

TAXI LIBRE

SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA

GENER | FEBRER 2024 **217**

“La nova llei del taxi alinearà la regulació amb les premisses de la doctrina del TJUE”, Daniel Fernández

“El taxi és l’únic mitjà que garanteix el porta a porta”, Carlos Cordón

ENTREVISTA

/ P6

Antaxi: Los VTC en Madrid aplican incrementos de entre 30-50%

ANTAXI

/ P12

Els taxistes de Terres de l’Ebre, cap a la modernització del sector.

CATALUNYA

/ P18

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.

EDITA

REVISTA PROFESIONAL DE DIFUSIÓN NACIONAL

5ª Época, año XXIV nº 217

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 cedida por la Generalitat



Talleres ATLÁNTIDA

REPARACIÓN DE AUTOMÓVILES



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

EDITORIAL

2024: Otro año, pendientes de la Justicia

Todo parece indicar que el año 2024 va a estar marcado el sector del taxi por la Justicia. Una vez más. Nada diferente de lo que vive la sociedad española, donde los tribunales han tomado un protagonismo que a veces parece superior al poder legislativo, representantes elegidos, que al final son los que representan al ciudadano.

En Catalunya, estamos pendientes del texto articulado de la nueva ley que nos presente la Direcció de Transports de la Generalitat de Catalunya que, aunque se había pronosticado que para el mes de diciembre ya lo tendríamos encima de la mesa, alguien se ha dado cuenta que se estaba corriendo demasiado y finalmente no lo tendremos hasta finales del primer trimestre.

La modificación de una ley que, en este caso, afectará tanto a taxis, VTC y VTC-Gran Turismo (sector que pertenece a las autorizaciones tradicionales) no es tan sencilla como para liquidarla en un par de meses que era, inicialmente, la previsión de Transports. Estudios, Análisis, informes y también la cuantificación económica de esa transformación es necesaria para habilitar el nuevo marco normativo.

La regulación de las plataformas, el servicio del taxi en sus distintos ámbitos en el resto de Catalunya (extrayendo el AMB) como el transporte a la demanda, el transporte sanitario, las Áreas de Prestación Conjunta...y, cómo no, la naturaleza de la licencia de taxi y su transmisibilidad, o no. Son temas muy importantes para el sector y que necesitan de un debate profundo y no deprisa y corriendo.

Desde el STAC, pensamos que un cambio normativo afecta al sector que se regula, en este caso el taxi. Ya tenemos la experiencia de la ley 19/2003 de 4 de julio del taxi, que es un claro ejemplo de cómo se modificó una industria, como la nuestra, regulado bajo el reglamento del 79, claramente defensor del taxista autónomo.

También en el Área Metropolitana de Barcelona hay cuestiones pendientes. Este año se va a aprobar la nueva normativa sobre homologación de vehículos, tan esperada por el sector; también se va a acordar una prueba psicosocial que deberán superar los aspirantes a taxistas (reivindicada por las asociaciones) y el gran reto es conseguir que la PICMI cumpla sus objetivos para el que se creó: tanto para el usuario como para el taxista. También se encuentra pendiente un análisis de los estudios económicos del sistema tarifario, resultado de las últimas tarifas aprobadas que se puso en cuestión por parte de las organizaciones.

Otro de los temas que se dilucirán este año, tras la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) sobre la proporcionalidad del 1/30 es el dictamen tanto del Tribunal Superior de Justicia de Catalunya como el del Tribunal Supremo que han de pronunciarse al respecto.

Consideramos que la judicatura española no se va a ir muy lejos de lo que ha marcado sus colegas europeos y se manifestaran a favor de una proporcionalidad objetiva basada en factores medioambientales como la calidad del aire y la congestión del tráfico.

Pero existen más pleitos que se han de dirimir durante este año y en la que incluso el Constitucional tendrá que decir algo como es en el caso del tiempo de contratación.

Un año largo y lleno de incertidumbres e incógnitas que se deberán ir resolviendo para que el taxi entre en un marco jurídico estable, si pudiera ser posible.

Feliz año para todos los compañeros.

ENTREVISTA

Daniel Fernández Ruiz-Capillas

Nascut a Santander (1973)

- Jurista. Subdirector general d'Ordenació del Transport i Desenvolupament Sectorial. Ha estat vinculat a la Direcció General de Transports i Mobilitat, amb aquest 2023, 22 anys. Si bé he intercalat alguns períodes de la meva trajectòria professional en altres Organismes, com ara el Servei Català.
- Concretament: President de la Junta Arbitral del Transport de Tarragona (2004-2008); Cap del Servei de Ports i Transports de Tarragona (2004-2008); Cap de Servei de Transports de Tarragona (2008-2013); Cap del Servei de Trànsit de Barcelona (2013-2016); Responsable d'Ordenació del Transport i Logística i Cap del Servei d'Inspecció de la Direcció General de Transports i Mobilitat.

“La nova llei parteix d'optimitzar els recursos disponibles”, Daniel Fernández

1. Quants anys fa al Departament de Transports?

Aquest 2023 ha fet 22 anys que estic vinculat a la Direcció General de Transports i Mobilitat, si bé he intercalat alguns períodes de la meva trajectòria professional en altres Organismes, com ara el Servei Català de Trànsit.

2. Com veu la situació del taxi actualment?

El sector ha experimentat canvis molt importants en els darrers anys tant pel que fa a les expectatives de les persones usuàries com pel que fa a l'escenari en el que desenvolupa la seva activitat, amb la irrupció de noves tecnologies, les necessitats vinculades a persones amb mobilitat reduïda o diversitat funcional, la racionalització de l'oferta etc, però tenim el

convenciment que en l'horitzó temporal immediat, ha de desenvolupar una funció central en la mobilitat tant urbana com interurbana.

3. El Departament de Transports té en desenvolupament un ambiciós projecte ambiciós: la modificació de la llei del taxi: En quina fase es troba actualment?

En aquest moment el personal tècnic de la Direcció General de Transports està ja treballant amb l'assistència tècnica contractada, per donar forma a un text articulat a curt termini.

4. Quins són els eixos principals de la nova norma?

La nova norma alinearà la regulació amb les premisses assenyalades per la doctrina del



Daniel Fernández, nou Subdirector de Transports

Diferents tècnics tant del Departament com externs treballen en un text articulat a curt termini



Taula del Consell del Taxi.

Tribunal de Justícia de la Unió Europea, i dotarà el sector del taxi del lloc que li correspon com a servei econòmic d'interès general. Aquest és un pilar essencial de la llei que es troba en procés d'elaboració.

5. Una de les reivindicacions del sector del taxi és una clara diferenciació amb el servei dels VTC: com s'establiran aquestes diferenciacions?

Cada tipologia de transport tindrà unes característiques diferenciades i estarà subjecte a unes condicions d'explotació específiques.

6. I el mateix pel que fa als VTC de Gran Turisme, nova figura que es pretén crear en aquesta nova llei.

Tal com succeirà amb la resta de serveis, aquesta categoria presentarà uns trets singulars que la diferenciarà clarament de les altres. No hi haurà lloc per a la confusió entre tipologies.

7. Un dels temes importants que cal tenir en compte és que aquesta llei és per al taxi de tot Catalunya: Quins són els aspectes diferenciadors es tindran en compte respecte al taxi de l'AMB?

Els serveis de taxi formen part de l'entorn en el que realitzen la seva activitat. Sovint, la relació entre les persones conductores dels vehicles i les persones usuàries són estretes, gairebé personals. Aquesta relació de proximitat i confiança no és infreqüent que es manifesti de forma més

intensa en les ciutats i pobles de Catalunya que no estan tan densament poblats com l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Per altra banda, el taxi, en zones de baixa demanda, es configura com la forma més eficient de proporcionar a les persones residents en entorns rurals una opció de mobilitat adequada a les seves necessitats. Totes aquestes realitats han de formar part de la nova regulació.

8. Àrees de Prestació conjunta, transport a la demanda, transport sanitari, escolar... de quina forma es recollirà a la nova norma

La nova llei parteix de la necessitat d'optimitzar els recursos disponibles per tal de proporcionar a la ciutadania un servei de taxi a l'alçada de les seves expectatives i conforme als més alts estàndards de qualitat. L'habilitació de fórmules de racionalització de l'oferta, com ara, el foment de les àrees de prestació conjunta i el transport a la demanda en els àmbits territorials idonis, el transport escolar o el destinat a persones amb necessitats especials, trobaran el seu espai en l'articulat de la futura llei, de ben segur.



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

 Alfombrillas a medida

 Tapizado de volantes

 Chapa y pintura express

 Servicio en el mismo día

 Limpiezas a mano

* Trae este anuncio para una limpieza básica GRATIS

Como llegar



ENTREVISTA



Carlos Cordón compatibilitzarà el seu càrrec amb l'alcaldia de Cerdanyola

“S’ha de treballar perquè el taxi pugui seguir garantint un servei de qualitat”, Carlos Cordón

Carlos Cordón Núñez
Nascut a Sabadell (1984))

· Arquitecte i actualment vicepresident de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat i Vicepresident del Institut Metropolità del Taxi (IMET), i alcalde de Cerdanyola.
· És regidor del consistori des de l'any 2015. El 2019, en les eleccions municipals, va ser escollit alcalde de Cerdanyola i va revalidar el càrrec a les eleccions municipals de 2023.

• Com veieu el taxi en general i en particulars el de l'AMB?

El taxi juga un paper fonamental en la mobilitat de les ciutats perquè és el que té major capacitat d'adaptació i arriba a llocs on altres mitjans de transport no poden arribar.

A l'AMB, la línia d'actuació futura envers la mobilitat de la metròpolis va en el sentit d'apostar per la sostenibilitat, per l'ús del transport públic i per potenciar els desplaçaments a peu o en bicicleta. Per tant, s'ha de treballar perquè el taxi pugui seguir garantint un servei de qualitat i que alhora s'adapti a l'estructura de les noves ciutats: ha d'haver-hi més carrils bus-taxi, més microparades a les ciutats per evitar la circulació en buit, s'ha de faci-

litar l'electrificació de la flota i el desplegament de la xarxa pública de càrrega elèctrica. En definitiva, que el taxi sigui perfectament compatible amb la nova estructura de ciutat metropolitana.

• Quins són els punts forts del taxi i quins són els que ha de millorar?

El taxi és l'únic mitjà de transport que pot garantir-te el desplaçament porta a porta i, a més a més, està disponible les 24 hores del dia. Per a molts ciutadans amb problemes de mobilitat o necessitats especials és un mitjà de transport imprescindible en el seu dia a dia. Jo crec que la modernització del taxi és el camí a seguir i que l'Administració ha d'anar de

la mà del sector en tot aquest procés. Amb aquesta intenció d'apostar per la modernització, ja fa un any que l'IMET va posar en marxa la funcionalitat Picmi, que permet demanar un taxi a mà alçada des del mòbil. Està clar que les ciutats estan en plena transformació i la mobilitat és una de les peces clau per al seu desenvolupament.

• Quines mesures s'adoptaran perquè la PICMI sigui més eficaç?

Creiem que Picmi és un projecte beneficiós tant per als taxistes com per als usuaris, ja que permet que l'oferta i la demanda del servei es trobin digitalment i de manera fàcil. Per això, continuem treballant per optimitzar aquells

aspectes en els quals encara podem millorar, com l'eficiència en l'assignació dels serveis per poder reduir el temps d'espera tant per al client com per al taxista.

• **Quin objectiu té l'IMET pel 2024?**

Un dels principals reptes que haurà d'assumir l'IMET és l'adequada integració de les noves autoritzacions VTC de caràcter urbà com un més dels serveis de transport que gestiona. En aquest sentit, caldrà regular normativament la prestació del servei que ofereixen els vehicles de transport amb conductor, sempre complint amb el Decret Llei 9/2022 de la Generalitat de Catalunya.

Un dels objectius primordials objectius de l'IMET ha sigut sempre el d'oferir a la ciutadania un model de taxi de qualitat, eficient, respectuós amb el medi ambient i integrat en l'entorn metropolità. Per continuar garantint-ho, haurem de seguir treballant en la implementació d'aquelles mesures que ens permetin brindar a la metròpolis d'un servei de taxi el més professional possible.

Una altra de les nostres finalitats per al 2024 és aconseguir que els ciutadans de l'àrea metropolitana coneguin tant com puguin la funcionalitat Picmi Taxi i els seus beneficis. Per tant, haurem de posar en marxa diverses campanyes de comunicació i publicitat que ens ho permetin.

Volem continuar implementant el projecte de microparades de taxi que faran possible que es redueixi la seva empremta de carboni, perquè el taxi estarà present a la gran majoria de punts de la metròpolis sense haver de circular en buit, emetent gasos contaminants, per

poder trobar clients.

Finalment, vetllarem per tal que les tarifes urbanes del taxi cada cop siguin més simples i competitives perquè siguin atractives per als usuaris, així com rendibles per als taxistes.

• **L'IMET exigirà una prova psicossocial als aspirants a la credencial de taxista. Quin és l'objectiu?**

En els darrers anys ha augmentat el nombre d'aspirants a taxista d'origen estranger i, per aquesta raó, el 2019 es van introduir nous requisits idiomàtics per aquelles persones que tenien NIE. Actualment, ens trobem en la situació que la majoria dels alumnes compten amb la nacionalitat, pel que no han de presentar certificats acreditatius del nivell d'idioma, però hem observat que alguns d'ells no tenen un coneixement suficient de les llengües oficials de Catalunya. D'aquesta manera, una prova psicossocial ens permetrà avaluar les capacitats comunicati-

ves dels aspirants, així com les aptituds socials que requereix aquesta professió.

• **La Generalitat té la intenció de modificar la llei del taxi. Quina opinió té sobre aquest canvi i qual deuen de ser els objectius a cobrir?**

Amb la modificació de la llei del taxi s'obre una nova oportunitat d'establir un marc legal ben definit que permeti la convivència de les diferents activitats de transport de fins a 9 passatgers. A més, la llei hauria d'establir les regulacions específiques per assegurar que el taxi sigui accessible per a tothom i garanteixi la seguretat dels usuaris, alhora que es promogui la sostenibilitat ambiental.

En definitiva, en aquests moments de canvi en la mobilitat de les ciutats, s'ha de legislar l'activitat del taxi per assolir que aquest servei essencial contribueixi a una millor gestió del trànsit i de l'espai públic, sense perjudicar el medi ambient.



Carlos Cordón serà vicepresident de l'IMET.

AMB

L'IMET implanta per al 2024 una prova psicosocial per als aspirants a taxista a l'AMB

L'IMET implantarà per a l'any 2024 una prova psicosocial mitjançant una entrevista personal per als aspirants que vulguin accedir a la professió. Per a aquest mateix any, es programaran cinc convocatòries d'exàmens, és a dir, una cada dos mesos.

Segons la memòria presentada al Consell d'Administració de l'IMET, l'enduriment dels requisits idiomàtics ha permès una millora notable del nivell comunicatiu dels aspirants estrangers, però ha comportat una disminució del nombre de candidats.

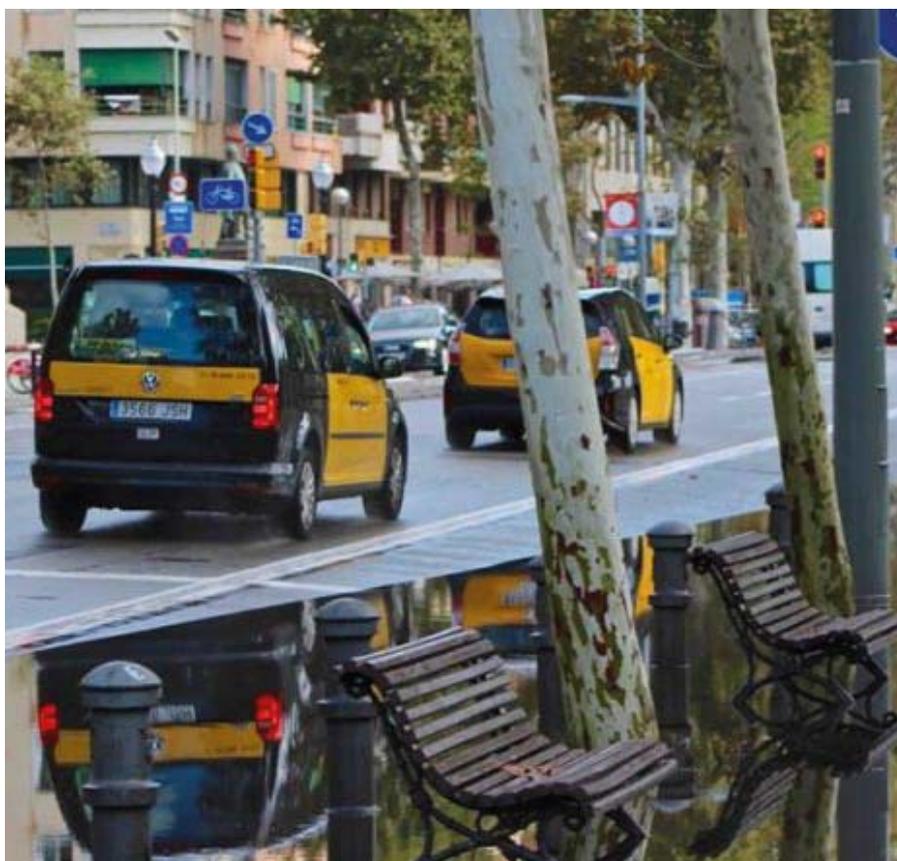
Actualment, els aspirants procedents de països amb idioma diferent dels oficials a Catalunya se'ls exigeix el B1 o superior d'un dels dos idiomes oficials a Catalunya i l'A2 o superior de l'altre idioma oficial de Catalunya. Aquells que tenen l'idioma espanyol se li exigeix l'A2 o superior de català.

Un altre dels objectius que es planteja l'IMET per al 2024 és insistir en l'ús del nou servei digital "Picmi Taxi", la mà alçada digital. D'una banda, a través de les campanyes de comunicació i publicitat se seguirà donant a conèixer als ciutadans quins són els seus beneficis per fidelitzar els usuaris. D'altra banda, des de l'IMET tre-

ballaran per aconseguir que el nombre més gran de conductors de taxi es descarreguin l'aplicació i donaran més èmfasi a recordar que el servei "Picmi Taxi" és una forma més de prestació del servei i que, en conseqüència, el compliment de les peticions de servei o la seva mala praxi estan subjectes al mateix règim sancionador que la resta de formes de prestació de l'activitat del taxi.

Tot i que el principal repte per a l'IMET és la integració adequada de les noves autoritzacions VTC de caràcter urbà. La pretensió és fer les modificacions necessàries al Reglament d'aquest sector per implementar i regularitzar aquesta nova autorització.

L'IMET vol reforçar el control dels vehicles de transport amb conductor per verificar que tenen permís per prestar servei.



Dos taxis circulant pels carrers de Barcelona.



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.



Els taxis de Sabadell ja es van adaptant a les baixes emissions.

Baixes emissions a Sabadell

En el marc de aplicació de les zones de baixes emissions a les ciutats de Catalunya, ara toca el torn a la ciutat de Sabadell, el nostre sindicat ha estat convocat a les diverses reunions que s’han realitzat per posar fil a l’agulla en aquest sentit.

Per començar em de dir, que no sembla que la implantació hagi d’afectar a la forma de treballar dels companys i companyes de la ciutat, recordem que el sector del taxi ha fet ja una feina important en el canvi de vehicles cap a combustibles no contaminants i que en aquests moments els únics vehicles que encara no utilitzen aquest tipus de combustible són els vehicles adaptats que com sabem es una de les exempcions permanent per l’accés a la zona de baixes emissions.

L’àmbit d’aplicació de la zona serà el compres com a: Barri

del centre de Sabadell, delimitat per la plaça de Catalunya, la ronda Zamenhof, el carrer Vilar-rúblias, el carrer Brujas, carrer de l’Estació, carrer de Marquès de Comillas, carrer Latorre, carretera N-150 (en el tram entre carrer Latorre i ronda Ponent) i ronda Ponent.

Els objectius principals de l’establiment de les ZBE són:

- a) Millora de la qualitat de l’aire
- b) Mitigació del canvi climàtic
- c) Millora de la salut de la ciutadania i la qualitat de vida

urbana, amb l’impuls d’una mobilitat més sostenible i inclusiva amb menor impacte del medi ambient sonor, el foment de la mobilitat activa, la recuperació de l’espai públic, la millora de la seguretat viària i la pacificació del trànsit.

Respecte al calendari, per poder implementar de forma ordenada i correcte la ZBE es proposa un calendari d’implantació que permeti que la població afectada pugui adaptar-se de forma progressiva als canvis proposats i a les noves restriccions de circulació.

Calendari d’implantació de les restriccions a la Fase 1 de la ZBE																										
2023			2024										2025													
O	N	D	G	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
										Restriccions en episodis ambientals declarats					Restriccions permanents			Restriccions permanents i sancions								

El primer període, de restriccions en cas d'episodis ambientals declarats, s'iniciarà una vegada s'aprovi definitivament l'ordenança i aquesta entri en vigor, finalitzarà el 31 de desembre de 2024, iniciant-se l'1 de gener del 2025 el període de restriccions de restriccions permanents (dins la modulació ho-

rària 7h/20h), que tindrà una durada de 4 mesos, per finalment iniciar el maig de 2025 el període amb aplicació del règim sancionador. Posteriorment s'anirà ampliant l'àmbit i el rang de distintius amb restricció de circulació, d'acord amb la proposta de definida anteriorment, amb les següents fases estimades:

El primer període, de restriccions en cas d'episodis ambientals declarats, s'iniciarà una vegada s'aprova definitivament l'ordenança

Fase 1: 2024-2025			
Fase 2 : 2028			
Fase 3: 2032			
Fase 3.2 : 2035			

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

Rehatrans

rehatrans.com | 93 293 41 33




Mesa del Congreso de ANTAXI

Dos nuevas organizaciones se suman a Antaxi

El pasado día 21 de noviembre tuvo lugar en Vigo el congreso de la asociación nacional del taxi.

El encuentro se celebró en el Museo Verbum (Casa de las Palabras).

A las 8'50 se procedió a la presentación del Congreso.

Para empezar escuchamos una intervención de Jose Maria Baños que nos informó de la actual situación a nivel jurídico en el ámbito del sector, y que no dejó indiferente a ningún asistente.

Se puso de manifiesto los múltiples frentes abiertos, y la necesidad de estar en todos, ya que enfrente tenemos a unas multinacionales que no deparan en gastos a la hora de intentar saltarse las normas.

A partir de las 10h intervino Juan Espinosa, de Silverback, esta empresa lleva un tiempo asesorando a Antaxi y trabajando en diferen-

tes frentes, para la visualización del sector, tanto a nivel nacional como internacional, ya que todos somos conscientes de que algunas de las decisiones importantes para nuestro sector no se deciden aquí, si no en Bruselas.

En este sentido destacar que hasta la aparición de esta empresa, en Bruselas entendían que la referencia en España del mundo del taxi era Freenow, como es fácil de entender, los intereses de esta multinacional distan mucho de los intereses del taxista autónomo, que es en este país casi el 95%.

Dimos paso al saludo institucional, ya que por motivos de agenda no fue hasta este momento que pudo acudir al evento el alcalde de Vigo, Abel Caballero, que no defraudó a nadie con su apoyo sin condicionantes al sector del taxi y que nos hizo pasar un buen rato

con sus alabanzas a la ciudad.

Después pasamos al congreso interno propiamente dicho, con la presentación de los balances económicos, y la aprobación del presupuesto para el ejercicio 2024, no debemos olvidar que ANTAXI dedica la totalidad de sus ingresos a la asistencia jurídica, y tampoco debemos olvidar que ante nosotros tenemos un enemigo con muchos recursos, que constantemente abre diferentes frentes en diferentes juzgados y ámbitos, con lo que las aportaciones son sumamente importantes para nuestro futuro.

Las cuotas para el próximo ejercicio se han multiplicado por tres, y será muy importante la colaboración de todo el sector para hacer frente a las diferentes demandas y litigios a los que estamos presentados, para poner un ejemplo, en

Catalunya solamente están solicitadas más de 20.000 VTC.

Destacamos en este espacio también, la incorporación a nuestra organización nacional de UTAGA que son la Unión de Taxistas Gallegos y de la FAST (Federación Asturiana del Taxi).

Cabe destacar que con las nuevas incorporaciones se va a solicitar al departamento de transportes la representatividad real, ya que en su momento se pactó con Fedetaxi un 60/40, pero ahora mismo Antaxi ya representa más del 80% de los taxistas españoles.

Después de la comida se abordó el problema estrella en estos momentos a nivel nacional, que es sin duda el tema de la contratación de una póliza de seguro para el auto taxi.

Se habló de las jubilaciones y de las enfermedades profesionales, no olvidemos que la representante de Sumar se comprometió antes de las elecciones a tratar la jubilación anticipada de los taxistas de forma clara y ágil en caso de ser elegidos como parte del gobierno central.



Jose Mª Baño, abogado, en un momento de su intervención.

El compañero Borja, del País Vasco, nos ofreció una explicación clara sobre la facturación electrónica que es su zona un laboratorio de pruebas antes de que esta sea trasladada a todo el estado.

Se terminó el congreso con la parte de ruegos y preguntas donde

se puso de manifiesto una vez más, el dinamismo de nuestra organización con diferentes puntos de vista y maneras de abordar las diferentes situaciones que estamos viviendo.

El congreso se dio por clausurado a las 20h.



En el Congreso, estuvieron representados todas las organizaciones de ANTAXI.

ESPAÑA

La Federación Asturiana Sindical del Taxi ingresó el pasado mes de noviembre en la asociación nacional del taxi ANTAXI.

Nos disponemos a conocer un poco más esta Federación histórica de la mano de Ivan, su Secretario General.

- **¿Cuánto tiempo hace que te dedicas al sector del taxi y cómo fue que decidiste hacerlo?**

Mi entrada en el mundo del taxi es más como un capítulo natural de mi vida cotidiana que como una decisión formal. Siendo una persona que siempre he valorado la conexión con las personas y la necesidad de movilidad constante, encontré en el sector del taxi una forma de combinar la conveniencia con la posibilidad de interactuar con mi entorno de manera más directa. No se trata tanto de cuánto tiempo llevo en esto, que ya son muchos años, sino de cómo esta elección se ha integrado naturalmente en mi día a día, convirtiéndose en una extensión personal de mi vida y de la de mi familia.

- **¿Cuántos socios tenéis en la federación?**

En la Federación Asturiana Sindical del Taxi somos como una gran familia en nuestro sector. Realmente, somos la or-

ganización predominante con la mayoría de los taxistas de la región formando parte de nosotros. Es gratificante ver ese respaldo y confianza. Además, es interesante saber que, en nuestra organización tenemos seis cooperativas de trabajo asociado, lo cual le añade un toque especial a la manera en que enfocamos las cosas. Esa unión y diversidad son lo que nos hace fuertes y nos destaca en lo que hacemos en Asturias.

- **Uno de los problemas que se vienen repitiendo en todos sitios, es el de la seguridad, ¿cómo lo afrontáis en Asturias, es decir que sistemas o métodos utilizáis para que esta sea la mayor posible?**

En Asturias, desde una perspectiva sindical, abordamos de manera proactiva la cuestión de la seguridad, reconociendo su importancia crítica en el entorno de nuestros afiliados. Hace tiempo se han impulsado iniciativas como la instalación de mamparas, proporcionando una capa adicional de seguridad física para los conductores, aunque hoy en día esta solución es más compleja debido a los complicados sistemas de

seguridad de los vehículos, que imposibilitan en muchas ocasiones las desconexiones por ejemplo de los airbags para la instalación de estas mamparas. Permanentemente demandamos ayudas y colaboración de las administraciones para fortalecer las medidas de seguridad en el sector. Abogamos por políticas que mejoren los sistemas de conexión con las centrales y faciliten la implementación de servicios de alarma. Esta constante demanda busca no solo mejorar las condiciones de seguridad para nuestros afiliados, sino también promover un entorno laboral más seguro y protegido para toda la comunidad de taxistas en Asturias. La seguridad es una prioridad sindical y buscamos el respaldo necesario para implementar medidas efectivas que beneficien a todos los involucrados en el sector.

Sólo destacar que estamos trabajando con uno de nuestros proveedores en un sistema para el taxi de grabación de imágenes y alarma conectada a una central receptora, viendo la viabilidad del proyecto, costes, etc, porque al final son estos sistemas disuasorios quizás los que mas relevancia tienen y protec-

ción garantizan en estos momentos a los compañeros, por eso estamos buscando un sistema eficaz, seguro, con una instalación sencilla en el vehículo y que los costes sean asumibles.

• **¿De qué forma os afectan las zonas de bajas emisiones?**

A fecha de hoy, las zonas de bajas emisiones han tenido poco impacto en la dinámica del sector del taxi en Asturias, porque aún son escasas las ciudades que aplican estas medidas, es evidente que la conciencia ambiental y las regulaciones están evolucionando. Los profesionales del taxi hemos venido observando estos cambios desde hace tiempo y, en respuesta, muchos de nosotros hemos optado por cambiar a vehículos híbridos de bajas emisiones o cero emisiones.

Esta transición hacia una flota más ecológica no solo refleja nuestro compromiso con la sostenibilidad, sino que también nos ha preparado para afrontar de manera positiva las futuras restricciones en las ciudades. Si bien es cierto que estas zonas aún no se aplican de manera generalizada, estamos anticipando y adaptándonos a las tendencias en curso para garantizar que nuestra industria siga siendo parte integral de las soluciones de movilidad sostenible en el futuro.

• **¿Cuáles son los retos que te planteas como presidente dentro de la asociación?**

Hay muchos temas en nuestra cartera de trabajo, pero desde que se promulgó la Ley de movilidad del taxi en 2018, el sector ha estado esperando con interés la elaboración de un reglamento que aclare aspectos



Iván Velasco, presidente de la FAST.

esenciales de nuestra operativa. Aspectos como tarifas, licencias, requisitos y obligaciones de los conductores, así como las condiciones de competencia entre taxis y las empresas de transporte con conductor (VTC) necesitan ser abordados de manera clara y precisa.

En este contexto, quiero subrayar la importancia crítica de contar con un marco normativo sólido que brinde claridad y seguridad jurídica tanto para los taxistas como para los usuarios del servicio. La espera prolongada de una normativa específica ha afectado negativamente a los profesionales del sector y, en última instancia, a los ciudadanos que dependen de nuestros servicios.

Además de la regulación pendiente, es crucial reconocer que enfrentamos otros desafíos importantes, como la modernización del sector, los nuevos retos de movilidad, cuestiones y cambios fiscales importantes y el constante aumento de los costos asociados a nuestra profesión así como la seguridad. Estamos comprometidos en abordar estos temas de manera integral, colaborando activamente con las autoridades y trabajando codo a codo con los profesionales del taxi.

• **¿Cuáles son los retos a nivel de**

sector que crees tenéis en vuestra comunidad autónoma?

En esta nueva legislatura, nuestra organización ha adoptado el lema 'Unidos para un Tiempo Nuevo', reflejando nuestro compromiso con la unidad y la colaboración en la construcción de un futuro más sólido y favorable para el sector del taxi en Asturias. La modernización y adaptación son esenciales para nuestro futuro, y como Federación Asturiana Sindical del Taxi, estamos decididos a contribuir de manera constructiva para avanzar en estos aspectos que impactan directamente en nuestra labor diaria y en la movilidad del Principado.

• **¿Qué cambios crees que se necesitan en el sector para hacerlo más atractivo a las nuevas generaciones?**

Es un tema complicado, a las nuevas generaciones les cuesta entrar en nuestro sector por la dedicación que conlleva, ser autónomo hoy en día no es fácil y hay que echar horas en la calle, aunque por otra parte es gratificante de cara al trato con las personas y la libertad que este trabajo te da, poder decidir tu jornada, conciliar con la familia, etc son aspectos importantes, entre otros, que la gente joven debe valorar para decidirse entrar al mundo del taxi.

NUTRICIÓN

NUTRITAXI



Quedan atrás las fiestas de celebración de Navidad y os traemos 6 consejos y 20 recetas sanas y ligeras para después de Navidad.

Tras los excesos somos muchos los que nos proponemos depurar nuestro organismo de todos los extras que hemos cometido durante las fiestas, comilonas, bebidas alcohólicas, dulces, grasas y azúcares sin control...

Los bien sabidos buenos propósitos de año nuevo suelen traer consigo promesas que en la mayoría de los casos caerán en saco roto, muchos de esos propósitos tendrán que ver con nuestra salud, con esos kilos de más que nos pesan, ya sean recién llegados durante estas fiestas o de esos ya aparcados en nuestros cuerpos y de los cuales no hay forma de deshacerse.

FerraNutri y NutriTaxi, hoy te queremos ofrecer 5 consejos y un par de recetas sanas y ligeras para después de Navidad.

Ya sabes que milagros no hacemos, pero al menos intentamos ponértelo fácil, siempre con cabeza, comiendo saludable y rico, sin dejar de lado la realización de ejercicio y el consumo de agua.



CONSEJOS PARA COMER SANO Y LIGERO DESPUÉS DE NAVIDAD

1. El primer consejo que queremos darte, es que en caso de necesitar una dieta de adelgazamiento te pongas en contacto con un nutricionista o dietista titulado. Creemos que este punto es importante ya que no todo vale. No nos engañemos, una bajada saludable de peso solo la conseguiremos guiados por un profesional cualificado. Así que si este es tu caso, o uno de los puntos que te preocupa, acude a un profesional de la nutrición, él te dará las pautas para que retomes una alimentación saludable con la que bajar peso o acorde a tus necesidades.

2. El segundo consejo es que planifiques, en la planificación de tus comidas y cenas está parte de la clave. No dejes para última hora tu plan de comidas, adelántate, coge papel y boli y prepara un cuadrante en el que anotes lo que comerás y cenarás esa semana, siendo consciente de que lo que queremos es comer sano y ligero. Que no falten las legumbres, al menos 3 raciones por semana, las frutas y verduras diarias, mínimo 5 raciones, las proteínas, optando por las magras. Mejor las grasas saludables, como nuestro aceite de oliva virgen extra, el aguacate, el salmón, otros pescados azules o los frutos secos.

3. Olvídate de los ultraprocesados, deja a un lado la comida rápida al uso, esa llena de grasas malas, de calorías vacías y de azúcares, entre otros. Para no tener que caer en la tentación de la comida basura, como te decíamos en el punto 2, planifica tus comidas. Prioriza la cocina de mercado, productos frescos, cocinados con mimo en casa,

4. Ve al mercado, enamórate de las verduras, arrasa con las frutas, dales una oportunidad a las hortalizas, disfruta con la variedad de las legumbres y al llegar a casa disfruta cocinando. Busca recetas, como estas que te dejamos hoy, sanas y sencillas con las que volver a la normalidad, con las que gozar en la cocina, cocinando como antaño, con mimo y cariño, así como lo hacían nuestras abuelas y madres.

5. Intenta comer en casa o si eres de los que comen el trabajo de tupper, opta por llevar comida saludable. Sabemos que el tiempo es oro y más cuando escasea y parece que no nos cunde para hacer nada, pero como siempre te decimos, cuidar nuestra alimentación y los ingredientes que consumimos es una garantía de hacer las cosas bien, de estar alimentándonos acorde a nuestro organismo.

CONSEJOS NUTRICIONALES PARA LOS TAXISTAS

Comer de tupper, consejos para comer sano fuera de casa

SI TE ORGANIZAS BIEN, COMER DE TUPPER DE FORMA SALUABLE ES POSIBLE.

Cada vez son más las taxistas que necesitan comer fuera de casa por motivos de trabajo. Los horarios de trabajo, las distancias entre la casa y los trayectos que suelen hacer o simplemente el poco tiempo para la comida hace que en el trabajo descuidemos nuestra dieta. Y sin embargo, **comer bien a diario es fundamental para nuestra salud**, para nuestro **peso**, para nuestro **rendimiento cerebral** y para nuestro **estado de ánimo**.

COMER SANO Y COMER FUERA DE CASA ES POSIBLE SI ELIGES CON CRITERIO LO MÁS SALUDABLE

Si comes con frecuencia fuera de casa, ya sea de tupper o en un restaurante, debes cuidar lo que comes. Solemos comer en base a lo que nos apetece sin tener en cuenta lo que realmente necesitamos. Es posible que si comemos fuera, al llegar la hora de la comida el hambre nos haga elegir alimentos más calóricos y menos saludables. Pero deberíamos recordar que el cuerpo agradece que le demos buenos nutrientes y no solo alimentos llenos de grasa y /o azúcares. Por eso una buena idea es empezar siempre nuestras comidas por algo de verdura, asegurándonos así que no nos faltan vitaminas y antioxidantes. Vale incluso con una ensalada de lechuga. Y si además la aliñas con vinagre, el ácido acético hará que los hidratos de carbono que tomes después se digieran más lentamente y por lo tanto que la subida de insulina sea menor.

Comer de tupper es una muy buena opción si quieres gastar menos, evitar tentaciones y comer mejor. Por ello hoy os doy las claves para que elaboréis un tupper equilibrado.

EL TRIÁNGULO SALUDABLE, LA CLAVE PARA COMER SANO DE TUPPER

Nuestro tupper debe organizarse igual que la distribución del triángulo saludable. Este debe contener una buena ración de verduras, ya sean crudas o cocinadas, tu ración de proteína (pescado, carne o huevo), tu ración de alimentos que contengan hidratos de carbono que deberá ajustarse a tu nivel de actividad física y en base a si necesitas o no perder peso. Me refiero al arroz, la pasta, la patata, o en su defecto una rebanada de pan integral. Si necesitas perder peso y no haces mucho ejercicio, este es el **grupo de alimentos** que deberías evitar o al menos limitar.

Y para el postre, una fruta.

Al comer de tupper cada día, cuando prepares las verduras ten especial cuidado con el aliño. Debes usar siempre grasa de calidad intentando que sea a ser posible aceite de oliva virgen extra y debes usarlo con moderación ya que una cucharada de aceite te aporta muchos nutrientes pero también **aporta 90 Kcal** a tu dieta.

También, puedes sustituir la proteína por un plato de legumbres (lentejas, garbanzos, alubias...) o de quinoa cocinadas con verduras y que te aportan los nutrientes que necesitas. Recuerda que las legumbres te aportan proteínas vegetales e hidratos de carbono complejos por lo que no es necesario que añadas a tu menú otros hidratos a no ser que seas un gran deportista o tu actividad diaria sea frenética.

FerraNutri



613024869



ferranutri@gmail.com

CATALUNYA

Terres de l'Ebre, cap a la modernització del sector

Terres de l'Ebre Taxi és una empresa formada per 97 taxistes del Baix Ebre, el Montsià i la Terra Alta. Va ser creada l'any 2004, per tant es tracta d'una empresa jove, però on cada membre compta amb un llarg recorregut professional dedicat a oferir el millor servei. Parteix d'una molt bona organització interna que durant la seva

trajectòria els ha permès adaptar-se i coordinar tots els serveis de forma territorial, ràpidament.

En aquests moments els companys volen fer un pas més cap a la modernització del sector.

Tot parteix del nou mercat que venen treballant de fa temps en l'àmbit dels serveis més urbans. Fins ara els companys ho gestio-

naven des de l'empresa amb mètodes poc àgils, ara el que volen aconseguir és que tots els socis es donin d'alta en un sistema de gestió de flotes, que mitjançant la geolocalització adjudiqui els serveis als vehicles lliures més propers al client, posant sempre al centre de l'equació al usuari i proporcionant una experiència satisfactòria en l'àmbit de la mobilitat.



Alguns dels vehicles que formen part de la flota de Terres de l'Ebre



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



Compatibilitat
amb Apple CarPlay
i Android Auto™

ECO

Baixes
emissions



Motor híbrid
i bateria
de ions de liti

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

Escull bé



TOYOTA TEAMS MOTOR
www.teamsmotor.toyota.es

C/ Paris, 70-78 – Barcelona
Tel: 934 732 802

Ctra. Reial, 131 Sant Just Desvern – Barcelona
Tel: 934 103 838

Emissions CO₂ (g/km): 100 – 116. Consum mitjà (l/100 km): 4,4 – 5,1.

*Segons dades oficials de matriculacions de la DGT corresponents al període gener - juliol 2021.

ANTAXI

Un estudio de ANTAXI denuncia la “volatilidad” del precio de VTC: tarifa de alta demanda en mitad de viajes y precios duplicados

Los vehículos de transporte con conductor (VTC) en la Comunidad de Madrid prácticamente lo aplican en más de la mitad de los viajes, incrementando los precios en una media de 30-50% y llegando, en ocasiones, a multiplicar por dos veces y media el precio base.

Así se desprende del informe ‘Análisis de los precios de los servicios VTC contratados a través de plataforma en Madrid: formación de precios y volatilidad’, presentado este lunes por la Asociación Nacional del Taxi (ANTAXI) y Games Economics.

En concreto, este estudio se basa en la observación de cinco trayectos y 926 observaciones realizadas entre mayo y junio de 2023 en solicitudes en las aplicaciones móviles de Uber, Cabify y Bolt y en el que se concluye que, mientras los precios del taxi varían en torno al 15% por arriba y por abajo del precio medio en función de la congestión del tráfico, en el caso de las VTC puede llegar a ser desde la mitad, hasta dos veces el precio medio del taxi.

Asimismo, en el mismo se muestra que cuando los precios de un determinado operador VTC son elevados, también es proba-

ble que lo sean los precios del resto de operadores VTC, por lo que los usuarios no pueden evitar los precios elevados de un determinado operador recurriendo a otro. Según el estudio, además, el precio de un mismo viaje en VTC puede llegar a multiplicarse por hasta dos veces y media según el día y la hora.

Según han remarcado durante la presentación de este en el Círculo de Bellas Artes, el precio en el sector del taxi se establece de forma transparente de acuerdo con tarifas públicas reguladas, mientras que los servicios VTC usan precios dinámicos determinados mediante algoritmos complejos y opacos que provocan que los costes del servicio “tengan elevada fluctuación”.

En palabras de Julio Sanz, presidente de la Federación Profesional del Taxi, existe una “incertidumbre a la hora de conocer de qué manera se determinan los precios” en el caso de las VTC, frente a la “rigurosa” forma que asumen en el sector del taxi, “de obligado cumplimiento” y que “que protege al usuario”.

“El taxi genera una certidumbre y garantía al usuario, que es fundamental, porque sabe lo que paga, no varía, de modo que garantiza un servicio muy aceptable.

El taxi siempre está ahí, ni en episodios atmosféricos como Filomena, como en pandemia o en el 11M, con vocación de servicio público a coste cero.

Durante el acto, el director general de la empresa de análisis económicos Games Economics, Juan Delgado, ha explicado que el estudio refleja la “gran opacidad” en la fijación de precios de VTC, al desconocer cómo funcionan los algoritmos, pero ha resaltado que sí se conocen los “resultados”, que apuntan a ese uso “frecuente” del suplemento de alta demanda y a precios “mucho más volátiles”.

En este sentido, ha apuntado que los operadores lo usan en más de la mitad de los viajes y los precios se incrementan en una media de 30-50% “y llegando, en ocasiones, a multiplicar por dos veces y media el precio base”.

Además, mientras los precios del taxi varían sobre la media un 15% por arriba o por abajo, en los VTC llega a un 50%, e “incluso por arriba puede llegar al 75%”. “Son más baratos, pero en ocasiones son más caros”, ha resaltado Delgado, que ha puesto de manifiesto la inseguridad para el usuario al desconocer estas cifras. “En cierto modo es una lotería”, ha subrayado.

El caso concreto del MAD COOL

Asimismo, durante el acto celebrado en el Círculo de Bellas Artes de Madrid también se ha presentado el estudio 'Efectos del festival de música Mad Cool sobre los precios de los servicios de taxi y VTC en la ciudad de Madrid', basado en el festival que tuvo lugar del 6 al 8 de julio.

En este caso concreto, a lo largo de todo el día observaciones del precio de ir y volver, que se celebró en Villaverde, una zona "relativamente mal comunicada" y donde se denunció una situación de "caos".

De media, los precios de VTC se multiplican entre dos y cuatro veces a la entrada y a la salida respecto al precio mínimo, llegando a multiplicarse por cinco veces, mientras que en el caso del taxi únicamente se incrementaron en menos de un 10% en la entrada y en menos de un 20% en la salida, "debido al incremento de la duración de los viajes por la compleja situación del tráfico".

A modo de ejemplo, se ha citado como "caso extremo" un trayecto entre el recinto del Mad Cool y Plaza de Castilla, que alcanzó "93,2 euros en VTC frente a los 37,15 euros de taxi". De este modo, el estu-

dio apunta que los VTC incrementaron el precio de media entre un 30 y un 90% mientras que el taxi lo hizo entre un 10 y un 20%.

"Intuimos que los algoritmos están interconectados, teniendo en cuenta que el desplazamiento a unas zonas deja a otras desatendidas" en caso de grandes eventos, "algo normal" en la ciudad de Madrid, pero, en cualquier caso, ha dicho, "no conocemos cómo se activa un algoritmo en esa situación".

De forma paralela, se concluye que también se duplicaron en otros trayectos ajenos al festival. A modo de ejemplo, se analizó el viaje entre Atocha y Velázquez a las 3 de la madrugada, una carrera de 22,9 euros en taxi pero que se duplicó en el caso de los VTC.

Además, entre otras cuestiones también se ha puesto de manifiesto como los operadores "anuncian precios mínimos, pero luego no se aplica", por lo que el usuario se enfrenta a "tarifas ficticias", o se indicaba la aplicación de tarifa de alta demanda, pero no la cuantía, "por lo que el consumidor no sabe qué suplemento le está aplicando".

En este sentido, Julio Sanz ha subrayado que el empleo de estos algoritmos provoca una "incertidumbre más elevada" en el sector del transporte, aunque se aplique en otros sectores. "Se aplica en to-

do, pero cuando vas al transporte se multiplica por equis mil sin saber por qué", ha indicado.

En esta línea, ha denunciado la "desidia" de Administración para corregir esta situación que "desprotege a los usuarios", ante lo que también ha llamado a las asociaciones de consumidores a exigir que lo haga. En cualquier caso, ha incidido, son las instituciones las que deban actuar

En este sentido, ha apuntado que los operadores lo usan en más de la mitad de los viajes y los precios se incrementan en una media de 30-50% "y llegando, en ocasiones, a multiplicar por dos veces y media el precio base".



Julio Sanz presentando el informe de ANTAXI

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 Diagnóstico (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



Presó provisional comunicada i sense fiança per al detingut per la mort del taxista a Lleida



Feia temps que li anaven al darrere i finalment va ser detingut. Agents de la Divisió d'Investigació Criminal (DIC) dels Mossos d'Esquadra de Ponent van detenir a la sis del matí un jove de 22 anys i veí de la Mariola com a presumpte autor de la mort de Mohamed Ezzeraiqa, el taxista de 43 anys que va ser assassinat a ganivetades la matinada del diumenge 10 d'abril de l'any passat a la Bordeta, en un crim que va causar una

enorme commoció. Els investigadors han recopilat durant aquests mesos multitud d'indícis que l'incriminen. Entre aquests, han resultat especialment clau les mostres de l'ADN localitzades. Van ser trobades per agents de la Policia Científica i serien coincidents amb les de l'arrestat. És un jove que té antecedents. La investigació del cas la dirigeix el jutjat d'Instrucció número 4 de Lleida.



Pont de Suert ofereix servei gratuït de taxi per anar al cementiri avui Diada de Tots els Sants



L'Ajuntament ha arribat a un acord amb el col·lectiu de taxistes de Pont de Suert i ofereix el dia 1 de novembre, Diada de Tots Sants, servei de transport públic gratuït (taxi) d'anada i tornada per a les persones que

vulguin anar al cementiri municipal a recordar els seus difunts. Hi haurà dues sortides; a les 12h del migdia i a les 16h de la tarda. El punt de trobada és la parada de taxis del carrer de Suix.



El STAC se reúne con diputados de ERC para hablar de las plataformas, ITV y ley del taxi



Representantes del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC), Ana Galisteo y Lluís Berbel, mantuvieron una reunión con los diputados de ERC, José Rodríguez y Jordi Albert, en el Parlament de Catalunya, para tratar diferentes temas del taxi. Desde el STAC, se ha aprovechado la ocasión, para presentar el estudio que hizo ANTAXI sobre los precios que cobraron los VTC

en Madrid, en el evento de Mad Cool y también para denunciar la volatilidad de las tarifas de las plataformas, duplicándolas. Los diputados nos expresaron su compromiso a estudiarlo con detenimiento y una vez más nos dieron su visión y defensa de nuestro sector. También han informado de una ley que están elaborando para regular las Plataformas.



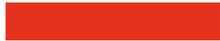
Las emisoras Radioteléfono Taxi y TeleTaxi de Madrid crean una bolsa común de servicios para disminuir los tiempos de espera de los usuarios



total efectividad, el usuario tiene acceso a una flota de hasta 5000 taxis que le ofrecerán servicio de forma conjunta e independiente a si el servicio lo genera una u otra emisora.

Las emisoras Radioteléfono Taxi y TeleTaxi han culminado la unificación en la que trabajaban los últimos años para ofrecer al usuario de Madrid un servicio más completo y mejorar, entre otros, los tiempos de espera para ello han creado una bolsa común de servicios. Y es que, con este nuevo funcionamiento, que se dio por completado con

Ambas emisoras hacen un llamamiento al sector a nivel nacional para integrarse en la app Pidetaxi y que trabajen en una unidad de acción a través de la integración de flotas que permita alcanzar más mejoras en la movilidad y el servicio a los usuarios, especialmente en los picos de demanda de las grandes ciudades.



La Asociación del Taxi de Calella se reúne con el alcalde para plantear problemas que preocupan al sector



El encuentro se realizó a instancias del ayuntamiento por algunas quejas que se habían recibido por parte de la ciudadanía y del sector hotelero de la ciudad por la falta de servicio.

Los representantes de la Asociación manifestaron que el problema radica fundamentalmente en que hay compañeros que

realizan prácticas irregulares y centran su trabajo en los servicios de los hoteles. Tras un debate sobre la situación, se ha planteado convocar una reunión para el mes de marzo en la que participaran representantes del sector hotelero, de los taxistas y también del ayuntamiento para afrontar la temporada del próximo año.



Reunión Departament de Transports y Asociaciones del Taxi para debatir sobre la nueva ley del taxi

En el marco de reuniones que se vienen manteniendo con relación a la creación de una nueva ley del taxi que tiene que substituir la ley 19/2003, de 4 de julio, mantuvimos un encuentro en el que estaban presentes las asociaciones representativas del sector del taxi y miembros de la administración del departamento de transportes de la Generalitat con el subdirector David Fernández a la cabeza.

Indicar que por el momento somos muy cautos a la hora de valorar como se va desarrollando este proyecto, no debemos olvidar que si en estos momentos estamos inmer-

sos en esta nueva ley, es por la aparición de unos nuevos operadores que rompieron la baraja a mitad de la partida, por nuestra parte creemos que es del todo necesario que la administración aclare que pretende hacer con estos nuevos actores.

No olvidemos tampoco que desde STAC las primeras aportaciones al texto se realizaron en mayo del 2019, y ya entonces reivindicábamos cuestiones que para nosotros son líneas rojas, diferenciación clara de los sectores Taxi VTC, dignificación del sector y apuestas competitivas de futuro para el sector del taxi.



El AMB aprueba las tarifas del taxi para el 2024



Recordamos que nuestra propuesta era superior a lo aprobado y una cuestión importante que no se ha tenido en cuenta es la diferenciación tarifaria los sábados por la noche, esperamos que en próxi-

mos ejercicios se tenga en cuenta si se pretende de verdad solucionar el problema de la falta de vehículos en momentos puntuales de las noches de los sábados.uro para el sector del taxi.



Los Mossos d'Esquadra han denunciado taxis ilegales en el aeropuerto del Prat



Los Mossos d'Esquadra han denunciado a cinco conductores por hacer servicio de taxi en el aeropuerto de El Prat de Llobregat (Barcelona) sin ningún tipo de autorización administrativa.

Las denuncias se interpusieron entre los días 14 y 15 de diciembre a cinco conductores que desempeñaban servicios de taxi sin

licencia con vehículos particulares o de alquiler en el aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

Los conductores se enfrentan a multas de hasta 4.000 euros, además de la inmovilización de los vehículos en el depósito municipal por parte de la Policía Local de El Prat de Llobregat, según han informado los Mossos.

DESCUBRE LA NUEVA GAMA TAXI KIA

NUEVO KIA NIRO y KIA
TOURER homologados para
taxi solo en DIVACAR

Precio mínimo
garantizado

El servicio
postventa más
económico



Escanea para
más información

KIA Ceed Tourer



PHEV: Híbrido enchufable



MHEV

KIA Niro



HEV: Híbrido



EV: 100% Eléctrico

SABADELL

Ronda Ponent, 125
08201 Sabadell, Barcelona
Tel.: 660 033 843

RIPOLLET

Carretera de Barcelona, 234-244
08291 Ripollet, Barcelona
Tel.: 660 954 828