas urbanas, el fomento de vehículos eléctricos o el control de las emisiones vehiculares. Precisamente en el taxi de las principales ciudades, se ha hecho indispensable el uso de vehículos menos contaminantes, como los eléctricos o híbridos. Pero también pueden tomarse otra serie de medidas a nivel particular, como fomentar el uso de sistemas de ventilación adecuados en los taxis podría ayudar a reducir la concentración de contaminantes en el interior del vehículo, así como la instalación de filtros de aire de alta eficiencia podría ayudar a mejorar la calidad del aire dentro de los coches. Usar mascarillas o filtros respiratorios también pueden ayudar a reducir la inhalación de partículas contaminantes, especialmente en áreas con alta polución, según diferentes estudios. Sin olvidar acudir al médico de manera regular para detectar a tiempo posibles problemas respiratorios o cardiovasculares y recibir el tratamiento adecuado.



30 años de protestas en las



La Ley Ómnibus supuso un antes y un después del taxi a nivel nacional



En Barcelona se sucedieron una serie de protestas contra el intrusismo

La última gran manifestación del taxi el pasado 29 de enero, en este caso por los precios de los seguros, ha vuelto a poner sobre la mesa uno de los rasgos más característicos del sector: su lucha y su perseverancia. Desde bien temprano, podemos hablar del motín de las gorras en 1966, los taxistas han sabido que la unión hace la fuerza cuando hay que pelear por aquello que consideran justo.

A nivel local, pero también nacional, en estas tres décadas que La Gaceta del Taxi lleva acompañando al sector, han sido muchas las veces que hemos salido a cubrir las protestas. Lloviera o hiciera calor, siempre hemos apostado por la información a pie de calle, recogiendo la actualidad allí donde estuviera teniendo lugar para poder después trasladárselo a nuestros lectores, primero solo en modo de crónica en nuestra revista en papel para, unos años después, ofrecer, gracias a las nuevas tecnologías, una cobertura en directo a nivel nacional.

¿Y por qué protesta el taxi? Pues los motivos pueden ser tantos casi como taxistas trabajan en el sector, pero fundamentalmente el taxi se moviliza cuando algo no le parece justo. Así fue en 1997 cuando los taxistas madrileños se sumó a la huelga de los transportistas que demandaban, ya en aquella época, la posibilidad de jubilarse anticipadamente, que se contuviera el precio de los carburantes, que llevó a los profesionales a

movilizarse en varias ocasiones, y la calificación de enfermedades profesionales.

Un año después, el taxi volvía a la huelga, esta vez de forma solitaria, para reclamar, entre otras cuestiones, mayor control sobre la competencia desleal o el sistema vacacional obligatorio.

Con el inicio del nuevo siglo, el taxi no dejó de lado su vena más reivindicativa, y en 2002, en Madrid, se paró el servicio durante 15 horas, algo que volvería a repetirse en enero, en ambos casos, por la subida de tarifas. Comienza así una de las etapas más combativas del taxi que tendría su punto álgido en junio de 2005, cuando miles de taxistas bloquearon la capital con motivo del Reglamento.

Pero antes de llegar a ese momento, hay que recordar que las protestas no eran exclusivas de Madrid, si bien es cierto que por el volumen de profesionales que trabajan aquí sí eran las más multitudinarias. No obstante, en Barcelona, la segunda ciudad por número de profesionales, también se celebraron varias protestas, paros y concentraciones para reivindicar, primero la Ley del Taxi de Catalunya y, segundo, el Reglamento.

El taxi también tiene su lado más combativo

Las tarifas también fueron siempre un motivo de desencuentro entre taxistas y la administración, y no fueron pocas las veces que salieron a la calle por este motivo, como el caso de Barcelona donde se celebraron varios paros a lo largo de varios meses secundados por el 95% del sector por este motivo.

La Ley Ómnibus

Pero si hubo una protesta que realmente marcó un punto de inflexión en el taxi, fue la protesta contra la Ley Ómnibus en diciembre de 2008. Por varios motivos, esta fue una manifestación sin precedentes en la que se concentraron unos 5.000 taxistas que llegaron de todos los rincones del país y que también tuvieron sus réplicas en forma de paros en diferentes ciudades españolas. Fue la primera, pero no la última, ya que la Ley Ómnibus y sus repercusiones a nivel normativo han marcado los últimos años del sector y esto les ha llevado a las calles en varias ocasiones.

La competencia desleal, el intrusismo, la falta de apoyo por parte de las administraciones, la ausencia de regulación y un largo etcétera de problemas relacionados, directa e indirectamente, con esta Ley, comenzaron a ser los principales motivos de protesta para los taxistas, dejando de lado otro tipo de problemas como los antes mencionado.

Según nuestra base de datos, hubo al me-

calles y en nuestras páginas



nos una gran manifestación durante los últimos 15 años, en algunas ocasiones, hasta dos e incluso tres. Pero sin duda la huelga que supuso un antes y un después para los taxistas madrileños fue la huelga de 16 días de los taxistas madrileños que, sin embargo,

no consiguió nada de lo planteado. Un mazo para el sector que llevó a muchos compañeros a no confiar en este tipo de acciones.

Con la llegada de la pandemia, las protestas volvieron a poner el foco en la delicada situación del taxi y en la pelea del sector

contra los vehículos de alquiler con conductor. Y aunque la protesta contra el precio de los seguros estaba prevista para finales del pasado año, la DANA motivó su traslado a enero de este año, convirtiéndose así en la primera gran protesta de 2025.



En 2016, la CNMC fue el blanco de las protestas del sector



Madrid ha sido escenario en los últimos años de múltiples manifestaciones

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.

GRUPO VELASCO.

Guillermo Sandín 619 718 698

empresas@grupovelasco.es - www.grupovelasco.es



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 (Iva incluido)	1.500	130	27.500
---	-------	-----	--------



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

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



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



Ceed Tourer 1.6 PHEV e-drive	1.580	141/104	30.600
Ceed Tourer 1.6 PHEV e-terch	1.580	141/104	31.950
Ceed Tourer 1.6 MHEV Itm Drive	1.598	136/100	22.100
Ceed Tourer 1.0 MHEV Drive DCT	998	120/88.3	21.500
e-Niro Concept Ev	—	204/150	31.610
e-Niro Business Ev	—	204/150	32.200
e-Niro Drive Ev	—	204/150	33.510
Niro HEV Concept	1.580	129/95	22.100
Niro HEV Drive	1.580	129/95	23.962

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

TALLERES DE LAS HERAS.

Jesús Simón 616 535 955 - 91 671 5028

C/ Ingeniero Fernandez Casado 4-6. Coslada

www.grupodelasheras.com



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 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



Espace HEV	1598	131 /96	36.465
Megane ST E-TECH	1.600	160	26.550*
Scenic E-Tech Evolution		170/125	37.247

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



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



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



Astra ST Hybrid	—	136cv/100kw	
-----------------	---	-------------	--



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





Japan Weekend Madrid

15 y 16 de febrero. Ifema. Madrid

El mayor evento de Pop Culture de España vuelve a Madrid, con un enfoque en el anime, el manga, el cosplay, los videojuegos y la música japonesa.

MWC

Del 3 al 6 de marzo. Fira de Barcelona

Con una media de 80.000 visitantes, el MWC se ha convertido en un evento clave para el taxi de Barcelona en el que, según algunas estimaciones, supone un incremento en el número de viajes de taxi de entre un 30-40% en comparación con una semana promedio.



MBFWMadrid

Del 19 al 23 de febrero. Ifema. Madrid

La gran pasarela de la Moda española y su mejor plataforma de promoción y difusión en el mundo. Organizada por IFEMA MADRID, se celebra dos veces al año, en el pabellón 14.1 de Feria de Madrid y en distintos escenarios de la ciudad.

XL Congreso SEME y VI Congreso SERECAP

Del 13 al 15 de febrero. FYCMA. Málaga

El foro científico de Medicina Estética más importante se vuelve a dar cita en Málaga un año más con una previsión de más de 2.500 asistentes.





Quevedo

17, 18 y 19 de febrero. Movistar Arena. Madrid

El canario, que ha catapultado el reggaetón de nuestro país a nivel internacional, mantiene su liderazgo en el mercado y se consolida así como uno de los principales referentes del panorama urbano.

Amaia - si abro los ojos no es real

21 y 22 de febrero Sant Jordi Club. Barcelona

23 de febrero a las 20:00h. Movistar Arena. Madrid

Con el tercer álbum de estudio de Amaia, la cantante nos invita a un camino fantástico en el que todo es posible: sueños lúcidos, naturaleza, fiesta, amor, muerte, todo envuelto en ese realismo mágico que ha caracterizado a Amaia en los últimos tiempos.

Disney on Ice

Del 13 al 16 de febrero. Palau Sant Jordi. Barcelona

Mickey y Sus Amigos ofrece un espectáculo que recorrerá algunas de las películas más icónicas de Disney como Encanto, Vaiana o Frozen.





Raúl Gómez-Carmona

Red Panda, un giro radical al delivery



Este innovador proyecto gastronómico, fundado por María y Alfonso, está redefiniendo la comida a domicilio con una propuesta culinaria que mezcla creatividad, tradición y un enfoque centrado en la calidad y el detalle.

Red Panda nació de la pasión de Alfonso, un chef con experiencia en reconocidos restaurantes Michelin, y la visión artística de María, una diseñadora que aporta su toque único a cada aspecto del proyecto. Juntos decidieron darle un giro radical al delivery tradicional, cansados de las mismas opciones de siempre, y apostaron por una cocina asiática auténtica y vibrante, con una oferta completamente diseñada para sorprender y deleitar a cada comensal desde la comodidad de su hogar.

Red Panda se especializa en currys tailandeses y platos de fusión asiática, todos elaborados con ingredientes frescos y cuidadosamente seleccionados. Entre los sabrosos platos destacan el Curry de Pollo y el Curry de Gambón, dos platos que han conquistado los corazones (y paladares) de los madrileños. Otro plato imprescindible es el Torikatsu, una pieza de contramuslo de pollo empanada servida con curry tailandés y

Visión asiática con un toque único

arroz, que ha ganado popularidad por su irresistible mezcla de texturas y sabores. Y para los más aventureros, los Flaming Noodles, fideos de arroz salteados al wok con carne de cerdo, ofrecen una auténtica explosión de sabores que te transportan al corazón del sudeste asiático.

Esmerada presentación

En Red Panda, no solo importa el sabor. La presentación de cada plato es una obra de arte en sí misma, reflejando el compromiso y la dedicación de María y Alfonso. Desde los vibrantes colores de los ingredientes hasta el empaque cuidadosamente diseñado, cada detalle está pensado para que la experiencia gastronómica sea completa desde el primer momento en que el cliente recibe su pedido.

Disponible a través de plataformas como Glovo, Uber Eats y su web de Red Panda es la elección perfecta para aquellos que buscan algo más que una comida rápida. Es duda es una verdadera experiencia gastronómica de calidad e innovadora. www.redpandamadrid.com

Platos diseñados para sorprender
Especializada en currys tailandeses



**12 MESES
6 EUROS**

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

