

Los taxistas de BCN, contra el cierre de la parrilla de la T-1



12



La Audiencia Nacional se inhibe en el recurso de Competencia contra el ROTT

16



Els taxistes de Girona tindran descans setmanal amb la nova regulació del sector



MAYO

CLÍNICA DENTAL

No som una franquícia, cuidem de les persones



**PREUS ESPECIALS
PER AL COL·LECTIU:**



50%
DE DESCOMPTE*
EN IMPLANTOLOGIA
DENTAL

**FACILITATS DE
PAGAMENT
FINS A 60 MESOS**

* Inclou cirurgia, implant dental, 2a fase quirúrgica, tap de cicatrització, radiografies de control i revisions del tractament. No inclou pròtesis sobre implants i aditaments.

BARCELONA

Avdga. Diagonal, 356
Tel. **93 457 17 30**
E08716595

GRANOLLERS

C/ Agustí Vinyamata, 13-15
Tel. **93 879 05 77**
E08992475

RIPOLLET

C/ Padró, 60
Tel. **93 691 67 18**
E08822321

RUBÍ

Passeig Francesc Macià, 76
Tel. **93 588 73 61**
E08955530

La necesaria unión de todos los taxistas

Al principio del verano, el taxi sufrió un terremoto al saltar la noticia que My Taxi y Hailo se habían unido (más bien absorción de la primera sobre la segunda). Ambas empresas poseen APP's para la petición de taxis muy conocidas y populares.

El acuerdo entre ambas empresas ha sido vendido por ellas mismas como un frente que se crea para luchar contra la influencia de UBER que utilizando las argucias legales se ha introducido en Madrid, de momento, utilizando vehículos VTC's. Y ese mismo mensaje ha sido bien visto por determinados sectores del taxi. Pero otros creemos que esa unión, fusión o como se le quiera denominar es un ataque frontal contra el sector de los autónomos, el de las radio emisoras que tienen detrás a taxistas y el taxi en general. Estas dos aplicaciones han usado una técnica o táctica de empresas inteligentes para aunar esfuerzos y mejorar su competitividad frente al gran mercado del taxi.

Barcelona es una de las ciudades de España más atomizadas en los únicos núcleos organizados que son los radio taxis. Existen cerca de una veintena de emisoras entre las de Barcelona y las de

poblaciones del Área Metropolitana. Uno de los primeros problemas a solucionar en el AMB es la dispersión de emisoras, por los costes que soportan y para dar una respuesta adecuada al usuario.

Catalunya va a ser una de las comunidades que tenga un reglamento de emisoras (si llega a salir de la nevera de la Administración que la tiene ahí desde hace meses) pero quizás tampoco resuelva el problema.

Con todo ello tenemos un panorama en el cual los taxistas y organizaciones debemos dar respuesta. Y la respuesta no solo pasa por una COLABORACIÓN entre las emisoras sino una unión ya sea a través de fusionarse o integrarse en un centro de llamadas y realizar acciones conjuntas de cara al usuario.

Sería necesario un tiempo de reflexión y una actuación inmediata y al menos llegar a unos puntos de confluencia para actuar en defensa del sector DONDE PREVALECIERA LA UNIÓN DEL TAXI ANTE LOS FRENTE QUE SE LE VIENEN ENCIMA: la unión de MyTaxi y Hailo; la entrada de UBER como en Madrid, a través de las VTC's y el crecimiento de las VTC's cuyo

mercado se está ampliando hacia el taxi.

My Taxi y Hailo no van a ayudar. El único objetivo que tienen es apoderarse del sector del taxi, tanto del fondo de comercio (clientes) como el fondo de los taxistas y una vez en su poder podrán hacer lo que quieran con él porque ya no estará en manos de los taxistas.

ES NECESARIO LA UNIÓN DEL SECTOR PARA LUCHAR CONTRA LO QUE NOS VIENE. Y NO PODEMOS ACTUAR DE FORMA INDIVIDUALIZADA O CON EL INTENTO DE PRESERVAR NUESTRAS RADIO EMISORAS. NO ES UN ATAQUE CONTRA ELLAS SINO TODO LO CONTRARIO: EN ESTA BATALLA CUANTO MÁS MIEMBROS MEJOR. LA ADMINISTRACIÓN POCO ONDANOS VA A AYUDAR. ES NECESARIO QUE EL MOVIMIENTO SE ORIGINE EN EL MISMO SECTOR.

EL STAC INICIARÁ UNA SERIE DE CONTACTOS CON LAS DISTINTAS ORGANIZACIONES Y COLECTIVOS ORGANIZADOS PARA AUNAR CRITERIOS Y CONVOCAR UNA REUNIÓN DONDE PODAMOS UNIFICAR UNOS OBJETIVOS EN DEFENSA DE NUESTRO COLECTIVO. ▴

sumari

07 UBER abandona Hungría ante la nueva ley que prevé fuertes multas a los vehículos pirata

17 Coches particulares buscan clientes en las zonas de ocio nocturno de Calafell

Talleres ATLÁNTIDA
REPARACIÓN DE AUTOMÓVILES



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

equip



Revista profesional de difusión nacional
5ª Época, año XVIII nº 186

SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA
Primera revista del taxi de España
Fundada el año 1979

Director: Luis Berbel. Redacció: Xavi Tedó.
Col·laboracions: Lucía Campos Rodríguez,
Francisco Javier Latorre, Antoni Servós, José
María Sánchez Baena i Carlos Fernández Rome-
ro. Producció: STAC Marina, 82, 08018 Bar-
celona. Tel. 93 300 23 14 Fax. 93 485 31 74.
Maquetació: DBcoop sccl. Publicitat: Elisabet.
Tel. 636 96 78 45. Imprimeix: ZUKOY5 C/ Alar-
cón, 40, 08930 Sant Adrià de Besòs. Dipòsit
legal: B-15564-1987

Mytaxi y Hailo crean la primera empresa de transporte particular en nueve países

Mytaxi, la empresa de solicitud de taxis a través del móvil, ha anunciado su fusión con la firma de su competencia Hailo, tras hacerse con el 60% del capital de esta, para crear un nuevo líder europeo en aplicaciones de transporte particular de pasajeros. La compañía resultante dispondrá de 100.000 conductores repartidos en 50 ciudades de nueve países europeos. Su marca será la de Mytaxi y tendrá sus oficinas centrales en la ciudad alemana de Hamburgo.

Esta alianza de las principales aplicaciones europeas para solicitar un servicio de taxi se propone plantar cara a servicios como Uber que cuentan cada vez con más presencia en el continente. Y es que la principal baza que juegan ambas compañías es que podrán combinar sus negocios para generar sinergias en Europa, integrará una plataforma como Mytaxi, con 10 millones de descargas y más de 45.000 taxis, con Hailo, que ya emplea a 150 personas y dispone de 200.000 usuarios y 77.000 taxistas.

El actual consejero delegado de Hailo, Andrew Pinnington, dirigirá la compañía resultante, al tiempo que el fundador de Mytaxi, Ni Claus Mewes, será miembro del consejo de administración, así como director de Daimler



Mobility Services –primer accionista de Mytaxi– y asesor estratégico.

Entre los aspectos que justifican la fusión figura la complementariedad geográfica de ambas empresas. Mientras Hailo opera en Reino Unido, Irlanda y España, Mytaxi está disponible en Austria, Alemania, Italia, Polonia, Portugal, Suecia y España.

El presidente de Daimler Financial Services, Klaus Entenmann, calificó de “paso estratégico para crear un líder en movilidad” la fusión entre Mytaxi y Hailo, y recordó que su compañía ya ha invertido cerca de 500 millones de euros en distintas plataformas de movilidad y de servicios en los últimos años. Por su parte, Pinnington destacó el potencial tecnológico, la fuerza de marca, la calidad del personal y el

apoyo de los accionistas al proyecto. La operación está condicionada al visto bueno de las autoridades de Competencia de la Unión Europea, que podría producirse en las próximas semanas, explican las empresas.

Mytaxi es un producto de Intelligent Apps GmbH, lanzada en junio del 2009 y que en septiembre del 2014 fue adquirida por Moovel GmbH, empresa perteneciente al grupo Daimler AG

Mytaxi inició sus operaciones en Madrid y Barcelona en el 2012 y se ha consolidado como la principal aplicación para solicitar taxis en España, con una flota de 4.000 vehículos asociados. Hailo es una aplicación que fue creada por tres taxistas londinenses en noviembre del 2011 y que cuenta con una amplia red de taxistas registrados. ▴

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



AUTO-REPARACIÓN

MANUSAN, S.L

REPARACIÓN GENERAL DEL AUTOMÓVIL



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

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

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

El sector del taxi español, ¿desastre u oportunidad histórica de cambio?

La noticia aparecida en las últimas fechas en todos los diarios anunciando la fusión entre las dos APP de petición de taxis más populares de España (Hailo y MyTaxi) ha desatado una lluvia de opiniones y comentarios de todo tipo respecto de la “presunta” bonanza que esta unión, que no es tal unión si no la absorción de Hailo por la firma alemana MyTaxi que controlará el 60% del accionariado total de la nueva empresa, puede reportar al Sector del Taxi nacional.

Pues bien, tal es el cúmulo de comentarios que no me resisto a ofrecer mi propia visión del asunto. Hemos de partir de las valoraciones presentadas como fundamentales y supuestamente muy atinadas por los “sesudos” analistas del propio Sector en las sobrevaloradas redes sociales (Facebook, Twitter) y los propios medios de difusión del Sector, estos análisis dan, con carácter general, por cierta la siguiente versión sobre esta “fusión”: .La fusión entre Hailo y MyTaxi tiene por objeto combatir la influencia de Uber y limitar su “mercado”. Nuevamente y con machacona insistencia se nos vende a todos que la lucha de estas dos empresas lo es con una tercera o cuarta o quinta (porque también, supuestamente, pelearían contra Cabify y algunas otras) y todo esto se dice con un cierto alivio cuando no orgullo porque en nuestra ignorancia creemos que la “nueva” empresa que se llamará MyTaxi (luego de nueva nada de nada) luchará para destrozarse a Uber y Cabify para con ello salvar al Sector del Taxi de esas pérfidas “empresas ilegales que han convertido el transporte ilegal de personas en todo un arte de la manipulación informativa y política que les otorgue respetabilidad y beneficios, sobre todo beneficios. Pues lamentablemente comunicarnos que nada de todo eso tiene, en mi opinión, el más mínimo atisbo de realidad, la unión de estas dos empresas no tiene mas objeto ni



mas fin en si mismo que el que tienen todas las fusiones de empresas y que no es otro que el de crecer y copar mayor cuota de mercado al tiempo que evitan costes al no tener que competir entre ellas, viejo como el mundo y de manual

Hailo y Mytaxi justifican su fusión para combatir la influencia de UBER

del perfecto capitalista. En mi opinión estas dos empresas se ahorrarán varios millones de euros en la, hasta ahora, despiadada publicidad entre ellas para copar cuota de mercado, millones que sin duda alguna se dedicarán a incentivar el uso de sus vehículos (vales descuento) y a hacerse mas y mas conocidas por los usuarios y como no, a “subvencionar” a los propios taxistas que acepten integrarse en su todo poderosa estructura. Esta fusión no solo no ayudará en nada al Sector del Taxi porque no solo no conseguirá mermar a Uber cuyo mercado va por otros der-

roteros (vehículos particulares o VTC) si no que presentará un frente unido peligrosísimo para el Sector ya que la capacidad de oposición competitiva a estas APP se antoja cada vez mas complicada ante quienes destinaran recursos casi ilimitados a promocionar su negocio que, en ningún caso, es mejor que el servicio de taxi, ni siquiera es mas barato que este y que no ofrece seguridad alguna frente a posibles reclamaciones de los usuarios, en definitiva es un nuevo negocio basado en el marketing salvaje y como no, en la división y atomización del propio sector. Frente a esta situación sí existe todavía alternativa, pero el tiempo comienza a correr muy deprisa en nuestra contra y se impone la necesidad de actuar con PREMURA, CLARIDAD DE IDEAS, ALTURA DE MIRAS y la CONCIENCIA COLECTIVA de que TODOS tenemos un problema y ÚNICAMENTE JUNTOS podemos solventarlo.

Como se que es mucho mas fácil predicar que dar trigo, voy a intentar dar trigo en forma de ideas para que las Organizaciones Nacionales del Sector y

las grandes Radio Emisoras de este país tomen la iniciativa, de una vez por todas y estén a la altura que de ellos espera todo el Sector.

1º.- Se debe de convocar, por las Organizaciones Nacionales y con carácter de urgencia una 2ª CONFERENCIA NACIONAL a la que deberían estar invitadas todas las Organizaciones territoriales con representación en sus Comunidades Autónomas así como todas las Radio Emisoras y Cooperativas de todo el Estado que deseen asistir y en la que se debería de debatir y legitimar lo siguiente:

A).- Exigencia al Ministerio de Fomento de desarrollo de una APP pública y Estatal de petición de taxis en la que se establezcan unos estándares de calidad y seguridad para los usuarios del servicio del taxi. APP totalmente gratuita para los usuarios del servicio y los taxistas y cuyo mantenimiento y mejora correría a cargo del propio Sector mediante el cobro de un cánón a las Radio Emisoras y a las Organizaciones Territoriales. Accesoriamente y si esto no fuera posible, la unificación por Comunidades Autónomas, de las APP gratuitas existentes o el desarrollo de nuevas APP con apoyo Institucional o no pero que permitan, al menos, que en cada C. Autónoma el servicio de taxi esté canalizado EN UNA ÚNICA APP PROPIEDAD DEL SECTOR lo que permitiría competir en buenas

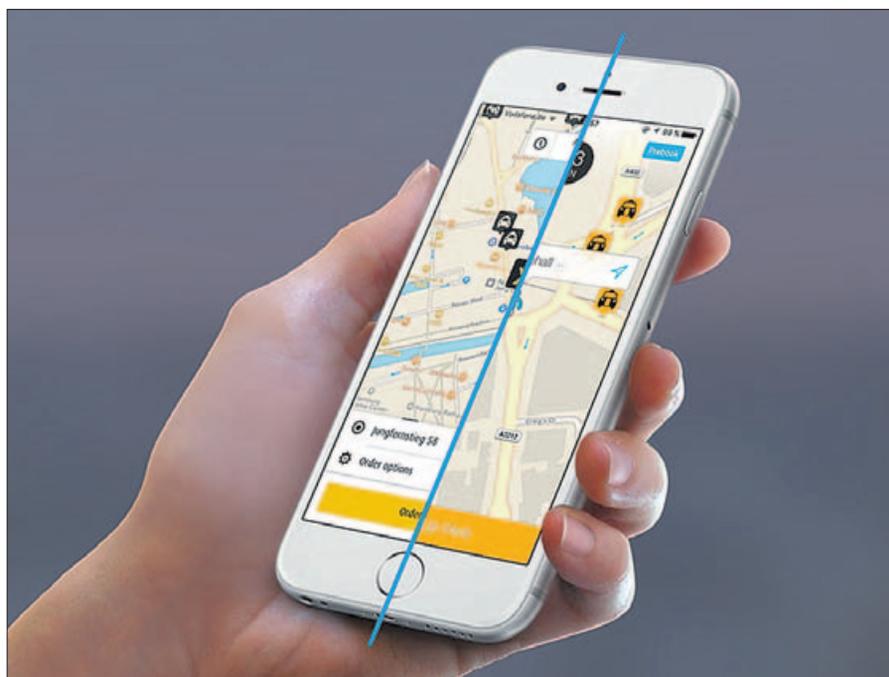
condiciones con My Taxi o cualquier otra APP privada.

B).- La implantación de un código ético y profesional unificado para todo el territorio nacional de tal manera que los usuarios del servicio de taxi pudieran saber, en todo momento, cuales son sus derechos y obligaciones con independencia de la localidad en la que se le prestara el servicio de taxi.

C).- La creación de un Consejo Estatal compuesto por un representante de cada una de las Organizaciones Nacionales, un representante de cada una de las Organizaciones Territoriales mayoritarias en cada provincia y un representante por cada una de las Radio Emisoras con más de 200 vehículos. Este Consejo debería de adoptar acuerdos de coordinación entre todos los agentes sociales implicados y procurar políticas de competencia comunes para todos.

Es evidente, hoy más que nunca, que la política destructiva de los últimos años en los que España se ha convertido en un reino de Táifas donde cada Comunidad Autónoma legisla a su antojo y capricho y donde el Estado ha dejado de ejercer sus competencias de coordinación para convertirse en un espectador del desmembramiento de la estructura de transportes y que nos ha traído un caos legislativo que genera especuladores, amparándose en la casi nula capacidad de reacción

del Ministerio de Fomento que ni tiene armas ni las que tiene las desea utilizar presionado por intereses inconfesables de pura mercadotecnia y de obtención de beneficios sin importar nada ni la calidad del servicio ni los derechos de los usuarios ni, por supuesto, el futuro de los taxistas. Por ello, en esta situación se impone un cierre de filas REAL Y SINCERO de todo el Sector que reorganice la prestación del servicio, la comunicación a la sociedad de la calidad de nuestro servicio, la adopción de medidas competitivas nuevas (tarifas por tramos horarias, transporte a la demanda, transporte con cobro individual en el ámbito rural y en determinadas situaciones en el ámbito urbano, prestación de servicios de transporte sanitario no medicalizado, universalización de las 9 plazas a discreción del solicitante, transporte turístico, etc, etc) y que garantice un estándar de calidad en nuestro modo de transporte mediante la adopción de normas UNE que nos diferencien claramente de los transportes prestados por las nuevas empresas que llegan al Sector, cuyo punto débil es precisamente la ausencia total de responsabilidad y conocimiento sobre lo que ocurre con el transporte en el que intermedian. Esta situación es un problema y una gran oportunidad de comenzar a hacer las cosas de otro modo porque si no lo hacemos nuestros días estarán contados y únicamente nosotros seremos los culpables de lo que pueda ocurrir. Finalizo con una reflexión. " Si los 67.000 taxistas de nuestro país rechazaran trabajar para MyTaxi o cualquier otra empresa intermediadora, estas empresas desaparecerían en tres meses, si se asientan y crecen es porque nosotros las hacemos crecer con nuestro egoísmo, ambición e insolidaridad y cuando hayan crecido lo suficiente, serán ellas quienes impongan su criterio y no lo olvidemos, SUS PRECIOS Y COMISIONES convirtiéndonos de hecho en esclavos de sus intereses porque, sin clientes propios, nuestro Sector ya no será absolutamente nada."ii En nuestras manos está que esto no ocurra !! ▲



J. Artemio Ardura Valdés
Secretario General de la FAST

Uber abandona Hungría ante la nueva ley que preve fuertes multas al transporte urbano ilegal

La aplicación móvil de transporte Uber anunció el 13 de julio que suspendería a partir del 24 de julio su actividad en Hungría, debido a una serie de legislaciones que prevén altas multas para quienes participen en lo que se considera “transporte urbano ilegal”.

La nueva legislación, que entró en vigor el 24 de julio, determina que las autoridades pueden bloquear por un período de un año las aplicaciones que ofrecen servicio de transporte si no cumplen con las reglamentaciones implantadas por el gobierno.

La ley obliga a todas las empresas de transporte a contar con un servicio de

central de operaciones, algo contrario al funcionamiento de Uber.

La nueva legislación prevé además que las autoridades puedan quitarle la matrícula y licencias a 1.200 chóferes de Uber, “a pesar de que cuentan con las autorizaciones necesarias”, señalan.

En Budapest, Uber contaba con unos 150.000 usuarios, según datos de la propia empresa. Grupos de taxistas de Budapest protestaron varias veces en los últimos meses contra Uber, bloqueando parcialmente avenidas importantes de la ciudad y hasta los puentes. Según datos oficiales, en Budapest circulan unos 5.000 taxis. ▲



Comoditat i espai al millor preu

DACIA LODGY Laureate Taxi

1.5 dCi 110CV Euro6

PER NOMÉS

11.024€*

ENTREGA IMMEDIATA: 50 UNITATS

Opcions incloses:

- Dacia Plug & Radio
- Pintura metal·litzada
- Alçavidres elèctrics posteriors
- Roda de recanvi

Model visualitzat: Lodgy versió Laureate Taxi amb llandes Panache que es comercialitzen en opció.

www.dacia.es / 91 506 53 59 | [Descobreix-lo a la teva Concessió Renault-Dacia.](#)

Dacia Lodgy: consum mixt (l/100 km) des de 4,2 fins a 7,1. Emissió CO₂ (g/km) des de 109 fins a 165.

*PVP Dacia Lodgy Laureate Taxi 1.5dCi 110CV. Inclou transport, pintat, precinte, promocions del mes. IVA no inclòs. Preus vàlids fins al 30/11/2016.

Dacia recomana

RENAULT BARCELONA ENS MOU EL QUE PENSEM

ESPLUGUES Av. Països Catalans, 24-26. Tel. 93 470 26 00. ESPLUGUES DE LLOBREGAT
LES CORTS C/ Marquès de Sentmenat, 28-36. Tel. 93 444 78 71. BARCELONA
LA MAQUINISTA C/ Ciutat d'Asunción, 45-47. Tel. 93 360 06 60. BARCELONA
ZONA FRANCA Pg. Zona Franca, 204-206. Tel. 93 432 94 94. BARCELONA
CORNELLÀ C/ Tirso de Molina, 1 (al costat del CC Splay). Tel. 93 172 02 45. CORNELLÀ

www.renaultretailgroup.es

El sector rebut els arguments de l'economia col·laborativa, però admet que s'ha de renovar

Quatre professionals del taxi de Barcelona, entre l'Antoni Servós, de l'STAC, expliquen en una entrevista publicada al diari ARA, que reproduïm íntegrament, perquè volen frenar l'entrada d'UBER a Espanya

• Per què els preocupa l'arribada de l'economia col·laborativa?

Antoni Servós: No és economia col·laborativa, és economia especulativa. Uber és una plataforma totalitarista. Per què es parla del monopoli del taxi, quan són ells els que actuen com un monopoli?

Carmen de Tienda: Sempre ha sigut una economia submergida, que no pagava impostos i, evidentment, cap govern sensat li ha permès l'entrada tal com volia fer-ho. No pots competir amb algú que no té costos d'exploració.

• Es va tombar l'entrada d'Uber a Espanya per primer cop el 2014 i ara hi torna amb les llicències VTC de lloguer de vehicles amb conductor. Quina serà la resposta?

- **C.T.:** Aquí Uber hi ha trobat un forat, però com ho pot fer qualsevol altre. El problema principal ja no són només ells, sinó precisament la liberalització de les llicències VTC, que provocaria una desproporció entre els taxis i altres operadors. Qualsevol que tingui un carnet de conduir hi pot accedir.

- **Ángel Gracia:** Les VTC no requereixen alta fiscal o d'autònoms i no han de passar cap control especial de vehicles, a banda de la ITV.

- **Carles Casanovas:** Ni d'assegurances o exàmens d'entrada. ¿Qui et paga la cadira de rodes si el teu Uber té un accident?

- **A.S.:** S'ha de lluitar per mantenir la proporció, que ara està fixada en una VTC per cada 30 taxis.

• Competència és dels últims que s'han apuntat a pressionar perquè el taxi es liberalitzi. Estarien a favor d'una regulació menys rígida?

- **Á.G.:** A mi no m'agrada que el taxi



estigui tan regulat com ho està ara, però tampoc es pot permetre que sigui un campí qui pugui. Potser ho hauríem de desregular en un 70%, garantint que hi hagi un control sobre el nombre de llicències.

- **C.T.:** Jo vull que els meus taxis treballin el màxim possible per poder treure'n tot el benefici que pugui, i per això cal que les normes donin més marge. ¿Quin sentit té que s'obligui a parar quan hi ha gent al carrer buscant un vehicle?

- **A.S.:** Ens hem de modernitzar, però no cal desregular, sobretot en els preus, per garantir que les tarifes siguin transparents.

• Hi ha pastís per a tots?

C.T.: Aquest és un dels debats eternals del sector. ¿Sobren o falten taxis? Per

a mi la resposta és molt clara. Si entren nous operadors econòmics és perquè hi ha oportunitats de negoci, si no, anirien a atacar un altre mercat.

- **C.C.:** En algunes estones poden faltar, però tots sabem que el 95% del temps sobren taxis a Barcelona. Hi ha pastís a repartir, però no hi ha prou demanda.

- **A.S.:** El taxi ja en té, de competència. De fet, en té moltíssima. A Barcelona pots escollir si et vols moure en bus, metro, cotxe privat, bicicleta... Hi ha una flota suficient i, a més, si es mira el total espanyol, és molt superior a la mitjana europea.

- **Á.G.:** El comerç local tanca perquè hi ha Mango i Zara; les cafeteries petites no aguanten perquè obren franquícies de Granier. Si no tens un gran capital darrere no pots fer res, i aquesta és l'amenaça d'Uber.

• També han entrat en joc les aplicacions de serveis per a taxis, com el gegant creat per la fusió de Hailo i MyTaxi. No els preocupen?

- **A.S.:** Les multinacionals que hi ha darrere aquestes aplicacions s'estan quedant el mercat i una vegada tinguin prou quota començaran a fer pagar als taxistes. La radioemissora més gran que hi ha hagut a Barcelona potser tenia 1.500 taxis en el seu moment, i Hailo i MyTaxi ja superen de lluny aquestes xifres.

- **C.C.:** Qui són aquestes aplicacions? Darrere hi ha empreses com Daimler -el fabricant de Mercedes-Benz- i fons d'inversió que són molt poderosos. És capital risc i volen que el sector funcioni com en qualsevol altra inversió. Arriben, ho exploten, ho espremen en molt poc temps i, quan no dóna més rendiment, ho deixen anar.

• Com justifiquen als clients que no puguin escollir entre pagar

deu euros per un taxi o vuit per un Uber?

- **Á.G.:** Hem de partir del punt que el transport de persones no és un producte. És un servei i, a més, com l'educació i la sanitat, prioritari. No es pot mercadejar amb una cosa que les persones necessiten.

- **C.C.:** Jo quan entro en una botiga puc escollir entre un producte o un altre, però sé que tots provenen d'un mercat legal i regulat. Els treballadors que l'han fabricat han cobrat un salari i l'empresa ha cotitzat a la Seguretat Social. L'usuari no pot escollir un conductor pirata només perquè la carrera surti més barata, ha de complir la llei.

• Hi ha assignatures pendents?

- **A.S.:** Ens hem de posar al dia i adaptar-nos al segle XXI. Si volem sobreviure, el perill no és només Uber, però aquí també cal molta més feina de l'administració.

- **C.T.:** No vull veure la irrupció d'Uber com una cosa negativa, sinó positiva,

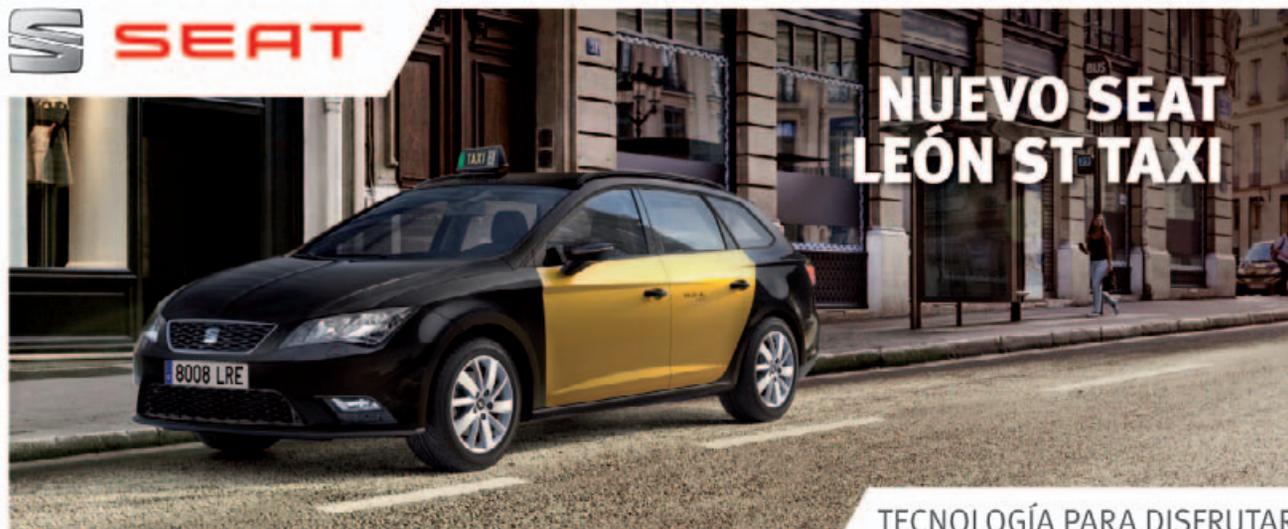
perquè ha provocat que es comencin a qüestionar algunes de les estructures del taxi. El sector ha necessitat arribar a aquest punt per adonar-se que cal canviar algunes coses i aprendre a competir.

- **C.C.:** Hem de centrar-nos a lluitar per la qualitat. Jo no puc competir en preus contra Uber, però sí que puc donar un millor servei. No penso gastar la meua energia a enfrontar-me amb ells, sinó a potenciar iniciatives com la flota del Taxi Ecològic, que aporten un valor afegit a l'oferta del sector.

• Un dels arguments contra Uber és que amenaça el sistema de llicències, que al sector es considera una garantia per a la jubilació dels taxistes.

- **C.C.:** Uber és un maldecap fins a cert punt, però encara em preocupa més el preu de la meua llicència quan em jubili. ¿Qui renunciaria a recuperar aquests diners?

- **C.T.:** Tots estem d'acord que el valor



NUEVO SEAT LEÓN ST CON TODO EL ESPACIO, VERSATILIDAD Y TECNOLOGÍA QUE NECESITAS PARA NO PERDERTE NINGUNA CARRERA

SEAT FOR BUSINESS

[YouTube .COM/TUSEAT](https://www.youtube.com/tuseat)
[Facebook .COM/SEAT](https://www.facebook.com/seat)
[Twitter .COM/TUSEAT](https://www.twitter.com/tuseat)
SEAT.ES

Consumo medio combinado de 4,1 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 106 g/km. Imagen acabado León ST Taxi con opcionales.

M-MOTOR C. Santander, 25 - 08020 Barcelona - Tel. 93 498 77 03
 Ciudad de Asunción, 38 - 08030 Barcelona - Tel. 93 360 27 82



patrimonial de la llicència és intocable. Seria molt difícil eliminar jurídicament aquest sistema. Quan obres un restaurant també pagues un traspàs en la majoria de casos. El que s'ha de procurar és que es mantinguin en una quantitat normal, perquè al final es puguin amortitzar per viure dignament.

- **A.S.:** Aquí tots l'hem pagada. Ningú ens pot acusar que aquestes llicències s'hagin regalat. És la manera de funcionar del sector.

• **En altres indústries com la mineria s'han plantejat indemnitzacions de l'Estat. ¿Preveuen un escenari així?**

- **C.T.:** Si es pagués una indemnització pel preu real actual de la llicència, trobo que seria inviable. Cap admi-

nistració sensata podria assumir una despesa així.

- **C.C.:** Seria passar de regular a perdre diners, no és una opció que cap govern es plantegi ara mateix.

• **Té mala fama el taxi?**

- **Á.G.:** Des que era petit aquest ha sigut un corrent d'opinió habitual. Hi ha un 10% o un 15% de la població que no suporta el taxi. Per això se'ns ha posat noms com els pessetes o l'or negre.

- **C.C.:** Passa el mateix que quan Telefónica era l'única companyia de telèfon que podies contractar. Quan va sortir Vodafone i altres operadores, els usuaris van començar a marxar perquè era el que havies hagut d'aguantar tota la vida.

- **Á.G.:** Una de les coses que sempre

s'han demanat a l'Institut del Taxi és que calia donar una visió més amable del sector, però això mai s'ha aconseguit.

• **Està unit el sector?**

- **C.T.:** Està clar que tots pensem el mateix sobre Uber, però, més enllà, és molt difícil posar-se d'acord.

- **Á.G.:** Estem parlant que la base del taxi està formada en un 80% per autònoms. És un sector molt atomitzat i Uber se'n ha aprofitat. Mentre nosaltres discutim sobre com liberalitzar-nos, ells arriben per darrere i ens prenen la feina. En aquest sentit, potser ajudaria que hi hagués més proporció d'empreses al sector -mantenint la majoria d'autònoms- per tenir una veu molt més forta. ▴

TARGETES DE VISITA	
100 Unitats.....	10.00 €
200 Unitats.....	15.00 €
300 Unitats.....	20.00 €
500 Unitats.....	32.00 €

*mida 5x8 cm impreses a una sola cara
* no inclouem muntatge ni transport. Preus sense IVA

c. Sant Lluís, 11, local 1 - 08012 Vila de Gràcia
Tel. 93 242 01 99 • db@dbcoop.cat

Unió Europea
Fons social europeu
Departament de Cultura
Departament d'Indústria, Comerç i Innovació
Departament de Treball
Registre de Comerç



El carburante alternativo con el que ahorrarás hasta un **15%***



Sea cual sea tu tipo de vehículo, elige que se mueva con **AutoGas**, el carburante alternativo más utilizado del mundo, y comienza a disfrutar de todas sus ventajas: ahorro en carburante, gran autonomía y respeto por el entorno**. Repsol AutoGas ya está **disponible en 350 Estaciones de Servicio Repsol**.

Infórmate sobre **Repsol AutoGas** y sus **ofertas de política comercial** en el **901 100 125**.

Disfruta de todas las ventajas que te ofrece tu **tarjeta SOLRED TAXI**.
Infórmate en repsol.com



Consulta a través del código QR los puntos de suministro de Repsol AutoGas más cercanos



*Ahorro estimado del 15% respecto al gasóleo. Para un consumo medio de 6,2 litros a los 100 km, en un vehículo de categoría "C", con potencia comprendida entre 110 ° 120 CV y de cambio manual. **No emite partículas contaminantes.

La Audiencia Nacional se inhibe en el recurso presentado por Competencia y lo traslada al Tribunal Supremo

La Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional ha dictado un Auto, con el voto particular de uno de los Magistrados, en el que se declara incompetente para conocer el recurso interpuesto por la Comisión Nacional del Mercado y la Competencia contra determinados artículos del Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre (ROTT).

La Audiencia Nacional traslada el recurso contra el Real Decreto al Tribunal Supremo al que considera que tiene la competencia. Aún así se declara competente para conocer el recurso contra la Orden Ministerial que es la que desarrolla el ROTT.

La CNMC ha presentado en el mes de abril un recurso contra determinados artículos del ROTT donde se obliga a la contra la contratación previa; se prohíbe a los vehículos de alquiler con conductor a circular por

las vía pública o permanecer estacionados para contratar directamente con los clientes.

La CNMC en este recurso también se opone al actual redactado del ROTT ya que restringe geográficamente la libre prestación del servicio en todo el territorio nacional. Actualmente el ROTT limita la actuación de las VTC's a su Comunidad Autónoma a excepción de un 20% de sus servicios que los pueden hacer fuera de su territorio.

La CNMC también se opone a que las autorizaciones de VTC's hayan de tener un número mínimo de 7 vehículos y otras características de los vehículos que se exigen en el ROTT tales como la antigüedad de los coches que ahora se exige que tengan 10 años y una representatividad que se limita con el CV Fiscales que son necesarios para este tipo de servicios.

La Federación Vasca del Taxi, el Sindicat del Taxi de Catalunya, La Fe-

deración Asturiana Sindical del Taxi, La Asociación Profesional de Taxistas de Santander y Cantabria, Asociación Tele Taxi San Fermín (Navarra), ATRIO-Asociación de Taxistas de la Rioja y Radio Taxi Mérida, acordaron en una reunión celebrada el miércoles día 8 de junio, en Santander, personarse ante los tribunales en defensa de la actual legislación de Transportes en apoyo al Ministerio de Fomento. A su vez, manifestaron su radical disconformidad con la actuación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) respecto de su impugnación del ROTT y de cualesquiera otras normas de Transporte en vigor.

Estas organizaciones decidieron también iniciar los trámites para la constitución formal de una nueva Organización representativa del Sector del Taxi en España, tras la desaparición de la CTE. ▶



Els lectors de targeta ja són obligatoris per als vehicles nous o de segona mà que s'apliquin a una llicència

Des del 12 de juliol, l'autorització per a l'aplicació de vehicles nous o de segona mà a les llicències metropolitananes de taxi està condicionada a que aquests incorporin el lector que permeti als usuaris el pagament amb targeta bancària o, si s'escau, l'equivalent sistema de pagament de mòbil.

Així mateix, l'autorització per a la transmissió d'una llicència està condicionada a que l'adquirent incorpori l'esmentat element obligatori.

La normativa va ser publicada l'11 de juliol en el BOP. L'obligatorietat de portar el lector que permeti el pagament

amb targeta de crèdit serà extensiva a tots els taxis a partir de l'1 de gener de 2017.

Documentació que haurà d'aportar la persona interessada:

El titular o el nou adquirent d'una llicència haurà d'aportar el contracte de la TPV o document bancari on s'acrediti la contractació.

El nom comercial que s'imprimeixi en el tiquet de l'operació haurà de tenir el format següent: Lic. xxxxx (les 5 X representen al número de llicència). ▲



SIMPLY CLEVER

ŠKODA



**Matriculación GRATIS
y plazos de entrega
inmediato.**



Consumo combinado gama Rapid: [3,7-5,1] l/100 km. Emisiones de CO₂ gama RAPID 16 TDI: [114] g/km.



A partir de ahora, verás cómo la gente deja pasar otros taxis para coger el tuyo. Y es que el nuevo ŠKODA Rapid es mucho más que un simple medio de transporte. Es durabilidad, comodidad y, gracias a su maletero de 550 litros, una garantía de éxito en tu trabajo.

Llévatelo desde 14.700€
(IVA incluido)

* Descuento incluido por financiar con Volkswagen Finance con permanencia mínima de 36 meses.

MOGADEALER

Gran via de les C.C., 484 - Tel. 93 424 87 28 - Barcelona

C/ Aragón, 602 (esq. Meridiana) - Tel. 93 232 10 00 - Barcelona

www.mogadealer.es

El STAC muestra su firme oposición al traslado de la parrilla a la T2 del aeropuerto

El sindicato pide una solución consensuada y critica la actitud poco dialogante de AENA, que justifica la controvertida decisión porque este emplazamiento será declarado zona natural protegida

El STAC se opone al traslado de la parrilla a la T2 por razones de operatividad ya que el recorrido con múltiples cruces, rotondas y los casi cinco kilómetros de distancia que hay entre la parrilla de la T2 y la terminal 1 podría ocasionar desabastecimiento de taxi en la T1, sobretodo en momentos de máxima demanda de taxi. También nos oponemos ya que la actual parrilla de la T2 no está acondicionada para acoger a todos los taxis y taxistas que operan habitualmente en ambas terminales. El problema principal es que la zona de la parrilla de la T1 será declarada zona natural protegida por una decisión judicial que todavía no ha salido pero saldrá en breve. La empresa que tiene la concesión del servicio de restauración de la parrilla de la T1 ha anunciado que a fecha de 1 de octubre deja de dar servicio ya que el ayuntamiento de Viladecans ha abierto numerosos expedientes al bar porque carece de los permisos necesarios para poder explotar la concesión y ante este hecho de ilegalidad ha decidido dejar la concesión.

El STAC ha estado en contacto con el IMET y con AENA pero NO HA SIDO INVITADO a la reunión del día 19 para proponer alternativas provisionales y quedarnos donde estamos o en un emplazamiento cercano al actual, por lo tanto no participaremos en movilizaciones sin conocer todos los detalles de la negociación NI CONSENSUAR ENTRE TODAS LAS ACCIONES A SEGUIR ya que la imagen del taxi del AMB pude verse MUY perjudicada por la acción de unos cuantos taxistas; no olvidemos que el sector del taxi en el AMB lo forman 13.000 personas entre autónomos, familiares y asalariados.

Nuestras alternativas son quedarnos



en la actual parrilla sin servicio de restauración manteniendo los lavabos hasta que salga la decisión judicial que obligue a abandonar el lugar o hasta que se encuentre y se equipe otro emplazamiento en los alrededores de la actual parrilla de la T1.

Otra alternativa es trasladarnos al antiguo parking de empleados que está vacío, todavía sigue techado y su acondicionamiento sería bastante rápido.

También vemos bien el traslado al parking G pero vemos difícil esta opción porque implicaría trasladar a los empleados de AENA o de empresas que trabajan en la T1 a otro lugar y este traslado tendrá el rechazo de estos trabajadores.

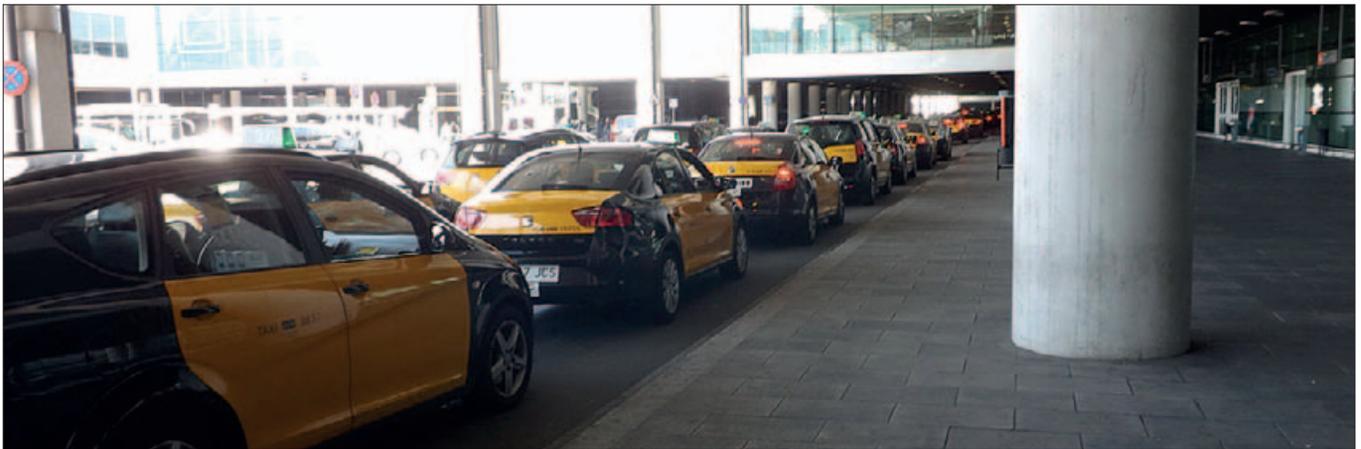
Rechazamos la actitud poco dialogante que está teniendo AENA y la poca implicación que está teniendo el IMET, que se supone que tendría que ejercer de mediador en este caso.

El STAC está abierto a buscar una

solución satisfactoria y consensuada por todas las partes implicadas para que la imagen del sector del taxi no salga perjudicada y que tampoco salgamos perjudicados económicamente los taxistas por futuras acciones que se puedan llevar a cabo desde una parte del sector.

Comunicado del sector

Tras la reunión mantenida el 19 de septiembre en las instalaciones de AENA entre diferentes asociaciones del sector como la misma AENA, el Institut Metropolità del Taxi y cuerpos de seguridad del aeropuerto, se han convocado dos asambleas en las diferentes zonas de espera de las dos terminales. Em dichas asambleas se ha trasladado al sector la postura de AENA ante un problema que ellos mismos han creado por falta de información e intentando buscar solu-



ciones de forma dictatorial. En dicha reunión se ha remarcado la postura del sector de no trasladarnos a la terminal 2 para hacer la espera ya que existen otras alternativas para poder dar un buen servicio a los usuarios. Horas más tarde ha sido refrendada en las diferentes asambleas no solo por alguna otra asociación sino por el sector. Por lo tanto desde el sector

del taxi solicitamos a AENA que se pronuncie en un plazo máximo de 48 horas dándonos una ubicación en la Terminal 1 para hacer la espera y dar un buen servicio a los usuarios.

El sector ya ha tomado una decisión e iremos hasta el final con convicciones y no dejaremos que nadie se aproveche de su poder en detrimento de los taxistas. Por lo tanto si no recibimos

una respuesta en los plazos expuestos, nos guardamos el derecho a tomar las acciones pertinentes para hacer que se respeten nuestros derechos. Solo esperamos perjudicar lo menos posible a los ciudadanos ya que a empresas como AENA son lo último que les importa y no se dan cuenta el perjuicio que les crean con las decisiones que han adoptado de forma unilateral. ▴

Fiat Doblò Taxi.

Rentabiliza tu negocio con Soluciones ARC.

6.640€ + IVA

Kit básico Fiat Doblò L-2
5 plazas + 1 PMR

- ✓ Acabados y accesorios de alta calidad
- ✓ Rampa plegable ligera
- ✓ Amplio espacio para silla de ruedas
- ✓ Disposición de los asientos versátil y configurable
- ✓ Rebaje de piso de primera clase y facilidad de uso

soluciones arc
libertad de movimiento

Soluciones ARC · Carretera del Mig, 96, L'Hospitalet de Llobregat · info@arc-soluciones.com · T. 93 260 19 65 · www.arc-soluciones.com

Els taxistes de Girona, Salt i Sarrià tindran un dia de descans setmanal obligatori

Fins ara un taxi gironí no podia fer parada al municipi de Salt i un saltenc tampoc ho podia fer a Girona, a excepció de l'Hospital Josep Trueta i de l'estació de trens. A partir d'ara es vol canviar aquesta situació i permetre que els taxistes puguin aturar-se en qualsevol parada independentment de si és un municipi o altre. A finals de juliol, el regidor de mobilitat de Girona, Joan Alcalà, juntament amb els seus homòlegs de Sarrià de Ter i de Salt, es van reunir amb els taxistes dels tres municipis per arribar a un acord. Es va dur una votació per aprovar la nova normativa amb 31 vots a favor i 26 en contra. Alcalà explica que porten cinc anys treballant per aplicar una nova normativa, "ja que l'actual està desfasada perquè és de 1983".

A mode d'anècdota es parla de pesetes i obliga als taxistes a portar un plànol de paper al cotxe, «quan ara tots tenen GPS». A la reunió hi van assistir 57 taxistes dels vora 83 que hi ha en els tres municipis.



Entre les adaptacions de la nova normativa, Alcalà destaca que es regularà el descans setmanal, que fins ara la normativa no ho regulava. "Seran dies rotatoris, on cada llicència efectuarà un descans setmanal entre dilluns i divendres dins d'un quadre rotatori". Alcalà explica que d'aquesta manera «els que estiguin circulant tindran més feina». Altres tindran el descans dissabte o diumenge.

També hi ha excepcionalitats com

en dies on hi hagi un esdeveniment important a la ciutat, «no hi haurà dia de descans».

Els canvis s'aniran regulant en un període de vuit anys. Es portarà, possiblement, en el ple de setembre i després de resoldre les possibles alegacions que surtin, ja es posarà en marxa. El document també preveu com a objectiu que en un període de 10 anys el 20% de la flota dels taxis siguin vehicles adaptats. ▴

Los taxis de Calella denuncian que el carrilet actúa como transporte de pasajeros

Los taxistas de Calella, en la comarca del Maresme, han trasladado este verano al STAC un problema relacionado con el famoso "carrilet".

Este vehículo que debería ser para realizar circuitos turísticos por la ciudad se está convirtiendo en un transporte más de la población ya que en las últimas semanas estamos presenciando como cargan maletas y equipaje.

El sindicato considera que las condiciones que se le dieron a la empresa que explota esta línea no corresponde a lo que está realizando actualmente y se ha convertido en una competencia más que tiene el taxi. Los taxistas han adjuntado en su queja algunos vídeos donde se puede apreciar claramente de qué forma es utilizado actualmente el carrilet con el consentimiento de la empresa. ▴



Coches particulares buscan clientes en las zonas de ocio nocturno de Calafell dejando tarjetas en los locales con sus teléfonos

Los taxis de Calafell lucirán la nueva imagen del Patronato de Turismo para estar identificados como legales y así frenar el intrusismo de vehículos de otras localidades o de piratas que utilizan sus coches de manera ilegal para llevar a viajeros. En verano Calafell es una de las zonas más destacadas del ocio nocturno y son varios los taxistas de localidades vecinas que buscan clientes en el municipio de manera

Los taxis piratas suelen argumentar cuando son cazados que están recogiendo a amigos y que no hay transacción económica

irregular, ya que no pueden cargar en un pueblo que no es el suyo. Pero también hay particulares que ofrecen un servicio de transporte de personas ilegal y sin garantía alguna de seguridad. La iniciativa del Ayuntamiento permitirá así identificar a los taxistas oficiales de Calafell y que los clientes no tengan dudas de que se trata de un taxi con licencia en la localidad. Para la



Policía Local, a pesar de que ya conoce a los taxistas locales y sus matrículas, también le será más fácil detectar a los ilegales. En Calafell hay nueve licencias de taxi y los profesionales lamentan que en verano, tras lo que es un invierno duro y largo, tengan que ver cómo taxistas de otras localidades cargan en el municipio, lo que ya ha provocado enfrentamientos y denuncias. Los profesionales de Calafell destacan que los taxis pirata suponen una pérdida

económica porque revientan precios y reclaman mano dura cuando se detecte a uno. Sin embargo, es difícil cazarlos, ya que suelen argumentar que están recogiendo a amigos y que no hay transacción económica. Los taxistas ya han facilitado matrículas a la policía de coches que durante muchas horas de la noche realizan trayectos con desde la zona de ocio. Sin embargo, la mejor manera para acabar con los piratas es la concienciación ciudadana. ▴

**TENS PROBLEMES
A LA FEINA?**

Adrià Roger Goncé

Advocat laboralista

657 94 05 70

adriaroger@icab.cat

Consulta
gratuita

Tu mejor préstamo

Soluciones Urgentes de Liquidez

**PRÉSTAMO
desde 6000€
Licencia TAXI**

Para 10000€ cuota 129€ a 5 años, firma en 48h

**www.tumejorprestamo.com
o llámanos tel. 937499586**

Estamos en Paseo de Gràcia, 37, 3º1ª
Barcelona



Los taxistas de Reus piden acceder al núcleo antiguo de manera estable todo el año

Poder circular de manera estable por el núcleo antiguo de la ciudad. Esta es la demanda que la Agrupació de Taxis de Reus quiere trasladar al Ayuntamiento de Reus. El objetivo es poder recoger a los clientes en la misma puerta de los bares y restaurantes del centro. "Cuando nos llaman de cualquier establecimiento tenemos que pedir a los clientes que se desplacen para poder recogerles", detalla el presidente del gremio, Joaquim Olivé. Él mismo reconoce que la medida permitirá al colectivo "poder aumentar la actividad".

Olivé reconoce que "en los meses de verano el Ayuntamiento entiende nuestra situación y es más permisivo, por lo que tolera que en momentos puntuales podamos acceder a las calles del núcleo antiguo de la ciudad para recoger a los clientes".

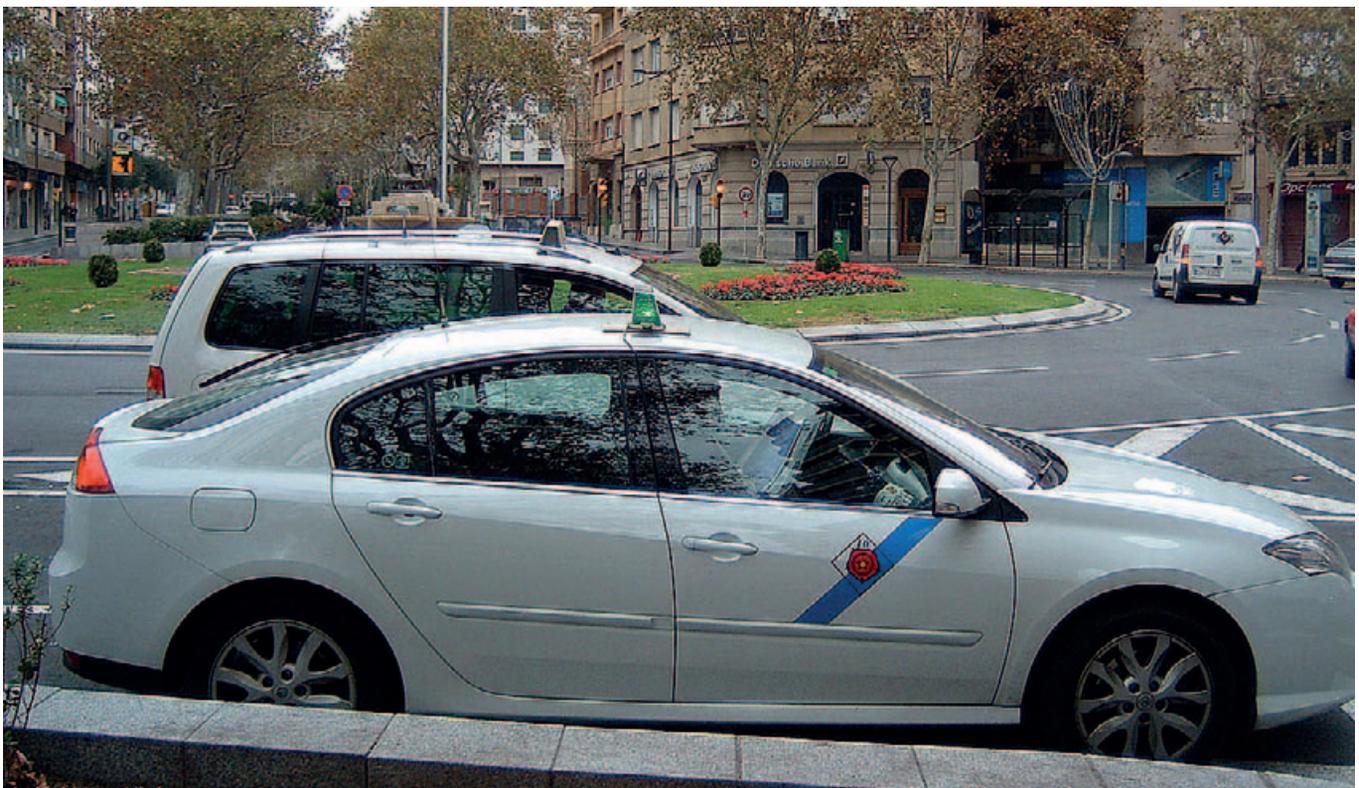
A la espera de que esta concesión estacional sea estable durante todo el

año, la Agrupació se las ingenia para que los clientes puedan acceder cómodamente al servicio. La solución es pedirles que se desplacen hasta aquellas calles donde sí pueden circular con normalidad. "Si nos llaman desde un local de la plaza Mercadal, les pedimos a los clientes que se dirijan a la calle Santa Anna. Nosotros entramos por el Raval Santa Anna, les recogemos y luego salimos en dirección a la calle de la Presó hasta llegar a la calle del Hospital para finalmente salir a la plaza de la Puríssima Sang". De igual modo, cuando un taxista tiene que ir a buscar a un cliente hasta la calle Major, el conductor profesional le pide que se desplace hasta el Raval de Sant Pere.

El colectivo también es consciente de que en determinadas horas, cuando la afluencia de gente es mayor por el centro de la ciudad, es "complicado permitir el acceso a vehículos". "A las ocho de

la tarde sabemos que es casi imposible poder circular, pero a primera hora de la tarde que es cuando normalmente recogemos a los clientes de los restaurantes no tendría que suponer un problema", afirma Olivé y añade que "también hay que tener en cuenta que algunas calles son peatonales y que durante el verano las terrazas de los restaurantes también ocupan la vía pública".

Él mismo admite que décadas atrás no tenían la necesidad de poder acceder a las calles del núcleo antiguo, pero que con el impulso y crecimiento del sector de la restauración en la capital del Baix Camp los servicios concertados desde este sector han aumentado. "Con el 'boom' de bares y restaurantes, el gremio se ha visto beneficiado en los últimos años y contratan más nuestros servicios", afirma mientras destaca que "poder acceder a las calles del núcleo antiguo nos ayudaría". ▲



Manresa, Santpedor, Sant Fruitós i Sant Joan s'uneixen en un servei conjunt de taxi

Els taxistes amb llicència a Manresa, Santpedor, Sant Fruitós i Sant Joan podran prestar el servei a partir d'ara a qualsevol d'aquestes poblacions sense que això impliqui saltar-se la llei. Ho permet un conveni de cooperació intermunicipal que han signat els alcaldes de Manresa, Valentí Junyent; Santpedor, Xavier Codina; Sant Fruitós de Bages, Joan Carles Batanés, i Sant Joan de Vilatorrada, Gil Ariso. L'acord té vigència per un any prorrogable, i deixa la porta oberta a la incorporació d'altres municipis més endavant, amb la idea "d'anar regularitzant diversos àmbits" pel que fa a l'elevada mobilitat que hi ha a l'entorn de Manresa, segons va assenyalar l'alcalde Valentí Junyent. Ara, entre les quatre poblacions sumaran 54 llicències de taxi (Manresa en té 45 i les altres tres en tenen tres cadascuna), i si bé normalment treballaran en el seu propi poble, ara podran prestar el servei en l'àmbit de tots quatre quan no el puguin fer els titulars dels mateixos municipis perquè estan ocupats, i amb un sistema igualitari de tarifes. Això vol dir que els usuaris no hauran d'esperar que hi hagi disponible un taxi lliure de la població on es troba com fins ara, tal com va destacar la regidora de Mobilitat de Manresa, Olga Sánchez, també present a l'acte. "Tots hi guanyem", va



destacar Batanés, i va posar d'exemple la possibilitat que ara tindrà un taxista de Sant Fruitós d'anar a recollir un client a l'estació de tren de Manresa "sempre que la destinació sigui Sant Fruitós i que l'usuari no s'hagi trobat el taxi a la parada sinó que l'hagi avisat prèviament". Fins ara, aquest servei només l'hauria pogut fer legalment un taxista de Manresa perquè l'estació de tren és en aquest municipi, tot i que aquesta normativa se saltava sovint. De fet, "el que ens permet el conveni és fer legal una pràctica que en realitat ja s'estava duent a terme", va subratllar l'alcalde de Sant Joan, Gil Ariso. A banda de les qüestions legals, Junyent també va destacar la incongruència que comportava la manca d'aquesta cooperació intermunicipal. Es va referir al cas de la discoteca Menfis de Sant Fruitós com un dels més peculiars, tenint en compte que, per llei, fins ara només podien prestar el servei de recollida per portar clients cap a altres municipis els tres taxistes amb llicència de Sant Fruitós. Més enllà

del dia a dia, Junyent va posar de relleu els beneficis que aquest conveni també pot tenir en esdeveniments com fires. Fa uns mesos que aquesta cooperació ja es donava entre els taxistes de Manresa i Santpedor, i també s'havia fet una prova pilot durant la Mediterrània. L'alcalde de Santpedor, Xavier Codina, va subratllar la importància d'aquest servei, "sobretot per als usuaris, que tindran molts més taxis a la seva disposició".

La signatura també va comptar la presència del subdirector general d'Ordenació i Inspecció de la Generalitat, Josep Maria Fortuny, que va posar en relleu les virtuts d'aquest conveni també per als professionals del taxi. "El taxi ha d'evolucionar i saltar el límit purament municipal perquè els desplaçaments sovint són intermunicipals, i això és beneficiós també per als taxistes". Entén que convenis com aquest "compleixen una funció social important en àmbits no estrictament metropolitans", alhora que "dóna més marge comercial i d'intervenció als taxistes". ▲

www.barnacredit.com

¿Sabía que es posible recibir un préstamo sólo con su licencia de taxi?



Sin avales
 Sin justificación de ingresos

¡Visítanos!
Passeig de Gràcia, 63 - 2º 2ª
info@barnacredit.com
93 487 13 24



**Barnacredit,
mucho más que un préstamo**



Noves senyalitzacions a la xarxa de parades de taxi de Barcelona

Les actuacions corresponen als districtes de Sarrià-Sant Gervasi, Gràcia i Horta-Guinardó:

Adreça/serveis propers	Districte	Actuació	Sol·licitant
Carrer de Manila, 44 (carrer de Capità Arenas)	Districte 5: Sarrià-St. Gervasi	Unificats els dos trams de la parada per millorar la gestió del servei (anteriorment estava dividida per la parada de l'autobús).	Ajuntament Barcelona
Carrer d'Escorial, 148 Clínica Nuestra Señora del Remei	Districte 6: Gràcia	Senyalitzada nova parada amb capacitat per a 3 vehicles en cordó. Previst trasllat estacionament bicis en vorera per facilitar l'accés als vehicles de la parada el proper 4-5 juliol.	Taxi Companys
Carrer de Lepant, 385 (entre Carrer de Santa Carolina i Travessera de Gràcia) Hotel Confortel Bel-Art CAP Travessera de Gràcia Ajuntament de Barcelona – Oficina d'atenció ciutadana	Districte 7: Horta		

Girs permesos en el tronc central de l'Avinguda de la Diagonal

Girs permesos en el tronc central de l'Avinguda de la Diagonal	
Horari	de 23:00 a 06:00 h
Requisits	Taxis en servei ocupats amb viatgers
Girs	Sentit muntanya: Carrer d'Aribau i Via Augusta. Sentit mar: Carrer de Muntaner i Passeig de Gràcia.
Inici	A partir de la data corresponent senyalització que es farà amb una placa complementària a la senyalització existent.



Altres girs	
Horari	Sense limitacions
Requisits	Sense limitacions
Girs	Sentit muntanya: Avinguda de Roma/Tarragona.
Inici	A partir de la data de la corresponent senyalització que es farà amb una placa complementària a la senyalització existent.

REVISTA **taxi** LIBRE

Más de 30 años informando al sector

5.000
ejemplares



revista
GRATUITA

Distribución
EN PUNTOS CLAVE
del sector



¿Quieres anunciarte? ¡ÉSTA ES TU REVISTA!

elisabet@gpl.cat · 636 96 78 45



Senyalitzada la reserva per a taxi adaptat a la parada de l'Hospital de Sant Pau

D'acord amb la sol·licitud presentada per l'equip de Mobilitat de l'STAC, ja ha estat senyalitzada la reserva per a taxi adaptat a la capçalera de la parada de taxi localitzada al carrer Mas Casanova, 90 que presta servei a l'Hospital de Sant Pau. Aquesta plaça oferirà servei a tots els ciutadans amb mobilitat reduïda que ho necessitin. ▶



L'Hotel Vincci Bit del districte de Sant Martí ja gaudeix de parada

Senyalitzada una nova parada de taxis situada al carrer de Josep Pla, al número 67 aproximadament (prop del carrer de Pallars) al districte de Sant Martí i propera a l'Hotel Vincci Bit. La nova parada té capacitat per a tres vehicles en semibateria. ▶



PROMOCIO 2016

Sense quota d'entrada

Sense Dipòsit

Sense emisor

i.. dos mesos gratuïts!

Ens trobaràs a c.Marina, 82 08018 - Barcelona
Truca'ns al 93 551 93 68



Madrid destina dos millones a ayudas para sustituir taxis por otros más 'limpios'

El Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid ha aprobado este lunes la convocatoria de dos líneas de ayudas con un importe total de dos millones de euros destinados a renovar taxis y furgonetas de reparto y sustituirlos por vehículos similares menos contaminantes.

Este tipo de subvenciones ha permitido ya renovar más de 1.300 vehículos, informa el consejero de Presidencia y Justicia y portavoz del Ejecutivo autonómico, Ángel Garrido. La primera de estas ayudas, dotada con un millón de euros, se concede desde 2013 y está dirigida a la adquisición de vehículos eficientes para uso de auto-taxi, con el objetivo de

incentivar la sustitución progresiva de estos vehículos por modelos bajos en emisiones de NO₂ y CO₂.

Este sector emite el 14% de las emisiones de dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid y su corona metropolitana, y la renovación de su flota actual se considera clave para reducir las emisiones a la atmósfera, tal y como se contempla en la Estrategia de calidad del aire y cambio climático en la comunidad de Madrid 'Plan Azul +'.

Las ayudas se establecerán en cuatro tramos diseñados en función del nivel de emisiones del vehículo, y van desde los 1.000 euros hasta los 6.000 euros que supone la adquisición de un taxi con emisiones inferiores o iguales a 80

gramos de CO₂ /km y 60 miligramos de NO₂ /km.

Por su parte, las ayudas para la adquisición de vehículos comerciales ligeros, eficientes, auxiliares y de servicios, dotadas también con un millón de euros y vigentes desde el pasado año, están dirigidas a profesionales autónomos y PYMES que desarrollen sus actividades en territorio de la Comunidad de Madrid.

El objetivo de reducir al máximo el 5,1% de emisiones que se calcula procede de las furgonetas de reparto en la ciudad de Madrid y su corona metropolitana. En este caso, se han definido tres tramos de ayudas que oscilan entre los 2.000 y los 6.000 euros por vehículo. ▲

Toyota Prius+

+Rentabilidad +Espacio



TOYOTA

SIEMPRE
MEJOR



TOYOTA MASTERTRAC

www.mastertrac.toyota.es

- C. Aragón 465, 08013 Barcelona · Tel. 93 436 55 55

- C. Ciudad de Asunción 55-61, 08030 Barcelona

(C.C. LA MAQUINISTA) · Tel. 93 243 91 02

- Av. Torrent de Vallmajor 64, 08911 Badalona

(Pol. Ind. Les Guixeres) · Tel. 93 387 11 62



NUEVO SEAT LEÓN ST TAXI

TECNOLOGÍA PARA DISFRUTAR

NUEVO SEAT LEÓN ST TAXI CON TODO EL ESPACIO, VERSATILIDAD Y TECNOLOGÍA QUE NECESITAS Y AHORA CON 1.900 € DE DESCUENTO.

SEAT FOR BUSINESS

YouTube [.COM/TUSEAT](https://www.youtube.com/tuseat) Facebook [.COM/SEAT](https://www.facebook.com/seat) Twitter [.COM/TUSEAT](https://twitter.com/tuseat) **SEAT.ES**



Consumo medio combinado de 4,1 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 106 g/km. Oferta válida hasta el 29/02/2016 para taxistas que financien a través de Volkswagen Finance SA EFC según condiciones contractuales un capital mínimo de 8.000 €, con una permanencia mínima de la financiación de 36 meses. Campaña de descuento ligada a la contratación de la campaña financiera. Oferta Volkswagen Finance aplicable a todos los modelos SEAT Taxi. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Imagen acabado León ST Taxi con opcionales.

ABADALONA L.M.

LA SEAT DE BADALONA

www.gruplesseps.com

Gran exposición de nuestros modelo taxi LEON ST, TOLEDO Y ALHAMBRA. Unidades para entrega inmediata. ¡Ven a verlos!



- VEHÍCULO NUEVO, KM. 0 Y SEMINUEVO
- SERVICIO RÁPIDO
- SERVICIO DE MECÁNICA
- SERVICIO DE CHAPA Y PINTURA
- RECAMBIOS Y ACCESORIOS ORIGINALES SEAT®

C. Acer, 10-12 - POL. IND. LES GUIXERES
BADALONA - TEL. 93 113 60 23 TEL. TALLER 93 117 61 00
Contactar con Juan Manuel Pequeño: 608 745 563