

# TAXI LIBRE

SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA NOVEMBRE | DESEMBRE 2025 **225**



## NOVA LLEI DEL TAXI

### **AMB**

Tarifas 2026  
/ P12

### **CATALUNYA**

Més enllà del Groc i Negre  
/ P13

### **MOTOR**

HYUNDAI STARIA  
HYBRID PMR  
/ P18



C/. Badajoz, 52

**AUTOFUBER**  
GRUPFUBER

Mari Carmen  608 219 893

# DACIA JOGGER **HYBRID**

140 CV. Cambio automático. **No enchufable**

**3 Años  
de  
Garantía**



## Llámanos e infórmate

en el 608 219 893 o en [autofuber@autofuber.com](mailto:autofuber@autofuber.com)

c/Badajoz, 52 - 08005 Barcelona

Pintura, manguera y preentrega incluido



## EDITA

REVISTA PROFESIONAL DE  
DIFUSIÓN NACIONAL

5ª Época, año XXIV nº 222

SINDICAT DEL TAXI DE  
CATALUNYA

Primera revista del taxi de  
España Fundada el año 1979

**Director** Antoni Servos.

**Redacció** Albert Vilardaga.

**Col·laboracions** Francisco Javier  
Latorre, Antoni Servós, Christian  
Navarro, Antonio Murillo y Ana  
Galisteo.

**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** i pàgina 16  
de Kent Wang, Hemicicle del  
Parlament de Catalunya.



## EDITORIAL

# Un taxi, un sol model: el futur no es pot dividir

En els darrers mesos, el nostre sector viu amb preocupació la tramitació de la nova llei de transport de persones en vehicles de fins a nou places. Una proposta que, lluny de reforçar el model català de taxi, pretén crear un sistema de llicències **temporals i intransmissibles** que trenca de manera radical amb la realitat i la història del nostre ofici. Des del **Sindicat del Taxi de Catalunya**, ho diem sense embuts: **no acceptarem que es divideixi el taxi en dues categories ni que es desposseeixi el nostre col·lectiu del seu patrimoni i del seu futur.**

El taxi és una professió arrelada, regulada i amb obligacions de servei públic. Hem treballat sempre amb tarifes intervingudes, amb controls estrictes i amb responsabilitats que altres modalitats no assumeixen. A canvi, la societat i l'Administració han reconegut el valor patrimonial de la llicència, que ha permès estabilitat, inversió, renovació de vehicles i relleu generacional. Ara, però, se'ns vol imposar un model que **trenca aquest equilibri** i que introdueix una doble realitat jurídica inacceptable: uns taxistes amb drets adquirits i uns altres, els futurs, sense dret a transmetre.

Quin sentit té tenir dos règims jurídics per a la mateixa activitat, sota les mateixes obligacions i el mateix servei públic? Cap. A més, aquesta divisió obre la porta a una conseqüència molt perillosa: la **devaluació progressiva de les llicències actuals**. Si el mercat sap que en el futur només hi haurà llicències caducables, sense valor patrimonial i subjectes a terminis administratius, el valor de les actuals es veurà inevitablement erosionat. I això no és una "modernització"; això és una **expropiació encoberta**.

La temporalitat no resol cap problema real del sector. No millora el servei, no garanteix més qualitat i no ajuda a ordenar l'oferta. Les llicències temporals no aporten flexibilitat —perquè 8 anys o 7+1 no permeten ajustar res a curt termini— i tampoc aporten estabilitat, perquè deixen els professionals pendents de renovacions administratives arbitràries. Si el que es vol és adaptar el servei a la demanda, existeixen eines molt més adequades, com les **llicències estacionals**, que permeten reforçar moments punta sense destruir el model existent.

Per això, des del Sindicat del Taxi de Catalunya reclamem que s'escolti el sector, que es deixin de banda les teories de despatx i que es preservi la transmissibilitat com a element essencial de seguretat jurídica i econòmica. El taxi ha demostrat durant dècades que és un servei fiable, sostenible i integrat al territori. No podem acceptar una reforma que posa en perill aquest llegat i que condemna els professionals del futur a la precarietat i a la incertesa.

**Un únic model, un únic règim i un únic futur per al taxi de Catalunya.** Això és el que defensem. Això és el que mereix la ciutadania. I això és el que exigirem fins al final.

## NOVA LLEI DEL TAXI

# La nova llei del transport de persones: un canvi de rumb per al taxi

La nova Llei del Transport de Persones en Vehicles de fins a nou places, actualment en debat al Parlament, suposa un **punt d'inflexió per al taxi a Catalunya**. Després de vint anys sota la Llei 19/2003, el Govern proposa una norma que integra **taxis, VTC, limusines, vehicles d'alta disposició i plataformes digitals** dins un únic marc regulador.

El text reafirma el **taxi com a servei econòmic d'interès general**, amb obligacions de servei públic, tarifes regulades i compromís amb la ciutadania. Aquesta consideració, reconeguda també pel Tribunal de Justícia de la UE i el Tribunal Constitucional, reforça el paper del taxi com a peça clau de la mobilitat sostenible.

## Llicències i drets dels titulars

La nova llei manté el **límit del 15% de llicències per titular**, ja previst a la norma del 2003, però introdueix **noves condicions**. Les llicències de nova creació seran **temporals**, adaptables a criteris ambientals i de mobilitat, i

**no es podran transmetre lliurement**, excepte en casos de mort o jubilació.

Les actuals llicències mantenen tots els drets adquirits, però des de el Sindicat del Taxi de Catalunya alertem que cal evitar

**impactes indirectes sobre el seu valor i el seu ús. Per aquesta raó em presentat als grups parlamentaris la nostra disconformitat amb aquest nou regim jurídic, i defensarem allà on calgui la seva eliminació de la Llei.**

## Vehicles més nets i geolocalitzats

els taxis nous hauran de ser **ECO o Zero emissions**, i tots els vehicles incorporaran un sistema de **geolocalització obligatori** connectat amb la futura infraestructura pública de dades. Això permetrà que l'administra-

ció conegui **en temps real on és cada vehicle i si està lliure o ocupat**, a tot el territori. Tot i que hi haurà excepcions per raons tècniques o de seguretat, aquesta mesura suposa un **control permanent de l'activitat**, amb

implicacions en la privacitat i la gestió diària.

Alhora, aquesta informació pot millorar la planificació del servei i reforçar la posició del taxi davant altres actors de la mobilitat.

## Formació i coneixement del català

els conductors hauran d'acreditar **formació professional específica** (conducció eficient, atenció a persones amb mobilitat reduïda, ús de tecnologies, etc.) i un **nivell mínim de català B1**. Els professionals que

ja treballen tindran **dos anys per acreditar-lo**, però els **nous aspirants hauran de disposar del títol abans d'entrar a la professió**.

Aquesta diferència pot generar **una manca de nous conduc-**

**tors i de compradors de llicències**, sobretot fora de les grans ciutats. Des de l'STAC, es reclama un **període d'adaptació també per als nous professionals**, per evitar problemes de relleu i garantir la continuïtat del servei.

## VTC i serveis interurbans

La llei manté que els **VTC no més poden operar en trajectes interurbans**, d'acord amb la LOTT i el Reial decret llei 13/2018. Aquesta limitació, però, **preocupa els taxistes dels municipis fora de l'AMB**, que podrien veure reduïda

la seva activitat si els VTC es concentren en rutes entre poblacions. Caldrà **buscar un equilibri territorial** que eviti un perjudici econòmic insostenible per al taxi en zones no metropolitanes.

A més, **quan la infraestructura**

**de dades sigui operativa**, desaparèixerà el **temps mínim de precontractació**, ja que el seguiment digital substituirà aquests controls. El sector haurà de **vigilar de prop aquesta evolució** per evitar una liberalització encoberta dels serveis urbans.

## Vehicles d'alta disposició: una figura amb risc

S'incorpora una nova categoria: els **vehicles d'alta disposició (VAD)**, pensats per serveis premium o personalitzats. Tot i que es presenten com una modalitat es-

pecífica, **son el que sempre hem conegut com VTC**, i existeix el risc que **esdevinguin un colador d'autoritzacions** que afectin l'equilibri territorial i la demanda urbana.

El control reglamentari i la capacitat d'inspecció seran decisius per evitar que aquesta nova figura **perjudiqui el servei públic del taxi**.

## Mirant endavant

La nova llei suposa **un pas cap a un model més regulat, digital i ambientalment exigent**. Consolida el paper del taxi com a **servei públic essencial**, però també

eleva les exigències: **més formació, més control i més responsabilitat**.

El repte serà adaptar-se sense perdre el caràcter de proximitat i confiança que ha definit sempre el

sector. Per això caldrà **una aplicació equilibrada i diàleg constant amb l'administració**, per assegurar que el futur de la mobilitat catalana continuï tenint al taxi com a referent.



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
- Esclaons
- Agafadors
- Respatllers i Reposacaps
- Sistemes d'ancoratge
- Condicionament d'alçada interior

**Rehatrans**

rehatrans.com | 93 293 41 33

## NOVA LLEI DEL TAXI

# El B2 de català i la nova llei del taxi. La llengua no és una arma!

El català és molt més que un instrument de comunicació: és un espai compartit, una manera de viure i de reconèixer-nos com a societat diversa. Precisament per això, utilitzar-lo com a eina per excloure o estigmatitzar col·lectius és una perversió del seu sentit més profund.

En els darrers mesos, hem vist com alguns discursos, disfressats de defensa del català, amaguen en realitat una altra cosa: prejudicis, ressentiments i una voluntat de dividir.

No és nou. Hi ha qui, de sobte, descobreix una passió pel català tan intensa com recent, i la fa servir no per estimar-lo, sinó per expulsar. No per construir, sinó per marcar distàncies.

El debat sobre el nivell de català exigible als professionals del taxi és imprescindible. Tothom que treballa de cara al públic hauria de poder entendre i expressar-se en català, per respecte als drets lingüístics de la ciutadania.

Però convertir aquesta exigència en una prova d'identitat o en un instrument d'exclusió social és un error que ens allunya dels valors que diem defensar.

La veritable defensa del català passa per fer-lo accessible i amable. Per exigir un nivell suficient que garanteixi la comprensió i l'atenció correcta al client, no una titulació acadèmica que sàpiga més a mur que a pont. I sobretot, per establir un període de transitorietat realista, amb formació i suport per a qui arriba de fora i vol fer les coses bé.

**Tothom que treballa de cara al públic ha de poder entendre i expressar-se en català, però convertir aquesta exigència en un instrument d'exclusió social és un error. Un B1 és un nivell raonable i assumible que garanteix una comunicació fluida.**

Hi ha milers de treballadors del taxi que, mentre condueixen, aprenen paraules, frases i costums. Que s'esforcen per comunicar-se, que somriuen quan els clients els corregeixen una expressió. Aquesta és la millor política lingüística: la del dia a dia, la que s'alimenta del respecte mutu.

Des del Sindicat del Taxi de Catalunya, estem treballant amb Plataforma per la Llengua i els grups polítics que participen en la nova llei de transport de viatgers per fer-los arribar aquest missatge. Defensem que s'hi estableixi un nivell de català raonable i assumible —un B1 és suficient per garantir una comunicació fluida—, i que es prevegi un període llarg d'adaptació perquè tot el sector pugui assolir-lo amb garanties. No es tracta d'imposar, sinó d'acompanyar. D'integrar, no d'excloure.

El futur del taxi a Catalunya ha de basar-se en la convivència, el respecte i la igualtat d'oportunitats. I això només serà possible si entenem que la llengua és un pont que uneix, mai una arma que separa.



## Vols treballar amb nosaltres?

Forma part de l'empresa líder en serveis del taxi a Barcelona.  
La nostra experiència avala el nostre treball.

PER OBTENIR MÉS INFORMACIÓ VISITA'NS A MARINA, 82  
WWW.BARNATAXI.COM ☎ 93 531 47 41



# SKODA

## Mogadealer

### Llegan los nuevos Škoda Enyaq y Elroq Taxi 100% eléctricos



\*Sin cristales tintados de fábrica

#### ENCUÉNTRALOS EN SKODA MOGADEALER

##### BARCELONA

Calle de Aragón, 602, 08018  
93 232 10 00

Calle de la Ciudad de Asunción, 38, 08030  
93 839 44 24

##### MATARÓ

Avda. del Maresme, 30-40, 08302  
93 741 26 00



 skodamogadealer

 skodamogadealer

| [mogadealer.es](https://mogadealer.es)

AMB

# ¿Podemos circular por el carril BUS de la B-23?



la B-23. La respuesta de los representantes en dicha reunión es que las competencias en dicho tramo pertenecen a la Generalitat y no al ayuntamiento. Se comprometieron a traspasar esta necesaria solicitud, a los responsables de movilidad de la Generalitat.

A fecha de hoy, No tenemos respuesta alguna por parte de nadie.

**Me pregunto por qué, desde un principio no se hicieron las cosas correctamente, tan complicado es hacer las cosas bien desde un principio?**

El taxi es un servicio público fundamental para esta ciudad, pero se olvidan de ello continuamente. Si este carril de retorno a la ciudad se nos prohíbe, significará una grave penalización a nuestra movilidad, lo que puede suponer que una carrera de entrada a Barcelona por la B-23, penalice al cliente con un mayor importe del servicio y también al taxista por el tiempo excesivo del recorrido.

En la última reunión de movilidad con el ayuntamiento, celebrada en julio, se reclamó,

la aclaración de que si los taxis podíamos utilizar este carril para agilizar el acceso a la ciudad por



**coop57**  
SCCL  
 serveis financers  
 ètics i solidaris

Contribueix a la transformació social  
 de la nostra economia i de la nostra societat

**www.coop57.coop**





AMB

# La invasion de los carriles bus/taxi

Levamos tiempo sufriendo la invasión de los carriles que nos agilizan la circulación por parte de las motos, bicicletas, patinetes e incluso por patinadores, etc,etc.

Si lo que pretende el ayuntamiento es que nos movamos en servicio público, no puede permitir que los carriles destinados a que el Bus y los taxis nos movamos con mayor agilidad, esté invadida por vehículos que tienen prohibida la circulación por estos carriles.

El ayuntamiento de Barcelona no muestra nada para erradicar estos comportamientos, saben que buena parte de estas inclusiones de los carriles son por parte de las bicicletas, algo que claramente no les interesa.

En Sevilla, en apenas 30 días, se han impuesto casi 20.000 sanciones por este tipo de infracciones, algo que se debería realizar también en Barcelona.

Compañeros, vosotros, al igual que yo, sufrimos este tipo de comportamientos, además, lo que peor llevo, es que cuando les indico que su comportamiento no es el correcto, sus respuestas son, peinetas, patadas, insultos, etc. Mi conclusión es que hay una gran falta de educación vial, pero como he dicho antes, los intereses del ayuntamiento están por encima de todo.

Por último, no puedo entender que haya carriles de bus/taxi/bicicleta, como Via Laietana o Ctra de Sants, es algo que no tiene ningún

sentido. Si los servicios públicos tienen que ser preferentes para la movilidad, la contaminación, etc. ¿Qué co\_o pintan las bicis en el carril taxi-bus?????, algún político me lo puede explicar????

**No puedo entender que haya carriles de bus/taxi/bicicleta, como Via Laietana o Ctra de Sants, es algo que no tiene ningún sentido.**



## LA VEU DEL TAXI

# Remodelación de las vías: el coste oculto para el taxi

En los últimos años, la ciudad ha vivido un proceso continuo de obras y reformas bajo el paraguas de la movilidad sostenible. Sin embargo, muchas de estas intervenciones, lejos de mejorar la fluidez, han convertido la circulación en un laberinto que castiga especialmente al taxi, un servicio público que depende de la rapidez, el acceso y la previsibilidad.

La reurbanización de arterias principales como la Gran Vía o la conexión con Plaza España ha reducido carriles y restringido pasos fundamentales para acceder al centro. Las modificaciones en ejes tan transitados como Consell de Cent o Sepúlveda han alterado sentidos de circulación, supri-

mido giros y eliminado paradas de taxi sin ofrecer alternativas operativas. A esto se suman obras prolongadas y mal señalizadas, que obligan a rodeos innecesarios y aumentan el consumo, los tiempos de trayecto y la frustración de usuarios y conductores.

La falta de coordinación con el sector agrava el problema. Cada cierre o cambio se anuncia como una mejora ecológica, pero rara vez se consulta con quienes trabajan a diario en la calle. El taxi, que debería ser aliado natural de la movilidad sostenible, se encuentra atrapado entre desvíos, carriles bici mal integrados y zonas de carga y descarga que ocupan el espacio destinado a las paradas.

No se trata de oponerse al progreso, sino de planificar con equilibrio. Una ciudad moderna no se construye solo con aceras más amplias y calzadas pintadas de verde, sino garantizando que los servicios esenciales puedan seguir funcionando. Las remodelaciones deben contemplar itinerarios provisionales bien diseñados, señalización clara y comunicación real con el sector del taxi.

Mientras tanto, cada nuevo proyecto mal planificado añade un obstáculo más a un servicio que, pese a todo, sigue garantizando movilidad, seguridad y atención personalizada. La ciudad cambia, pero no puede hacerlo a costa de quienes la mantienen en movimiento.

Antonio Carmona





OPEL

# ASTRA SPORTS TOURER

TU NUEVO TAXI HÍBRIDO

POR **25.300€\***



**A<sup>88</sup>**  
**GROUP**

C/ Carrer de la Ciutat d'Asuncion, 34, Sant Andreu, 08030 Barcelona

comercial: Santiago Carrillo | [scarrillo@auto88.com](mailto:scarrillo@auto88.com) | 661 661 645

  
**O P E L**

\*Oferta válida en Península y Baleares para pymes y autónomos, para las primeras 100 unidades. Precio con IVA, transporte, pintura taxi, manguera y precintos incluidos. Opcionales no incluidos. Precio contado 25.300€. El modelo visualizado puede no coincidir con el ofertado. Consulte condiciones con nuestros asesores comerciales en AUTO88.



AMB

# Tarifas 2026

Como cada año en estas fechas ( vamos tarde), las organizaciones representativas de la taula técnica del taxi (TTT) empezamos a negociar con el IMET, el incremento de las tarifas para el próximo 2026.

Cómo cada año, nos encontramos con un muro infranqueable, para que acepten algunas de nuestras propuestas.

El IMET nos presenta una propuesta inicial de incremento del 2,1% amparándose en unos cálculos sobre costes de explotación de muy dudosa validez, lo cual les demostramos con cifras complejas, pero reales.

Posteriormente nos presentan una nueva propuesta prácticamente igual pero con un incremento del 2,3%. ¿DE VERDAD?

Nuestra propuesta se basa principalmente, más que en una subida importante en el porcentaje, en una reestructuración tarifaria y en una metodología diferente en el cálculo para incrementar nuestras tarifas y que nos siga haciendo perder porcentaje en nuestros beneficios.

Solicitamos una carrera mínima en todas las franjas horarias y especialmente en horario nocturno y más los fines de semana. No podemos seguir haciendo carreras alrededor de 5 euros por las noches, así no se incentiva la noche.

También solicitamos, que en aeropuerto Josep Tarradellas, el Prat, teniendo en cuenta las largas esperas que sufrimos las compañeras y compañeros, pa-

ra recoger pasaje ( 2 horas más o menos) siga siendo de 21 euros, es un insulto a nuestro trabajo y nuestro esfuerzo, reclamamos que esté al nivel de Madrid (33 euros).

La respuesta fué la siguiente: NO PUEDE SER, ES IMPOSIBLE.

Está demostrado que desde 2.015 a la actualidad, año 2.025, si sumamos todos los incrementos aplicados cada año, estaríamos hablando de más de un 20%. Pues la recaudación diaria no ha subido prácticamente, en 2.015 era de unos 200 euros brutos , en 2.025 sigue en las mismas cifras.

**ALGO FALLA.  
RESPONSABLES DEL  
IMET, PIENSENLO ES  
FACIL. GRACIAS.**



## CATALUNYA

## Més enllà del Groc i Negre



**Raquel Gonzalo**  
taxista de Sabadell

**D**es de la nostra organització hi ha algunes qüestions de la llei que ens preocupen.

**Com creus que afectarà hi perquè la nova llei en relació a la sortida de les VTC del àmbit metropolita?**

En el moment que les VTC deixin de poder fer serveis urbans a l'AMB i només puguin fer serveis interurbans, és ben possible que trobin un nou nínxol a les poblacions de la segona corona per fer serveis cap a l'aeroport i cap a Barcelona ciutat. Per als taxis de poblacions, una part important de la fulla són aquests serveis interurbans, ja que només amb serveis urbans no s'arriba a la facturació mínima, per molts que n'hi hagi.

**Creus que l'àmbit territorial (taxistes de poblacions) s'ha tingut en compte prou, si la resposta es positiva argumenta-ho i si es negativa igual?**

Penso que no s'ha tingut prou en compte al taxi de territori. Aquesta part de la llei respon a una reivindicació de fa anys del taxi de l'AMB, que té un problema important amb aquest gran volum de VTC que fan competència deslleial al taxi. Amb aquesta mesura el problema no es soluciona del tot, sinó que es desplaça a la resta de poblacions. Tenim la circumstància que

els taxis de l'AMB superen molt en nombre als taxis de territori i això fa que el gruix de taxistes de l'AMB tinguin més força en les seves reivindicacions, i és el que ha passat amb aquesta llei, que se'ls ha escoltat més a ells, oblidant-se de què passaria a la resta de municipis.

**En la proposta de llei es crea la figura de les llicències temporals, que han de tenir una vigència de 7 anys mes 1, trobes que es una bona fórmula per regular la demanda i perquè??**

Al meu parer, quan hi ha pics d'alta demanda sol ser una circumstància temporal i de curt termini, més de tipus estacional o eventual, no d'anys. La possibilitat de crear noves llicències per 7 anys sembla que serà una manera d'introduir noves llicències amb l'excusa de la temporalitat, però que després seran molt difícils de revocar passat el termini. Això, a més, ens perjudica a nivell patrimonial, ja que fa més fàcil la decisió dels ajuntaments de crear noves llicències (sense cost i a concurs) i el conseqüent greuge comparatiu amb els taxistes que estem pagant durant anys la nostra llicència transmesa per compra-venda.

Crec que la regulació de la demanda passa més per la col·laboració entre taxis de municipis del voltant, cosa que, de facto, ja està funcionant, sigui per la creació d'àrees de coordinació intermunicipals o per petició directa de taxistes que no arriben a cobrir serveis de la seva zona en moments puntuals.

**Un altre dels temes que es parla molt es el coneixement de la llengua, d'entrada el text parla del B1, però hi ha alguna organització que**

**ho vol pujar al B2, creus que us podeu trobar a la vostra població amb companys que tot i treballar des de fa anys a la ciutat i entendre i parlar el català els hi pugui ser complicat treure's aquest nivell, em pots argumentar la resposta??**

El tema de la llengua és complicat. Trobo molt bé que es demani un mínim de coneixement i parla de l'idioma per a una bona atenció de l'usuari, igual que penso que seria interessant que més taxistes parlessin anglès. Això dona riquesa cultural i obre portes, treballis on treballis. Ara bé, per tal de demanar i garantir aquest nivell de l'idioma, és necessari que es posin a disposició dels taxistes els mitjans per poder-ho aconseguir. Sempre he estat a favor de la professionalització del taxi i, per tant, de la formació del taxista a tots els nivells. Però això no passarà si des de les administracions no s'ofereixen les opcions. En el cas de Sabadell, el tema de l'idioma podria ser una dificultat més per afrontar, però si és amb l'ajuda i promoció per part de l'administració, no hi veig el problema.

**Com es poden garantir serveis en zones o hores poc rendibles sense penalitzar el professional?**

Crec que això s'hauria d'estudiar en cada cas, població per població. Sovint l'incentiu sol ser més efectiu que la penalització, en qualsevol àmbit. Per tant, es tracta de buscar fórmules per incentivar al taxista, com preus mínims de percepció o subvencionant una part del servei quan es tracta de zones o barris allunyats del casc urbà. A més, a vegades no és només un tema de rendibilitat, també pot ser un tema de seguretat.



## NUTRICIÓN

## NUTRITAXI


**NUTRICIÓN Y BIENESTAR PARA EL GREMIO DEL TAXI EN LOS MESES DE NOVIEMBRE Y DICIEMBRE**
**Cómo cuidar la alimentación en un trabajo sedentario y disfrutar de las fiestas sin excesos**

El trabajo de taxista es, sin duda, una profesión exigente. Largas horas al volante, cambios constantes de horario, comidas improvisadas y una vida activa en la calle hacen que mantener una buena alimentación no siempre sea fácil. A medida que se acerca el final del año, con las fiestas de noviembre y diciembre, los retos se multiplican: comidas copiosas, celebraciones con compañeros o familia, menos horas de descanso y una mayor tentación de “dejarse llevar”.

Sin embargo, cuidar la alimentación no significa renunciar al placer ni vivir a dieta. Se trata de encontrar equilibrio y hábitos realistas que se adapten a vuestro ritmo de trabajo, os mantengan con energía y eviten ese cansancio o malestar que muchas veces aparece tras semanas de excesos.

**CONSEJOS PRÁCTICOS PARA MANTENER UNA BUENA ALIMENTACIÓN EN NOVIEMBRE Y DICIEMBRE**
**1. Comprender los retos del trabajo sedentario**

El sedentarismo prolongado, característico del gremio del taxi, conlleva varios riesgos: aumento de peso, dolores de espalda, rigidez muscular y, a largo plazo, mayor probabilidad de desarrollar problemas cardiovasculares o metabólicos.

Además, el hecho de comer a deshora o recurrir con frecuencia a bocadillos, bollería o cafés azucarados puede provocar picos de energía seguidos de bajones, afectando al estado de ánimo y la concentración.

El primer paso, por tanto, es planificar. Llevar algo preparado de casa, tener opciones saludables en el vehículo o saber elegir bien al parar para comer puede marcar una gran diferencia.

**2. Consejos prácticos para mantener una buena alimentación en noviembre y diciembre**
**1. Desayuno inteligente.**

Empieza el día con un desayuno que combine energía y saciedad: avena con yogur y fruta, tostada integral con aguacate y huevo o un batido natural de frutas y frutos secos. Evita los cruasanes o bollos de gasolinera: dan energía rápida pero pasajera.

**2. Hidratación constante.**

Lleva siempre una botella de agua en el taxi. El frío de estos meses hace que bebamos menos, pero la deshidratación provoca fatiga y dolor de cabeza. Si lo prefieres caliente, una infusión sin azúcar es una excelente opción.

**3. Snacks saludables en la guantera.**

En lugar de recurrir a patatas o chocolatinas, ten a mano frutos secos naturales, una pieza de fruta resistente (como manzana o plátano) o barritas de avena sin azúcares añadidos.

**4. Comer de tupper es ganar.**

Un plato casero preparado la noche anterior —por ejemplo, arroz integral con pollo y verduras o una ensalada completa— es siempre



FerraNutri



## CÓMO SUPERAR LAS FIESTAS SIN CAER EN LA MALA ALIMENTACIÓN

### LAS FIESTAS SON PARA CELEBRARLAS, PERO ESO NO SIGNIFICA PERDER DE VISTA LA SALUD. AQUÍ VAN ALGUNAS CLAVES SENCILLAS:

- Planifica los días clave: si sabes que tendrás una cena copiosa, equilibra el resto del día con comidas más ligeras.
- Evita el "todo o nada": no hace falta compensar con ayunos extremos ni castigos. Vuelve a tu rutina normal al día siguiente.
- Reduce el alcohol: alterna copas con agua o refrescos sin azúcar.
- Muévete más: aprovecha los días libres para caminar o hacer alguna actividad física ligera.
- Descansa: el sueño insuficiente aumenta el apetito y el deseo de alimentos grasos o dulces.

En definitiva, se trata de cuidarse sin renunciar al disfrute, de encontrar ese punto medio que permite vivir las fiestas con energía y sin remordimientos.

### UNA RECETA SALUDABLE PARA LAS FIESTAS DE NAVIDAD

#### Ensalada templada de salmón y granada

##### INGREDIENTES (PARA 2 PERSONAS):

**150 g de salmón fresco o ahumado**

**Mezcla de lechugas o espinacas**

**1/2 granada**

**1 aguacate**

**1 cucharada de aceite de oliva virgen extra**

**Zumo de medio limón**

**Pimienta y sal al gusto**



##### PREPARACIÓN:

1. Cocina el salmón a la plancha o al vapor (si es fresco).
2. En un bol, mezcla las hojas verdes con el aguacate en cubos y los granos de granada.
3. Añade el salmón desmenuzado y aliña con aceite, limón, sal y pimienta.

**Resultado: un plato festivo, colorido y lleno de grasas saludables, antioxidantes y proteínas de calidad.**

### CONCLUSIÓN

El gremio del taxi desempeña un trabajo esencial y exigente, especialmente en estas fechas. Por eso, cuidarse no es un lujo, sino una inversión en salud y bienestar. Con pequeños gestos diarios —hidratarse, moverse, elegir mejor lo que se come y disfrutar con moderación—, noviembre y diciembre pueden ser meses de celebración... pero también de equilibrio y energía.

### Y RECORDAR QUE:

Entre carreras y semáforos, los taxistas pasan más horas sentados que un turrón en la mesa de Navidad. 🚗 Por eso, cuidar la alimentación no es un lujo, ¡es gasolina para el cuerpo! Que estas fiestas traigan salud, risas y menos calorías que el roscón. 🎄

Y que el Año Nuevo venga con más verduras... y más propinas también. 🍀🇪🇸





## CATALUNYA

# Més enllà del Groc i Negre



**Núria Fernández**  
taxista de Mataró

**D**es de la nostra organització hi ha algunes qüestions de la llei que ens preocupen.

**Com creus que afectarà hi perquè la nova llei en relació a la sortida de les VTC del àmbit metropolità?**

La nova llei afectarà i molt, de manera NEGATIVA en relació a la sortida de les vtc de l'àmbit metropolità. Aquestes 4.000 vtc marxaran al territori, on hi han 5.000 taxis a fer serveis interurbans, que fins ara feien els taxis de les poblacions de manera que disminuirà i molt la facturació diària dels taxis del territori.

**Creus que l'àmbit territorial (taxistes de poblacions) s'ha tingut en compte prou, si la resposta es positiva argumenta-ho i si es negativa igual?**

Rotundament NO. És una llei per i para l'AMB. Totes les variacions que hi ha respecte de la llei anterior està pensant en el taxi de la metropolitana i els seus problemes. En absolut s'ha pensat en els 5.000 taxis del territori.

**En la proposta de llei es crea la figura de les llicències temporals, que han de tenir una vigència de 7 anys més 1, trobes que es una bona fórmula per regular la demanda i perquè??**

No. Es absurd. Si hi ha una necessitat d'ampliar la flota és per què hi ha més demanda i aquesta no disminuirà passats 7 anys, si tenim en compte que l'ampliació de les flotes poden estar entre 30-50 anys és ridícul pensar que després de 50 anys de l'última llicència nova, aquestes temporals desapareguin.

**Un altre dels temes que es parla molt es el coneixement de la llengua, d'entrada el text parla del B1, però hi ha alguna organització que ho vol pujar al B2, creus que us podeu trobar a la vostra població amb companys que tot i treballar des de fa anys a la ciutat i entendre i parlar el català els hi pugui ser complicat treure's aquest nivell, em pots argumentar la resposta??**

Amb el nivell B1 és suficient. Es ridícul demanar el B2 i no un augment en la titulació requeri-

da. Si és demanés més titulació i no només la ESO aquest tema estaria resolt. Es aquí on l'administració ha de posar els requeriments titulació més alta i un psicotècnic de veritat.

**Com es poden garantir serveis en zones o hores poc rendibles sense penalitzar el professional?**

Crean zones de col·laboració intermunicipal.

Taxis amb tarifes per places i amb horaris. Sobretot en polígons on no arriben els autobusos.

**Creus que les llicències temporals e intransmissibles poden perjudicar el patrimoni del taxista tot i que les actuals continuen sent transmissibles, em podries argumentar la resposta?**

Afecta negativament. Perdran valor les llicències actuals. No es vendran per què els compradors esperaran a que acabi la data de finalització de la llicència temporal i esperaran a que surti la nova licitació.

**Núria Fernández**  
taxista de Mataró





# TU TAXI CON TOYOTA STARBAIX

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



**4 TALLERES DE MECÁNICA**  
EN DISTINTAS UBICACIONES



**3 TALLERES DE CARROCERÍA**



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



**PRECIOS ESPECIALES Y DESCUENTOS**  
REPARACIÓN, MANTENIMIENTO, RECAMBIOS Y ACCESORIOS

TOYOTA RAV4 HYBRID

TOYOTA COROLLA TOURING SPORTS HYBRID



TOYOTA bZ4X

TOYOTA COROLLA SEDAN HYBRID



**STARBAIX**  
[dlstarbaix.es](https://dlstarbaix.es)

Carretera Santa Creu de Calafell, 31 . 08830 San Boi de Llobregat; Trav. Industrial, 121. 08907. L'hospitalet;  
Avenida de Barcelona, 211. 08750 Molins De Rei; Avenida Bertrán i Güell, 50. 08850, Gavà.

SANT BOI

HOSPITALET

MOLINS DE REI

GAVÀ

## MOTOR

HYUNDAI STARIA  
HYBRID PMR

ción eléctrica que regula la intensidad mediante unas levas en el volante, hace que en circulación fluida a baja velocidad, sea innecesario pisar el pedal, consiguiendo rebajar las cifras de consumo oficial al cargar continuamente la batería.

En cuanto a confort, está al nivel del resto del vehículo, asientos de piel con regulación eléctrica, calefactados y refrigerados, la apertura y cierre de puerta lateral y portón trasero es eléctrica, todo el apartado de info-entretenimiento está en la línea de lo más actual, (cámaras, sensores, conectividad apple/ android, etc.) Es más fácil enumerar lo que no tiene (cenicero, encendedor) que lo que sí tiene.

Respecto a la modificación a PMR, ¿que decir? solo bondades, es tal el nivel de excelencia, que ni siquiera cambian los datos específicos en la ficha técnica, se respetan todas las normas y referencias (ISO, ANESDOR) que tiene el vehículo sin modificación, misma suspensión, frenos, todo igual.

Se nota que REHATRANS, no es taller, sino un fabricante con más de 25 años de historia y con acuerdos con las principales marcas del sector de la automoción.

No apreciamos diferencias en la calidad de materiales con los originales, añadiendo soluciones como el estribo lateral eléctrico, rampa trasera antideslizante de alta resistencia, ganchos de sujeción de accionamiento eléctrico, iluminación LED en el acceso al interior en la parte trasera.

Hyundai dobla su apuesta en un segmento un tanto abandonado, en pro de vehículos tipo SUV, presentando el modelo STARIA HYBRID PMR enfocado para el sector del taxi. Un monovolumen híbrido no enchufable de alta gama modificado a PMR (personas con movilidad reducida) en colaboración con la empresa REHATRANS, empresa líder en el sector.

Este modelo monta un motor de gasolina 1.6 TGDI asociado a un motor eléctrico de 54kw que en conjunto ofrece una potencia de 225 cv. y 367 Nm. de par, vinculado a una caja de cambios de 6 v. con convertidor de par (ALTA FIABILIDAD), consiguiendo una aceleración de 0 a 100 kms./h. en 10,2 seg. y un consumo homologado de 7.6 l./ 100 kms. La capacidad de pasajeros será de 6 pax. + conductor.

|          |            |
|----------|------------|
| LONGITUD | 5.253 m.m. |
| ANCHO    | 1.775 m.m. |
| ALTO     | 2.000 m.m. |
| PESO     | 2.200 kgs. |

Iniciamos la marcha, comprobamos la suavidad, potencia y ausencia de ruidos, (aerodinámicos, vibraciones, etc, etc.)

Da la sensación de ir en un vehículo de alta gama, por la precisión y agilidad con la que se conduce. La parte eléctrica nos permite alcanzar velocidades sobre 100/kms. h. puntualmente, algo único hasta el momento con esta tecnología.

La dirección es precisa y suave, la suspensión es firme, absorbe bien las irregularidades de la carretera, ofreciendo aplomo y evitando el desagradable balanceo de la carrocería, habitual en este tipo de vehículos.

Los frenos excelentes, además, el sistema que tiene de regenera-



Para terminar, el vehículo nos ha gustado, lo vemos "CHULO", avanzado, llamativo, y único en su categoría.

La homologación es inminente y de momento no disponemos de precios oficiales, aunque nos informan que serán competitivos.

Interesados dirigirse al concesionario MOTORPRIM HYUNDAI y preguntar por Fernando Cerqueira, asesor comercial con tlf. 671705142, al cual agradecemos su estimable colaboración y paciencia. Así mismo, tenemos que hacer especial mención de Eva Yubero, asesora comercial de la empresa REHATRANS, parte indispensable en este reportaje.

Hasta una próxima prueba, adeu.

GRACIAS





El Congrés aprova la modificació de la Llei d'assegurances



La reforma de la Llei d'assegurances beneficia directament els taxistes: amplia la cobertura mínima obligatòria per a vehicles professionals, adapta les assegurances a la realitat del sector amb primes

més justes, simplifica les reclamacions i millora la protecció legal en accidents o litigis. Antaxi, amb suport del STAC, va impulsar aquests canvis per garantir condicions més equitatives i eficients per al taxi.

Dispositiu de control de vehicles de fins a nou places amb conductor (VTC)



Del 28 al 30 d'octubre Guàrdia Urbana de Barcelona va activar un dispositiu de control específic per als vehicles de fins a nou places amb conductor (VTC) per garantir el compliment de la normativa vigent. El control se centra en zones de gran afluència —estacions de tren, punts

turístics, vies principals— i pretén sancionar conductes com captar clients sense contracte previ, circular sense autorització, no tenir l'ITV vigent o conduir sota efecte d'alcohol o drogues. L'objectiu principal és combatre l'intrusisme i la competència deslleial envers el sector del taxi.

Manifest de la coalició STAC/ATC Tarifes 2026



La coalició formada per l'STAC i ATC va fet públic un manifest en resposta a la proposta de pujada de tarifes per al 2026 de l'AMB, del 2,3 % sobre les tarifes actuals. En aquest document, exigeixen que qualsevol proposta estigui justificada i no repercuteixi exclusivament sobre els professio-

nals del taxi, destacant el context de cost elevat del combustible i altres despeses. Rebutgen que s'apliqui de forma generalitzada sense considerar la situació real del sector. També insten a obrir un procés de negociació real i transparent abans de l'aprovació de les noves tarifes.

Reunió coalició STAC/ATC amb Paktaxi



La coalició formada per STAC/ATC i Paktaxi es va reunir amb motiu del ple del Consell del Taxi de Catalunya per debatre l'avantprojecte de llei que regularà els serveis de lloguer amb conductor (VTC), les plataformes intermediàries i el sector del taxi. Van subratllar la necessitat de protegir el patrimoni de les llicènci-

es de taxi i van reclamar que la normativa tingui mecanismes reals de compliment. Denuncien que, tot i que només unes 800 autoritzacions haurien d'operar a l'AMB, n'hi ha prop de 5.000, fet que evidencia una aplicació deficient de la normativa vigent. Van proposar coordinar-se per presentar un front comú.



# 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 CO<sub>2</sub> (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.



La Junta de Andalucía denegará nuevas autorizaciones de VTC por “razones imperiosas de interés general”



Segons el seu estudi tècnic, s'ha detectat un creixement descontrolat de sol·licituds que podria desequilibrar el sector del taxi i les VTC. Les raons que exposa inclouen: protecció del medi ambient i salut pública, reducció de congestió ja que un 35 % dels quilòmetres de VTC van sense

passatgers, i la constata que la demanda estaria coberta amb la flota existent (temps d'espera inferior a 10 minuts). Aquesta decisió s'aplica tant a sol·licituds futures com a les ja pendents, i busca garantir que taxis i VTC prestin serveis de forma complementària i equilibrada.

Més de 2.000 taxis col·lapsen València en una vaga de quatre hores contra les VTC



Més de 2.000 taxistes de la ciutat de València han protagonitzat una vaga de quatre hores, començant a les 8.30 del matí, en protesta contra les VTC. Durant la mobilització, que ha estat estructurada en dues columnes (amb entre 1.200 i 1.400 taxis cadascuna),

s'ha tallat el trànsit i han aturat el servei a punts clau: l'aeroport, l'estació tipus TGV, l'estació del Nord i la d'autobusos. La protestació denuncia l'intrusisme del sector VTC i busca posar en evidència la seva presència creixent al mercat del transport de viatgers.

# REVISTA **taxi** LIBRE

Más de 30 años informando al sector

**5.000**  
ejemplares



Distribución  
**EN PUNTOS CLAVE**  
del sector



revista  
**GRATUITA**



¿Quieres anunciarte? ¡ÉSTA ES TU REVISTA!

[laura@gpl.cat](mailto:laura@gpl.cat) · 625 60 11 07

## PASATIEMPOS

## Sopa de letras

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| W | K | G | I | R | A | R | A | N | L |
| H | X | Z | K | O | E | L | C | V | S |
| U | W | L | Q | B | K | P | X | T | E |
| L | J | T | U | N | S | T | R | I | G |
| C | J | P | Ñ | P | P | A | Ñ | Ñ | A |
| N | M | B | A | S | D | C | K | B | B |
| I | C | Y | D | E | C | H | B | R | Y |
| P | J | U | P | D | F | O | W | O | Q |
| Z | J | S | J | D | B | N | T | T | L |
| H | O | J | Q | Z | Z | O | X | E | O |
| H | A | L | A | G | A | X | M | L | O |
| A | U | K | G | L | S | V | R | T | D |
| C | L | E | D | E | D | T | P | J | Y |
| E | R | V | S | K | N | O | V | I | O |
| D | S | R | Z | O | G | Ñ | T | N | F |
| O | E | U | U | X | S | Q | A | F | E |
| V | D | C | Z | S | W | A | J | U | L |
| O | U | Ñ | Ñ | O | B | L | A | S | I |
| T | E | N | D | R | I | A | P | O | S |
| O | M | A | R | G | E | S | I | S | E |
| S | U | E | Ñ | T | D | I | X | N | A |

## Sudokus

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
|   |   | 1 |   |   |   | 9 | 3 | 6 |
|   |   |   |   | 7 |   |   |   | 5 |
|   | 4 |   |   |   |   |   |   |   |
|   |   |   | 1 | 6 |   |   |   |   |
|   | 5 |   |   |   |   |   |   | 9 |
|   | 2 | 3 |   |   |   |   | 7 |   |
| 6 |   |   |   |   | 7 |   |   |   |
| 2 | 7 |   | 9 | 3 |   |   |   | 8 |
|   |   |   |   | 1 |   | 5 |   |   |

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 6 |   |   |   |   | 8 | 4 |   |   |
|   |   |   | 6 |   |   |   |   | 1 |
|   |   |   |   |   | 1 |   | 9 |   |
|   |   |   | 1 |   |   |   |   |   |
|   | 9 |   |   | 8 |   |   | 6 |   |
|   |   |   |   |   | 6 |   |   |   |
|   | 1 |   | 5 |   |   |   |   |   |
| 8 |   |   |   |   | 2 |   |   |   |
|   |   | 2 | 8 |   |   |   |   | 7 |

BROTÉ

ELÍSEA

GIRARÁN

HACED

HALAGA

HOSPEDAR

HUESOSA

IMPÚBER

INFUSOS

MARGESÍ

NOVIO

OPTO

TACHÓN

TENDRÍA

VERSE

VOTÓ





MASTERTRAC

## EN MASTERTRAC RAMBLA GUIPÚZCOA VAMOS UN PASO MAS ALLÁ.

### OFERTA DE INAUGURACIÓN

Solicita tu descuento extra de 500 €\* por la compra de tu nuevo taxi comunicándote al 628 571 864.



**APROVECHA CONDICIONES EXCLUSIVAS EN TU NUEVO TAXI, CON  
FINANCIACIÓN A MEDIDA Y TIPOS DE INTERÉS MUY BAJOS.**

Te esperamos en **Rambla Guipúzcoa, 177.**

Servicio Exclusivo para el profesional del taxi con la garantía Toyota.

\*Descuento para unidades limitadas y únicamente valido, solicitándolo a través del teléfono arriba indicado para pedidos nuevos desde el 15 de septiembre.