

TAXI LIBRE

SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA

GENER | FEBRER 2026 **226**



2026, ANY DE CANVIS AL SECTOR

CATALUNYA

Nova llei
/ P4

CATALUNYA

Més enllà del Groc i Negre
/ P10

MOTOR

Skoda Elroq y Enyaq 85
/ P16



MASTERTRAC

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



**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.

TOYOTA MASTERTRAC | www.toyota.es/concesionarios/mastertrac

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, Ana
Galisteo y David Cabello.

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 Francisco
Palomares.



EDITORIAL

Una imagen sesgada de la realidad del taxi

Hoy queremos detenernos en una noticia que ha circulado recientemente y que, a primera vista, puede dar una imagen **sesgada** de la realidad del taxi. Se habla del precio de las licencias y de supuesta especulación, pero ya desde el inicio encontramos un detalle llamativo: la imagen que acompaña la noticia muestra un **taxi de Barcelona**, mientras que al abrir el vídeo se comprueba que el caso corresponde en realidad a **Palma de Mallorca**. Este tipo de presentación no es inocente y puede inducir a error a la ciudadanía, mezclando realidades distintas bajo un mismo mensaje.

Cuando se habla del valor de las licencias de taxi, es imprescindible hacerlo con **contexto y rigor**. El taxi no es un negocio especulativo, sino un **servicio público regulado**, con fuertes inversiones iniciales, costes fijos elevados y obligaciones muy estrictas. El valor de una licencia responde a décadas de regulación y a la seguridad jurídica que se ha garantizado históricamente a los profesionales.

Y aquí es donde surge nuestra principal preocupación. En el **Parlament de Catalunya** se está tramitando un **proyecto de ley** que contempla la creación de **nuevas licencias de taxi de carácter temporal e intransmisible**. Es decir, licencias que no se podrán transmitir.

Esto abre un escenario inquietante: se corre el riesgo de crear **dos modelos de taxi**. Además, este sistema puede acabar **devaluando indirectamente las licencias actuales**, transmitiendo la idea de que el problema del sector es el supuesto valor de las licencias, cuando en realidad el debate debería centrarse en cómo garantizar un servicio eficiente sin destruir el equilibrio existente.

Por eso, cuando vemos noticias planteadas de forma confusa o con imágenes fuera de contexto, no podemos evitar pensar que se está preparando el terreno para **normalizar cambios legislativos** que pueden tener consecuencias profundas para el futuro del taxi.

Desde aquí reclamamos **rigor informativo, transparencia política y respeto por un colectivo** que lleva décadas garantizando la movilidad con profesionalidad, esfuerzo y responsabilidad. El taxi no es el problema: el problema es legislar sin escuchar al sector.

NOVA LLEI DEL TAXI

Una llei amb riscos jurídics i discrepàncies internes que el sector no pot ignorar

La proposició de llei del transport de persones en vehicles de fins a nou places neix amb la voluntat de posar ordre al sector i reforçar el taxi davant la pressió de les VTC. Des del Sindicat del Taxi de Catalunya compartim la necessitat d'una regulació forta i d'un marc jurídic que protegeixi el taxi com a servei d'interès general. Ara bé, això no ens pot portar a acceptar sense crítica tots els elements del text.

Des del punt de vista jurídic, la llei obrirà un nou front de conflicte als tribunals. Les empreses i plataformes VTC impugnaran previsiblement la jerarquia entre taxi i VTC, la regulació de l'activi-

tat urbana dins del territori català i les limitacions operatives que, a la pràctica, poden frenar el seu creixement. També qüestionaran la regulació de les plataformes digitals quan aquestes assumeixen un control efectiu del servei.

Però el repte del taxi no és només defensar la llei davant d'aquests actors. També és defensar els interessos reals del col·lectiu davant d'aquells aspectes del text que generen preocupació. El Sindicat del Taxi de Catalunya s'oposa clarament al model de llicències temporals i intransmissibles. Aquest sistema pot provocar, a mitjà i llarg termini, una dualització del sector i una pèrdua de seguretat econòmica per als professionals, trencant amb la funció històrica de la llicència com a garantia després de molts anys de feina.

Ens preocupa especialment que les VTC que operin fora de l'Àrea Metropolitana de Barcelona acabin fent serveis interurbans de manera massiva, ofegant el taxi de pobles i ciutats mitjanes, on el taxi és sovint l'únic servei de transport disponible. Sense un control territori-

al real i efectiu, el desequilibri es pot traslladar simplement fora de l'AMB.

Pel que fa a l'obligació de coneixement de la llengua, defensem que ha d'anar acompanyada d'un **pla estratègic real**, amb formació, recursos i períodes d'adaptació, per evitar deixar ningú fora del sistema o crear un coll d'ampolla en la compravenda de llicències.

Altres actors del sector, han expressat el seu suport a la llei tal com està redactada. El Sindicat del Taxi de Catalunya, en canvi, considera imprescindible millorar el text abans de donar-li suport. Defensar el taxi no és acceptar-ho tot: és garantir un futur viable, equilibrat i just per a tots els professionals, arreu del territori.

El Sindicat del Taxi de Catalunya s'oposa clarament al model de llicències temporals i intransmissibles



NOVA LLEI DEL TAXI

Les noves llicències de taxi: un canvi de model que el sector ha d'entendre i debatre

La proposició de llei del transport de persones en vehicles de fins a nou places que s'està tramitant al Parlament de Catalunya reforça clarament el paper del taxi davant les VTC i les plataformes digitals. El text reconeix el taxi com a servei econòmic d'interès general, amb obligacions de servei públic, i el situa com a eix central del sistema de mobilitat. En aquest sentit, la llei és, sens dubte, protectora per al sector. Ara bé, quan s'analitza el règim de les llicències, especialment de les futures, apareixen elements que poden tenir conseqüències importants a mitjà i llarg termini.

La llei deixa molt clar que les llicències actuals no es toquen. Es manté la seva vigència indefinida i la possibilitat de transmissió segons el règim vigent. No hi ha retroactivitat ni cap pèrdua de drets adquirits, i això és un punt fonamental per a la seguretat jurídica dels titulars actuals.

El canvi real apareix amb les noves llicències que es puguin crear en el futur. Aquestes podran tenir una durada limitada i, sobretot, seran intransmissibles, amb excepcions molt concretes en casos de successió familiar. Això significa que, a partir d'ara, el model de llicència evoluciona cap a una autorització administrativa estrictament vinculada a la prestació del servei, i deixa enrere, de manera progressiva, la lògica patrimonial que ha caracteritzat històricament el taxi.

A curt termini, aquest nou enfocament pot tenir aspectes positius. Pot facilitar l'entrada de nous professionals sense necessitat de grans inversions inicials. També encaixa amb una visió del taxi més propera a un servei públic regulat, especialment en un context de pressió constant per part de les VTC.

Tanmateix, a mitjà i llarg termini, el sector ha de ser conscient dels riscos. La convivència entre llicències antigues, transmissibles i amb valor de mercat, i llicències noves, temporals i sense transmissibilitat, pot generar una dualització interna. Aquesta situació pot afectar l'equilibri econòmic del sector i, amb el temps, incidir en el valor de les llicències actuals, encara que sigui de manera gradual.

A més, la intransmissibilitat limita la capacitat del taxista de capitalitzar anys de feina i de planificar el relleu professional o la jubilació. El que abans era també una garantia de futur passa a ser una activitat vinculada exclusiva-

ment a l'exercici del servei mentre dura l'autorització.

La nova llei protegeix el taxi avui i li dona una cobertura jurídica forta davant la competència deslleial. Però al mateix temps obre un debat de fons sobre quin model de taxi volem demà. Aquest debat no es pot esquivar: el sector ha d'afrontar-lo amb informació, unitat i capacitat d'incidència per assegurar que els canvis futurs no es facin a costa de la viabilitat econòmica ni de la cohesió del col·lectiu.

Aquesta situació pot afectar l'equilibri econòmic del sector i, amb el temps, incidir en el valor de les llicències actuals, encara que sigui de manera gradual.



NOVA LLEI DEL TAXI

La regulació de les VTC: límits legals, control operatiu i riscos per al taxi del territori

La proposició de Llei del transport de persones en vehicles de fins a nou places pretén posar fi a anys de desordre en l'àmbit de les VTC i dotar les administracions de més eines de control. Tanmateix, és important analitzar amb rigor què regula realment la llei i, sobretot, què no regula, per evitar lectures excessivament optimistes que no es corresponen amb el seu contingut jurídic.

En primer lloc, cal deixar-ho clar: la llei **no exigeix cap autorització autonòmica per a la prestació de serveis VTC de caràcter interurbà**. Tal com estableix l'article 63, l'atorgament, la modificació i l'extinció de les autoritzacions interurbanes es regeixen exclusivament per la normativa estatal en matèria de transport de viatgers per carretera. Això significa que les VTC amb autorització estatal poden continuar fent serveis interurbans dins de Catalunya sense necessitat de cap títol habilitant autonòmic addicional.

El marge d'actuació de la Generalitat es limita, doncs, a la regulació de les **condicions d'exercici del servei dins del territori català**,

també quan aquests serveis són interurbans. La llei introdueix requisits com la precontractació mínima, la prohibició de captació a via pública, l'obligació de no circular a la recerca de clients, el deure d'estacionar fora de la via pública quan no es presta servei, així com obligacions de registre, traçabilitat i aportació de dades. Aquestes mesures milloren el control operatiu, però no equivalen a una autorització territorial ni permeten limitar de manera directa el nombre d'operadors interurbans.

Aquest punt és especialment rellevant per al taxi de municipis mitjans i petits. Sense un mecanisme específic de control territorial, existeix el risc que les VTC amb autorització estatal concentrin activitat interurbana fora de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, competint de manera intensa amb un taxi local que, en molts casos, és l'únic servei de transport disponible i que assumeix obligacions de servei públic que les VTC no tenen.

La llei fa un pas endavant en la regulació de les plataformes digitals, especialment quan aquestes exer-

ceixen un control efectiu del servei, però deixa oberta una qüestió clau: com evitar que la pressió de les VTC es desplaci territorialment sense una eina clara per ordenar aquesta activitat interurbana.

En definitiva, la nova regulació de les VTC millora el marc jurídic existent i posa límits a la desregulació encoberta, però no resol del tot el problema del control territorial fora de l'AMB. Per al sector del taxi, especialment al conjunt del territori, aquest buit pot convertir-se en un dels principals punts de conflicte en l'aplicació real de la llei.

Sense un mecanisme específic de control territorial, existeix el risc que les VTC amb autorització estatal concentrin activitat interurbana fora de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.



Aprofita l'oferta 6 mesos a meitat de preu (85€)

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

LA OPINIÓN DEL LECTOR

En *TaxiLibre* estrenamos un nuevo espacio para dar voz a los taxistas. *La opinión del lector* nace para recoger inquietudes, quejas, propuestas y reflexiones del día a día del sector. Un lugar abierto a todas las opiniones que ayuden a visibilizar nuestra realidad y a fortalecer el colectivo.

Los textos pueden enviarse al correo **stac@stac.cat**. Porque el taxi también se construye con la voz de quienes lo trabajan cada día.



Buenos días!!!

Ser taxista de un vehículo adaptado (PMR) en el Área Metropolitana de Barcelona se ha convertido en una carrera de obstáculos donde la administración parece jugar en nuestra contra. Como profesional que vive esta realidad a diario, quiero poner voz a una situación insostenible en 2026.

Cumplir con los requisitos europeos para el transporte de personas con movilidad reducida es un deber moral y legal que aceptamos. Pero la realidad económica es demoledora: un coche adaptado cuesta hoy mínimo 50.000 euros o más —casi el doble que un turismo convencional— y opera bajo las mismas tarifas reguladas. La conclusión es clara: el taxi PMR no es rentable.

Es inaudito que el IMET presuma de ciudad accesible mientras

no ofrece ningún subsidio directo para compensar el sobrecoste de la adaptación PMR. Hay ayudas para taxis ecológicos, pero nada específico para lo que nos obliga la ley: al menos el 5% de flota adaptada (Real Decreto 1544/2007). Sentencias judiciales lo recuerdan desde hace años —con demandas activas del Collectiu Ronda y la OVI contra el IMET por incumplimiento persistente—, pero el porcentaje real sigue por debajo (alrededor del 2-3% en datos históricos sin avances significativos). Se nos exige una función social esencial, pero el coste lo asumimos solos los taxistas. ¿Cómo esperan que mantengamos el servicio sin apoyo real?

He escuchado en programas de radio del STAC que el IMET propone poner una segunda licencia a nombre del titular como si fuera un favor, argumentando que las licencias de cupo son más caras. Pero en realidad, si haces números, comprar un cupo es mejor que invertir en PMR, porque solo pagas una vez y no cada vez que cambias de coche, donde la adaptación cuesta entre 12.000 y 25.000 euros adicionales.

Buscando soluciones, contacté con un responsable del IMET. Mi sorpresa fue mayúscula: en lugar de empatía o alternativas, me dijo: "Mejor véndalo y pase tiempo con su familia". Indignante. ¿Esa

es la política del IMET? ¿Invitarnos a abandonar en vez de arreglar el problema?

No pedimos milagros, pedimos lógica. Una solución inmediata: que el IMET agilice y promueva la homologación de furgonetas pequeñas. Ya se adaptan con éxito (rebaje de piso, rampa, homologación UNE 26494 por empresas como Rehatrans, euromobility etc) cuestan mucho menos y permitirían un servicio sostenible sin sacrificar seguridad ni accesibilidad. ¿Por qué no facilitar su inclusión oficial en la lista de vehículos autorizados del IMET, para bajar la barrera económica?

El taxi adaptado es pilar de la Barcelona inclusiva que dicen querer, pero no puede sostenerse sobre la ruina del taxista. O el IMET y el AMB actúan ya con ayudas reales (subvenciones directas para adaptación PMR, bonificaciones en tasas, planes de renovación), homologaciones rápidas de vehículos asequibles y diálogo sincero, o el taxi PMR desaparecerá. No es solo nuestro futuro: es el de miles de personas con movilidad reducida que dependen de nosotros. Exijamos soluciones, no excusas ni consejos familiares.

Gracias
Un saludo
Asim



Primero de todo quiero agradecer al Stac este nuevo canal de comunicación público. Seguro que será un excelente vehículo de comunicación y un excelente punto de encuentro para exponer nuestras ideas.

¿qué nos está pasando? Esta es

la pregunta que formulo en reiteradas ocasiones a los compañeros que llevamos juntos en el sector desde hace muchos años, y lo cierto es que coincidimos en el análisis: nunca habíamos estado peor que ahora, nunca se había ninguneado al sector como se hace ahora: tarifas por debajo del IPC (el AMB sube las suyas más de un 3%), problemáticas serias con los seguros, homologación de vehículos, itv y un largo etcétera que me ocuparía todas las páginas de la revista.

No alcanzo a entender la desidia de la administración hacia el sector, al mismo tiempo que la poca eficiencia de la labor sindical en temas del día a día: se tarda una eternidad para conseguir paradas, giros, homologaciones ... pero se alcanza una velocidad supersónica

para introducir nuevas obligaciones, nuevas tasas ... ¿cómo lo podemos solucionar?, ¿cómo se puede mejorar la vida del taxista?, ¿cómo se puede hacer para que la administración realmente sea empática hacia el sector? ... Es obvio que las movilizaciones del sector, enfocadas en un solo punto: la regulación de las VTC, aparte de ser una eterna promesa sin resultados notables, a logrado que desviásemos la atención de otros problemas de inmediata urgencia. Creo que nunca habíamos estado tan desprotegidos, ninguneados y humillados como lo estamos ahora. Ahí dejo mi pregunta ¿cómo se revierte la situación? Si es que realmente se puede hacer alguna cosa.

Carlos Cela Núñez.

Licencia 5008.

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

CATALUNYA

Més enllà del Groc i Negre



Jordi Carroza
taxista de Lleida

Des de la nostra organització hi ha algunes qüestions de la llei que ens preocupen.

Com creus que afectarà i per què la nova llei en relació a la sortida de les VTC del àmbit metropolita?

La nova llei en l'apartat de les VTC ens podria afectar molt negativament pel fet que aquest tipus de llicències poden treballar en tot el territori i amb preus dinàmics i no regulats per les administracions competents com si ho estan les tarifes del taxi.

La sortida de les VTC de l'àrea metropolitana ens podria afectar directament en els serveis interurbans que puguin sortir de les nostres poblacions o properes a elles. Altre cop, com que les VTC no tenen les tarifes regulades sempre tindrien un gran avantatge ja que podrien oferir preus, per sota dels preus regulats, fent-ho més atractiu per als possibles usuaris.

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?

Com a representat d'una associació de taxistes de fora de l'àrea metropolitana no ens sen-

tim escoltats a l'hora de definir la nova llei que se està presentant ja que no s'han tingut en compte les nostres peculiaritats.

La resposta és negativa pel fet que un dels motius és que ens sentim molt vulnerables per la manca de limitacions en quant a nombre de vehicles que puguin operar en una població mitjana i/o petita. Els usuaris de taxi d'aquest tipus de població no són principalment el turisme ni l'activitat industrial sinó que són els usuaris del dia a dia, habitants de la mateixa població o properes per trajectes, ja sigui habituals o puntuals.

Per tant, si de cop, s'incrementa molt el número de vehicles que ofereixen el mateix servei amb tarifes no regulades i per tant que poden "adaptar" segons la situació, s'espera que hi hagi una reducció de les llicències municipals, moltes de les quals estan prestant serveis específics, com els Serveis PMR.

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 formula per regular la demanda i perquè??

La proposta de les llicències temporals que proposa la nova llei no creiem que sigui la millor forma per a regular la demanda.

No ho creiem perquè dins del territori cada població té les seves característiques i peculiaritats. A més a més el tipus de serveis que s'ofereixen i els usuaris potencials són diferents. Per exemple, a la ciutat on treballa actualment només tenim

dates molt concretes en els que es pugui dir que hi ha hagut una punta de feina en la que es necessitaria més vehicles però això és degut a esdeveniments locals que agrupen molta gent i es mouen en moments molt concrets. La resta de l'any no hi ha una variació significativa de la demanda ja que no és una ciutat "turística" com a tal. La falta o excés de vehicles, l'ha de gestionar les administracions locals en funció de la població i de les seves necessitats.

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??

Del tema del coneixement de la llengua catalana i del nivell acadèmic a especificar, ja sigui B1 com B2, entenem que estem a Catalunya i que és on oferim els nostre servei i que, evidentment, és molt important que tot aquell que treballi dins el sector del taxi ha de com a mínim entendre i saber parlar el català per tal de poder-se comunicar i ENTENDRE amb el possible client.

De totes formes, ens podem trobar amb un greu problema donat que un gran percentatge de treballadors del sector que són de certa edat, que pels motius que siguin, no han fet un estudi acadèmic de la llengua. Tot i així el parlen i entenen

perfectament, ja que o bé és la seva llengua materna o bé l'han après de forma col·loquial. Per tant, imposar un "títol o diploma" podria ser un inconvenient a cert col·lectiu.

Aquest requisit suposaria un impediment a l'hora de noves contractacions de personal que ja de per si, és complicat. Tot i que entenem que el personal del sector, com ja hem esmentat, ha de poder comunicar-se amb el possible client de forma fluida.

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

Una de les solucions que se podrien adoptar seria que l'administració derivés una part dels serveis de sanitat (no urgents ni amb requisits mèdics) o d'altres departaments al sector del taxi via convenis ja que som un servei essencial reconegut i de qualitat.

Una altra possible solució seria la definició de zones d'àrea conjunta o compartida en la que s'ajuntessin diverses poblacions properes i treballessin com a zona única sense diferenciar entre les diferents poblacions.

A més a més cal tenir en compte que si la zona / hora és poc rendible ja no serà atractiva per les VTC i per tant, seguirien descobertes.

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?

El tema de las llicències temporals e intransferibles sense cap mena de dubte, ens perjudicaria als propietaris de les llicències transmissibles. Al crear aquesta figura estaria perjudicant de forma directa pel fet que els possibles

interessats en entrar en el sector, sinó tenen pressa, esperaran a que l'administració faci els canvis de titularitat d'aquestes llicències temporals, baixant així, de forma directa, el valor de mercat de les llicències existents. Al mateix temps, caldria conèixer de forma molt clara els requisits i condicions amb les que es podria accedir a obtenir una llicència temporal.

El tema de las llicències temporals e intransferibles sense cap mena de dubte, ens perjudicaria als propietaris de les llicències transmissibles.

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 · 625 60 11 07

NUTRICIÓN

NUTRITAXI


**NUTRICIÓN Y BIENESTAR PARA EL
GREMIO DEL TAXI EN LOS MESES DE
FEBRERO Y MARZO**
**CÓMO CUIDAR LA ALIMENTACIÓN EN
UN TRABAJO SEDENTARIO Y
DISFRUTAR DEL CARNAVAL.**

El carnaval es mucho más que disfraces y música; es una oportunidad para liberarse de la rutina, reír sin miedo y reconectar con la alegría de ser uno mismo. Disfrazarse no solo permite dejar a un lado la seriedad de los días de trabajo, sino que también nos invita a crear recuerdos, compartir con amigos y sentir la magia de la imaginación. No importa si tu disfraz es sencillo o elaborado: lo esencial es atreverse a ser creativo, participar y disfrutar de cada momento. Bailar, cantar, recorrer las calles en compañía y sumergirse en los colores y sonidos del carnaval nos recuerda que la vida también se celebra. Así que ponte tu mejor disfraz, ríe con ganas y deja que la energía del carnaval te contagie: ¡la fiesta es para todos y cada sonrisa cuenta!



FerraNutri

**CONSEJOS PRÁCTICOS PARA MANTENER UNA
BUENA ALIMENTACIÓN EN FEBRERO Y MARZO**
**1. ALIMENTACIÓN DE TEMPORADA:
FEBRERO Y MARZO**

Aprovechar los alimentos de temporada ayuda a mantener una dieta variada, nutritiva y más económica.

Entre los principales destacan:

Frutas: naranjas, mandarinas, kiwis, fresas y limones. Son ricas en vitamina C, antioxidantes y fibra, ayudando al sistema inmune y a la digestión.

Verduras y hortalizas: espinacas, acelgas, coles, brócoli, zanahorias, alcachofas y puerros. Aportan vitaminas, minerales y fibra, esenciales para la salud digestiva y cardiovascular.

Proteínas: pescado de temporada como sardina, merluza y bacalao; huevos; legumbres como lentejas y garbanzos; carnes magras y aves. Estas proteínas aportan energía sostenida para largas jornadas de trabajo.

Cereales y derivados integrales: pan integral, arroz integral, avena y pasta integral, que proporcionan carbohidratos complejos y fibra, evitando picos de glucosa y manteniendo la saciedad.

Frutos secos y semillas: almendras, nueces y pipas, excelentes para un snack rápido y nutritivo durante las rutas.

**2. RECOMENDACIONES NUTRICIONALES PARA LA
FIESTA DEL CARNAVAL**

Durante el carnaval, es común disfrutar de comidas tradicionales como:

- **Tortilla de patata:** rica en proteínas y carbohidratos, recomendable en porciones moderadas.
- **Butifarra de huevo:** disfrutarla de manera ocasional, acompañada de verduras o ensalada para equilibrar grasas y calorías.
- **Coca de llardons** (Coca de chicharrones): El postre típico de hojaldre, piñones, azúcar y chicharrones.
- **Xató:** Ensalada de escarola, anchoas, atún y bacalao con salsa romesco, típica de la zona del Garraf y Penedès.
- **Ranxo** (Rancho): Caldo o guiso contundente de carne, legumbres y verduras, tradicional en muchas localidades, destacando el de Ponts.
- **Farcit de Carnaval:** Embutido típico del Pirineo a base de estómago de cerdo relleno de carne, huevos, arroz y pasas.
- **Sardinas:** Consumidas el Miércoles de Ceniza durante el "Entierro de la Sardina", marcando el fin de la fiesta y el inicio de la Cuaresma.
- **Buñuelos:** Dulces tradicionales fritos, comunes durante la semana de Carnaval.

¡¡A DISFRUTAR DEL CARNAVAL!!

3. EJERCICIOS FÁCILES PARA HACER EN CASA

Dado que el trabajo como taxista es sedentario, incorporar ejercicios simples ayuda a mejorar la circulación, fortalecer músculos y reducir el estrés. Algunos ejemplos:

ESTIRAMIENTOS BÁSICOS (5-10 MINUTOS DIARIOS):

- Cuello y hombros: inclinaciones laterales y rotaciones suaves.
- Espalda y lumbar: estiramiento de gato-vaca apoyado en manos y rodillas.

FORTALECIMIENTO:

- Sentadillas: 2-3 series de 10-15 repeticiones.
- Flexiones contra la pared o en el suelo: 2 series de 10 repeticiones.
- Elevaciones de talones: fortalecen piernas y mejora la circulación.

MOVILIDAD Y CARDIO LIGERO:

- Caminar en el lugar o subir escaleras 10-15 minutos al día.
- Bailar música de carnaval: divertido y excelente para quemar calorías.

RECETAS TÍPICAS DE CARNAVAL

TORTILLA DE PATATA (VERSIÓN TRADICIONAL DE CARNAVAL)

Ingredientes (4 personas):

- 4 patatas medianas
- 1 cebolla grande
- 6 huevos
- Aceite de oliva
- Sal al gusto

Preparación:

1. Pelar y cortar las patatas en rodajas finas.
2. Picar la cebolla en juliana.
3. En una sartén grande, calentar aceite y freír las patatas y la cebolla a fuego medio hasta que estén tiernas. Escurrir el exceso de aceite.
4. Batir los huevos en un bol grande, añadir las patatas y cebolla, y mezclar suavemente.
5. Calentar una sartén antiadherente con un poco de aceite y verter la mezcla. Cocinar a fuego medio, volteando la tortilla con ayuda de un plato, hasta que esté dorada por ambos lados.
6. Servir caliente o templada, acompañada de pan o ensalada si se desea.

BUTIFARRA DE HUEVO A LA PLANCHA

Ingredientes (4 personas):

- 4 butifarras de huevo
- 1 cucharada de aceite de oliva
- 1 pimiento rojo (opcional)
- Sal y pimienta al gusto

Preparación:

1. Calentar una sartén con una cucharada de aceite de oliva.
2. Colocar las butifarras y cocinar a fuego medio, girándolas regularmente hasta que estén doradas y cocidas por dentro (aprox. 10-12 minutos).
3. Si se desea, añadir pimiento rojo en tiras y saltearlo junto a las butifarras.
4. Servir caliente, acompañado de pan o ensalada.

CATALUNYA

Més enllà del Groc i Negre



Marcos Rodríguez
taxista de Girona

Des 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?

Personalment, crec que sempre hem de tenir un punt de realisme sense caure en el negativisme més absolut. Aquesta llei planteja una possible sortida de moltes VTC cap a les comarques gironines i, sobretot, ens preocupa el sector de la Costa Brava. Allà es viu pràcticament d'una temporada estacional i no sabem exactament fins a quin punt podria repercutir una entrada massiva de VTC.

També ens preocupa la quantitat de taxistes que poden adquirir aquestes llicències per realitzar serveis per a mútues, empreses, etc., deixant de banda el taxi i les obligacions amb el municipi que actualment tenen.

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?

Els taxis de fora de l'AMB sempre hem anat seguint i complint les decisions que es prenen des de la capital. Ja estem acostumats que, tot i tenir l'STAC per donar veu al territori, continuem sent una minoria molt fragmentada i amb realitats molt diferents de les dels taxistes de groc i negre.

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 tinc gaire clar aquest punt, ja que sota aquest pretext es pot fer i desfer amb una facilitat que fins ara no teníem. Genera certa incertesa sobre l'estabilitat del model a mitjà i llarg termini.

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??

Em sembla fonamental que hi hagi un coneixement bàsic del català. A Girona ciutat ja fa temps que tenim el B1 com a

obligatori per treballar. Crec que pujar al B2 milloraria el nivell del servei, igual que qualsevol nivell d'altres llengües. Tenir taxistes preparats és sinònim de millora en la qualitat del servei.

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

Potenciant al màxim les àrees de prestació conjunta. És vital per a la salut d'un bon transport públic. S'ha de tenir en compte l'opinió dels ajuntaments i dels taxistes per trobar una solució equitativa i viable.

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?

A priori, podria beneficiar els taxistes amb llicències transmissibles, ja que podrien mantenir un valor diferencial respecte de les noves. Ara bé, no sé si en el futur això podria canviar en funció de com evolucioni el model.

Tenir taxistes preparats és sinònim de millora en la qualitat del servei.



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 COROLLA SEDAN HYBRID

TOYOTA bZ4X



STARBAIX
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

Skoda Elroq y Enyaq 85: La nueva era eléctrica llega a la parada

Elroq



La respuesta del motor en ambos casos es excelente, con un empuje inmediato que facilita las incorporaciones y el tráfico fluido. Sin embargo, cada modelo tiene su hábitat:

* Elroq 85: Su menor longitud lo hace imbatible en maniobrabilidad en ciudad. Girar en calles estrechas del Eixample o el Barri Gòtic es significativamente más ágil.

* Enyaq 85: Se siente más aplojado en autovías y autopistas, ideal para servicios al Aeropuerto de El Prat o trayectos interurbanos por la AP-7.

Comportamiento y Eficiencia Real

La suspensión merece una mención aparte. En carreteras de curvas, ambos modelos se comportan con nobleza, evitando balanceos

El sector del taxi en Barcelona y en toda Cataluña se encuentra en plena transformación. Con las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) cada vez más restrictivas, la elección del vehículo eléctrico adecuado no es solo una cuestión de ecología, sino de rentabilidad y confort. Tras poner a prueba los nuevos Skoda Elroq 85 y Skoda Enyaq 85, las conclusiones son claras: la firma checa ha dado en la diana.

Sensaciones al volante: Calidad y Silencio

Lo primero que destaca al sentarse en ambos modelos es la calidad de los materiales. Skoda ha dado un salto adelante, ofre-

ciendo interiores robustos pero refinados, ideales para soportar las largas jornadas de trabajo. En marcha, la experiencia se traduce en una ausencia total de ruidos y vibraciones, un alivio acústico que tanto el conductor como el cliente agradecerán en los trayectos urbanos.

Enyaq 85





coop57
S C C L

**serveis financers
ètics i solidaris**

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

www.coop57.coop



de la carrocería que suelen incomodar al pasaje. Los frenos cumplen correctamente y el sistema de infoentretenimiento, junto a las ayudas a la conducción (ADAS), están a la vanguardia tecnológica.

En cuanto a la habitabilidad, el espacio es perfecto para cuatro pasajeros más el conductor. Si hablamos de maletero, el Enyaq sigue siendo el rey, ofreciendo ese extra de capacidad necesario para servicios con mucho equipaje.

Datos de consumo y autonomía en nuestra prueba:

* Consumo medio: 17kWh/100km.

* Autonomía real en ciudad:

Cerca de los 500 km.

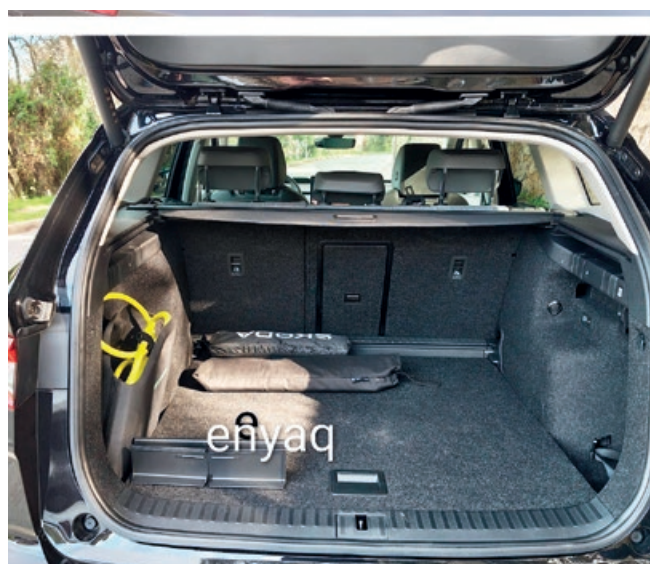
* Autonomía real en carretera:

Aproximadamente 450 km.

Veredicto para el taxista

La diferencia de precio de unos 3.000 € sitúa al Elroq 85 como una opción extremadamente competitiva para quien priorice la agilidad urbana. Por su parte, el Enyaq 85 justifica su inversión si el servicio habitual requiere un volumen de carga superior. En ambos casos, Skoda ofrece herramientas de trabajo eficientes, cómodas y con una autonomía que, por fin, permite afrontar el turno sin ansiedad por la carga.

Este artículo no hubiera sido posible sin la colaboración del concesionario SKODA Mogadealer en la calle Aragón 602 y su comercial señor Ricard Ventura.

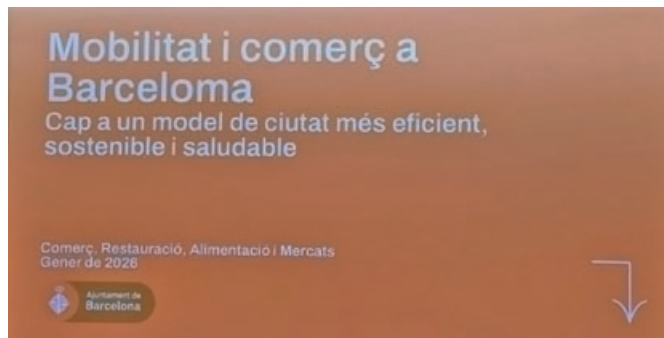




Especificaciones Técnicas

Característica	Skoda Elroq 85	Skoda Enyaq 85
Potencia Motor	210 kW (286 CV)	210 kW (286 CV)
Capacidad Batería (Neta)	77 kWh	77 kWh
Aceleración 0-100 km/h	6,6 s	6,7 s
Longitud Exterior	4.488 mm	4.649 mm
Anchura / Altura	1.884 / 1.625 mm	1.879 / 1.616 mm
Peso en vacío	~1.949 kg	~2.150 kg
Capacidad Maletero	470 litros	585 litros
Precio (aprox. IVA inc.)	39.000 €	42.000 €

Nova trobada del del Pacte per la Mobilitat Urbana



L'STAC alerta que a la jornada *Mobilitat i Comerç a Barcelona* no es van presentar **proposes concretes per al sector del taxi**. Tot i valorar positivament la capitalitat europea del comerç de proximitat, denuncia contradiccions en les polítiques de mobilitat i recla-

ma que el taxi tingui un paper central en el model de ciutat.

Des del **Sindicat del Taxi de Catalunya** reafirmem el compromís de continuar defensant, amb constància i determinació, el lloc que el taxi mereix dins del model de mobilitat de Barcelona.

La coalición STAC/ATC exige soluciones reales ante la falta de respuestas de la Administración



La coalición STAC/ATC critica que en la **Taula Técnica del Taxi** las administraciones no aportan **respuestas ni soluciones reales** a los problemas del sector. Denuncian la falta de implicación en cues-

tiones como las **paradas clave**, la **situación descontrolada en la estación de Sants**, el **carril bus/taxi** y el estado del servicio, y exigen **compromisos y acciones concretas**, no promesas.

Comencen les formacions per a taxistes a Girona



Ha començat una **sèrie de tres formacions per a taxistes** per a potenciar el **coneixement de l'oferta turística de Girona** i l'ús del català com a **llengua d'acollida i servei**. La primera sessió es va fer al Centre Cultural La Mercè

amb unes 40 persones, i les altres tindran lloc el 19 de febrer i el 27 de març. És fruit d'un **conveni entre l'Ajuntament de Girona i l'Associació Taxi Girona** per millorar l'experiència turística i la imatge de la ciutat.

El negoci d'Uber Mobilitat creix, però els impostos no es queden al territori



El **Sindicat del Taxi de Catalunya** alerta que, tot i que **Uber Mobilitat està creixent com a negoci**, una gran part dels **beneficis no tributen a Espanya ni a Catalunya**, sinó fora

del territori. Això crea una **competència fiscal injusta respecte al taxi**, que sí paga tots els impostos locals i compleix amb regulacions estrictes, i perjudica la sostenibilitat del sector.



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

Escull bé

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

Últimes unitats del RAV4 Busines taxi
Que no se t'escapi!

TOYOTA TEAMS MOTOR
www.teamsmotor.toyota.es

C/ París, 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, con gran orgullo, confirma el respaldo mayoritario del sector del taxi!

Renovación del Comité Nacional del Transporte por Carretera 2026-2029
Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril

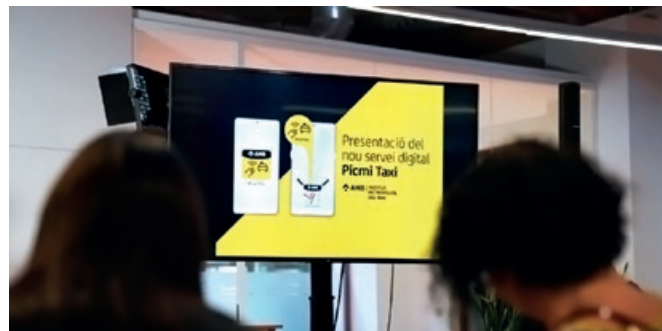
SECCIÓN 3. TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO DE VIAJEROS EN VEHÍCULOS DE TURISMO

ASOCIACIÓN, FEDERACIÓN, CONFEDERACIÓN	EMPRESAS				VEHÍCULOS			
	VÁLIDAS	% 'SI' ENCUESTA	VÁLIDAS (ENCUESTA)	% ENTIDAD / SECCIÓN	VÁLIDOS	% 'SI' ENCUESTA	VÁLIDOS (ENCUESTA)	% ENTID SECCI
ANTAXI	21.525	93,49%	20.124	85,03%	22.183	93,49%	20.739	87
FEDETAXI	3.890	91,09%	3.543	14,97%	4.647	91,09%	4.233	14
UNETE	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	25.415		23.667	100,00%	26.830		24.972	100

ANTAXI confirma con orgullo que ha obtenido el **83,43 % de representatividad** en la Sección de transporte público interurbano de viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) para 2026-2029, superando en

más de 23 puntos su resultado de 2022. Este apoyo mayoritario demuestra la **confianza de la gran mayoría de profesionales del taxi** en su proyecto para defender al sector ante administraciones y retos futuros.

Entrada en funcionament del preu tancat als serveis Picmi



L'STAC celebra que comenci a funcionar la tarifa de **preu tancat** (Tarifa 3) als serveis **Picmi** de l'app pública *Taxistes AMB* a l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Això permet als usuaris triar pagar un import tancat abans de la

carrera, i al sector guanyar **transparència, seguretat i oferir un servei més competitiu**. Volem recordar que l'ús de l'aplicació encara és baix entre els professionals, **encoratgem tots els taxistes a utilitzar-la de manera habitual**.



Aprofita l'oferta

6 mesos a meitat de preu (85€)

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

PUBLIREPORTATGE

PASATIEMPOS

Sopa de letras

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

Sudokus

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

ALACENAS

AMAR

DECRETÓ

HUECA

MURALLAS

PAREADA

PASIVA

PECES

PLANES

PRECARIAS

PREGONES

PROCURE

PUEDA

TRENZA

VAHO

VODKA



C/. Badajoz, 52

AUTOFUBER
GRUPFUBER

Mari Carmen  608 219 893

PRÓXIMA ENTREGA

DACIA JOGGER **HYBRID**

155 CV. Cambio automático. **No enchufable**

**3 Años
de
Garantía**



A PARTIR DE 19.700 €* IVA no incluido

Resérvelo en autofuber@autofuber.com o en el 608 219 893
carrer Badajoz, 52, 08005 Barcelona

FINALIZACIÓN DE OFERTA 31/05/2026

Pintura, manguera y preentrega incluido | Descuento de financiación ya aplicado !