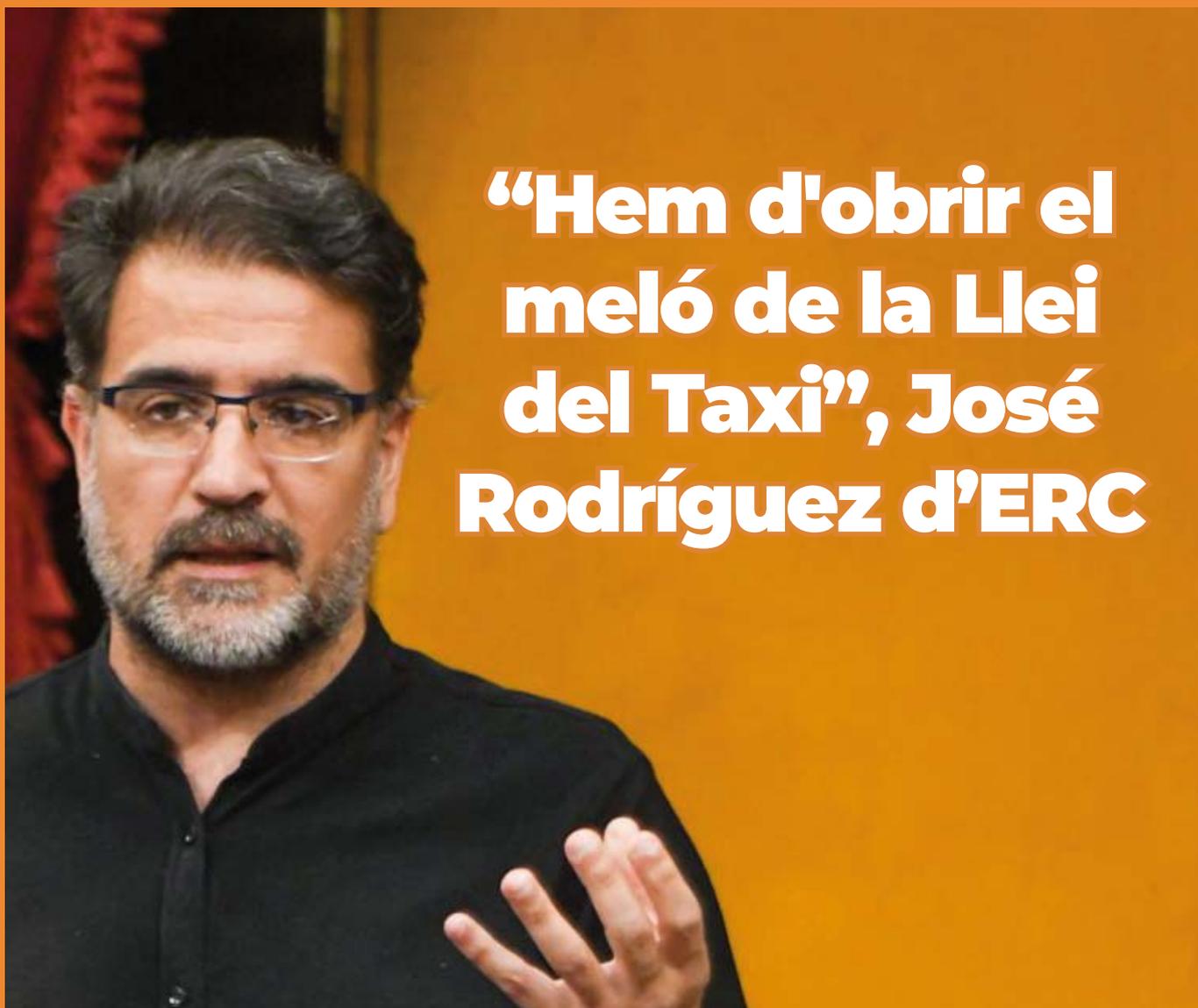


TAXI LIBRE

SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA

JUNY | JULIOL 2023 | 215



“Hem d'obrir el meló de la Llei del Taxi”, José Rodríguez d'ERC

La FPTM denuncia doce empresas de VTC por irregularidades en la ITV

ENTREVISTA

/ P8

“Els serveis sanitaris sostén de molts taxistes”, Jordi Salvador

ENTREVISTA

/ P14

Ester Capella, nova consellera del Departament de Terriotri

CATALUNYA

/ P16



AUTOFUBER
GRUPFUBER

NUEVO TAXI

DACIA JOGGER GLP

El más económico del mercado

Entrega Inmediata



POR SÓLO **18.022 €*** Consultar Oferta

Resérvelo en autofuber@autofuber.com o en el 618 460 779
Carrer Badajoz, 52, 08005 Barcelona

**Oferta
GRATIS**
10 Mantenimientos

15.000 Kms.

30.000 Kms.

45.000 Kms.

60.000 Kms.

75.000 Kms.

90.000 Kms.

105.000 Kms.

120.000 Kms.

135.000 Kms.

150.000 Kms.

EDITA

REVISTA PROFESIONAL DE DIFUSIÓN NACIONAL

5ª Época, año XXIV nº 215

SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA

Primera revista del taxi de España Fundada el año 1979

Director Lluís Berbel.

Redacció Albert Vilardaga.

Col·laboracions Francisco Javier Latorre, Antoni Servós, José María Sánchez Baena, Christian Navarro i Antonio Murillo.

Producció STAC Marina, 82, 08018 Barcelona. · Tel. 93 300 23 14

Maquetació DBcoop, sccl.

www.dbcoop.cat · T. 93 242 01 99

Publicitat GPL, sccl ·

Laura Catalan www.gpl.cat · T. 625 60 11 07

Imprimeix Indugraf Offset

Dipòsit legal: B-15564-1987

Foto de Portada Foto de archivo del STAC



Talleres ATLÁNTIDA

REPARACIÓN DE AUTOMÓVILES



Atlántida, 13 - L'Hospitalet
Tel. 93 334 53 44

EDITORIAL

Tras la sentencia del TJUE, la pelota está en el tejado de las administraciones si quieren regular a los VTC

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha dejado claro en su sentencia del pasado 8 de junio varias cosas: los VTC se pueden regular con parámetros objetivos como son los factores medio ambientales, contaminación y la congestión de las ciudades; y por otro que puede requerirse una segunda autorización.

Esta sentencia, que finalmente ha de resolver el TSJC, le ha pasado la pelota a las administraciones y deja en manos de ellas la situación y regulación de los VTC. Y dependerá de la voluntad política de quien esté gobernando en ese momento del futuro de este tipo de transporte y como consecuencia la del taxi.

El fallo del Tribunal europeo responde a dos preguntas prejudiciales realizadas por el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya, que juzga la normativa aprobada por el AMB en junio de 2018 para regular los VTC en su ámbito territorial, sobre la proporcionalidad 1/30 y la doble autorización.

El tribunal europeo manifiesta que no se ha aportado una justificación suficiente que permita entender que el 1/30 es proporcionado conforme a la libertad de establecimiento, establecido en el Tratado de la Unión, pero deberá ser el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya el que tome la última decisión y que para ello podrá tener en cuenta incluso argumentos que no haya podido analizar el propio tribunal. Pero también marca consideraciones que no son tan desfavorables como la necesidad de una doble autorización, y la posibilidad de la imposición de restricciones a dicha autorización por motivos medioambientales, de gestión del tráfico y del espacio público.

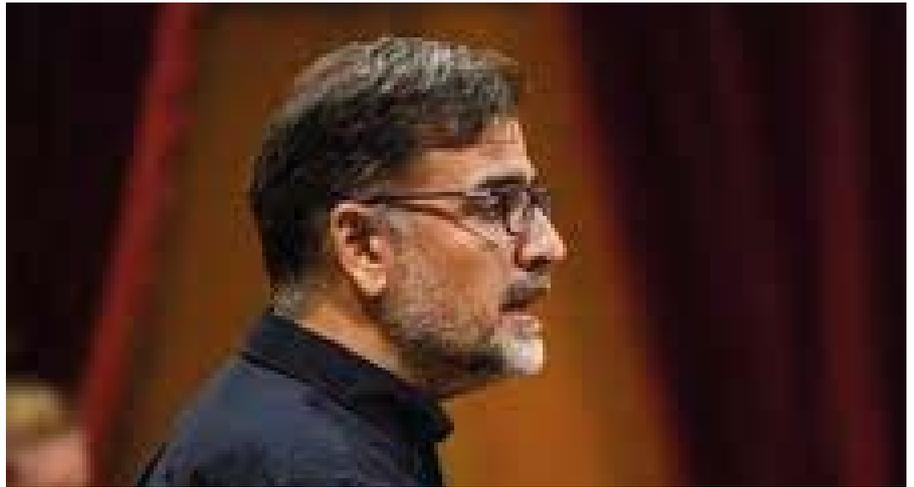
Otra de las observaciones realizadas por el Tribunal europeo es que la autorización puede ser revocada. Y también aclara que en el caso de la necesidad de dos autorizaciones no haya solapamiento entre ellas.

El alto tribunal también subraya que se pueden establecer condiciones de funcionamiento a dichas autorizaciones como medidas de organización de los servicios de VTC: "limitaciones de estos servicios durante determinadas franjas horarias o incluso restricciones de circulación en determinados espacios".

Aunque Catalunya, con la normativa que se aprobó en julio del 2022, que sirve de paraguas a aquellos municipios que quisieran regular las licencias urbanas, ya se adelantó a la no aplicación de la proporcionalidad del 1/30 y se basó en el cumplimiento de una serie de condiciones para poder optar a esa autorización, entre ellas, la de disponer de un vehículo con una longitud mínima de 4,90 metros.

Ahora le toca al resto de administraciones, principalmente la Estatal, para establecer que serie de condiciones han de tener esas VTC para optar a una autorización de forma que se regule ese servicio y se diferencie claramente del taxi

Evidentemente también va a depender mucho de quien legisle el Estado español en los próximos cuatro años. Teniendo en cuenta además la diversidad de normativas que se han realizado dependiendo de quién gobernaba en dicha comunidad. Un ejemplo claro lo tenemos en Madrid, con el gobierno Ayuso, trabajan más de 8000 y en cambio en Catalunya han sido autorizados poco más de 400 para realizar servicios urbanos aunque todavía están operando todas aquellas que se benefician de la moratoria del decreto Ábalos ya que estaban subjudice en el momento de su aprobación.


 ENTREVISTA


Intervenció al Parlament

"El taxi ha de poder sobreviure com un servei d'interès públic", diu José Rodríguez

Vostè ha estat el portaveu d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) amb el nostre sector aquests últims mesos, i sobretot, el que ha incidit per realitzar una sèrie de reformes a la llei del taxi que han clarificat sobretot com han d'operar les plataformes a la nostra indústria.

1. Des de la seva perspectiva, com veu el sector del taxi?

Per un costat és un sector amenaçat i qüestionat, ja que els canvis de modes de mobilitat i tecnològics plantegen situacions que poden alterar profundament al servei del taxi. Però també que ha sabut crear aliances i fer-se entendre a nivell polític a Catalunya creant l'ecosistema més favorable per al sector de tot Europa.

2. Considereu que el servei del taxi s'ha de preservar com un servei d'interès general?

El terme que m'agrada utilitzar és que forma part de les eines de la mobilitat pública. I com a part d'aquest engranatge de la mobilitat pública (al ser part d'un servei sota llicència), té aquest interès general. Igual que ho té una infraestructura ferroviària o ho té millorar l'espai per a la mobilitat activa.

3. Un dels temes pendents del Departament de Transports és configurar un nou marc legislatiu per al taxi, en quina situació es troba actualment?

Hem d'obrir el meló de la llei del taxi, i hem d'afrontar no només els interessos que avui té el sector del taxi, sinó anar més

enllà. Es redueix molts cops aquest debat a com la llei del taxi pot utilitzar-se per fer conviure o blindar el taxi a l'economia de plataformes o les VTC però és una visió molt limitada.

4. Quins són els eixos fonamentals d'aquesta futura llei?

Per un costat garantir que el servei del taxi pugui sobreviure, com a un servei d'interès públic, les experiències de serveis alternatius com ha passat als països anglosaxons, o bé hi passa a Madrid amb una major desregulació, porten a un sistema massa sotmès a l'especulació per un costat i a una degradació del servei públic.

Per altre costat afrontar els canvis tecnològics, quan tinguem cotxes autònoms nivell 4

o 5, aquests poden formar part de flotes de lloguer temporals curts de vehicles "sense conductor" que poden competir amb el taxi, ja que l'usuari només haurà de seure al seient del conductor i no fer res.

Tenim el repte de com conviure el taxi en un entorn creixent de mobilitat activa, que vulguem o no, traurà espai al vehicle a motor. Tenim el repte de la mobilitat com a servei i tota la mobilitat smart que cal afrontar.

Per altra banda, la llei potser ha de començar a afrontar un debat molt poc atractiu, que és el de la transmissibilitat de les llicències i una possible compra pública d'aquestes. L'actual situació fa que es produeixi una enorme distorsió i indefensió del taxista, ja que fa que no només el futur de la feina del taxista estigui en risc per decisions que prenem els polítics, sinó que podem arruïnar el seu patrimoni.

5. Les Àrees de Prestació Conjunta és una de les coses que s'haurien de regularitzar en la futura llei: com les veu i quin àmbit han de tenir?

Des del punt de vista de l'usuari i el taxista pot ser una millora, ja que hi ha municipis que per si sols no generen massa crítica de clients per tenir una massa crítica de taxistes per garantir un bon servei i disponibilitat. Ara bé, pot generar distorsions, que si es cobreixen amb altres serveis com bus a demanda, etc.. pot garantir el dret a la mobilitat millor que avui. En tot cas, l'àmbit de debat és el municipal i el comarcal, i si els municipis i els taxistes troben un acord per fer aquestes àrees de prestació conjuntes, que siguin benvingudes.

6. Catalunya hauria de tenir una

plataforma perquè els usuaris poguessin accedir a un taxi independentment de la zona on es trobi: Com la veu?

Entenc que parlem d'un servei de Mobility as a Service (MAAS) per a tot Catalunya que integri entre d'altres el taxi. Actualment hi ha alguns experiments d'aquest tipus de servei com Doco, i d'altres, però si el promou un operador particular (per molt públic que sigui) difícilment ho pot integrar. Aquesta plataforma hauria de ser impulsada des de la Generalitat, ja que les dades de mobilitat generada, i dels mateixos taxistes i usuaris que pot recollir aquesta plataforma cal que sigui gestionada des de la neutralitat i la protecció de dades que sempre l'administració pública ho gestionarà millor.

7. Sembla que un dels punts que originarà més debat serà el de la transmissibilitat. Sembla que es volen apostar per una altra solució, quina serà?

Només m'atreveixo a obrir que la transmissibilitat genera distorsions a l'hora de prendre decisions en la mobilitat. Quan decidim optar per unes línies de bus o unes altres, o rescindir la concessió a una determinada empresa, estem afectant el futur negoci de l'operador i les inversions en vehicles que hagi fet, però si prenem decisions, per exemple, que ampliïn el nombre de llicències de taxi, no només estem afectant la futura activitat del taxista o comprometem les inversions que hagi fet en el seu vehicle, estem afectant el seu patrimoni. I això no pot ser. Per tant s'ha de començar a plantejar aquest debat, veure com volem que siguin les llicèn-

cies sempre comptant amb el sector del taxi, en un debat tranquil i sense la pressió de ningú. Amb el Decret de les VTC hem guanyat temps per a poder redissenar el taxi del futur sense l'amenaça immediata de ningú cap a l'activitat del sector. Ara seria el moment, que sense cap amenaça ni pressió externa, poguem parlar de tot per millorar el taxi, també de com evitar que els taxistes pateixin un descabrament patrimonial si els polítics prenem males decisions.

8. Les plataformes tant les que operen amb el taxi com amb les VTC, algunes a més coincideixen, intenten saltar-se la llei, de quina manera se'ls pensa regular?

Hi ha en marxa una llei de plataformes a Catalunya que està encara en debat dins del Govern. El problema de les plataformes no és només del taxi, molts treballadors d'aquestes plataformes pateixen una explotació laboral terrible. Cobren l'hora de servei per sota del salari mínim i el 40% del seu temps no cobren res, perquè estant esperant un servei. El taxi té els preus regulats, públics, i a un nivell que permet guanyar-se la vida al taxista, al mateix temps que ofereix un servei raonable i de qualitat. I per tant aquest servei l'hem de protegir davant de projectes empresarials que volen carregar-se aquest preu públic o precaritzar als taxistes o segrestar les dades dels usuaris. En aquest cas hem de vetllar perquè això no passi, regular-ho, dins de les limitacions que Europa (molt favorable a la difusió d'aquestes plataformes) ens permet fer-ho. I en el cas de violació de preus o de drets, sancionar-ho des de consum.

ANTAXI



Desde ANTAXI se solicita que el sector sea declarado de Interés General

Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible: oportunidades para el taxi en el Congreso de los Diputados

El pasado 13 de diciembre, el Consejo de Ministros aprobó el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, remitiéndolo a las Cortes Generales para su debate, enmienda y aprobación.

La iniciativa se enmarca en el contexto del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia presentado por el Gobierno a la Comisión Europea para acceder a los Fondos Next Generation EU, como uno de los objetivos que el Ejecutivo se ha marcado. Según ha anunciado el Gobierno, el proyecto de ley pretende constituir un “marco normativo que promueva un sistema de transportes más eficiente y sostenible”.

En cuanto a su contenido, destaca como principal novedad la creación del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, que introduce un nuevo modelo de gobernanza para el transporte. No obstante, el texto aprobado por el Gobierno prácticamente no concreta políticas y medidas específicas para los distintos sectores. En este sentido, en lo que interesa al sector del taxi, lo aprobado en el Consejo de Ministros se queda muy corto. Por ello, desde ANTAXI hemos llevado a cabo una campaña para trasladar a los grupos parlamentarios las preocupaciones y propuestas de nuestro sector, de cara al proceso de enmiendas en el Congreso de los Diputados. Los pro-

pios grupos han podido formular sus enmiendas en la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso hasta el 30 de marzo, plazo ya finalizado, tras el cual los grupos políticos deben negociar y votar las enmiendas. Pese a que todavía no sabemos si las reivindicaciones del taxi se verán finalmente traducidas en la futura Ley de Movilidad Sostenible, en ANTAXI hemos recibido positivamente que varios de los grupos parlamentarios hayan registrado propuestas que son importantes para nuestro sector. Entre los grupos que han decidido formular enmiendas en defensa de los intereses del taxi, se encuentran Unidas Podemos, ERC, Más

País o Coalición Canaria, de cuyas propuestas se podrían destacar las tres siguientes como las más relevantes:

1. El reconocimiento en la legislación española del taxi como servicio de interés público.
2. La habilitación a las entidades locales, en el ejercicio de su autonomía local, para ordenar el acceso y la intensidad de la prestación de cualquier tipo de servicio de transporte de viajeros en vehículos de turismo de menos de nueve plazas.
3. La clasificación como operadores de transporte, con sus consiguientes obligaciones, de todos aquellos que pretendan intermediar en la contratación de transportes de viajeros.

No son estas las únicas enmiendas registradas por los distintos grupos parlamentarios que buscan apoyar al sector del taxi, pero sí las más fundamentales para asegurar un mejor equilibrio en la movilidad urbana.

Se debe tener en cuenta que fue el Tribunal Supremo quien en 2018 ya definió al taxi como un servicio de interés público (STS 921/18), condición que se refleja en las obligaciones de servicio público que caracterizan al taxi, como la tarifa regulada o el servicio homogéneo y que lo diferencian claramente de los VTC. Es imprescindible que los representantes públicos reconozcan dicho carácter de interés público del taxi, lo que ayudaría a consolidar el papel de nuestro servicio y reflejar su utilidad para el sistema de transportes.

Por otro lado, tras una década de experiencia con las plataformas VTC, cuyo negativo impacto sobre la movilidad urbana es ya eviden-

te, incluyendo en los ámbitos de la congestión y la calidad del aire, resulta conveniente no desatender y de hecho reforzar el papel de las entidades locales en la estructuración y adecuación de la oferta a las condiciones de sus municipios. Al fin y al cabo, son estos los principales responsables y concedores de la realidad de la movilidad urbana en sus localidades.

Asimismo, con el objeto de impedir que las plataformas VTC puedan continuar beneficiándose de una situación de abuso e impunidad ante la ley, estas deben de ser calificadas como lo que son, operadores de transporte y no meros prestadores de servicios tecnológicos.

Podemos en este punto afirmar que, pese a que el proyecto aprobado por el Gobierno no tenía la vocación de abordar la problemática regulatoria que concierne al sector del taxi, desde ANTAXI estamos convencidos de que su tramitación parlamentaria representa una oportunidad para aprobar soluciones que nuestro sector necesita. En este contexto, las enmiendas descritas anteriormente y que han

formulado distintos grupos, son buen ejemplo de ello. También sabemos que, aunque estas no son en ningún caso suficientes para dar una estabilidad plena al taxi, y que serán necesarias otras medidas adicionales en los próximos meses, estas enmiendas sí que supondrían una mejora de calado al marco regulatorio en el que operamos.

Por todo ello, desde ANTAXI vamos a continuar dialogando con los distintos grupos políticos para solicitar que voten a favor de estas propuestas en esta legislatura. Para que dicho objetivo se pueda cumplir, en los próximos meses será fundamental la labor de sensibilización y divulgación del conjunto del sector del taxi.

Estas propuestas fueron realizadas con anterioridad a la convocatoria por el Gobierno de las elecciones generales para el mes de julio. Este anuncio implica que todas las leyes que están en desarrollo y debate se paralicen y se vuelvan a tener que reformular.



Manifestación en defensa del taxi como servicio público.

ENTREVISTA

La FPTM denuncia doce empresas de VTC por la ITV

La Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM), lleva más de un año y medio detrás del asunto de la alteración de las inspecciones técnicas de los vehículos de arrendamiento con conductor (VTC).

Esto lo detectamos con la colaboración de los taxistas, que nos envían diariamente ciento de fotografías de VTC. En una de ellas vimos que las VTC estaban pasando las ITV con la matrícula blanca. Empezamos a estudiar el motivo por el cual estas empresas hacían eso. Descubrimos que se estaban ahorrando 4 ITV por vehículos en su vida útil y a su vez habría la variante de que esos vehículos no tuvieran el seguro correspondiente al servicio que estaban prestando. Estos vehículos estaban registrados como vehículos de alquiler sin conductor con un código 1000, el mismo que los vehículos particulares.

Todo esto se denunció ante Dirección General de Industria, Dirección General Transportes de la CCAA de Madrid y ante el MITMA. Ninguna de estas administraciones actuó. Lo único que conseguimos es que, en las instrucciones de las ITV, si el inspector viera que existe algún indicador de que ese vehículo es una VTC, de oficio se debe de cambiar el servicio al código de clasificación 1041 y a partir de ahí la frecuencia de las ITV será como la de los taxis.

Como resultado de estas prácticas,

se ha presentado una querrela junto a Taxi Projet 2.0, a las empresas que forman el grupo AURO y también a los responsables de esas empresas como personas físicas.

En total, ¿a cuantas autorizaciones puede afectar?

Estamos hablando del grupo AURO, uno de los mayores grupos empresariales, que acumulan más de 2000 VTC.

Estamos convencidos de que estas prácticas son habituales, entre todos estos grupos empresariales que acaparan miles de VTC.

¿Que consiguen las VTC con esta práctica?

Ahorrrarse 3 Inspecciones Técnicas de Vehículos, estos vehículos pasarían la primera ITV a los 4 años. No solo hablamos del propio ahorro de la inspección, sino de todas las reparaciones y mantenimiento, que se ahorran, al no verse obligados a pasar esas ITV anualmente. También hay que sumar el ahorro en el seguro, porque estos coches los aseguran como un vehículo de alquiler sin conductor con el consiguiente ahorro en las pólizas.

¿Podría darse el caso de revocación de las autorizaciones?

Nosotros creemos que sí, porque se han visado las autorizaciones de

transporte sin cumplir los requisitos. Para ello debemos de esperar que un tribunal nos dé la razón y a partir de ahí exigir la revocación de esas autorizaciones.

¿Creéis que puede haber responsabilidad política?

Por supuesto que sí. Estas prácticas han sido denunciadas ante todas las administraciones competentes y no han hecho nada. El motivo que siempre han alegado, es que esas prácticas no son de sus competencias, unas por otras, este asunto lo han dejado y no han actuado.

A todo esto, ¿cómo es la convivencia del sector con el brutal incremento de autorizaciones en vuestra comunidad autónoma?

La convivencia es impuesta, no tenemos más remedio que seguir adelante y mejorar el servicio del taxi. A día de hoy el servicio excelente lo presta el taxi y servicio cutre lo hacen las VTC. Se ha invertido esa percepción que vendieron las VTC al comienzo de la irrupción de estas plataformas.



Santiago Simón, de la FPTM.



TOYOTA COROLLA SEDAN ECO

EL TEU TAXI DE NOVA GENERACIÓ DE MENOR CONSUM



Equipament per
al teu confort:



Seients davanters
calefactables



Suport lumbar
elèctric



Retrovisors plegables
i calefactables



20,32cm
8"
Compatibilitat
amb Apple CarPlay
i Android Auto™

ECO

Baixes emissions



Motor híbrid
i bateria de ions de liti

Per **268,96€/mes**

84 quotes. Entrada: 11.000 €.
TIN: 8,95%. *TAE: 10,31%.

Més de la meitat dels taxis venuts a Espanya son Toyota**

Escull bé

TOYOTA TEAM'S MOTOR
www.teamsmotor.toyota.es

C. Paris, 70-78, 08029 Barcelona
Telf: 93 410 38 38

Crta. Reial 131, 08960 Sant Just Desvern
Telf: 93 473 28 02

Emissions CO2 (g/km): 99 - 104. Consumo medio (l/100 km): 4,4 - 4,6

*** Condiciones de la promoción**

Precio correspondiente a Corolla Sedan Electric Hybrid 140H ECO en color Negro Azabache. Precio por financiar: 26.700€ (Precio de adquisición al contado: 27.400€). Entrada: 11.000 €. TIN: 8,95%. TAE: 10,31%. 84 cuotas de 268,96 €/mes. Comisión de apertura financiada (2,99%): 469,43 €. Importe total del crédito: 16.743,39€. Importe total adeudado: 22.592,64€. Precio total a plazos: 33.592,64 €. Coste total del crédito: 6.192,64€. Importe de los intereses: 5.149,24€. Oferta financiera con el producto Toyota Credit de Toyota Kreditbank GmbH sucursal en España. IVA, transporte, impuesto de matriculación, promoción, aportación del concesionario incluidos. Otros gastos de matriculación, pintura metalizada y equipamiento opcional no incluidos. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos. Condiciones de la oferta para el colectivo taxista.

NUTRICIÓN

NUTRITAXI



GAZPACHO, ESTOS SON SUS BENEFICIOS PARA LA SALUD

El gazpacho es una comida ideal para el verano y las épocas de más calor. Gracias a su guarnición se convierte en un primer plato completo e, incluso, de los más saludables.

QUÉ ES EL GAZPACHO

El gazpacho es una sopa fría hecha a base de aceite de oliva, vinagre, pan, tomate, pepino, cebolla, pimientos y ajo. Este plato realmente sencillo se ha ganado el cariño y la popularidad de propios y extraños. Su origen se remonta a la Andalucía de comienzos del siglo XIX. Más concretamente a la época en la que los jornaleros y campesinos andaluces aprovechaban el pan seco de días anteriores para mojarlo en agua y mezclarlo con tomates estrujados a mano, ajo, vinagre, aceite de oliva, sal y algunas hortalizas que tuviesen a mano. Hoy el gazpacho llena las playas de toda España a lo largo de todo el verano.



¡ANIMATE A GAZPACHEAR!

BENEFICIOS DEL GAZPACHO

Esta sopa fría típica de nuestra gastronomía popular no solo es famosa por su refrescante sabor, sino también por sus múltiples aportes para la salud.

EVITA LA HIPERTENSIÓN ARTERIAL

El gazpacho es bueno para reducir el riesgo de infartos, ictus o insuficiencia renal causados por la presión arterial alta. Pero no solo eso, te ayudará también a combatir los niveles altos de colesterol. Es importante controlar el exceso de sal a la hora de elaborar tu gazpacho.

HIDRATACIÓN PARA EL ORGANISMO

El gazpacho es una bebida isotónica natural sin azúcares ni grasas saturadas, pero con un alto porcentaje de agua y sales minerales (hierro, calcio, magnesio, zinc, potasio y sodio). Hidratar bien el cuerpo, especialmente en verano, te permitirá reducir la fatiga, ayudar a las digestiones, así como mejorar su rendimiento en general.

PROLONGA EL BRONCEADO

El gazpacho es una sopa fría que contiene carotenos. Estos pigmentos fotosintéticos son los encargados de activar la melanina de la piel. El resultado es un bronceado sano y prolongado en el tiempo. Lo cierto es que el gazpacho es un cóctel de vitaminas y antioxidantes muy beneficioso para la salud. La mezcla de sus ingredientes en crudo hace que sus propiedades se conservan intactas en el momento de su consumo. A todo ello, hay que sumarle las vitaminas A, C y D que te ayudarán a proteger las células al tiempo que te llenarán de vitalidad a lo largo del día.

AYUDA A CONTROLAR EL PESO

Un vaso de esta sopa fría tiene 85 calorías. No obstante, el gazpacho posee un alto contenido en fibra lo que lo convierte en un plato depurativo y detox. Si sufres de estreñimiento te animo a que pruebes el gazpacho como un remedio para favorecer el tránsito intestinal. Además, su gran efecto saciante te ayudará a aliviar la ansiedad por la comida.

ADIÓS A LOS RESFRIADOS

Las vitaminas A, C y E presentes en el gazpacho gracias a los pimientos y el tomate protegerán a tu organismo de posibles catarros y resfriados.

Para disfrutar de los beneficios del gazpacho por completo lo más recomendable es hacer este plato de forma casera y natural. El gazpacho hecho en casa no dura más de 4 días en la nevera. Por lo que una vez hecho lo más recomendable es consumirlo cuanto antes.

CONSEJOS NUTRICIONALES PARA LOS TAXISTAS

QUÉ COMER CUANDO TRABAJAS TODO EL DÍA SENTADO

CADA VEZ SOMOS MÁS LAS PERSONAS QUE, SEA CUAL SEA NUESTRA FUNCIÓN, NOS DEDICAMOS A TRABAJAR SENTADOS

Durante horas. En esas condiciones es importante saber qué comer si tienes un trabajo sedentario que hace que pases gran parte del día sin apenas moverte.

En el trabajo pasamos, al menos un tercio de nuestro día, hay quienes incluso más. Y el otro tercio aproximado, deberíamos estar durmiendo, lógicamente en reposo. Esto supone una actividad muy baja, que se traduce en un desgaste calórico muy reducido.

Si combinamos esta situación con una dieta poco apropiada, el resultado puede derivar en un elevado índice de grasa en nuestro cuerpo y una salud poco cuidada.

EL SEDENTARISMO ES UN GRAN PROBLEMA.

Si a ello le sumas una dieta inadecuada, el resultado en diez años será que probablemente te sobren diez kilos”.

La mejor dieta para estos casos, es **la mediterránea**. Y es que si la dieta mediterránea es beneficiosa para toda la población en general, lo es aún más para las personas con poca actividad y mucho sedentarismo, porque:

- Está constituida en su mayoría por frutas y verduras.
- Incluye la ingesta de productos ricos en proteínas, como la carne y el pescado a la plancha.
- Es rica en cereales y legumbres.
- Incluye mucha fibra a través precisamente de los cereales y de los productos integrales.

Y esto es justo lo que debe contener la dieta de las personas que tienen un trabajo sedentario: frutas y verduras y fibra en abundancia. Sin olvidarnos de las sustancias que nos aporta la proteína y que nuestro cuerpo necesita.

ES PREFERIBLE QUE ESTA DIETA DIARIA SE DIVIDA EN CINCO COMIDAS

Un desayuno fuerte que asuma entre el **20 y el 25%** de nuestro aporte de energía; un aporte ligero a base de fruta a media mañana, una comida planificada como la ingesta más importante del día, combinando verduras, proteínas y fibra, una merienda para evitar el hambre y el picoteo hasta la cena y una cena ligera para terminar el día.

Al realizar un trabajo sedentario, muchas personas se ven en la situación de tener que comer fuera de casa a diario. La jornada continua nos permite conciliar nuestra vida familiar y laboral, pero nos provoca quizás algunos errores en nuestra dieta.

Comer de táper no es lo mismo que comer comida recién hecha en nuestra casa. Hay algunas opciones que harán que comer fuera de casa teniendo un trabajo sedentario no sea un problema para nuestra salud.

EVITA EL PICOTEO

Es muy común que en las empresas existan máquinas vending de snacks o similares. O un bar cercano donde ya que tomas un café, por qué no picar un pequeño dulce o un aperitivo. Es especialmente importante que huyas de este tipo de acciones. Si vas a comer algo entre el desayuno y la comida, **que sea una pieza de fruta**. Esto evitará que ingieras más grasa de la que debes y que tu organismo funcione de la manera más saludable posible.

Además, en el caso de quienes comen en el trabajo y no pueden hacerlo siempre tan saludable como quisieran, se aconseja: “Lo ideal es poder complementar con las cenas lo que no has podido comer a mediodía. **Si no hay un lugar cerca de tu trabajo donde sirvan siempre verdura, acostumbra a que tu cuerpo la ingiera en las cenas, por ejemplo**”.

EN CONCLUSIÓN

Se trata de cuidarnos y mimarnos al máximo. Ya que quienes tienen un trabajo sedentario se ven obligados a no poder tener una gran actividad durante una buena parte del día, al menos se debe intentar que la alimentación **sea lo más ligera y saludable** posible. Así, que nuestro cuerpo y nuestra salud agradecerán que, ante la falta de ejercicio o movimiento, le compenses con alimentos saludables.

AMB



Los taxistas de Barcelona solicitan menos trabas para incorporar modelos nuevos

El sector del taxi reclama más facilidades para homologar un vehículo

Desde hace un tiempo diferentes actores del sector vienen hablando del tema homologaciones, sirvan estas líneas para poner un poco de luz en la diversidad de opiniones existentes y en aras de buscar posibles soluciones a un problema que si bien ya viene de lejos en las grandes ciudades, es en este momento con la dificultad de disponibilidad de vehículos cuando se hace del todo necesario caminar hacia una homologación rápida, fácil, y resolutive de diferentes modelos para realizar el servicio público del taxi en nuestras ciudades y pueblos.

Para poder entender esta problemática deberíamos primero de todo analizar de quien depende la homologación, esto es claro, de los ayuntamientos o administraciones responsables (ej. AMB).

La ley del taxi de Catalunya 19/2003 en su artículo 20 apartado 1 dice:

Los vehículos a los que se refieren las licencias y autorizaciones deben cumplir los requisitos que determinen las normas de desarrollo de la presente Ley en cuanto a las condiciones genéricas de seguridad, capacidad, confort y prestaciones adecuadas al servicio al cual están adscritos, sin perjuicio de lo que pueda determinar el departamento competente en materia de transportes en lo concerniente a las condiciones exigibles a los vehículos.

Bien, veamos pues donde radican los problemas y las posibles soluciones. En la inmensa mayoría de ciudades y pueblos, no existe ningún problema a la hora de adscribir un vehículo a una licencia de taxi siem-

pre y cuando cumpla con las condiciones citadas en la Ley, el problema en estas ciudades y pueblos viene cuando el vehículo en cuestión debe llevar instalado un aparato taxímetro, recordemos que en el caso de Catalunya esto es todos los municipios de más de 5000 hab según el artículo 32 de la Ley 19/2003.

En el caso de pertenecer a esa



La diversidad de tipos de coche es muy grande

mayoría de taxis que deben llevar taxímetro, el Centro Español de Metrología dispone de un listado de guías de montaje proporcionado por los fabricantes o las CCAA, si el vehículo que pretendes comprar esta en este listado solo deberás homologar el vehículo en tu ayuntamiento.

En el caso que el vehículo que deseas comprar no esté en este listado, desde la aprobación de la orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, paso a ser una reforma la instalación del taxímetro, de esta forma con el estudio elaborado por un profesional competente en la materia cualquier vehículo podrá llevar taxímetro, de hecho, esto ya ocurre tanto en diferentes municipios de Catalunya como en ciudades tan importantes como Madrid, Pamplona entre otras.

Dicho esto, ¿de quién depende que pueda homologar el vehículo que más se adecue a mis necesidades como profesional? Meridianamente claro, en el caso del AMB al IMET.

El reglamento metropolitano del taxi del AMB en estos momentos no está a la altura de las necesidades del colectivo. Urge una modificación que no deje en manos de las marcas la homologación de vehículos para realizar el servicio de taxi en Barcelona.

Creemos sinceramente que en

las diferentes capitales europeas no existen estas trabas, y no creemos que los encargados de gestionar el servicio en Paris, Roma o Viena no apuesten por un taxi de calidad.

Las autoridades Metropolitanas deben ser valientes y autorizar a los compañeros y compañeras a homologar en base a unas dimensiones cualquier vehículo.

Industria debería ponerse las pilas también, y autorizar de forma automática a llevar taxímetro a cualquier vehículo que lo lleve instalado en la zona Shengen. En diferentes países de la zona los vehículos autorizados son muchísimos más que en España.

Todo esto que indicamos mejoraría de forma muy importante las opciones de compra de vehículos, los tiempos de espera y como no, dejaría a criterio de la persona que va a trabajar con el vehículo, las



Fuera de la AMB, tienen una gran variedad de coches para taxi

características de su máquina de trabajo, algo que a primera vista es del más puro sentido común. Desde el STAC seguiremos trabajando en esta línea y esperamos que por lo menos las modificaciones en el Reglamento Metropolitano del taxi de Barcelona lleguen pronto, y la libre elección del vehículo sea un hecho a corto plazo.



Cualquier vehículo homologado en Europa debería ser incorporado a la flota de Barcelona

MONTAJE Y REPARACIÓN DE GNC Y GLP PARA PRIUS Y OTROS MODELOS



AUTO-REPARACIÓN
MANUSAN, S.L
REPARACIÓN GENERAL DEL AUTOMÓVIL



Disponemos de financiación mediante entidad bancaria. Importe de la financiación: min. 600€ - max. 18.000€

Mecánica, Electricidad y Máquina de Diagnosis (Diésel-Gasolina) - Oferta en neumáticos, baterías, frenos, aceite y filtros Inyección electrónica, aire acondicionado, pre-ity + frenómetro (Gratis).

Jaume Brossa i Roger, 50 · Tel. 933 001 466 · Tel. y Fax: 93 090 223 · info@autoreparacionmanusan.es · www.autoreparacionmanusan.es


 ENTREVISTA


Jordi Salvador

“Els serveis sanitaris són el sostén de molts taxistes de Terres de l'Ebre”, Jordi Salvador

En Jordi Salvador Serrano es titular de la llicència núm. 4 de Tortosa, capital del Baix Ebre, amb una població d'uns 39.000 habitants.

Quants anys que fa que estàs en la professió?

L'any 2003 vaig començar amb el taxi de manera parcial, compaginava la feina que tenia a una fàbrica. Així van ser els meus primers tastets al món del taxi. A finals d'aquell any ja vaig decidir deixar la fàbrica i dedicar-me única i exclusivament a aquest ofici. Així que, ja han passat 20 anys des de llavors.

Com es que vas entrar a treballar al sector?

Bé, tal com he comentat, jo es-

tava treballant a una fàbrica de manera consolidada amb un contracte fix i, la veritat, estava molt a gust. Però el meu pare, ja taxista, començava a plantejar-se la idea de jubilar-se i em va proposar d'agafar-li el relleu en la seva professió i continuar el camí que ell ja havia fet. Després de meditar-ho personalment i a casa amb la família vaig decidir provar-ho, però sense deixar la feina que tenia en aquell moment. Així que la vinculació amb el món del taxi podríem dir que sempre l'he viscut a casa.

A la teva zona, quin tipus de serveis realitzeu majorment (urbans, interurbans) tipus de clients etc?

A les Terres de l'Ebre la majoria dels taxistes estem associats a Sersatrans, associació que neix l'any 2000 per tal de gestionar la feina del CatSalut. A molts dels municipis que engloben les

Terres de l'Ebre aquests tipus de serveis són el sostén de l'activitat d'aquest sector. La tipologia d'aquests serveis son pacients del Servei Català de la Salut que requereixen transport sanitari com poden ser diàlisi, rehabilitacions, tractaments oncològics, etc. Poden ser serveis dintre de l'àmbit de la mateixa Regió Sanitària de les Terres de l'Ebre o altres com Tarragona o, fins i tot, Barcelona.

Val a dir que aquests serveis han patit una davallada constant en el temps, i tot i que el taxi es contempla com a transport sanitari (aprovat pel Parlament de Catalunya a la Llei del Taxi) sembla, al meu parer, que hi ha una clara intenció d'anar derivant aquests tipus de serveis cap a altres opcions. Cal tenir en compte que, tal com he comentat unes línies amunt, la majoria del taxistes del territori es sostenen en aquests tipus de serveis.

A Tortosa, on desenvolupo la meva activitat, els serveis sanitaris també son un percentatge molt elevat del gruix de la nostra feina. També cal dir que, al ser la població amb més nombre d'habitants, també hi ha altres serveis, com per exemple transport escolar, mútues, jutjats, empreses, clients particulars, etc.

Durant aquests últims anys també hem posat en marxa la gestió de trucades per a serveis particulars. D'aquesta forma també tenim l'opció de treballar per cobrir aquesta demanda, que sembla que al nostre territori va creixent dia rere dia amb l'ajuda i esforç de tot el nostre equip.

Com saps existeix una realitat que es el canvi de vehicles dièsel a vehicles menys contaminants, es factible aquets canvi a zona de les Terres de l'Ebre?

És evident que avui dia tenim una greu problemàtica mediam-biental i s'han de trobar solucions. També sabem que un dels sectors més afectats per aquest tema es la mobilitat. Estem en moments de canvi i transformació en molts sectors i el nostre no és una excepció. La tendència que podem anar veient ara mateix és l'aposta pels cotxes elèctrics i híbrids, però tampoc s'han de descartar al-

tres tecnologies que encara estan en fase experimental, com podrien ser els carburants sintètics o l'hidrogen.

Dintre de la nostra Associació hi ha una gran varietat de vehicles, des dels convencionals dièsel, passant per alguns híbrids i també en comencem a tenir algun vehicle elèctric. Actualment el vehicle que estic utilitzant es dièsel.

Ara per ara, per la tipologia de serveis que tenim al territori, al vehicle 100% elèctric encara li falta autonomia per poder realitzar desplaçament de llarga distancia sense d'haver de partir de si hi haurà suficient càrrega per realitzar el servei amb plenes garanties. Tot i això hem de tenir en compte que la tecnologia avança molt ràpid. És molt possible que un temps no gaire llarg podrem trobar vehicles amb gran autonomia i un temps raonable de recàrrega. Això sí, també caldrà veure el preu de compra d'aquests.

Com veus el futur del taxi i quines coses creus que hem de millorar o canviar per afrontar aquest futur?

Crec que estem en moment de canvis profunds en molts sectors i el nostre també es veurà afectat. El model de mobilitat de la societat va evolucionant al llarg del temps

i cada vegada d'una forma més accelerada. Això fa que si no estàs al dia, si no segueixes les tendències, els hàbits de la demanda i no et reinventes et quedés obsolet. Avui dia, i cada vegada més, la petició del taxi a través de les noves tecnologies, que ja no són tan noves, és una realitat. Per tan és una qüestió que cal revisar cada dia.

La vocació de servei públic sempre ha d'estar en el nivell més alt, som un servei essencial, però tenim competidors com les plataformes que han irromput al nostre sector. És per això que el que intentem fer és que el nostre sigui un servei d'excel·lència en tots els nivells.

Les diferents qüestions que ens poden preocupar són molt diverses a tot el territori. Des de les Terres de l'Ebre tenim un neguit constant amb els serveis sanitaris que realitzem, on tenim una seriosa preocupació pel que fa a la disminució constant dels serveis. Com en tota problemàtica, la unió de totes i tots és de vital importància per afrontar les dificultats que hi ha i les que vindran, perquè som una societat viva i la unió fa la força.

Veurem que ens depara el futur, un futur que entre tots hem de construir que tot està per fer i tal com deia l'últim lema del congrés, el futur del taxi a les nostres mans.



C/ Santander 71 - 73 (Nave 17)
08020 - Barcelona

93.313.1525 - 672.394.700
<http://tapiceriamelvi.com>
info@tapiceriamelvi.com

HORARIO
Lunes a Viernes de 6:00 a 14:00
y de 16:00 a 19:00

TAPICERÍA MELVI

SERVICIO INTEGRAL PARA EL AUTOMÓVIL

 Fundas de asiento a medida

 Chapa y pintura express

 Alfombrillas a medida

 Servicio en el mismo día

 Tapizado de volantes

 Limpiezas a mano

Como llegar



* Trae este anuncio para una limpieza básica GRATIS

CATALUNYA



La nova cap del Departament en una intervenció en el Parlament.

Ester Capella, nova consellera de Territori

La quarta conseller/ra que ocupa aquest departament en cinc anys: Damià Calvet (2018-2020); Jordi Puigneró (2021-2022) i Juli Fernández (2022-2023)

Ester Capella i Farré (La Seu d'Urgell, 1963) ha estat nomenada consellera de Territori a la darrera remodelació del Govern de la Generalitat. És la quarta conseller/ra que ocupa aquest departament en cinc anys: Damià Calvet (2018-2020); Jordi Puigneró (2021-2022) i Juli Fernández (2022-2023)

Ester Capella ja havia estat al govern de la Generalitat com a consellera de Justícia (del 2018 fins al 2021 nomenada pel president Quim Torra). En aquest departament, Capella va impulsar la llei catalana de vivenda, que va intentar limitar les pujades dels lloguers.

Capella, que uneix la seva capacitat per impulsar un dels eixos claus de la gestió republicana, com és l'habitatge social, amb la seva capacitat de diàleg i negociació amb Madrid (exdiputada i fins després de les eleccions, delegada del Govern a la capital), per exem-

ple, si hi ha un escenari de negociació sobre Rodalies.

Ha estat senadora designada pel Parlament de Catalunya a la X Legislatura (2013-2016) i diputada al Congrés dels Diputats a la XI Legislatura. Nascuda a la Seu d'Urgell, va viure tota la seva infància a la Pobla de Segur. Llicenciada en Dret per la Universitat de Barcelona, en acabar la carrera va col·laborar amb la càtedra de Dret Civil de Lleida durant el curs 1987-1988. Advocada en exercici des del 1988 està adscrita al Col·legi d'Advocats de Barcelona i al de Sant Feliu de Llobregat. Va ser presidenta de l'Associació Catalana de Juristes Demòcrates entre el 2003 i el 2007.

En l'àmbit polític, va formar part com a independent a la candidatura d'Esquerra Republicana de Catalunya a l'Ajuntament de Barcelona a les eleccions municipals del 2007 i va ser triada regido-

ra. Entre el 2007 i el 2011 va ser la portaveu d'ERC en aquesta corporació. El 2008 es va afiliar a ERC.

El 2011 es va fer càrrec de la gerència del barceloní Institut Municipal de Persones amb Discapacitat, que va deixar el 2013 en ser designada senadora pel Parlament de Catalunya. A les eleccions generals espanyoles del 2015 va ser triada diputada per Barcelona.



També va estar a càrrec de Justícia

Motorsol



Vehículos
Comerciales

ServicePlus

**CADDY MAX ADAPTADOS PMR
7 PLAZAS O 5+1**

**7 VEHÍCULOS
PARA ENTREGA INMEDIATA**

**EN SELVA DE MAR
GRANOLLERS Y CABRERA**



Vehículo accesible con rebaje de piso

Volkswagen Caddy 5 Maxi



Su sistema **EASYFLEX** permite abatir la rampa y aprovechar el maletero.



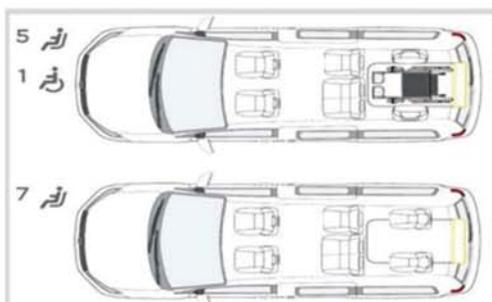
Asientos opcionales en tercera fila, para cuando no viaja el pasajero en silla de ruedas.



Opcionalmente, se puede equipar el vehículo con un respaldo y reposacabezas **FUTURESAFE**.

Pequeños detalles que marcan grandes diferencias

- Gran rebaje sin renunciar a nada.
- Cinturones frontales extralargos para la silla de ruedas.
- El sistema **EASYFLEX** es extremadamente amigable y permite convertir rápidamente la zona trasera en zona de maletero.
- Nuevo función **EASYUSE**: para operar con mayor facilidad y menos esfuerzo.
- Se mantiene el depósito original y el tubo de escape.
- Permite montar dos asientos opcionales en tercera fila.
- Respaldo y reposacabezas **FUTURESAFE** disponible.
- Sistemas de retención para silla de ruedas y ocupante **PROTEKTOR**.



Unidades en Stock para entrega inmediata

Motores gasoil 102 cv y 122 cv manual

Visítanos en nuestros centros (abrimos los sábados):

- **Motorsol VW Comerciales Selva de Mar** · 93 303 79 00
Selva de Mar 69-81 · 08018 Barcelona
- **Motorsol VW Cabrera** · Tel. 93 741 80 50
Ctra. Nac. II Km. 643 · 08349 Cabrera de Mar
- **Motorsol VW Comerciales Granollers** · 93 840 48 70
Carrer de Lluís Companys, 57 · 08401 Granollers



El juzgado desestima la cautelar de Free Now para poder aplicar los suplementos de “servicio” y “alta demanda”



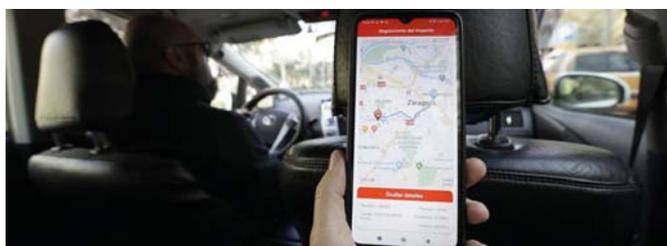
El Juzgado de lo Contencioso Administrativo número 6 de Barcelona ha denegado la medida cautelar solicitada por Free Now en el procedimiento abierto por esta última contra el acuerdo del IMET de prohibir un suplemento por alta demanda que quería aplicar la Plataforma. En este procedimiento está presentado el Sindicat del

Taxi de Catalunya como codemandada.

La concesión en este momento de la medida cautelar, autorizando a la demandante a introducir dos nuevos cargos en las tarifas de taxi, supondría la inaplicación de la normativa legal y reglamentaria, lo que no puede ocurrir en una sede cautelar como la presente.



Los taxis de Zaragoza informarán del precio de la carrera a través de MOZA



Para el sector, ha explicado el presidente de la Asociación Provincial de Autotaxi, Miguel Ángel Perdiguerro, **va a suponer “un salto cualitativo”**. “Si algo hemos aprendido de la competencia es que al cliente le gusta saber el precio por

adelantado”, ha razonado. Los taxistas llevaban cuatro años trabajando en la iniciativa, que será obligatoria para los 1.777 vehículos que prestan servicio en la capital y ha requerido la instalación de sistemas bluetooth.



ANTAXI, pone en marcha la campaña de colaboración con la actividad jurídica 2023



A través de unos adhesivos, pide la colaboración del Sector de todo el estado, para poder continuar con la defensa del Taxi allí donde sea necesario.

Todas las asociaciones que pertenecemos a ANTAXI llevamos años financiando esta actividad a través

de las cuotas de los socios y lo continuamos haciendo.

Hacemos extensible esta colaboración a todo el Sector, con 10€ por adhesivo, que irán íntegros a la financiación de la actividad jurídica de ANTAXI.

Porque la defensa del Taxi es cosa de tod@s.



El documental ‘Help Ukraine’ relata el viaje de taxistas a Polonia para salvar refugiados



El 11 de marzo de 2022, **sesenta y seis taxistas madrileños emprendieron un viaje de más de 3.000 kilómetros hasta Varsovia (Polonia)** para recoger a mujeres y niños ucranianos que huían de la guerra, un periplo peligroso y emotivo del que da fe el do-

documental ‘Help Ukraine’, del director César Alonso.

El corto ha visto la luz en las salas de un cine de la capital de España, en una presentación a la que han acudido representantes de la Federación Profesional del Taxi de Madrid y cargos políticos.

Nuevo vehículo para la flota de la AMB

Ha sido presentado un nuevo vehículo que se puede incorporar a la flota del AMB propulsado con gasolina y GLP. Es el DR 4.0 (el modelo que estaba expuesto hoy en Diagonal Mar donde se ha realizado la presentación), también serán homologados las gamas superiores, DR 5.0 y el DR 6.0.

Aunque la marca es italiana, está fabricado en china, y la última revisión la hacen en Italia antes de su venta. Por lo que nos han comentado en la presentación van a dar cuatro años de garantía sin límite de kilometraje y plazos de entrega en dos meses.

Los consumos hablan



de 7l/100 en gasolina y 8l/100 en GLP.

Las medidas van del más sencillo 4,32m. de longitud y la versión más completa de 4.5m.

La Associació Taxistes del Pirineu celebra su asamblea anual con un incremento de sus socios



Fue reelegido como presidente, Kiko Latorre y el acto contó con la presencia del presidente del Sindicat del Taxi de Catalunya, Lluís Berbel.

Uno de los puntos más destacados es el crecimiento de la asociación que ya cuenta con más de 150 taxistas de los 200 que existen en toda

la zona. Uno de los temas tratados fue el incremento en la facturación en el último año y la buena perspectiva que existe para este, gracias fundamentalmente a los servicios de CatSalut y también de diferentes Mutuas a las que se ha presentado y ganado la organización.

El caótico contrato de VTC de RTVE



Miguel Ángel Toledo, administrador único de decenas de sociedades relacionadas con Cabify y CEO de la empresa de Rosauro Varó (VTC Vector), ha sido directivo de la corporación pública en puestos relacionados con la logística y la programación de trabajos. De hecho, salió de RTVE en 2018 para fichar directamente con el gigante de las VTC.

Las quejas de los trabajadores y los problemas en la logística de los desplazamientos ha estallado a las pocas fechas del aterrizaje de Cabify en RTVE. Se trata de un elemento clave en el trabajo y los cometidos de una radio y televisión, que tiene en movimiento a muchos cientos de equipos, trabajadores e invitados cada día.

Reunión con técnicos del ayuntamiento de Sant Boi



El pasado 3 de mayo se realizó una reunión, donde estuvieron los representantes de STAC con los técnicos del ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat, para dar solución a la problemática surgida con la parada de la estación, a raíz de la instalación de un estacionamiento de motos, donde se ve afectada directamente a la hora de

maniobrar para salir de la misma.

Como primera opción, la más sencilla, sería trasladar el estacionamiento de motos en otro lugar.

La segunda opción, quitar la marquesina ubicada en la pared, de esta manera ganar espacio y ubicar en batería los coches orientados hacia la salida sin necesidad de quitar el

Municipios cercanos podrán trabajar en Donostia algunos días



Municipios de Donostialdea han alcanzado un acuerdo para pedir a la Diputación Foral de Gipuzkoa que cree una Zona de Régimen Especial conjunta con el fin de mejorar el servicio de taxis en la capital guipuzcoana. Las comarcas guipuzcoanas de Bidasoa y Urola Erdia cuentan ya con Zonas de Régimen Especial (ZRE) para el servicio del taxi. Estas diez localidades

sumarían 108 taxis disponibles a las 308 licencias en vigor en la capital guipuzcoana, por lo que la flota del entorno de Donostialdea llegaría a contar con 416 vehículos como máximo, que podrán trabajar en la capital guipuzcoana en determinadas jornadas y momentos, que figuran en el calendario que acompaña el convenio acordado.

El taxi de toda España apoya las protestas en defensa de la jubilación anticipada a los 60 años

Desde ANTAXI queremos mostrar nuestro más firme apoyo a estos actos de protesta, ya que nos sentimos identificados con nuestros compañeros, conductores profesionales de otros sectores del Transporte.

El gran número de horas en el trabajo y la edad, son dos factores determinantes en la conducción, que están directamente relacionados con la siniestralidad en nuestras carreteras, además de las enfermedades relacionadas con la conducción que todos conocemos (articulares, cardiovasculares, fatiga, trastornos del sueño, estrés, etc).

Por todo ello, hacemos un llamamiento a Sindi-



catos y Asociaciones de toda España para sentarnos y preparar un frente de acción sindical unido y un calendario de protestas coordinado entre todos, que no finalice hasta no obtener un acuerdo firmado con unos coeficientes reductores para el anticipo de la edad de jubilación.

Exhibición de Perros Guía dentro del marco de colaboración entre el IMET y la ONCE

Representantes del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) asisten a una demostración de Perros Guia que se celebra en el marco de colaboración entre la Organización Nacional de Ciegos de España y el Institut Metropolità del Taxi (IMET). La exhibición se ha realizado en el patio exterior de la AMB.

El perro guía es un perro adiestrado específicamente para ayudar a una persona ciega o con una discapacidad visual grave en sus desplazami-

entos, mejorando su autonomía y movilidad. Está entrenado para reconocer y evitar obstáculos, tanto estáticos como en movimiento, a nivel del suelo o en altura.

Este acto se realiza para recordar al sector del taxi la importancia de la prestación del servicio a personas invidentes y con otro tipo de discapacidades. La actual normativa marca claramente la obligación de transportar gratuitamente a este tipo de perros guía o de asistencia.





KIA CEED TOURER TAXI

Descubre tu nuevo
taxi en DIVACAR

Precio mínimo
garantizado

El servicio posventa
más económico,
exclusivo para
nuestros clientes



Escanea para
más información



Híbrido eléctrico
enchufable (PHEV)



MHEV
Diesel o Gasolina

KIA
DIVACAR
Concesionario KIA
especialista en Taxi

SABADELL
Ronda Ponent, 125
08201 Sabadell, Barcelona

RIPOLLET
Carretera de Barcelona, 234-244
08291 Ripollet, Barcelona

✉ taxi@divacar.es
☎ **682 730 971**
🌐 divacar.es

VOLS TREBALLAR AMB NOSALTRES?

PROMOCIÓ NOVES INCORPORACIONS



DOS MESOS GRATUÏTS

NO T'HO PENSIS, APUNTA-T'HI ARA

PER OBTENIR MÉS INFORMACIÓ
VISITA'NS A MARINA, 82
WWW.BARNATAXI.COM

Los taxis de Madrid volverán a lucir franja arcoíris durante el Orgullo



Así lo autoriza una resolución de la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación publicada este martes en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid (BOAM), que permite colocar una franja diagonal arcoíris en la puerta delantera de los taxis, sustituyendo la habitual franja roja y

sin impedir, en ningún caso, la correcta visibilidad del número de licencia y el escudo del Consistorio.

La colocación de la bandera arcoíris tiene carácter voluntario, siendo los titulares de las licencias responsables de su instalación y retirada y de devolver las puertas a su estado original.

Andalucía abre expediente sancionador a Cabify por no facilitar datos para reclamar



Tras la denuncia de FACUA Andalucía, la Consejería de Salud y Consumo de la Junta de Andalucía ha abierto un expediente sancionador contra Cabify por no ofrecer suficiente información a los usuarios sobre sus derechos cuando contratan un servicio con la empresa de VTC. La federación había denunciado a la multinacional en el marco de una campaña

de control a las principales empresas de movilidad urbana tras constatar que Cabify no disponía en su página web y app de modelos de hojas de reclamaciones oficiales, algo a lo que obliga la legislación andaluza de protección de los consumidores. Las otras denuncias por este motivo fueron Uber, Lime, Yego, Reby, Muving y Acciona.



Coneix totes les nostres solucions per al Taxi adaptat

LA MILLOR ELECCIÓ

Des de 1997 líders en la transformació de vehicles per a trasllat de persones amb mobilitat reduïda.

ELS NOSTRES SERVEIS

- Vehicles nous
- Vehicles de lliurament immediat
- Servei postvenda

- ✓ Compliment de normativa eurotaxi
- ✓ Reial decret 1544/07
- ✓ Norma UNE 26494

DIFERENTS SOLUCIONS

- Rampes d'accés
- Rebaix de pis
- Esglaons
- Agafadors
- Respatllers i Reposacaps
- Sistemes d'ancoratge
- Condicionament d'alçada interior

SANT BOI DE LLOBREGAT L'HOSPITALET DE LLOBREGAT MOLINS DE REI GAVÀ



TU TAXI CON TOYOTA STARBAIX

La preparación de los coches realizada en nuestros talleres oficiales de plancha y pintura con **pintura original Toyota.**



4 TALLERES DE MECÁNICA
EN DISTINTAS UBICACIONES



2 TALLERES DE CARROCERÍA



**EMPLAZAMIENTO ESTRATÉGICO EN LA
RUTA DEL AEROPUERTO Y AVE**



PRECIOS ESPECIALES Y DESCUENTOS
REPARACIÓN, MANTENIMIENTO, RECAMBIOS Y ACCESORIOS



COROLLA SEDAN HYBRID

CAMRY HYBRID



toyotastarbaix.com

Ctra. de la Santa Creu de Calafell, 31. 08830 Sant Boi de Llobregat, Barcelona.
Trav. Industrial, 121. 08907 L'Hospitalet de Llobregat, Barcelona.
Avenida de Barcelona, 211. 08750 Molins de Rei, Barcelona.
Avenida Bertrán i Güell, 50. 08850 Gavà, Barcelona.