



SOLO HAY UN TAXI QUE LLEGA
HASTA LA LUNA DE VALENCIA.



CITROËN
C-ELYSEE

CITROËN
C4 SPACETOURER

CON LA RED DE CONCESIONARIOS CITROËN DE VALENCIA
TU NEGOCIO LLEGARÁ MUY LEJOS.

Para ti que eres un experto en hacer carreras sin mover los pies, en subir y bajar la bandera tantas veces como sea necesario y que sabes, lo que es pasarte el día entero mirando por los espejos. Sólo para ti por ser un profesional del taxi, en la Red de Concesionarios Citroën de Valencia te ofrecemos un servicio integral adaptado a tus necesidades, porque trabajamos día a día para ser especialistas en tu negocio.

INSPIRED
BY PRO

Citroën pro les Taxi. Gama C-Elysee: Consumo medio WLTP (L/100Km): 4,5 a 6,2. Emisiones de CO₂ medio WLTP (g/Km): 111 a 140. Emisiones de CO₂ medio NEDC (g/Km): 104 a 113. Gama C4 Spacia Tourer: Consumo medio WLTP (L/100Km): 4,9 a 5,9. Emisiones de CO₂ medio WLTP (g/Km): 123 a 171. Emisiones de CO₂ medio NEDC (g/Km): 98 a 110.

YOTAXI

VALENCIA

YOTAXI # n.º 13 # ENE-FEB 2020

CONDUCTORES: NOVEDADES 2020
SENTENCIA AUDIENCIA NACIONAL
ENTREVISTA GIUSEPPE GREZZI

TU ALIADO PARA EL DÍA A DÍA

- Rampa plegable y ligera. Despliegue fácil y sin esfuerzo.
- Acabados y accesorios de calidad Mercedes.
- La mejor visibilidad y dinámica de conducción.
- Asientos versátiles y configurables. Hasta 8 plazas.
- No altera el diseño exterior del vehículo.



EDITA:

DIFUTAXI S.L.
CIF: B70481171
Fernando Rey, n.º 12, 2º - Dcha.
15007 A Coruña
<http://www.yotaxi.es>

DIRECCIÓN GENERAL:

Héctor Frego
direccionmarketing@yotaxi.es

REDACCIÓN:

Andrea Anido
redaccion@yotaxi.es
prensa@yotaxi.es

DISEÑO GRÁFICO Y MAQUETACIÓN:

Carmen González
produccion@yotaxi.es

FOTOGRAFÍA:

Asociaciones
Héctor Frego

COLABORADORES:

Beatriz Lorenzo

DEPÓSITO LEGAL:

C 538-2016

TELÉFONO:

981 076 069

YOTAXI es una marca registrada de DIFUTAXI S.L. y no se hace responsable de la opinión de los colaboradores de esta publicación.

ANÚNCIATE
625 995 829
SE ATIENDE WHATSAPP

La piquera

En el último número hacíamos balance de todo lo acontecido durante el 2019, haciendo hincapié en que había sido un año lleno de novedades y de cambios para el sector, en el que se habían conseguido grandes avances para afrontar el futuro con una perspectiva más esperanzadora.

La noticia más importante y positiva para el sector en lo que llevamos de año es la sentencia de la Audiencia Nacional, en la que se dictó que los VTC no pueden circular ni estacionar sin tener un contrato previo u hoja de ruta, diferenciando perfectamente sus servicios con respecto a los que presta el sector del taxi.

Este varapalo judicial para las VTC debe suponer un impulso para que las administraciones establezcan una regulación precisa para tipo de vehículos y se intensifiquen las labores de inspección para cerciorarse de si están cumpliendo o no la ley. En este sentido, taxistas de Madrid y de Valencia se concentraron recientemente en la Consejería de Transportes de ambas comunidades para exigir a los inspectores y organismos pertinentes que cumplan con lo dictado en la sentencia.

En otro orden de cosas, en este primer número del año también recogemos las novedades para los conductores que van a entrar en funcionamiento durante el 2020 y que afectarán, por lo tanto, a los profesionales del taxi. Un año, sin duda, que traerá grandes cambios en movilidad para ir caminando hacia una conducción más limpia y sostenible.

Esperamos que los meses venideros sigan trayendo grandes noticias para el sector y, de una vez por todas, las administraciones hagan cumplir la ley. La lucha continúa y desde YOTAXI seguiremos apoyando las reclamaciones del gremio para que se intensifiquen las labores de inspección.

Sumario

Novedades conductores 2020	4	Denuncias Uber EEUU	18
Sentencia Audiencia Nacional	6	60 días	19
Retirada diésel y gasolina	7	Libre elección vehículo	20
Reunión con Transportes	8	Jubilación anticipada	21
Concentración en Conselleria	10	Recaudación 'Cris Taxi'	22
Entrevista Ismael Arráez	12	Entrevista Giuseppe Grezzi	24
Nueva Ley Taxi	14	Medio ambiente	26
Presentación Ford	16	Taxi internacional	28
Cevisama	17	Uida sana	31
		Agenda cultural	34

Las novedades para los conductores que entrarán en funcionamiento en 2020

Nuevo año, nueva década. Por delante quedan 366 días en los que habrá, sin duda, muchas novedades para los conductores y para los fabricantes de coches, así que muy atentos a todo lo que nos va a deparar este nuevo 2020, un año que traerá consigo grandes cambios en movilidad.

Vehículos nuevos que no excedan de media los 95 g/km de CO₂

Una de las novedades que trae consigo el nuevo año es que, el 1 de enero entró en vigor la denominada Corporate Average Fuel Emissions (CAFE), que no es más que una nueva normativa comunitaria que obliga

rá ya, a todos los fabricantes de automóviles, a que su media de emisiones de todos los vehículos que matricule al año no exceda los 95 gramos por kilómetro de CO₂. Tal y como confirman los datos, nuestras emisiones medias en 2019 estuvieron por encima de los 120 g/km de CO₂, por lo que para alcanzar las cifras habría que reducirlas en un 30 por ciento.

Restricciones en aparcamientos

Asimismo, desde el 1 de enero en Madrid, quien tenga un automóvil sin el correspondiente distintivo medioambiental de la DGT -coches de gasolina anteriores al año 2000 y diésel previos al año 2006- no

podrá estacionar su coche en una zona SER que no sea la del barrio en el que esté empadronado. Todos aquellos que no cumplan con esta norma, a una multa de 90 euros, rebajada a 45 euros con pronto pago.

Limitaciones de circulación

Si hablamos de restricciones anticontaminación, la ciudad de Barcelona ya ha tomado la delantera a todas las ciudades españolas. Tal es así que, desde el 2 de enero, los coches más contaminantes no pueden circular por la denominada Zona de Bajas Emisiones (ZBE) de la ciudad condal.

Se trata de un espacio establecido a través de las rondas de Barcelona que es 20 veces superior a Madrid Central -mide 95 km²- y que incluye algunas poblaciones limítrofes con la ciudad. No podrán moverse por el área establecida aquellos vehículos que no cuenten con pegatina de la DGT, es decir: turismos de gasolina matriculados antes del mes de enero del 2000 y diésel anteriores a enero de 2006; furgonetas matriculadas antes del 1 de octubre de 1994 y motos y ciclomotores anteriores a 2003. El horario establecido para las restricciones de tráfico serán los días laborables de 7:00 a 20:00 horas.

En la capital de España, el proyecto de Madrid Central dejará paso a Madrid 360. Este nuevo plan anticontaminación entrará en vigor durante el primer trimestre de 2020 y rebaja algunas de las medidas puestas en marcha por la anterior alcaldesa Manuela Carmena. Así, los vehículos con etiqueta C -de gasolina posteriores a 2006 y diésel posteriores a 2014- con dos ocupantes o más, podrán transitar libremente por la zona de bajas emisiones al ser considerados vehículos de alta ocupación. Los vehículos sin distintivo tendrán prohibida la entrada y los vehículos con etiqueta B "solo podrán estacionar en los aparcamientos". Asimismo, habrá una rebaja en la tarifa de los estacionamientos del Ayuntamiento que se encuentran en el distrito Centro.

ITV: información técnica de los vehículos

A partir del próximo 20 de mayo de 2020, todos los vehículos que se hayan matriculado del 20 de mayo de 2018 en adelante, y que pasen la ITV, contarán con una ventaja: la Unión Europea obligará a los fabricantes de automóviles a facilitar los datos técnicos necesarios para realizar la inspección, información que hasta ahora era inaccesible.

Además, el fabricante estará obligado a presentar de la misma forma cualquier tipo de "modificaciones" y "suplementos posteriores" de información técnica de los vehículos, así como a designar un "punto de contacto responsable de facilitar el acceso a la información técnica

del vehículo", dándose a conocer los datos de contacto en la página web del propio fabricante.

Marco normativo transitorio para patinetes

Enero también comienza con un nuevo marco común normativo transitorio que regula el uso de los vehículos de movilidad personal en toda España. En primer lugar, la norma define lo que es un vehículo de movilidad personal (VMP): es un vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño, comprendida entre los 6 y los 25 km/h. Si la velocidad de los vehículos es inferior a 6 km/h, serán considerados juguetes.

Además, esta norma clarifica que los VMP no necesitarán autorización administrativa ni para circular, ni para conducir, ni tampoco habrá que tener un seguro obligatorio. Así, si el conductor del VMP también tiene carné de conducir, no se enfrentará a sanciones que impliquen la sustracción de puntos.

También se recuerdan aquellos comportamientos que serán motivo de sanción: circular con presencia de alcohol y/o drogas en sangre; circular con el teléfono móvil, cascos y auriculares; circular por la acera o no contar con los sistemas de alumbrado, prendas o elementos reflectantes necesarios para garantizar la seguridad.

Peajes de autopistas que serán gratuitos desde 2020

Desde el mes de enero, los peajes de algunas autopistas de España serán gratuitos. Se trata de las autopistas AP-4 entre Sevilla y Cádiz y la AP-7 a su paso por Tarragona, Valencia y Alicante, que pasarán a convertirse en autovías. Se suman así a la gratuidad de la AP-1 entre Burgos y Arión, activa desde 2018. Fomento ya ha iniciado los trámites para que las autopistas de peaje AP-2 (entre Zaragoza y El Vendrell) y AP-7 (entre Tarragona y La Junquera) pasen a ser gratuitas a partir de agosto de 2021.

Límite de velocidad a 30 km/h en las ciudades

Por último, otra de las novedades que ya avanzaba la DGT antes de que finalizase el año 2019 es que ya está preparada la primera reforma que afectará al Reglamento de Circulación: el establecimiento de un límite de 30 km/h para la ciudad. Como norma general, toda calle con un solo carril por sentido de circulación, tendrá un límite de velocidad máxima de 30 km/h. Por estas calzadas, denominadas "Calzadas a 30", podrán circular todo tipo de vehículos, incluyendo los VMP autoequilibrados y patinetes. Los peatones y vehículos de movilidad reducida deberán ir por la acera.

Noticia

La Audiencia Nacional da la razón al taxi y mantiene los límites a la concesión de VTC

Las VTC no podrán prestar servicio sin una precontratación previa, con su correspondiente hoja de ruta

La Audiencia Nacional ha desestimado por sentencia las demandas presentadas por la CNMC y Unauto, la patronal de las empresas de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), contra una orden ministerial de 2015 que regulaba la prohibición de estos vehículos de circular sin tener un servicio previo precontratado y un documento de control u hoja de ruta en el que consten los datos del vehículo, pasajero y recorrido del transporte.

La Audiencia da así la razón al Ministerio de Fomento y a la patronal Fedetaxi frente a la CNMC y Unauto, que consideran que dicha obligación para las VTC es contraria a la Ley de Unidad de Mercado.

La sentencia desestima ahora las demandas de estas dos organizaciones y mantiene en vigor dicha regulación, al entender que no supone un exceso de carga burocrática para estas empresas. Esto supone que los VTC tendrán que seguir confeccionando un contrato o un documento de control del mismo donde aparezcan la matrícula del vehículo, nombre, NIF y origen y destino de los pasajeros, así como la hora de inicio y finalización del servicio, entre otros datos. Deberán acreditarlo ante los agentes y las administraciones, si se lo requieren, pudiendo ser sancionadas si no lo hacen.

Dicho documento deberá conservarse durante el plazo de un año, contado a partir de la celebración del contrato, a disposición de los servicios de inspección

del transporte terrestre. Según recuerda Fedetaxi, solo la Comunidad de Madrid impuso más de 4.000 sanciones por este motivo en 2019.

Por su parte, el presidente de la Asociación Nacional del Taxi (ANTAXI), Julio Sanz, considera que "esta sentencia es de vital importancia, no solo porque cierra la incertidumbre sobre la legalidad de la hoja de ruta, sino porque confirma que las VTC no podrán circular ni estacionar sin un servicio precontratado y refuerza el tiempo de antelación en, al menos, 15 minutos".

En este sentido, ANTAXI también considera esta sentencia especialmente importante por el hecho de que el Tribunal Supremo, órgano competente, ya dio la razón al taxi en 2018, cuando juzgó la parte relativa al Real Decreto de este Reglamento de Transportes.

"Esta decisión ratifica la sentencia del Supremo y confirma que el taxi, declarado servicio público de interés general, y las VTC son servicios diferentes y que este último está sometido a limitaciones distintas, como la forma de acceder al servicio", ha explicado Sanz.

Según ANTAXI, esta sentencia facilita a las administraciones implicadas, como son el ministerio, las comunidades autónomas y los ayuntamientos, las herramientas necesarias para el efectivo cumplimiento de la ley, ante los "reiterados incumplimientos" de estos vehículos.

Noticia

El Gobierno aplaza hasta 2050 la retirada de coches diésel y gasolina

Se ha declarado "la emergencia climática y ambiental" con un compromiso para los primeros cien días de mandato con acciones urgentes

El Consejo de Ministros aprobó, el pasado 21 de enero, una declaración de emergencia climática con la que el Gobierno español se compromete a adoptar 30 líneas de actuación prioritarias, y cinco de ellas en los primeros cien días de Gobierno, para luchar contra el cambio climático.

Así lo confirmó la ministra portavoz del Gobierno, María Jesús Montero, en la rueda de prensa posterior al Consejo de Ministros, donde explicó que la aprobación va en línea con lo aprobado en la Unión Europea. Por su parte, la vicepresidenta y ministra de Transición Ecológica, Teresa Ribera, detalló que la declaración de emergencia climática "expresa el compromiso firme de este gobierno con este problema", recalzó.

En cuanto a los cinco primeros compromisos transversales que el Gobierno pondrá en marcha en los próximos cien días, Ribera anunció que se remitirá la Ley de Cambio Climático al Parlamento que plantea un sistema 100 % renovable en 2050, con vehículos cero emisiones de CO₂ en esa fecha y un sistema agrario neutro de CO₂ también a mitad de siglo.

En segundo lugar, se aprobará un Plan Nacional de Adaptación que permita lograr un país "más seguro y menos vulnerable" a los efectos del cambio climático. En tercer lugar, el Gobierno se compromete a definir la senda de descarbonización para el periodo de 2030 a 2050, cuando se debería alcanzar la neutralidad climática.

En cuarto lugar, los ministros también acordaron crear una asamblea ciudadana, inspirada en la experiencia francesa, que refuerce la participación de diversos colectivos, especialmente de los jóvenes, en la definición de la transición. La quinta acción prioritaria más urgente será el impulso de convenios de transición justa y medidas de acompañamiento para fomentar la transición del modelo industrial y de servicios en España.

25 medidas más

Las otras 25 medidas previstas en la declaración de emergencia están encabezadas por medidas de fiscalidad verde, incluyendo bonos verdes, medidas fiscales disuasorias e incentivos fiscales. "No habrá, salvo cuestiones sociales justificadas, nuevos beneficios fiscales a combustibles fósiles y se procederá a hacer un análisis riguroso", reiteró Ribera. De igual modo, también confirmó que no se autorizarán nuevas explotaciones de hidrocarburos, ni actividades de fractura hidráulica o el llamado *fracking*.

Las otras actuaciones incluyen la identificación de colectivos vulnerables ante el cambio climático y la transición verde para asegurarles la capacidad de acompañamiento, un plan de educación ambiental, un plan nacional de salud y medio ambiente y la integración de la emergencia en los planes de investigación y desarrollo. Además, dentro de 2021, se debe presentar una estrategia para la protección de la costa, amenazada por fenómenos como los de las últimas DANAS, que pueden ocurrir en el futuro "con mayor frecuencia".

Noticia

El taxi de Valencia se reúne con la Conselleria de Transportes

Tras la sentencia de la Audiencia Nacional, mantuvieron una reunión el 13 de febrero para exigir que se cumpla la sentencia

El pasado 13 de febrero, el taxi de Valencia se reunió con la Conselleria de Transportes de la Comunidad Valenciana.

Tras la sentencia emitida por la Audiencia Nacional en la que se ratifica la necesidad de portar la hoja de ruta en los servicios prestados por las VTC, la Asociación Gremial Provincial de Autotaxis de Valencia, solicitó con carácter de urgencia a la Conselleria y a la Concejalía de Policía Local, sendas reuniones, ya que en reiteradas ocasiones se había utilizado como pretexto la poca solidez legislativa que existía al respecto de la hoja de ruta, para no sancionar bajo esta causa. Además, "la reunión se solicitaba también para intentar ofrecer posibles soluciones al problema que padecemos", afirman desde la asociación en un comunicado.

En dicha reunión, comunicaron al sector que ya está operativa la página web de control donde registrar los servicios de los VTC con las modificaciones del campo horario necesarias y que permitan controlar la hora y fecha de comunicación del servicio (momento en que se precontrató por el usuario) y la fecha de confirmación (hora y fecha cuando inicia el servicio), "lo que supuestamente permitirá un mejor control del cumplimiento del tiempo de precontratación", indican desde la Gremial.

Aún así, les explicaron que, a pesar de existir dudas legales sobre la sanción por carecer de hoja de ruta, la Conselleria ya estaba tramitando sanciones por esta causa y que, dado que la sentencia debe de cumplirse a pesar de existir posibilidad de recurso, lo van a seguir haciendo en la medida de lo posible.

Según los datos aportados en la reunión, en cuanto a incoación de expedientes a VTC, ha aumentado "pero no lo suficiente para esta entidad, teniendo en cuenta las muchas infracciones que los vemos cometer a diario", recalcan desde la asociación.

Con la modificación del registro de servicios de la página web de control por parte del Ministerio de Fomento y la contundencia de la sentencia, "entendemos que ya tienen argumentos para incrementar la labor de inspección simplemente solicitando datos a este registro. Es ahora cuando las palabras deben convertirse en hechos que no nos lleven a adoptar otras medidas de protesta más contundentes. Si estas empresas fueran sometidas a una mayor inspección tal y como se le hace al taxi, dejarían de prestar servicios urbanos y únicamente quedarían relegadas al servicio que tradicionalmente prestaban. Esto recuperaría el equilibrio en el transporte de las ciudades", inciden.

Con respecto a la propuesta de la Asociación Gremial, que se trata de la modificación del Decreto Ley de la Comunidad Valenciana que regula el servicio de VTC

para que se incluya un régimen sancionador y que no les salga barato infringir la norma, "nos comunicaron que se espera, tras la conformación del nuevo gobierno de España, que se retome el proyecto de ley que modifique el ROTT y que se paralizó con la disolución de las Cortes Generales con motivo de las elecciones, en el que se incluya infracciones específicas para las VTC que serán sancionadas con mayor cuantía", comentan.

Ante la nueva ventana abierta, tras la sentencia de la Audiencia Nacional en la que se ratifica la obligatoriedad de la hoja de ruta y con la mejora de la web de control que permita controlar la precontratación, "estamos pendientes de mantener una reunión con la Concejalía de Seguridad Ciudadana donde trataremos sobre cómo van a proceder de ahora en adelante". Desde Gremial entienden que el diálogo es la primera medida a tomar después de las modificaciones promovidas por el Ministerio de Fomento y de la sentencia de la Audiencia Nacional. "Si estas no fuesen utilizadas por las diferentes administraciones para hacer cumplir la ley a las VTC, tendremos que tomar otras medidas de presión", alertan.

**HACEMOS REALIDAD
TODAS TUS IDEAS
PARA MERCHANDISING**

ACR

Promociones Publicitarias S.L.

www.catalogosanil.es
crisruiz.acrpromocions@gmail.com

Telf: 628 116 785

Noticia

Taxistas de Madrid se concentran en la Consejería de Transportes con una sola reivindicación: que se cumpla la ley

El sector de Valencia se suma también a la concentración en la Conselleria de Transportes, en la calle 9 de Octubre



Más de quinientos taxistas de Madrid se concentraron el pasado 18 de febrero, a partir de las 11:00 horas, en la Consejería de Transportes, en la calle de Orense número 60, para exigir que la Comunidad de Madrid haga cumplir la ley a los vehículos de alquiler con conductor (VTC).

Esta concentración fue convocada por la Asociación Nacional del Taxi (ANTAXI) y la Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM) -animando a que este movimiento se extienda a otras localidades del país- con la finalidad de exigir a los organismos pertinentes e inspectores que hagan cumplir la reciente sentencia de la Audiencia Nacional, en la que se dictó que los VTC no pueden circular ni estacionar sin tener un contrato previo u hoja de ruta, diferenciando perfectamente sus servicios con respecto a los que presta el sector del taxi.

Bajo gritos de 'Garrido no quiere hacer cumplir la ley y carteles con lemas como 'Madrid, región de la corrupción', los profesionales del taxi allí congregados reclamaron que la Administración regional empezase a acatar la sentencia de la Audiencia Nacional y se empezasen a hacer controles a los VTC para ver si llevan la hoja de ruta obligatoria.

El presidente de ANTAXI y de la Federación Profesional del Taxi de Madrid, Julio Sanz, indicaba, minutos antes del inicio de la concentración, a través de las redes sociales de la entidad, que lo único que iban a solicitar "es que se cumpla la ley" y llegaban a la Consejería de Transportes "con mucho ánimo, mucha dignidad y mucho orgullo", sentenciaba.

Finalmente, hicieron entrega de un dictamen con las conclusiones de la sentencia de la Audiencia Nacio-

nal, que establece que los VTC no pueden estar circulando ni estacionados sin hoja de ruta. "Que se cumpla la ley ha sido el eslogan de esta concentración y exigimos que la Administración ponga a funcionar todos sus recursos y que todos los cuerpos policiales, Guardia Civil, Policía Municipal e Inspección de Transportes, empiecen a controlar a los VTC para ver si llevan esa hoja de ruta" relató a este medio Julio Sanz.

Además, según nos indicó Sanz, la Dirección de Transportes de la Comunidad de Madrid les notificó el día anterior a la concentración que ya habían encargado a los servicios jurídicos el análisis y las conclusiones de la sentencia de la Audiencia Nacional.

Concentración también en Valencia

La Confederación de Taxistas Autónomos de la Comunidad Valenciana, la Asociación de Taxistas de la

Comunidad Valenciana, la Asociación Empresarial de Auto-Taxis CV, la Asociación Plataforma Caracol Valencia y la Unió Sindical Obrera de la Comunidad Valenciana convocaron también a sus socios a que se sumarán a las concentraciones y así lo hicieron.

Los taxistas se concentraron también a las 11:00 horas en la Calle 9 de Octubre, donde está situada la Conselleria de Transportes para denunciar que las VTC siguen haciendo competencia desleal al taxi e incumplen las normas de forma reiterada.

El presidente de la Confederación de Taxistas, Fernando Del Molino, explicó que la Conselleria que dirige Arcadi España está denegando licencias de VTC pero le insta a dar "un paso más". "No puede ser que nos tiremos años esperando que haya una normativa que cambiar, eso tiene que ser más rápido", sentenció.

Ismael Arráez

Presidente de la Unión de Asociaciones de Taxi de la Comunitat Valenciana y de la Asociación Gremial del Taxi de Valencia



Desde el Ayuntamiento de Valencia alegan que las competencias en cuanto a regulación de taxi y VTC son de la Conselleria de Transportes a través de la Ley del Taxi.

Las competencias son de la Conselleria de Transportes porque el decreto es a nivel autonómico. En este decreto se fijó una precontratación de 15 minutos para los VTC con la opción de que los ayuntamientos los ampliasen a 1 hora. El Ayuntamiento de Valencia se comprometió con el sector a ampliarlo a 1 hora, y así se refleja en la modificación de la ordenanza de movilidad. La pregunta del millón es si esta ampliación va a cambiar algo. Las asociaciones seguiremos trabajando para que legalmente los VTC tengan unas exigencias diferentes a las del taxi.

En este sentido, el conseller Arcadi España ha ofendido gravemente al sector del taxi de la Comunidad Valenciana. Sacaron un concurso para taxis y VTC y el conseller dice que no se pueden presentar empresas como Uber y Cabify, pero estas multinacionales crean muchísimos falsos autónomos y cualquier sociedad que esté trabajando para Cabify se puede presentar a esta licitación y llevársela. Además, tiene la poca vergüenza de limitar al taxi únicamente al servicio urbano y a los VTC al servicio interurbano. Nuestra licencia nos permite realizar servicios urbanos e interurbanos; los VTC nunca han podido hacer transporte urbano. Por lo tanto, le pedimos que rectifique porque si los ciudadanos utilizasen el taxi única y exclusivamente para transporte urbano, el sector tendería a desaparecer en unos años.

La Ley del Taxi de la Comunidad Valenciana ha sufrido una serie de modificaciones. Una de ellas es la autorización de taxis de entre 5 y 7 plazas y ampliables a 9 en casos excepcionales. ¿Están satisfechos con este cambio?

Esta modificación en concreto ha sido concedida única y exclusivamente gracias a la Asociación Gremial del Taxi de Valencia y la Unión de Taxis de la Comunidad Valenciana, a petición de los socios, ya que tan-

to las 7 como las 9 plazas son necesarias en la zona costera.

Aún así, las 9 plazas adaptadas no se van a conceder. La ley lo permite bajo un rigurosísimo estudio y si ellos creen que son completamente necesarias. Nos han dicho de palabra que no van a conceder ninguna, así que hay que intentar modificarlo porque los usuarios lo reclaman en las zonas de costa y no nos dejan dar ese servicio.

Los VTC pueden tener hasta 9 plazas y sin adaptar. Nosotros no pedimos eso, aceptamos que tengamos que adaptar el taxi pero no admitimos que ellos nos digan que no van a concederlas. Por lo tanto, las 7 plazas sí que son reales pero las 9 son ficticias.

También se abre la posibilidad de aplicar tarifas a precio cerrado previamente pactado entre los usuarios y el taxista. ¿Qué opinión le merece esta novedad?

La idea principal es que haya tarifas de precio cerrado únicamente para los servicios que son solicitados mediante aplicación. Para ello, se basarían en una tabla de cálculos hecha por la Conselleria y que puedan aplicar las radioemisoras para que esto no se convierta en una batalla de precios entre los propios taxistas.

Esta nueva modalidad tendría que ponerse en marcha mediante una app similar a la que lanzó el consistorio madrileño, ¿no?

Tendría que ser una aplicación oficial de la Conselleria para que el cobro sea totalmente transparente. Esperemos que el lanzamiento de esta aplicación se alargue lo mínimo posible porque la propuesta del sector está realizada. Si vemos que se alarga mucho, desde las asociaciones tomaremos otro tipo de medidas, como por ejemplo que las tablas que ya existen se hagan oficiales.

¿El resto de modificaciones de la Ley del Taxi son beneficiosas para el sector?

La única que es positiva para el sector es la de autorizar las 7 y 9 plazas.

Hemos pedido la eliminación de la dedicación exclusiva porque hay compañeros que, por temporadas, compaginan su trabajo como taxistas con otro tipo de oficios, como puede ser el de entrenador de un equipo de fútbol con un contrato por horas. En la Comunidad Valenciana la dedicación exclusiva no es necesaria, pero en Valencia capital sí nos afecta. Esta modificación ha beneficiado a unos pocos pero a la gran mayoría nos sigue perjudicando.

Con respecto a las licencias acumuladas, a pesar de haber cambiado la cúpula de la Conselleria, siguen sin escuchar nuestras peticiones. Continúan con el mismo odio o ansia de aniquilar al pequeño emprendedor dentro del sector del taxi por defender su modelo autónomo. Nosotros respetamos su modelo autónomo pero no lo compartimos y, mucho menos, que apliquen una ley queriendo deshacer lo que se ha construido durante 50 años. La Asociación Gremial le ha vuelto a solicitar que aplique su ley de ahora en adelante y solo hemos conseguido una ridícula moratoria de 8 meses para tener que volver a vender la licencia con 14 meses si te obligan a poner un taxi adaptado. ¿Cuál es el gran problema? Que la mayoría tenemos coches híbridos seminuevos y tenemos que deshacernos de este vehículo para comprarnos un furgón diésel, duplicando todos los gastos que conlleva, por una obligación o capricho de una Conselleria.

Después está el gran problema que ha surgido en cuanto a la prohibición a los compañeros de las provincias que no están en el APC de Valencia de venir a cargar al AVE. Este problema no preocupa a ninguna mayoría del sector, sin embargo la Conselleria ha prohibido esto igualmente. Creemos que nuestra competencia nos ha quitado muchos servicios, y lejos de ayudarnos, la Conselleria nos está perjudicando.

En Andalucía se va a poner en marcha próximamente el taxi compartido mediante precio por plaza. ¿Cree que sería una buena opción para implantar en la Comunidad Valenciana?

No, hay compañeros que a veces lo hacen sobre todo con estudiantes que vienen de Erasmus, pero de forma habitual no creo que sea una buena opción porque ni los usuarios lo verían ni el sector lo asimilaría bien. Con todo el respeto al resto de compañeros de España que pueden estar a favor de este tipo de servicio, nosotros no estamos a favor de este tipo de medidas.

Con respecto a las VTC, ¿siguen incumpliendo la precontratación y demás medidas?

A parte de que están circulando libremente por la capital, muchas están cargando a mano alzada y otras no

lo hacen porque nosotros no se lo permitimos. Los VTC no pueden circular sin tener un servicio previo contratado y una hoja de ruta con origen, destino y demás información, y así lo ha sentenciado la Audiencia Nacional recientemente.

No llevan hoja de ruta, sabemos que están haciendo paradas en las zonas calientes de la ciudad, como hoteles, discotecas y otras zonas de ocio. Por lo tanto, están campando a sus anchas.

Sabemos que la Policía Local ha denunciado a un total de 94 VTC, tal y como nos han dicho en la última reunión que tuvimos con ellos, sabemos que también se ha creado un cuerpo que va a estar inspeccionando por la noche al sector VTC y del taxi. Este grupo acaba de arrancar y vamos a darle un voto de confianza porque he hablado con el jefe de grupo y nos ha pedido un poco de paciencia. Nosotros le pedimos que aligeren porque queremos ver resultados, y me refiero tanto a las VTC como a aquellos taxis que incumplan también las normas.

Desde el sector inciden en que se necesitan cambios para que se agilice el proceso de tramitación de las multas a los VTC. ¿Qué proponen desde las asociaciones que preside para agilizar dicho proceso?

Sabemos que hay grupos de policías que sí están debidamente formados para realizar los controles, pero también somos conscientes de que hay algunos agentes que necesitan formación para conseguir que las VTC cumplan su cometido. A día de hoy, la Policía no está consiguiendo que estos vehículos cumplan la ley, ni parece que lo estén tratando de hacer.

Nosotros nos hemos reunido tanto con la Conselleria de Transportes como con el concejal de Seguridad Ciudadana, Aarón Cano, con el alcalde Joan Ribó y con Giuseppe Grezzi, y hemos llegado a una conclusión que fomentaría un poco más la iniciativa de la Policía Local si una parte de la cantidad de las sanciones con respecto al taxi y VTC recayeran en las arcas del Ayuntamiento, porque estamos notando un poco de dejadez al respecto.

Nosotros hemos hecho un escrito solicitándole a la Conselleria que modifique el sistema de gestión y cobro de estas sanciones a sabiendas de que la mayoría de los implicados están de acuerdo con esto. Ellos llevan todos los transportes de la Comunidad Valenciana y dicen que no dan a basto porque hay falta de personal de inspección, así que tienen que delegar para asegurarse de que los ciudadanos estemos protegidos ante la ilegalidad diaria por parte de las VTC.

La Generalitat Valenciana alarga la agonía de los taxistas con más de una licencia

La Plataforma de Afectados por la Nueva Ley del Taxi denuncia "la opresión y el control constante" hacia el taxi y "la permisividad y total libertad" hacia las VTC



mantener sus licencias como se les prometió, es decir, serán suspendidas en enero de 2021. Eso sí, "porque les interesa, algunas licencias nos dejan mantenerlas si las adaptamos para personas con capacidad de movilidad reducida y así ellos como Administración poder cumplir con la normativa europea que les exige el 5 % de taxis adaptados, pero ¿a coste cero?, ¿les tendremos que dar las gracias o deberían hacerlo ellos por nuestro esfuerzo?", indica la presidenta. "Lamentablemente sin ayudas públicas el taxista ya no puede invertir más para mantener su taxi y adaptarlo, la mayoría estamos tan ahogados pagando aún estas licencias que no podemos económicamente más y las vamos a perder contra nuestra voluntad", añade Isabel Segura.

"¿Qué sentido tiene alargar el sufrimiento de cientos de familias si el final va a ser exactamente el mismo?, ¿piensan que así el sector va a estar callado durante un tiempo? No hay derecho a esta manipulación. Pronto o tarde vamos a perder nuestros puestos de trabajo, nuestras licencias de taxi que compramos legalmente, hipotecándonos para poder dar una mejor calidad de vida a nuestras familias, pagando nuestros impuestos por ellas y que por un capricho político las vamos a perder sí o sí, en contra de lo prometido", insiste la presidenta de la Plataforma de Afectados por la Nueva Ley del Taxi.

Sin lugar a dudas, la Generalitat tiene una doble vara de medir a la hora de regular a los taxistas y a las VTC:

- Según la Generalitat, un taxista no puede tener más de una licencia y, en cambio, una misma empresa puede tener hasta 200 VTC y prácticamente gratis.
- La Generalitat obliga a los propietarios de más de una licencia a adaptarlas para poder mantenerlas y, en cambio, las VTC tienen total libertad para acumular sin control.

- El sector del taxi tiene obligada la revisión periódica de la ITV de sus vehículos cada año hasta el quinto año y a partir de los cinco años será la revisión cada seis meses y, en cambio, las VTC no tienen que pasar la ITV durante los primeros cuatro años desde su matriculación y a partir de ahí harán una revisión cada dos años.
- Para la prestación del servicio de taxi es necesario haber aprobado el exhaustivo examen de capacitación de la Generalitat y, en cambio, para conducir una VTC lo puede hacer cualquiera sin examen únicamente con carnet de conducir.
- Para poder conducir, al taxista se le exige presentar un certificado que acredite no tener antecedentes penales y, en cambio, una VTC está abierta a que la conduzca cualquiera...Mientras el sector del taxi está completamente regulado por la Administración, con horarios, tarifas oficiales y controles policiales continuos; las VTC incumplen diariamente el Real Decreto aprobado por el gobierno valenciano sin que la policía haga nada por solucionarlo, saltándose en muchos casos los 15 minutos de contratación previa de sus servicios o incluso captando diariamente a clientes cerca de paradas de taxi y zonas de gran afluencia de público.

Para Segura "la permisividad de la Conselleria de Obras Públicas, Política Territorial y Movilidad hacia el sector de los vehículos con conductor hace pensar que puede haber un interés oculto por parte de algunos políticos socialistas en este negocio", añade. "Más aún ahora cuando han decidido por primera vez abrir a las VTC la prestación del servicio de transporte de larga distancia de su personal. Como dice el dicho, 'las mentiras tienen las piernas muy cortas, y tarde o temprano la verdad las alcanza'.

La presidenta de la Plataforma de Afectados por la Nueva Ley del Taxi, Isabel Segura, denuncia sentirse manipulada por el presidente de la Generalitat que le prometió en plena campaña electoral modificar la ley para que los taxistas con más de una autorización pudieran mantenerlas y no ha sido así. "Nos ha engañado para que dejáramos de hacer ruido", asegura. "Ximo Puig creía que mediando en Les Corts para que se aprobase una moratoria compraba nuestro silencio

por lo menos durante el primer año de su legislatura, pero no lo va a conseguir", manifiesta Isabel Segura.

Y es que, el pleno de Les Corts ha aprobado dentro de la Ley de Acompañamiento la modificación de la disposición transitoria primera de la Ley 13/2017 del Taxi de la CV para los taxistas con varias autorizaciones de taxi, con una moratoria que simplemente alarga la agonía de los taxistas un año más, ya que no les permite

NUESTRA MAYOR ILUSIÓN ES SEGUIR TENIENDO SUEÑOS,
NUESTRO MAYOR SUEÑO ES VIVIR EN UN MUNDO SIN CÁNCER

INVERTIR EN INVESTIGACIÓN
ES INVERTIR EN VIDA

Cris
contra el cáncer

Necesitamos tu ayuda, ¿colaboras?
www.criscancer.org
Objetos solidarios para eventos
y mucho más

@TaxiDeLaVida @Criscancer

Presentación de la Ford Grand Tourneo Connect en TAXCO

La iniciativa fue organizada por Ford España con la colaboración de Rehatrans

El pasado 4 de febrero, en las instalaciones de la Cooperativa Valenciana de Taxistas (TAXCO), de la mano de Ford España, y con la colaboración de Rehatrans, tuvo lugar la presentación de la Ford Grand Tourneo Connect, adaptada para personas con movilidad reducida y, por lo tanto, indicada para prestar servicio como eurotaxi. La ocasión sirvió para presentar el nuevo desarrollo AMF en rebaje de piso de Rehatrans.

Los socios de TAXCO pudieron conocer en primera persona las prestaciones de este nuevo vehículo homologado para taxi adaptado y preguntar las dudas que tenían al respecto. Estuvieron presentes Pablo Gutiérrez y Alejandro Villaverde, de Ford España; y Luis Miguel Tomás, delegado comercial de Rehatrans.

En representación al sector del taxi valenciano, asistieron Ricardo Pardo, presidente de Eurotaxi Valencia; Enrique Chuliá, secretario de TAXCO; e Ismael Arráez, presidente de la Asociación Gremial del Taxi de Valencia.



La Gremial del Taxi de Valencia denuncia que los VTC accedieron hasta la puerta de Cevisama

La Policía Local impidió que los taxistas dejaran usuarios en la puerta del recinto y los VTC tuvieron acceso libre



La Asociación Gremial del Taxi de Valencia denuncia que la Policía Local de Valencia estuvo dando acceso libre a los VTC durante la feria de cerámica Cevisama, que se celebró en el recinto de Feria Valencia desde el 2 hasta el 7 de febrero. Según apunta el presidente de la asociación, Ismael Arráez, los VTC estuvieron accediendo "hasta la misma puerta de la feria de muestras y a nosotros no nos lo permitieron", denuncia el presidente.

El sector del taxi valenciano se reunió con la Policía Local la semana pasada antes de la celebración de Cevisama para conocer el funcionamiento de los accesos y las zonas de carga y descarga de usuarios para que no se produjesen aglomeraciones de vehículos en la puerta principal de la feria. Sin embargo, tal y como denuncia Arráez, no se cumplieron los compromisos pautados y, de hecho, a algunos taxistas los desviaron "a zonas más inseguras por la apertura de puertas y otras cuestiones", comenta.

En los encuentros mantenidos con el sector, se acordó que se habilitaría el Parking 7 del recinto para que los taxis pudiesen esperar sin interrumpir el tráfico y se habilitarían dos carriles en la calle Cullera para ir

dando paso a los taxis que estuviesen esperando en el Parking 7. Asimismo, también se dejó claro que tanto taxis como VTC dejarían a los usuarios en la bajada de la C/ Senda del Polvorín, para evitar atascos en la puerta principal.

Cevisama podría quedarse sin taxis el año que viene

Para la Gremial, lo que sucedió durante la celebración de la feria es "insultante e indignante" y confirman que si no ven un compromiso firme y serio de cara al año que viene y se cumple realmente lo que se pacta en las reuniones previas, "haremos un comunicado a nuestros socios y al sector en general y no subiremos a la feria de muestras el año que viene", recalca el dirigente de la asociación.

"Si no pasa un servicio público como el taxi, que es de interés general, ¿que hace una VTC en la puerta de la feria sin el requerimiento de una hoja de ruta por parte de los agentes policiales? Yo tengo que dejar a los usuarios en la parada y la VTC está yendo a la puerta del recinto. Están provocando que los usuarios cojan una VTC porque los deja en la puerta y el taxi no", concluye Arráez.

Uber recibe 6.000 denuncias por agresiones sexuales en dos años en Estados Unidos

Solo en 2018, se produjeron en Estados Unidos 235 violaciones durante el servicio de transporte compartido

Tras muchos años de incertidumbre y presión social, la multinacional californiana publicó un informe sobre seguridad, donde se constata el número de asaltos sexuales reportados durante su servicio en Estados Unidos los dos últimos años. En total, el número de casos asciende a cerca de 6000, por lo que queda demostrado que la compañía es cuanto menos insegura.

La compañía de transporte de pasajeros lanzó un informe de seguridad de 84 páginas tras un aumento en el número de críticas a la compañía por su falta de transparencia en distintos capítulos, como la seguridad del servicio y la de los miles de conductores que componen su red, además de su forma de lidiar con las quejas de los usuarios.

Dicho reporte divide los incidentes sexuales en 21 categorías, incluyendo un total de 235 casos de violaciones solo en el año 2018, y miles de otro tipo de asaltos. En cuanto al número de denuncias entre 2017 y 2018, estas ascienden a 5.981, con incidentes que van desde la violación hasta tocamientos y besos indeseados, tanto por parte de pasajeros como de los propios conductores.

Asimismo, en dicho informe también se muestra el número de accidentes fatales durante sus viajes en Estado Unidos. Según los datos, en esos dos años la cantidad de viajes superó los 2.300 millones y se produjeron 97 siniestros en 2017 y 2018 que dejaron un total de 107 muertos.

Denuncias también a Lyft

Uber no es la única aplicación que se enfrenta a demandas por agresiones sexuales en Estados Unidos. Su rival Lyft, que se ha intentado posicionar como una empresa con mayor seguridad y responsabilidad con sus usuarios, se enfrenta también a una serie de demandas por agresión sexual y violación.

Un total de 20 mujeres presentaron denuncias contra Lyft en San Francisco, sumándose así a otras 14 que fueron interpuestas en septiembre. Las 34 mujeres alegan haber sido violadas por conductores de Lyft mientras realizaban uno de sus viajes.

Por su parte, Lyft, el segundo mayor proveedor de transporte en los Estados Unidos, aún no ha publicado un informe de características similares al que ha sido publicado por Uber.

Preguntamos a algunos taxistas sobre su experiencia con 60días



En 60días llevamos 12 años colaborando con taxistas y asociaciones de todo el país para recuperar el IVA de los tiques de desplazamiento de los clientes que tenemos en común. Ya hemos colaborado con más de 20.000 taxistas, y queríamos hablar con alguno de ellos sobre su experiencia con nosotros.

¿Conocía 60días?

J.A., de Madrid: Lo conocí por carta. La primera vez no le hice caso. Cuando recibí la segunda, se hablaba de esto por grupos de WhatsApp, lo comentaban compañeros a los que les había llegado la carta y había algunos que lo habían hecho y otros que no.

J.G., de Valencia: Al principio no le di importancia, luego hablé con un compañero de la parada y me comentó que a él le había llegado y llamó para informarse.

Cuando le llegó la petición de facturas, ¿qué fue lo que pensó? ¿Qué hizo?

J.A.: Me puse en contacto con vosotros.

J.G.: Pensé que me estaban enviando publicidad. Y luego lo que hice fue comentarlo en la parada.

¿Conocía que con el tique que les facilitan a sus clientes no le sirven para deducir el IVA? ¿Sabía que usted, como autónomo, también tiene derecho a realizar esta petición para recuperar el IVA de sus gastos?

J.A.: No. Aunque yo facturo a gente que me lo solicita, pensé que con el tique era suficiente. Sabía que podía recuperar el IVA de mis gastos, lo sabemos todos. Es lo que reclaman las gestorías para los trimestres.

J.G.: No. Pensé que con el tique era suficiente, ya que, desde el ayuntamiento nos dicen que con el tique llegaba. Y tampoco sabía que se pueden solicitar estas facturas de canje de tiques antiguos.

¿Conocía que era una obligación fiscal emitir la factura de canje?

J.A.: No lo sabía. Al verlo en la carta lo entendí, la otra parte está en su derecho de deducir este IVA, pero no sabía que con el tique no era suficiente. Pensé que al darle el tique ya estaba dando una factura porque van mis datos.

J.G.: La verdad es que no lo sabía. Pensé que con el tique era suficiente.

¿Entendió nuestra solicitud?

J.A.: Sí, una vez me puse en contacto con vosotros lo entendí perfectamente.

J.G.: Una vez que hablé con la asociación me recomendaron que me pusiera en contacto con vosotros. Os llamé y me explicasteis perfectamente.

¿Se puso en contacto con su gestoría ante la recepción de nuestra petición?

J.A.: En mi caso, yo soy mi propia gestoría (se ríe).

J.G.: Llamé a mi asociación para que me informaran.

¿Se puso en contacto con 60días para resolver la solicitud?

J.A.: Sí.

J.G.: Sí, os llamé para informarme.

Actualmente, ¿qué opinión tiene de nosotros?

J.A.: Buena, claro. Cuando algún compañero me pregunta, intento explicarle que es una obligación y un servicio gratuito que nos dan para los clientes que tenemos en común.

J.G.: Por ahora muy buena, me habéis informado claramente de lo que necesitan mis clientes.

Fedetaxi solicita al nuevo Gobierno que haya libre elección de vehículo para operar como taxi

Los taxistas consideran que la burocracia y las marcas de automóviles impiden la mejora medioambiental y de calidad en las flotas de taxis de muchas ciudades

La organización mayoritaria del taxi se reunió el pasado 21 de enero en Madrid para afrontar los nuevos retos del taxi para 2020. Una vez encauzadas en 2019 numerosas medidas procompetitivas que pidió Fedetaxi a las principales comunidades autónomas -como la regulación de unas tarifas que permitan ofrecer precios cerrados y con antelación a los usuarios-, los taxistas van a priorizar la solicitud al nuevo Ejecutivo de que regule a nivel estatal unos requisitos técnicos y de dimensiones y equipamiento mínimo de los vehículos para poder prestar la actividad del servicio público del taxi.

El sector del taxi espera que el cambio de nombre de Fomento a "Transportes, Movilidad y Agenda Urbana", no sea una operación cosmética y tome las riendas en este asunto, puesto que hasta la fecha es cada comunidad autónoma y ayuntamiento quienes disponen de unos requisitos técnicos diferentes y un listado de marcas y modelos de vehículos autorizados aptos para la prestación del servicio público de taxi. En muchas ciudades, como Madrid o Barcelona, existe una gran limitación en la elección de marca y modelo, así como en la tipología energética de los motores.

Para que un vehículo pueda ser taxi, su fabricante debe homologar un tipo y modelo concreto ante la autoridad competente en materia de Industria, asegurándose que puede instalarse un taxímetro, y permitiendo la caracterización como taxi de su modelo. Muchas marcas de vehículos ni tan siquiera presentan sus vehículos a la homologación para la tipología de taxi, especial-

mente aquellas marcas de alta gama, que consideran que sus productos no son "dignos" de ser utilizados como taxis en muchas ciudades de España. Además, pese a que obviamente a todo vehículo se le puede instalar un taxímetro, los fabricantes alegan que los costes de la burocracia que implica la homologación no revierten a la marca, lo que les disuade de acceder a dicho trámite.

Este sistema está siendo especialmente restrictivo a la hora de los vehículos eléctricos, impidiendo la existencia de opciones en la gama, y también en vehículos de más de 5 plazas que requieren cada vez más los usuarios.

Según uno de los vicepresidentes de Fedetaxi, Miguel Ruano, "no es de recibo como muchas marcas de automóviles están impidiendo al gremio el acceso a sus modelos más modernos y de mayor eficiencia ambiental, en especial a híbridos y eléctricos".

Desde Fedetaxi, próximamente se expondrá al nuevo Gobierno -mediante un informe que se trasladará a los responsables del Ejecutivo que participen en las reuniones que se articulen para este tema- cómo esta situación está perjudicando a usuarios y taxistas, además de constituir una barrera competitiva frente a los servicios de arrendamiento con conductor (VTC), que no se encuentran limitados en este sentido y que operan bajo una norma estatal, en vez de cientos de regulaciones locales y autonómicas como está el taxi.

El sector pide un sistema especial de jubilación anticipada bonificada para los profesionales del taxi

Fedetaxi solicita también que se revisen las enfermedades profesionales, pues considera que debe mejorarse la protección y cobertura del colectivo

Fedetaxi solicita al nuevo Ejecutivo que promueva las reformas legales necesarias para permitir a los taxistas jubilarse anticipadamente si pueden acreditar que han cumplido con una actividad mínima, y también una revisión de las enfermedades profesionales del sector para que se reconozcan las dolencias más habituales.

Para ello, también interpelarán a los grupos del Congreso de los Diputados, que ya se mostraron a favor de esta medida en la pasada legislatura. Hay que tener en cuenta que los autónomos junto con las pymes son el 97 % del entramado empresarial español y que, pese a la ley de reforma urgente del trabajo autónomo aprobada por el último gobierno popular, cuentan con una insuficiente protección en materia de prestaciones por enfermedades profesionales y jubilación anticipada bonificada. Solo los taxistas suman cerca de 70.000 autónomos en España, empleando a más de 30.000 trabajadores en su sector.

Como ha manifestado uno de los vicepresidentes de Fedetaxi, Luis Berbel Salcedo, "deberíamos avanzar en la protección de nuestro colectivo reconociendo enfermedades profesionales específicas de los trabajadores autónomos en algunos sectores como el del taxi para poder atenderlas y prevenirlas, o en la necesidad de posibilitar su jubilación anticipada".

En este sentido, desde Fedetaxi se señalan como factores de riesgo de los taxistas las vibraciones del vehículo, la manipulación de cargas, los riesgos posturales en cuello, hombros y columna vertebral y las enfermedades cardiovasculares por estar muchas horas sentado; problemas en la vista o el oído, trastornos digestivos, fatiga crónica, estrés, exposición a la violencia física, etc. También determinadas medidas que impiden el exceso de regulación sobre los vehículos taxi, como que se facilite la autorización para la instalación de asientos de conductor profesional en los coches, pues sería una de las maneras de prevención para algunas de estas enfermedades profesionales.

Aspectos que deberían valorarse por el Ministerio de Sanidad y el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo para presentar un informe al Gobierno en base al cual modificar el cuadro de enfermedades profesionales para poder reconocerlas a todos los efectos.

Además, Fedetaxi defiende que se puede "mejorar la protección y cobertura" de los trabajadores autónomos del taxi reconociendo que su trabajo entraña una especial penosidad, toxicidad, peligrosidad o insalubridad, y permitiendo así su acceso al régimen de jubilación anticipada en los casos en que se cumplan los años mínimos de cotización a la Seguridad Social y aplicándose los correspondientes coeficientes reductores.

Las chicas de 'Cris Taxi' entregan 110.000 euros para la investigación del cáncer infantil

Llevan siete años realizando y vendiendo pulseras y llaveros para recaudar fondos para la Unidad CRIS contra el cáncer del Hospital La Paz de Madrid



Las mujeres taxistas de "Cris Taxi" y la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi (FAAT) han conseguido recaudar, desde el comienzo de la iniciativa, más de 300.000 euros para los proyectos de la Fundación CRIS contra el cáncer.

El pasado 10 de enero, en el salón de actos del Hospital Materno Infantil de La Paz (Madrid), 54 mujeres taxistas solidarias de toda España entregaron un cheque por valor de 110.000 euros a la Fundación CRIS contra el cáncer, que se destinará a la Unidad CRIS de Investigación y Terapias Avanzadas para el Cáncer Infantil del Hospital La Paz de Madrid.

La acción fue posible gracias a la iniciativa "Cris Taxi", impulsada por la Federación Andaluza de Autónomos

del Taxi (FAAT) y desarrollada por 54 mujeres taxistas desde hace ya siete años, con el único fin de apoyar la investigación en cáncer infantil llevada a cabo por CRIS contra el cáncer.

El evento contó con la presencia de Eva Torres Nadales, secretaria técnica de la FAAT e impulsora de la acción; Javier Cobas, subdirector gerente del Hospital de La Paz; el Dr. Antonio Pérez, Jefe de Servicio de Hemato-Oncología Pediátrica del Hospital Universitario de La Paz y director de la Unidad CRIS, junto a su equipo; y Marta Cardona, directora de CRIS contra el cáncer.

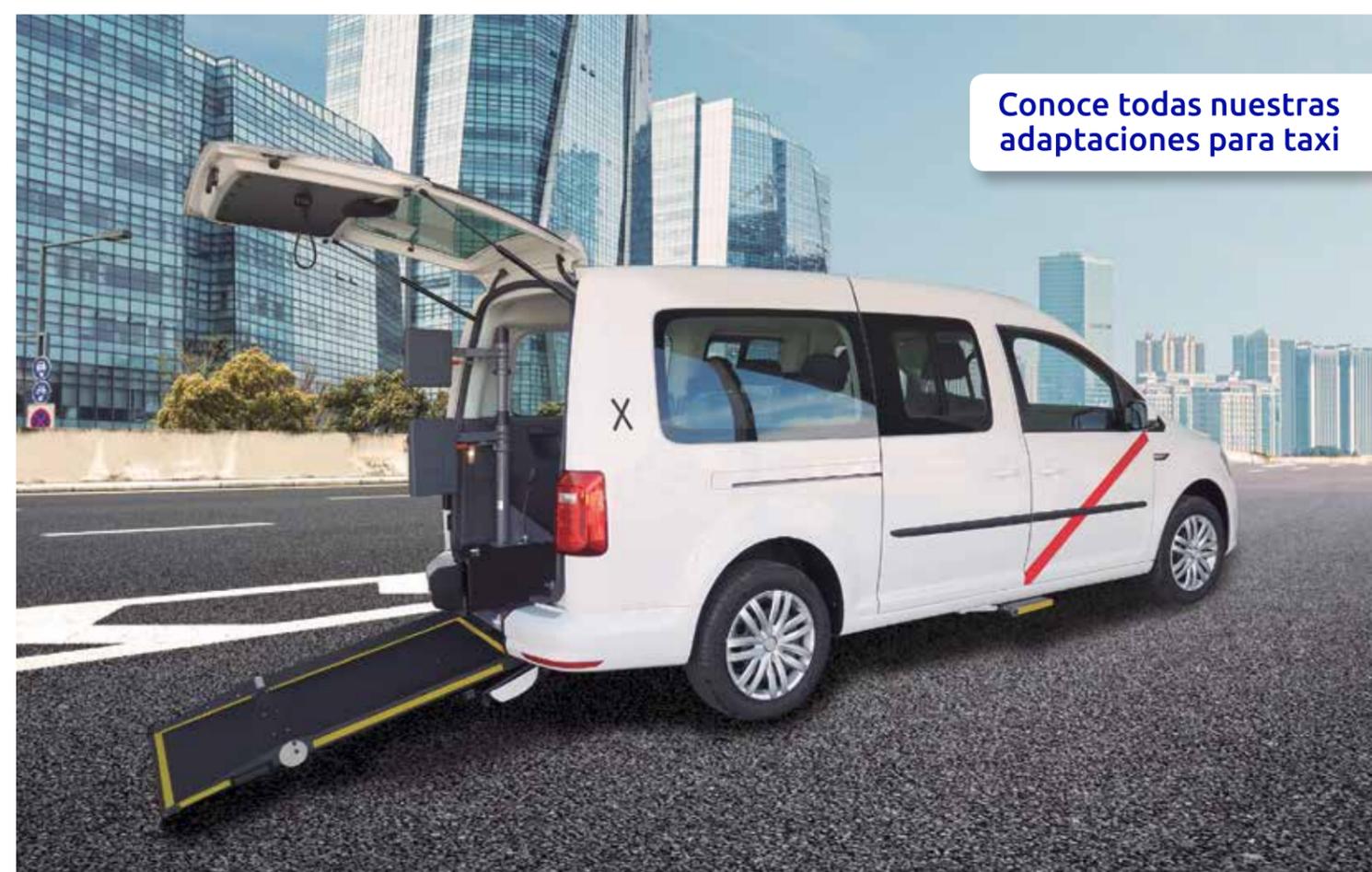
Se trata de una iniciativa en la que las propias taxistas son las encargadas de diseñar, confeccionar y vender pulseras y llaveros, una labor que ya es conocida por

toda la geografía española por su incansable trabajo. Tras siete años de intenso trabajo por parte de estas mujeres, este año han superado las expectativas con creces y han conseguido el doble de fondos recaudados que el año anterior.

Eva Torres destacó en el acto que el año "ha sido apasionante y lleno de ilusión, ya que veíamos la gran acogida que íbamos teniendo durante todos estos meses en más de 1.500 eventos: bautizos, comuniones, bodas, etc., de todos los puntos de España". Una acogida "muy cariñosa por parte de miles de personas", que han confiado en ellas para tener el detalle solidario de su evento. Además, Torres explicó que les escriben a diario personas que, en su momento, fueron invitados a esos eventos, "felicitándonos", y no dudan en hacer su pedido para su próximo evento. "No encuentro palabras para describir la satisfacción que siento al poder ayudar recaudando fondos para la investigación del cáncer in-

fantil. Pensamos que en la investigación está la cura del cáncer, somos conscientes que hace falta más investigación en todos los tipos de cáncer, pero nos decantamos por el infantil por ser el que menos financiación recibe para la investigación. Si ya es duro ver esta enfermedad en un adulto, verla en un niño es terrible, y pensar que es el que menos financiación tiene no es justo", recalcó.

Marta Cardona, directora de CRIS contra el cáncer, se mostró agradecida por la iniciativa y el tiempo empleado por parte de las taxistas: "Son ya 7 los años que las mujeres taxistas llevan colaborando con CRIS, año tras año nos emociona su iniciativa. Sus ganas de luchar por la investigación como única vía para vencer el cáncer, usando su tiempo libre para fabricar ellas mismas las pulseras y llaveros, son un ejemplo para todos. Solo puedo decir que gracias de parte de CRIS y de todas las familias que se ven beneficiadas con esta acción de apoyo a los investigadores."



Entrevista

Giuseppe Grezzi

Concejal de Movilidad en el Ayuntamiento de Valencia



A mediados del mes de enero sacaron a exposición pública la modificación de la ordenanza de Movilidad, que incluye la precontratación de una hora para los VTC. ¿Cuándo está previsto que se apruebe definitivamente?

De manera definitiva no lo podemos saber porque conlleva unos trámites legales. Lo primero de todo es el periodo de exposición pública para que nos presenten las sugerencias de los cambios que tenemos que hacer, que es un mes preceptivo. Después hay que hacer una propuesta, tiene que ir al pleno del Ayuntamiento de Valencia, tiene que ir a los partidos políticos e ir de nuevo a exposición pública. Luego ya tendríamos el borrador concluyente, y por último, se produciría la aprobación definitiva.

Por lo tanto, tiene que seguir una serie de trámites que son reglados y son legales y, por lo tanto hay que cumplirlos. Hemos empezado ya el trámite y confiamos en poderlo acabar de forma positiva y lo más rápidamente posible, según lo permita la ley.

El Tribunal Superior de Justicia avaló recientemente la hora de precontratación para contratar VTC en la Comunidad Valenciana. Un gran paso para el sector, ¿no?

Sí, es una buena noticia de cara a las administraciones que queremos regular de la manera más efectiva los servicios que son diferentes. Nosotros consideramos al taxi un servicio público, a diferencia de las VTC, que son servicios discrecionales, así que está muy bien que no se pongan trabas a esa diferenciación y a esa regulación efectiva, porque sino entraríamos en el campo de una competencia desleal que nosotros no queremos.

En la Comunitat Valenciana tenemos una Ley del Taxi, pero no teníamos una ordenanza específica para regular de forma efectiva los servicios discrecionales en la ciudad de Valencia. Este tipo de servicios, que han existido toda la vida, ahora quieren realizar el servicio que hace el taxi, pero nosotros no queremos y por eso tenemos que regularlos.

De este modo, la ordenanza municipal de Valencia, que incluye la precontratación de una hora, es más difícil que sea paralizada por un tribunal autonómico mediante medidas cautelares, ¿no es así?

Pensamos que sí pero ya sabemos que cuando entramos en este campo, si hay denuncias al respecto, estamos en manos de los jueces que interpretan la ley. Por eso nosotros queremos hacer todos los trámites legales en la modificación de la ordenanza que sean preceptivos y que, además, sean un poco anclados a la ley. Así habrá menos posibilidades de que se puedan impugnar y nos aseguramos de que pueda ir a buen puerto esa regulación para que funcione de la mejor forma posible.

Desde el Ayuntamiento de Valencia han recalado siempre que el taxi es un servicio público de calidad, a diferencia de multinacionales como Uber. Además de la precontratación, ¿qué otras medidas van a imponer a estas compañías para darle prioridad al sector del taxi?

Ya hay algunas porque en Valencia, a diferencia de otras grandes ciudades, como puede ser Madrid, Barcelona u otras, la regulación del taxi y las VTC no se hace por parte de la ciudad, se hace a nivel autonómico por parte de las consejerías. Esto es porque hace años se creó un Área de Prestación Conjunta (APC) y se creó una Ley del Taxi que funciona a nivel autonómico. Entonces en el decreto que hizo el Gobierno valenciano ya hay una serie de cuestiones sobre regulación de las VTC, como la precontratación, que no puedan dar servicio de taxi, que no puedan estar parados esperando a clientes y deban cumplir una serie de distancias que tienen que mantener en aquellos puntos de atracción de servicios, como estaciones de tren y otras zonas.

Nosotros estamos trabajando también para fijar la regulación autonómica dentro de la ordenanza de movilidad que tenemos en la ciudad de Valencia.

Las licencias de VTC en Valencia continúan aumentando y hay unas 500 autorizaciones pendientes de resolución judicial. La ratio legal de 1/30 se está incumpliendo. ¿Cómo piensan atajar este problema desde el Ayuntamiento?

Como le he dicho, nosotros no tenemos la competencia de conceder licencias. Nosotros lo que podemos hacer es que la Policía Local imponga sanciones cuando no están cumpliendo determinadas cuestiones que ya están recogidas en ese decreto autonómico, pero la licencias se conceden a nivel autonómico, no a nivel municipal. Por lo tanto, no podemos saber cuantas licencias se han dado y con qué criterio.

La Policía Local de Valencia impuso a lo largo de 2019 un total de 131 sanciones a VTC. Desde el sector exponen que se necesitan cambios para que se agilice el proceso de tramitación de las multas. ¿Hay previsto algún cambio en este sentido?

No es competencia mía, es del concejal de Policía del Área de Protección Ciudadana, pero por lo que se me dice, se está trabajando con la Consejería de Transportes para que se le pueda dar a la Policía Local de Valencia esas competencias y esos datos para saber si se están cumpliendo todos esos requerimientos que se recogen en el decreto autonómico.

Se está trabajando en ese sentido pero no puedo decir al detalle en qué punto está este asunto.

Por otro lado, uno de sus compromisos firmes es la potenciación de la movilidad sostenible. ¿Hay alguna subvención para la adquisición de vehículos sostenibles y, concretamente, para el uso de taxi?

El Ayuntamiento, desgraciadamente, no tiene ni las competencias ni la capacidad para subvencionar la compra de esos vehículos. A nivel autonómico, por lo que yo sé, la nueva Ley del Taxi, como había que cumplir el porcentaje de vehículos adaptados sobre el total según la ley de accesibilidad, creo que se llevaron a cabo una serie de medidas en este sentido. No sé si se llegó a tratar el tema de la subvención, creo que se hablaba más de la adaptación de los taxis convencionales a que fuesen adaptados, porque como teníamos muchos taxis, y se necesitaban adaptados, se estaba haciendo una subvención para que se apoyase dicha adaptación.

Como digo, desde el Ayuntamiento de Valencia no podemos ofertar este tipo de subvenciones porque no tenemos ni las competencias ni los recursos económicos necesarios.

En Andalucía se va incorporar la posibilidad de compartir taxi. ¿En Valencia está permitido el taxi compartido?

Pues eso ya no lo sé, es parte de la Ley del Taxi y no sabría decirselo.

¿Y estarían a favor de utilizar una aplicación que permitiese compartir taxi?

Nosotros estamos trabajando para crear una aplicación que integre a todos los servicios públicos y estamos trabajando desde la Empresa Municipal de Transportes (EMT), de la cual soy el presidente. Estamos impulsando la creación de una app propia, nativa, que englobe el autobús, el taxi y otros servicios que son considerados servicios públicos.

Las ventas de coches a gas cierran 2019 con una subida del 30 %

Las matriculaciones de coches a gas en España cerraron el año 2019 con un fuerte crecimiento. Sin lugar a dudas, las nuevas matriculaciones de este tipo de vehículos ecológicos siguen situándose por delante de las ventas de coches eléctricos y de híbridos enchufables y esto es porque son una excelente opción asequible de movilidad sostenible. Es por ello que los combustibles alternativos continúan ganando terreno en el mercado español.

Entre los meses de enero y diciembre del pasado año 2019, se contabilizaron en nuestros concesionarios un total de 32.910 nuevos vehículos propulsados por GLP de automoción (Autogas) o Gas Natural Comprimido (GNC), suponiendo un ascenso del 30 % con respecto a los datos del ejercicio de 2018.

Además de ofrecer un notable ahorro en la factura de combustible, una de las claves principales de los coches a gas es que disponen del distintivo ECO de la DGT, con la que los conductores pueden beneficiarse de toda una serie de ventajas a la hora de circular por grandes ciudades. Es por ello que muchísimos conductores han visto en los coches a gas una opción de movilidad sostenible asequible.

Las matriculaciones de coches eléctricos subieron un 64 % en 2019

Las matriculaciones de vehículos eléctricos cerraron

2019 con un total de 12.293 unidades, lo que supone un incremento del 50 % respecto al año anterior. Haciendo un análisis de los datos por canales, son las flotas de empresa quienes mayor esfuerzo está llevando a cabo para introducir vehículos sin emisiones locales en el parque automovilístico español.

Según datos de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac), solo en diciembre, las entregas de este tipo de modelos alcanzaron 1.144 vehículos, un 33,4 % menos respecto al mismo mes de 2018.

Por su parte, las ventas de vehículos híbridos enchufables alcanzaron un volumen anual en el mercado nacional de 7.458 unidades, un 31 % más, a pesar de que en diciembre registraron un descenso del 2,5 %, hasta 812 coches.

En cuanto a los modelos híbridos no enchufables, estos registraron el mayor volumen de entre los modelos alternativos, con 109.755 unidades, un 44,2 % más, al tiempo que solo en diciembre se vendieron en el mercado nacional 11.360 unidades de este tipo de modelos, un 87,8 % más.

Los coches eléctricos más vendidos en España en 2019 fueron el Tesla Model 3 (1.687 unidades), el Nissan Leaf (1.496) y el Renault ZOE (1.050). Por fabricantes, Tesla es líder con 2.050 coches vendidos y un 15,9 % de cuota de mercado entre los coches eléctricos. Le siguen

Nissan (1.773 vehículos eléctricos) y smart (1.449), esta última ya con una gama renovada recientemente y exclusivamente eléctrica.

La batería de litio-azufre más eficiente del mundo promete coches eléctricos con 1.000 km de autonomía

Los avances en el desarrollo de baterías para el vehículo eléctrico continúan abriéndose paso. En este contexto, un equipo de investigadores australianos afirman haber desarrollado una batería de litio-azufre que puede soportar una autonomía de 1.000 kilómetros.

El estudio, publicado en la revista Science Advances, ha sido desarrollado por investigadores de la Universidad de Monash, en Melbourne, que aseguran que la batería de litio y azufre que han creado es la "más eficiente del mundo" en su categoría y puede superar cuatro veces las baterías tradicionales.

En los últimos años, las baterías de litio-azufre se han mostrado como potenciales candidatas para reemplazar a las baterías de iones de litio, las más populares de la actualidad. En el caso de las baterías de litio-azufre, si bien gozan de una mayor densidad de energía, tienden a tener una vida útil más corta. Sin embargo, en este caso, los investigadores reconfiguraron el diseño de cátodos de azufre para que pudieran acomodar cargas de mayor tensión sin una caída en la capacidad o el rendimiento general.

Esta potente batería ha recibido el apoyo del Gobierno australiano. Está patentada y casi lista para ser comercializada. Las primeras celdas prototipo de litio-azufre han sido fabricadas y a lo largo del primer trimestre de este año empezarán a testarlas en su versión de producción.

El Gobierno obligará a los 150 municipios con más de 50.000 habitantes a establecer una zona como 'Madrid Central'

El Gobierno de coalición obligará a los cerca de 150 municipios que en España tienen más de 50.000 habitantes a establecer una zona de bajas emisiones contaminantes como las que existen actualmente en Madrid y Barcelona, las dos principales ciudades del país. Así lo anunció Teresa Ribera, la vicepresidenta para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, durante la rueda de prensa posterior al Consejo de Ministros.

El más grande es Madrid, con 3,2 millones de habitantes, y el más pequeño Granadilla de Abona (Tenerife), con 50.146 vecinos. Con el establecimiento de estas zonas, se busca mejorar la calidad del aire al imponer

restricciones en la circulación a los automóviles en centros urbanos.

El retraso en España de la implantación de los espacios con bajas emisiones en las grandes conurbaciones de Madrid y Barcelona ha derivado en que Bruselas abra un procedimiento de infracción al país.

La medida, que se articulará dentro de una ley de movilidad sostenible, se enmarca dentro de los compromisos del Ejecutivo formado por el PSOE y Unidas Podemos para descarbonizar la economía y la sociedad dentro de los primeros 100 días de gobierno.

Noruega y Francia, los países europeos con más ayudas a la compra de coches eléctricos

El elevado precio de los vehículos eléctricos continúa siendo una de las principales trabas a la hora de decidirse por comprar uno. Es por ello que se vuelve fundamental que haya ayudas gubernamentales para poder soportar la gran inversión económica que hay que acometer para pasarse a la movilidad eléctrica.

La gran mayoría de países europeos suelen incentivar la compra del coche eléctrico de una manera u otra. Las ayudas a la compra son, en la mayoría de casos, el incentivo escogido, ayudando así al comprador a comprar un coche eléctrico. Pese a ser aliados del medio ambiente, el coste inicial les hace menos accesibles, promoviendo los gobiernos con estas ayudas un mejor acceso a ellos.

En este sentido, según un informe elaborado por Comparethemarket, Noruega y Francia son los países europeos líderes en lo que respecta a subvenciones a la compra de vehículos eléctricos, y España no está en el top ten de esta lista.

En el caso de Noruega, ha sido pionera en lo que respecta a vehículos eléctricos, convirtiéndose en el país con el mayor número de vehículos enchufables per cápita en el mundo. El gobierno noruego ha ofrecido incentivos desde la década de 1990 y, en la actualidad, los vehículos eléctricos están exentos de pagar el impuesto de registro y el IVA, mientras que pagan el monto mínimo del impuesto de circulación (unos 45 euros).

Por su parte, el Gobierno francés ofrece un 'bono ecológico' de hasta 6.000 euros a los compradores de vehículos eléctricos. Esto se puede aumentar con un bono de desguace de hasta 5.000 euros para vehículos diesel y de gasolina más antiguos, lo que equivale a un descuento total de 11.000 euros.

Taxi internacional

El taxi en Singapur



Singapur-ciudad y nación-, conocida comúnmente como "La Perla de Asia", es una de las joyas del Sudeste asiático y un gran icono a nivel mundial. Con más de cinco millones de habitantes, esta ex colonia británica está considerada como uno de los Tigres asiáticos, pues su comercio e influencia la han convertido en uno de los países más desarrollados y modernos del mundo. De hecho, es el cuarto país más rico teniendo en cuenta el poder adquisitivo de sus habitantes.

En esta ciudad-estado, lo tradicional y lo moderno coexisten en una perfecta armonía, donde los imponentes rascacielos se mezclan con la herencia china, malaya e india, presentes en los distintos enclaves culturales de Singapur. Existen más de una docena de compañías que prestan servicios de taxis y operan alrededor de 25.000 unidades. Por lo tanto, son bastante abundantes, pues hay de media un taxi por cada 200 habitantes. Eso sí, durante las horas punta y en caso de que esté cayendo una de sus tormentas

tropicales, las filas para conseguir uno libre pueden ser eternas dada su alta demanda.

En la mayor parte de la ciudad se puede parar un taxi en la calle pero en las zonas más céntricas de Singapur solo se puede coger un taxi en las paradas habilitadas para ese uso, que suelen ser fácilmente identificables como en cualquier otra parte. Además, también se pueden reservar con antelación, pero habrá que pagar una tarifa adicional.

Taxis de colores diversos

Los taxis de Singapur no tienen un color específico, sino que va cambiando dependiendo de la empresa de taxis que sea. Hay tres empresas principales de taxis normales y una de taxis especiales, también llamados limo o limousine taxi.

Estos taxis especiales trabajan con vehículos más grandes como Chryslers 300C de hasta 7 plazas y, por lo

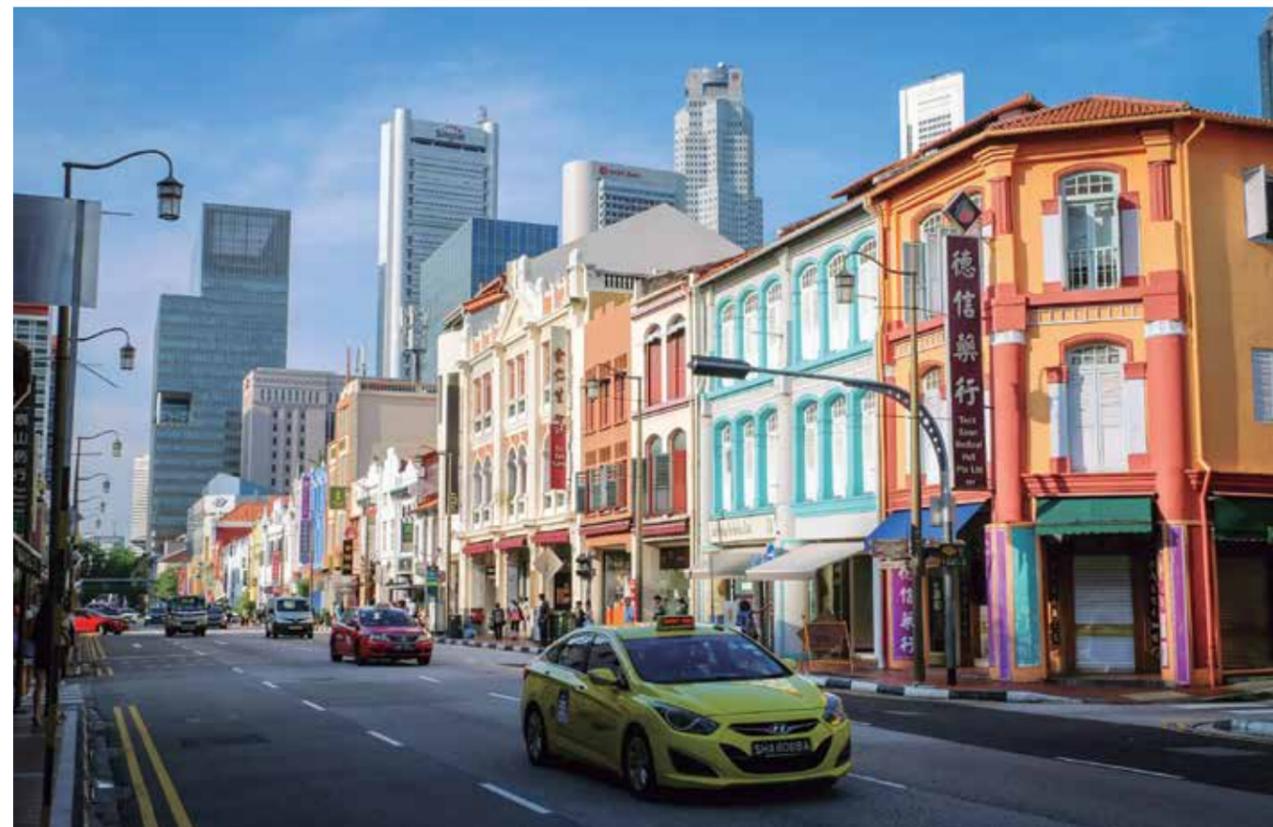
tanto, la bajada de bandera y el precio por kilómetro recorrido es más caro. También utilizan vehículos de la marca Mercedes o minivans parecidos a los taxis de Londres, que solo tienen la bajada de bandera más cara que los taxis normales.

Los habitantes de la isla generalmente se desplazan a pie, pero uno de los transportes más populares de Singapur es el taxi, principalmente por su buen servicio y porque son realmente económicos. El trayecto medio puede oscilar entre los 5 y 10 SGD (3 y 6 euros). Eso sí, este precio se verá incrementado por determinados suplementos: hora punta (de 6:00 a 9:30 de lunes a viernes y de 17:00 a 20:00 de lunes a sábado): +25 %; tarifa

nocturna (de medianoche a 6 de la mañana): +50 %; suplemento por tomar un taxi en el distrito financiero (CBD) de lunes a sábado de 17:00 a 24:00 horas: 3SGD (2 euros); suplemento de aeropuerto: 3SGD, que son 2 euros, (5SGD, que son 3,33 euros, de viernes a domingo de 17:00 a 24:00 horas).

Renovación de la flota con 2.000 taxis híbridos IONIQ

El operador de transporte más grande de Singapur, ComfortDelgro, ha solicitado 2.000 taxis híbridos IONIQ adicionales a Hyundai Motor. De este modo, está previsto que la renovación de la flota de la empresa se haga próximamente.



Este no es el primer pedido de taxis híbridos que hace ComfortDelgro a Hyundai, pues el año pasado ya adquirió otros 1.200 vehículos híbridos. Esta compañía controla alrededor del 60 % de los 20.000 taxis en Singapur, por lo que la apuesta de este operador por la movilidad limpia y sostenible contribuirá enormemente en las condiciones ambientales y la calidad del aire de la nación asiática.

Comenzando con la versión de taxi del sedán Sonata de Hyundai, el fabricante de automóviles ha estado proporcionando vehículos para ComfortDelGro desde 2007.

Hasta este momento, la marca surcoreana Hyundai ha vendido alrededor de 26.000 vehículos en Singapur, convirtiéndose en el proveedor de vehículos más grande en la industria de taxis del estado de la ciudad, con un 56 % de cuota de mercado.

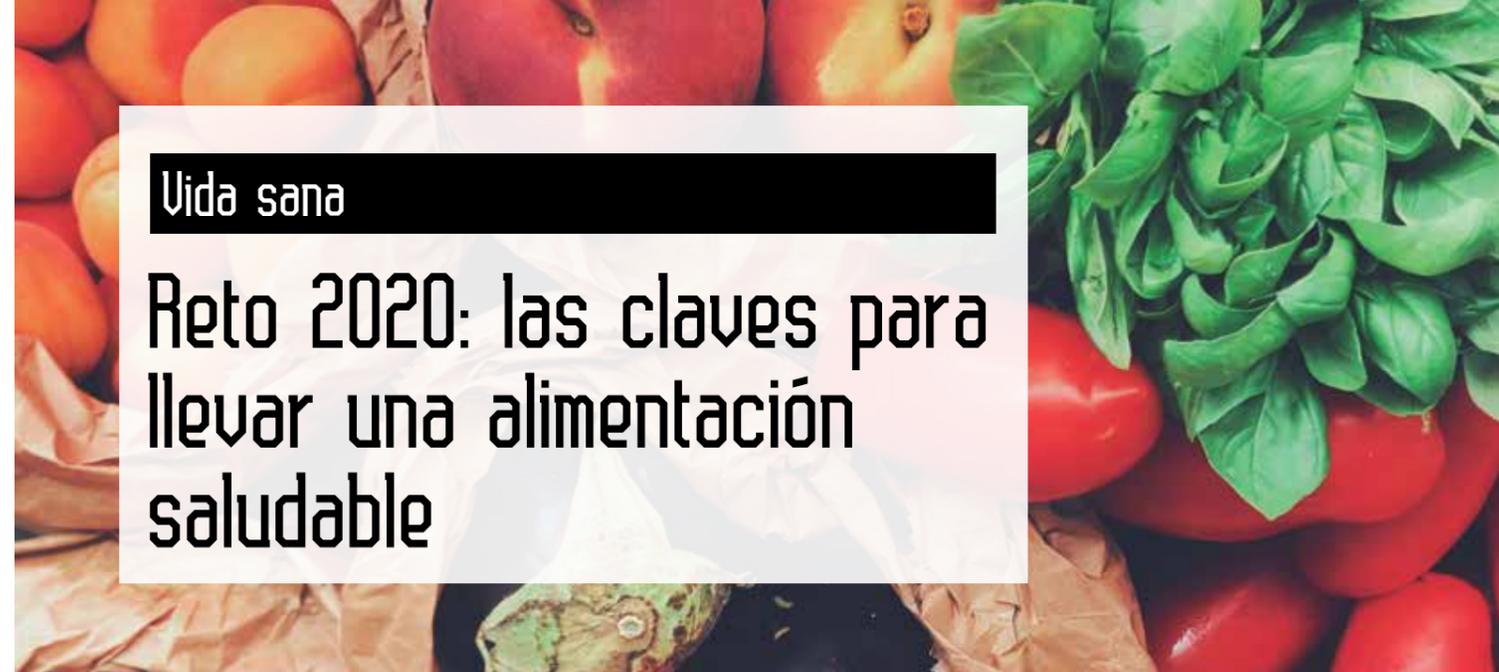
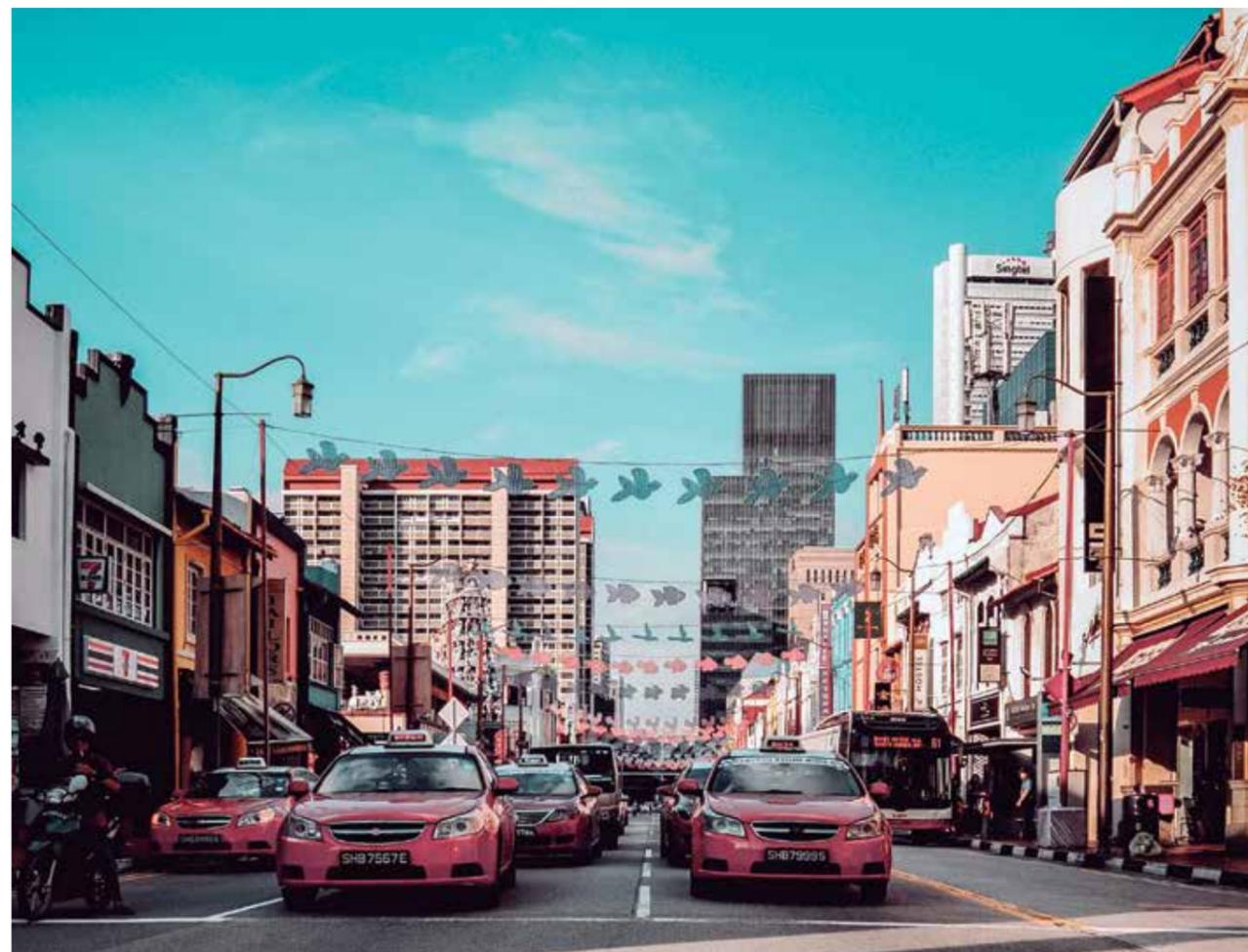
Grab compró Uber en 2018

La empresa de transporte compartido Grab anunció en marzo de 2018 la compra de Uber en todo el Sudeste asiático, deshaciéndose así de su mayor rival en la región. Sin embargo, dicha fusión trajo sus consecuencias para las dos empresas.

Tan solo un día después de que anunciaran su fusión, las autoridades de Singapur iniciaron la apertura de una investigación para esclarecer si la fusión entre las dos empresas de transporte compartido violaba las leyes de competencia en la ciudad-estado. Finalmente se concluyó que sí estaban violando las leyes y multaron con 13 millones de dólares singapureses (8,1 millones de euros) a Grab y Uber por violar las leyes de competencia con su acuerdo de fusión.

El pacto entre ambas compañías provocó que aumentasen los precios de Grab entre un 10 y un 15 por ciento y que se redujese el número de promociones y gratificaciones a los clientes, por lo que su fusión trajo consigo consecuencias muy negativas para los usuarios.

En definitiva, Singapur atrae cada vez más a personas de todo el mundo por su perfecta mezcla entre tradición y modernidad, convirtiéndose en un perfecto viaje al futuro pero sin dejar de lado el presente. El sector del taxi juega un papel fundamental en esta ciudad-estado porque se ha convertido en un medio de transporte muy utilizado, sobre todo por los visitantes, que eligen a los taxistas como anfitriones para que les ayuden a descubrir todos los rincones de "La Perla de Asia".



Vida sana

Reto 2020: las claves para llevar una alimentación saludable

Comenzar el año con buen pie es una de las metas que todos tenemos en mente con la llegada del mes de enero, así que que no te pille desprevenido y empieza a plantearte si necesitas dar un cambio en tu rutina diaria y tomarte en serio tu bienestar y tu salud.

Sin duda, marcarnos objetivos y propósitos de año nuevo es una de las rutinas habituales que llevamos a cabo para intentar mejorar nuestro estilo de vida. Tener hábitos de vida saludables pasa por hacer ejercicio, descansar diariamente de forma adecuada y cuidar nuestra alimentación. Por lo tanto, es hora de poner en práctica todo aquello que quieres mejorar en tu vida para demostrarte a ti mismo que te quieres más que nunca y que, sin duda, el 2020 es tu año.

Nosotros te damos todas las claves para que este año 2020, de una vez por todas, puedas mejorar tu alimentación.

La dieta mediterránea, sinónimo de calidad de vida

Según el ranking que elabora el *U.S News & World Report*, un informe que se publica desde hace diez años, la dieta mediterránea encabeza la lista al ser considerada la más saludable. Este informe puntúa 35 dietas distintas y tiene en cuenta distintos parámetros, como que la dieta sea fácil de seguir, y sea nutritiva, segura, efectiva para perder peso y protectora contra la diabetes y las enfermedades del corazón.

Esta influyente revista de Washington le otorga a la dieta mediterránea una puntuación de 4,2 sobre 5 al considerarla la mejor opción para seguir una alimentación saludable sin dificultades. Dicho informe relata que la mayoría de habitantes de los países mediterráneos suelen vivir más que los estadounidenses y

sufren menos enfermedades como el cáncer o problemas cardíacos.

Según ellos, la clave reside en tener un estilo de vida activo, controlar el peso y seguir una dieta baja en carnes rojas, azúcar y grasas saturadas y alta en vegetales, nueces y otros alimentos saludables. Consideran que esta dieta ofrece muchos beneficios para la salud, como ayudar a evitar problemas cardíacos y cerebrales y cualquier tipo de cáncer, prevenir la diabetes, además de ayudar a la pérdida de peso.

Los expertos recomiendan estar activo durante todo el día y seguir la pirámide mediterránea. Esto pasa por priorizar en tu alimentación las frutas, verduras, cereales, legumbres, el aceite de oliva y hierbas y especias. Recomiendan también comer pescado un par de veces a la semana y aves de corral, huevos, quesos y yogures con moderación, así como limitar el consumo de dulces y carnes rojas solo en ocasiones especiales.

Sin embargo, aunque los expertos señalan que la dieta mediterránea es una fuente de salud, el ritmo de vida actual y la falta de tiempo provocan que estemos dejando de lado esta forma de vida milenaria tan nuestra. Aún así, hay determinadas acciones que te pueden ayudar a seguir mejor este estilo de vida saludable y te los contamos a continuación.

- **Planifica tu menú semanal**

El primer escalón que debes afrontar para caminar hacia un modo de vida más saludable es planificar todas las comidas de la semana. Es fundamental que hagas una lista de alimentos que vas a necesitar para cocinar todo el menú. De este modo, podrás ir al supermercado con una lista cerrada de cosas que debes comprar y te ceñirás a coger únicamente lo que has apuntado

en tu lista semanal. Ahorrarás tiempo y no caerás en la tentación de coger productos que probablemente no consumas y, lo más importante, te darás a ti mismo la oportunidad de comer sano porque la planificación será, sin duda, tu mejor aliada.

- **Apúntate al *batch cooking***

Si todavía no has oído hablar del *batch cooking*, te explicamos en qué consiste una moda que ya está integrada en la vida de muchas personas. Se trata de un método que propone cocinar en pocas horas las comidas para toda la semana, optimizando al máximo los recursos para poder asegurarte de que vas a comer de forma saludable durante toda la semana sin dedicarle mucho tiempo el resto de los días.

La mayoría de la gente suele hacerlo el domingo, que es el día que solemos utilizar para poner todo en orden para comenzar la semana. Lo ideal es cocinar varios platos a la vez y después guardar en la nevera y congelar aquellas comidas que vayamos a tomar los últimos días de la semana.

El primer y mayor beneficio del *batch cooking* es que te acerca a la comida casera y te permite alejarte de ultraprocesados, comida rápida y platos elaborados fuera de casa que siempre son de peor calidad. Por lo tanto, este método es ideal para la gente que tenga trabajos con horario partido y tengan que desplazarse lejos de casa, o también para los taxistas, que a veces su jornada

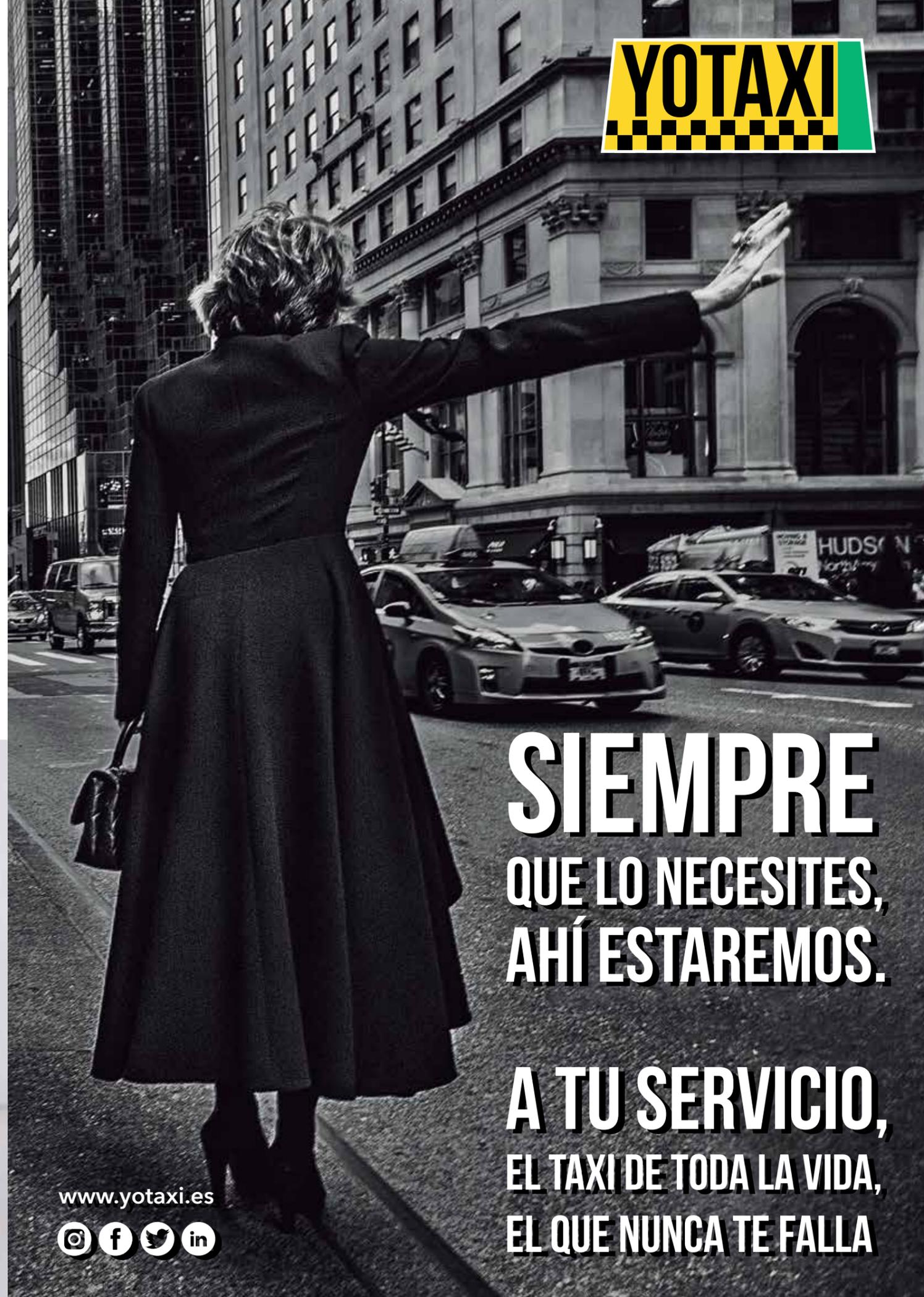
laboral les obliga a tener que comer en cualquier sitio para volver a retomar la actividad. De esta forma, llevarán en el vehículo un táper con su comida y podrán comer de forma saludable sin complicaciones.

- **Ten siempre a mano aperitivos saludables**

Otra clave de éxito para lograr adoptar una alimentación más saludable es tener siempre a mano aperitivos sanos para cuando te apetece picotear entre horas. Si estás en casa, asegúrate de que en la despensa hay *snacks* saludables para saciar ese hambre emocional que te puede jugar una mala pasada. El hummus puede ser un buen aperitivo en este caso.

Para los momentos que estás fuera de casa, un buen truco es llevar siempre algún tentempié saludable, como una bolsa de frutos secos y piezas de fruta. Además, la ventaja de este tipo de alimentos es que no son perecederos y, por lo tanto, pueden aguantar unos días en el bolso o mochila porque se conservan bastante bien.

Como ves, existen determinadas claves que pueden acercarte a una alimentación más saludable. Nada es eterno, todo se transforma, y en el caso de nuestro cerebro, la ciencia apunta que bastan 66 días para cambiar un hábito. Por lo tanto, es hora de ponerse manos a la obra y si este año de verdad te has propuesto comer de forma saludable, opta por comida real y huye de los ultraprocesados y el azúcar. Convierte tu nuevo hábito en tu filosofía de vida y seguro que esta vez lo consigues.



**SIEMPRE
QUE LO NECESITES,
AHÍ ESTAREMOS.**

**A TU SERVICIO,
EL TAXI DE TODA LA VIDA,
EL QUE NUNCA TE FALLA**

www.yotaxi.es



Agenda cultural

Salón del cómic



Fecha: el 28 de febrero
al 1 de marzo
Lugar: Feria de Valencia
Hora: 10:00 h

Nada Surf



Fecha: 4 de marzo
Lugar: Sala Moon, Valencia
Hora: 22:00 h

Arco



Fecha: 6 de marzo
Lugar: Loco Club, Valencia
Hora: 21:00 h

Festival Grunge



Fecha: 7 de marzo
Lugar: Sala Wah Wah, Valencia
Hora: 23:30 h

Fallas 2020



Fecha: del 15 al 19 de marzo
Lugar: centro histórico, Valencia
Hora: consultar

Cruz de Navajas



Fecha: del 3 al 29 de marzo
Lugar: Cruz de Navajas Valencia
Hora: consultar

Izal



Fecha: 3 de abril
Lugar: Plaza de Toros, Valencia
Hora: 21:30 h

Chayanne



Fecha: 17 de abril
Lugar: Plaza de Toros, Valencia
Hora: 21:30 h

Vetusta Morla



Fecha: 24 de abril
Lugar: Plaza de Toros, Valencia
Hora: 22:00 h

Gran Feria Andaluza



Fecha: del 30 de abril
al 10 de mayo
Lugar: cauce del Turia, Valencia
Hora: consultar

Senior Masters Cup Valencia 2020



Fecha: 4 de abril
Lugar: Sporting Club de Tenis,
Valencia
Hora: consultar

Juan Perro



Fecha: hasta el 23 de febrero
Lugar: Espai Rambleta, Valencia
Hora: consultar

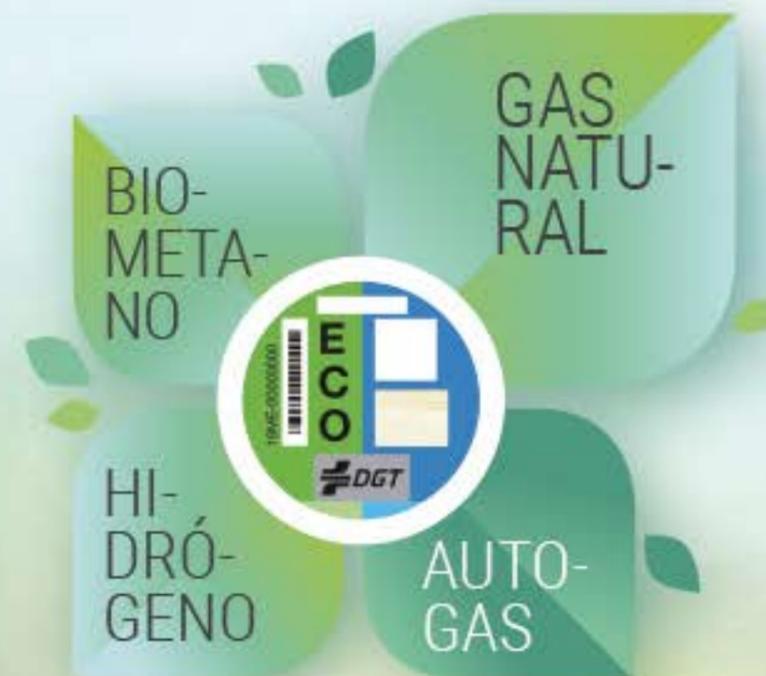
Alicante Market Design



Fecha: 14 y 15 de marzo
Lugar: Hall Séneca, Alicante
Hora: consultar

eco**truck**
SERVICES

Haz ECOLÓGICO tu vehículo



ATENCIÓN TAXISTAS

La tecnología ya nos permite transformar a GLP y GNC vehículos de gasolina y diésel euro 6. Así conseguimos la etiqueta ECO de la DGT y la autorización del Ayuntamiento.

En ECOTRUCK te lo solucionamos y además, contaminarás menos y ahorrarás combustible.

No tienes que hacer nada, sólo ponerte en nuestras manos llamando al 876 044 676 y resolveremos todas tus dudas.

EN ECOTRUCK SOMOS EXPERTOS EN HACER ECOLÓGICO TU VEHÍCULO

www.ecotruckservices.com

ENTREGA Y
RECOGIDA EN LAS
INSTALACIONES DEL
CLIENTE

AMPLIA RED
DE TALLERES

FINANCIACIÓN
A 12 MESES SIN
INTERESES

2 AÑOS DE
GARANTÍA

SISTEMA DE
DUALIZACIÓN
REUTILIZABLE

¿Dónde estamos?

615 174 731

T.: 876 044 676
E.: info@ecotruckservices.com



SOCIO COLABORADOR
DE UNO LOGÍSTICA



COLABORADOR



COLABORADOR



MIEMBRO DE LA ASOCIACIÓN
ESPAÑOLA DE GAS LICUADO

