

## El STAC en la feria del taxi el 14 y 15 de Septiembre



04



Isidre Gavín: "A final d'any tindrem un avantprojecte de llei que regularà Taxis i VTC"

20



200 números de la revista Taxi Libre

24



Prueba VW Caddy Trendline TGI Carrocería larga 7pl. y carrocería corta 5 pl.

# ARC

IMPULSAMOS TU LIBERTAD

## 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.



Mercedes-Benz  
VITO L3

ARC · C/Joan de la Cierva, 1 · 08960 Sant Just Desvern (Barcelona) · Tel. 93 260 19 65 · [info@arc-soluciones.com](mailto:info@arc-soluciones.com)  
[www.arc-soluciones.com](http://www.arc-soluciones.com)

ARC cumple con todas las normativas Europeas y es apto para el transporte de personas con movilidad reducida, con respecto a capacidad de plazas y altura interior del habitáculo (interior 1900/2000 y Normativa UNE 16694:2004).

# taxi LIBRE





Revista profesional de difusión nacional  
5ª Época, año XVIII nº 200

## SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA

Primera revista del taxi de España  
Fundada el año 1979

**Director:** Lluís Berbel.

**Redacció:** Albert Vilardaga.

**Col·laboracions:** Francisco Javier

Latorre, Antoni Servós, José

María Sánchez Baena, Carlos Fernández

Romero, Christian Navarro, Javier

Ordiales i Antonio Murillo.

**Producció:** STAC Marina, 82, 08018

Barcelona. Tel. 93 300 23 14

Fax. 93 485 31 74.

**Maquetació:** DBcoop, sccl.

www.dbcoop.cat · T. 93 242 01 99

**Publicitat:** GPL, sccl · Laura Catalan

www.gpl.cat · T. 625 60 11 07

**Imprimeix:** Indugraf Offset

**Dipòsit legal:** B-15564-1987

# Un futuro incierto

En 1979 se culminó uno de los mejores Reglamentos que ha tenido el taxi en toda España. El autónomo como eje principal de la transformación de un servicio que estaba en manos de explotadores y especuladores.

"El taxi para quien lo trabaja", ese era el lema que derrumbó el sistema anterior. Así durante 24 años se configuró una forma de hacer el taxi donde primaba la calidad del servicio y la profesionalidad. El titular tenía plena y exclusiva dedicación y las licencias eran intransferibles salvo a la hora de jubilarse. Al taxista se le trataba de "señor taxista". Una profesión y un puesto de trabajo, a la vez. En Barcelona y en otras ciudades quedó un cuerpo residual de empresarios (un 5% en el AMB con 500 licencias en total). Aun así, después de las Olimpiadas sobraban licencias y se compraron cerca de 450, de las 1215 previstas, ya que el Plan se paralizó por 144 taxistas que estuvieron en desacuerdo.

Esos mismos que después en el 2003 apoyaron la ley del taxi que supuso una pequeña liberalización del sector y que cambió la fotografía del taxi. Con el cambio de la ley fue eliminada la plena y exclusiva dedicación (poder ser titular de una licencia y no explotarla directamente); tener más de una licencia a pesar de sus limitaciones (un 15% del total en manos de titulares de más de una aunque con un tope de no más de 50); la legalización de las personas jurídicas; transmisibilidad

de las licencias, etc.

Ahora el Govern de la Generalitat de Catalunya va a proponer un cambio sustancial a la ley actual del taxi que ya no será solo del taxi si no también de los vehículos de alquiler con conductor hasta 9 plazas.

No hubiera sido necesario estos cambios sino simplemente algunas modificaciones para actualizar al taxi ante las nuevas situaciones y exigencias de los usuarios. Pero el conflicto con las VTC ha generado esta situación. La administración de la Generalitat ha dejado claro que existirá una diferenciación entre ambos operadores (taxi y VTC), esperemos que sea así. Pero también se pretende realizar modificaciones en la transmisibilidad de las licencias cosa que desde algunas organizaciones vemos innecesario ya que se está avalando una de las hipótesis de ACCO (Agencia Catalana de la Competencia) que afirma que ese precio encarece el servicio. Cosa que no tiene nada que ver.

Algunas organizaciones parece que están de acuerdo con este cambio pero el STAC nunca va a estar conforme con todo aquello que suponga la pérdida de patrimonio del taxista. Además cuando se van a dar circunstancias que harán que no haya paridad en la normativa como va a suceder.

Esta futura ley que va a emparejar a taxis y VTC nunca será del taxi sino sólo un intento de dar salida a un conflicto generado por los vacíos legales provocados por la Administración. ▀

## Talleres ATLÁNTIDA

REPARACIÓN DE  
AUTOMÓVILES



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

# Isidre Gavín: "A final d'any tindrem un avantprojecte de llei que regularà Taxis i VTC"

*Isidre Gavín és el secretari d'Infraestructures i Mobilitat i ha viscut de forma directa el conflicte entre taxis i VTC.*

## 1. Quines són les inquietuds més importants que ha plasmat el sector del taxi?

El sector del taxi està molt activat davant dels nous reptes que planteja la transformació del mercat de la mobilitat a la qual estem assistint. D'una banda, les inquietuds se centren en el manteniment d'un model de prestació orientat al servei públic i, d'altra, en com fer compatible aquest model amb la irrupció de noves formes de mobilitat a les ciutats. Més concretament, en l'expansió als darrers anys dels serveis VTC i de les noves tecnologies.

## 2. De la seva lectura, la més reclamada per tot el sector és la diferenciació de taxis i VTC, com quedarà establert en la futura llei?

Després del període de consulta participativa estem treballant en un avantprojecte que permeti precisament contemplar aquestes dues modalitats, taxis i VTC de forma que puguin diferenciar-se en determinades condicions de prestació i, al mateix temps, que es pugui complementar l'oferta de la mobilitat per als ciutadans. Pel que fa als aspectes concrets en què centrarem aquesta diferenciació, aquest és un dels elements claus del projecte sobre el qual ens haurem de pronunciar un cop valorat aquest procés participatiu que tot just ha finalitzat ara i escoltades totes les propostes.



## 3. Quan tindrem l'avantprojecte?

Confiam en disposar d'un primer esborrany abans que acabi l'any.

## 4. Per on aniran encaminades les línies principals?

Tractarem de preparar una regulació que, posant el focus en l'interès dels ciutadans i en la qualitat i disponibilitat dels serveis, permetin que els sectors professionals exerceixin la seva activitat en un marc de seguretat jurídica, fent front a aspectes com la limitació de l'oferta, la flexibilització del règim tarifari, la proximitat a la ciutadania, la disposició dels mitjans tecnològics adequats i la qualitat i la seguretat dels serveis.

## 5. Quins són els aspectes que el taxi hauria de canviar?

El taxi ha emprès ja un camí irreversible

de modernització. La professió és conscient que la seva supervivència passa per l'adaptació constant a les demandes d'una societat cada cop més exigent, en matèria de qualitat, disponibilitat, preu, tecnologia, i ambientalització. Cal fer un esforç en incorporar en aquest projecte qui encara no ho hagi assumit o qui pensi que pot continuar indefinidament sense afrontar aquests canvis. Alguns dels reptes del taxi que hem d'afrontar junts són la flexibilització de les tarifes, el taxi compartit, o com regular millor la gestió de les llicències.

## 6. Com es troba el compliment del Decret llei 4/2019, de 29 de gener?

El Decret llei es troba vigent i des del

continua a la pàgina següent

Departament de Territori i Sostenibilitat es fan les actuacions necessàries per garantir el seu compliment. Recentment l'Àrea Metropolitana de Barcelona ha aprovat un Reglament específic per al seu àmbit, la qual cosa derivarà cap aquesta administració una part significativa de control i exigència del compliment de la normativa en el seu àmbit territorial.

### 7. Quants expedients s'han obert per incompliment de la norma? I l'execució dels expedients com es troben?

Es troben en fase de resolució quatre expedients sancionadors per l'incompliment del termini de precontractació. A aquests expedients s'hi aniran afegint 50 més en base a les accions empreses durant els darrers mesos. Aquests expedients s'estan instruint

i arribaran progressivament a la fase d'imposició de la corresponent sanció econòmica si s'acrediten els fets denunciats, que és el que estem convençuts que passarà amb la informació de què disposem.

Cal aclarir que aquests expedients sancionadors són tot d'un dels operadors de VTC que està operant en aquest moment.

### 8. Sobre quins eixos treballa la Generalitat per a mobilitat sostenible a Catalunya

Recentment el Govern de la Generalitat de Catalunya ha impulsat diferents iniciatives. El Pacte Nacional per la Mobilitat sostenible i segura és una d'elles, en la que el nostre Departament juntament amb el Departament d'Interior assumeix la posició de lideratge.

També s'ha impulsat recentment el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona, en el que es fixen les principals directrius fins a l'any 2025 per al desenvolupament del que podrien denominar aquesta nova frontera de la mobilitat: impuls del transport públic, reducció de la congestió, atenció a les noves formes de mobilitat, planificació i programació de nous serveis en els projectes de noves zones residencials o d'activitat econòmica i fins i tot amb la vista posada en l'automatització i la progressiva implantació de la conducció autònoma i amb una mirada molt important a la reducció d'emissions i millora de la qualitat de l'aire, especialment ara amb la declaració d'emergència climàtica. ▴



Noches, domingos, festivos...  
Tu no fallas nunca. Tu coche tampoco.

**TOYOTA**  
SIEMPRE MEJOR.

**TOYOTA PRIUS +.** Con todo el equipamiento que necesita un taxi.

**TOYOTA MASTERTRAC** | **CENTRO EXCLUSIVO TAXI**  
[www.mastertrac.toyota.es](http://www.mastertrac.toyota.es) | Santander 23, 08020 Barcelona

Gamma Prius+: Consumo medio (l/100km): 4,1 - 4,4. Emisiones CO<sub>2</sub> (g/Km): 96 - 101.  
\* Para vehículos ECO.

**TOYOTA HYBRID**

# “La mejor forma de predecir el futuro es construirlo”, Jaime Sau, secretario de la Unión de Barcelona del STAC

Una nueva y ambiciosa etapa se inició en la Unión de Barcelona del STAC el pasado mes de marzo con la llegada de una nueva junta directiva de “afiliados comprometidos con el sindicato y con el sector del taxi, con una buena combinación de juventud, experiencia, energía, ilusión y nuevas ideas”. Tal y como nos explica Jaime Sau, que nos asegura además que “nos dejaremos la piel para recuperar la representación que una organización histórica como la nuestra merece”

Jaime Sau es titular de una licencia de taxi de l'AMB desde 2009, miembro del STAC desde 2017 y desde el pasado mes de marzo, nuevo Secretario General de la Unión de Barcelona, en substitución de Carlos Fernández. Fue elegido para liderar esta nueva etapa de forma unánime por los nueve compañeros que conforman la nueva junta directiva de la Unión de Barcelona del STAC, tras la victoria sin oposición en las pasadas elecciones de su candidatura 'Nou Impuls'.

Seis meses después de su nombramiento y de que se iniciara la legislatura, es un buen momento para que desde 'Taxi Libre' le entrevistemos, nos explique como evoluciona su proyecto y como ve el presente y futuro de nuestro sector.

• **¿Cómo, cuándo y con qué motivación llegaste a la junta de la Unión de Barcelona en la legislatura pasada?**  
A la junta llegué de la mano de Carlos



Fernández, junto con Christian Navarro, en febrero de 2017. Durante una cena, Carlos nos expuso la situación del sindicato y su proyecto de renovación con el objetivo, entre otros, de volver a recuperar la representación en la taula técnica del taxi, el máximo órgano de representación en el AMB. Para ello nos pidió ayuda, decidimos afiliarnos y ayudarle en un proyecto muy ambicioso.

• **En diciembre del 2018 Carlos Fernández presenta su dimisión como Secretario General y tanto tú como Christian abandonáis la junta ¿Qué ocurrió?**

El proyecto para el cual Carlos nos había llamado con el objetivo de renovar la Unión, entró en un punto muerto. Los veteranos de la junta y

los nuevos no compartíamos la misma visión de la situación actual del sindicato, ellos no estaban dispuestos a iniciar el camino de renovación i 'nou impuls' que nosotros entendíamos que se requería. Ante este bloqueo, Carlos presentó su dimisión y como nosotros entramos por él, decidimos secundarle.

• **En el mes de marzo de este mismo año se convoca el proceso de elección de la junta de la Unión de Barcelona ¿Qué os empujó a ti y a tus compañeros de candidatura a presentaros al proceso de elección de la nueva junta?**

El nombre de nuestra candidatura, 'Nou Impuls', lo dice todo. Presenta-

continúa a la página siguiente



## Un NUEVO concepto de PMR by DIFISA HECHO PARA DURAR



### NUEVA FIAT TALENTO 2.0 L 145 CV

- CON NAVEGADOR 7"
- LLANTAS 17"
- SENSOR DE LLUVIA Y LUZ
- CRUISE CONTROL

#### MÁS ÚTIL, SEGURA, PRÁCTICA Y CON MÁS CONFORT

- Rampa plegable integrada en el suelo.
- Cinturones y anclajes de la silla integrados.
- Asientos traseros con apoyabrazos y reclinables.
- Más facilidad y amplitud de carga.

OFERTA DE LANZAMIENTO  
20 PRIMERAS UNIDADES (PAX 0-11)  
CONTÁCTANOS



HECHO PARA DURAR

### NUEVO FIAT TIPO STATION WAGON\*

DESDE 16.790€ (IVA INCLUIDO)

Híbrido GLP 

- Diseñado para taxi
- Reprogramado para menor consumo
- Mayor depósito
- Más equipamiento

\*Imagen no contractual



## DIFISA

CONCESIONARIO OFICIAL

ATENCIÓN PRIORITARIA PARA TAXISTAS EN NUESTROS TALLERES.

Marc Olmeda · ESPECIALISTA

639 747 442

Ctra. de Terrassa, 291 Sabadell

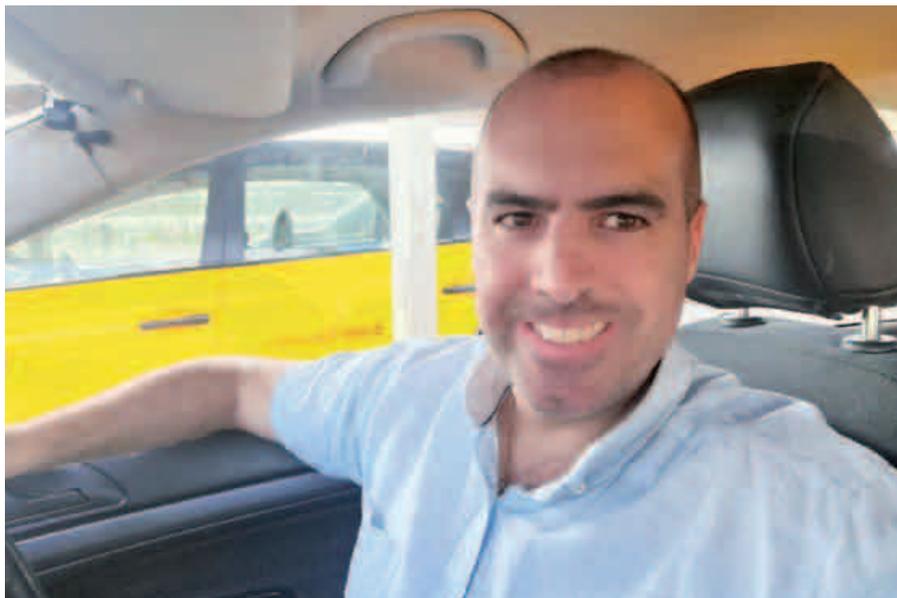
mos una lista de nueve compañeros comprometidos para continuar con el proyecto de renovación y 'nou impuls' que no pudimos tirar hacia adelante en la anterior legislatura.

• **Desde vuestra candidatura presentasteis un proyecto de "cambio y esperanza". ¿Cuáles son vuestros principales compromisos con los afiliados y con el sector en general?**

Somos afiliados comprometidos con el sindicato y con el sector del taxi, con una buena combinación de juventud, experiencia, energía, ilusión y nuevas ideas. Nos presentamos para construir una Unión fuerte, de presente y de futuro, con el convencimiento que esto solo será posible con una profunda renovación en las dinámicas de trabajo y una mayor interacción con los afiliados. Estamos trabajando en optimizar el funcionamiento interno de forma estructurada, eficaz, competitiva y transparente. Queremos implicar al afiliado con nuevas formas de participación que le hagan partícipe de las decisiones importantes. Apoyaremos y trabajaremos de forma unida con el resto de asociaciones en temas de interés general y beneficiosos para nuestro sector. Trabajaremos en desarrollar una acción sindical eficaz para mejorar la imagen, profesionalidad y competitividad de nuestro sector.

• **El STAC es una organización con representación en todo el territorio catalán, pero en mayo del 2016 la perdió en el Área Metropolitana de Barcelona. ¿Cuál es la hoja de ruta para recuperar la confianza de los compañeros y volver a tener presencia en la Taula Técnica del Taxi?**

Trabajo, constancia y actitud. Nos dejaremos la piel para recuperar la representación que una organización histórica como la nuestra merece. Queremos defender frente a la admi-



nistración nuestro modelo de taxi y desarrollar nuestra acción sindical de forma más fluida.

• **A pesar de no obtener representación en el AMB, el sindicato ha seguido activo en todos los frentes. ¿Cómo valora el trabajo realizado durante estos casi cuatro años?**

Yo voy a valorar los años que he estado implicado en el funcionamiento de la Unión de Barcelona, que creo que son los que me toca. La verdad que hemos seguido trabajando en todos los frentes, a pesar de estar fuera de la TTT. Tanto político, como judicial y sindical. Un trabajo en positivo.

• **Históricamente el STAC siempre ha sido una organización progresista, con un modelo de taxi muy definido ¿Crees que tu equipo de trabajo en particular y el sector en general, estáis preparados para los enormes retos que se nos presentan a corto plazo?**

No sé si estamos preparados o no, pero vamos a trabajar para estarlo. Desde la Unión queremos mejorar nuestra imagen, la imagen del taxi y la de nuestro sindicato. Influir al máximo en los compañeros y en la administra-

ción para que se imponga el modelo de taxi que nosotros queremos. Un taxi moderno, sostenible, accesible a todo el mundo y competitivo. También queremos que las condiciones de explotación y trabajo de las licencias y de los taxistas sean óptimas. Apostando por la rentabilidad, la seguridad, la salud y la conciliación familiar. Para conseguir todo esto creemos que el taxi ha de hacer un proceso de transformación, que creo que ya ha empezado, e ir cambiando todo lo que ha ido quedando obsoleto. Nosotros hemos venido a colaborar con las otras asociaciones y no a competir.

• **El sector del taxi probablemente vive la mayor amenaza de su historia con la irrupción descontrolada en los últimos años de autorizaciones VTC haciendo de taxis. ¿Cuáles crees que son las claves que garantizan el futuro del sector?**

Un marco regulatorio justo, donde el taxi pueda desarrollar su actividad sin el intrusismo de ciertas plataformas disruptivas. Por otro lado también pienso, que solo un servicio impecable, unas tarifas competitivas y

continúa a la página siguiente

adaptarnos a las nuevas tecnologías nos asegura el futuro. Creo que el taxi tiene margen de mejora y un espacio importante en la movilidad de las ciudades, por el cual hemos de luchar. La mejor forma de predecir nuestro futuro es construirlo, construyamos un taxi con futuro.

**• A raíz de la huelga de julio 2018 nació el llamado 'Decreto Ábalos' que cedía competencias en materia de transporte a comunidades autónomas y ayuntamientos. Catalunya y el Área Metropolitana de Barcelona han sido pioneras a la hora de desplegarlas. ¿Qué podemos esperar del Reglamento del AMB?**

Tras el revés jurídico que ha supuesto la suspensión cautelar de los 45 minutos de precontratación del re-

glamento del AMB, nos encontramos en una fase inicial de implantación del resto de artículos de este. Para ello, van a coordinarse la Generalitat y el Ministerio de Fomento en un registro único de servicios que se encuentra en fase embrionaria. Este reglamento también habilita al AMB en labores sancionadoras y van a tener que coordinarse los inspectores del IMET, junto a Guardia Urbana y Mossos d'Esquadra. Estos aspectos y otros muchos son fundamentales para que se asiente el reglamento. No obstante, desde el sindicato estaremos muy atentos a que todo se desarrolle como el taxista espera.

**• Por otro lado, el Decreto Ley 4/2019 de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros con conductor, que**

**regula la actividad de las VTC en Catalunya, impulsado por la Generalitat a principios de año, es una primera fase de una futura ley autonómica que regulará tanto taxis como VTC de forma "integral e integradora" según la administración. Este hecho a generado una cierta preocupación por todo lo que supone una modificación de la 'ley del taxi' que podría cambiar la forma de explotación del servicio. ¿Qué opinas al respecto?**

Nuestra organización va a participar activamente en la elaboración de esta ley. Nos lo tomamos muy en serio porque marcará las reglas de juego y el marco regulatorio para los próximos quince años. De forma prioritaria vamos a defender el valor patrimonial de nuestras licencias y la rentabilidad de las mismas. ▴

**Menos emisiones. Más km de autonomía.**  
**Caddy GNC**  
 Tecnología híbrida Gas natural y Gasolina  
 volkswagenbarcelona.es | ventaslcv@volkswagen.es  
 679 114 746 | 635 540 658

- Solicita una prueba de nuestros GNC
- Vehículos en stock (manual, DSG, GNC)
- Financiación a medida
- Recompra del vehículo usado
- Packs de mantenimiento a precios cerrados

**¿Qué ventajas tiene?**

- 30%** AHORRO EN EL COMBUSTIBLE
- 700** DE AUTONOMÍA SOLO CON GNC
- 80%** Reducción EMISIONES DE NO<sub>x</sub> Y 15% LAS DE CO<sub>2</sub>
- 35€** Menos de POR RECARGAR EL DEPÓSITO DE GNC

**Barna Wagen Catalunya Wagen**

# “La edición de este año es la más ambiciosa”, Cristian Calvo, coordinador de la Feria del Taxi

## 1. ¿Cómo se plantea esta feria? ¿Qué objetivos pretende? ¿Cuántos expositores han confirmado que asistirían a la Feria?

Sin duda Feria del Taxi Barcelona 2019 será un punto de inflexión, la edición más ambiciosa de las que se han celebrado.

Nos fijamos dos claros objetivos.

En primer lugar, consolidarnos como punto de encuentro del sector con más de 80 entidades representadas de todos los ámbitos del Taxi y 5.000 visitantes.

En segundo lugar, aportar nuevas herramientas de comunicación e incluir al usuario en la ecuación. El sector está cambiando y Feria del Taxi Barcelona 2019 será un reflejo de ello.

## 2. ¿Qué novedades habrá en Barcelona?

En Barcelona ampliamos la oferta de productos y servicios. Los Taxistas que nos visiten encontrarán, además de los principales modelos de vehículo Taxi, todo lo relacionado con el mismo: recambios, seguros, auto lavado, talleres, aplicaciones, tapicería, transformación de vehículos, gestión de flotas...

Además de presentaciones de productos y servicios estamos trabajando con las marcas para ofrecer ventajas especiales durante los días de feria.

Y más de 30.000.-€ en premios. Tan solo por el hecho de visitarnos los taxistas recibirán un premio seguro: llaveros, taxímetros, lavados, recambios, seguros y un largo etcétera.

Además de la exposición comercial habrá actividades en las que taxistas



y familias podrán realizar diferentes actividades, tomarse un descanso o comer. Por ejemplo, habrá un taller en el que podrás construir un Taxi con lego utilizando la robótica.

## 3. ¿Qué tendencia tendrá la feria?

Por un lado la presencia de vehículos taxi adaptados. Sin duda el hecho de que la normativa estatal e internacional imponga unos ratios mínimos de taxis adaptados ha incentivado que algunas marcas se vuelquen con este tipo de vehículos. Por ejemplo este año tendremos el nuevo TOYOTA PROACE VERSO adaptado.

Y por otro lado el incremento de la participación de colectivos, fundamentalmente radio emisoras y asociaciones, a nivel regional e incluso nacional. Estamos invitándoles a participar activamente para que interactúen tanto con las marcas como con el resto de los colectivos. Es

importante que no solo les invitemos a venir, también debemos generar herramientas de comunicación con el resto del sector. Por ejemplo, estamos organizando reuniones entre marcas y algunos de estos colectivos en las salas de networking. También invitaremos a colectivos de otras regiones de España a tener presencia en la feria con un stand y a participar en los debates para dar visibilidad a todo el sector, más allá de Barcelona y Madrid.

## 4. ¿Cuál va a ser el elemento más destacable de esta edición?

Estamos convencidos de que será la afluencia de taxistas. Además de ampliar la oferta de productos y servicios, ofrecer precios especiales durante los días de feria, los sorteos y las actividades para las familias, llevaremos a cabo la mejor campaña de comunica-

continúa a la página siguiente

ción que hemos realizado hasta ahora: notificaciones informativas en la App del IMET, banderolas en las calles de Barcelona, anuncios, publirreportajes en los principales medios del sector; e interacción en RRSS con todos los colectivos. Pero sin duda el proyecto estrella es #YoTeLlevo Magazine, del que distribuiremos 20.000 ejemplares gratuitos en colaboración con los representantes de los taxistas, el IMET y las marcas; en el que daremos visibilidad a iniciativas del sector relacionadas con la sostenibilidad, la competitividad y la inclusividad.

¡Ah! Y alguna sorpresa que estamos preparando y que no podemos desvelar en este momento.

### 5. Más allá de la feria en sí, ¿están previstas conferencias o actos sobre el taxi?

Sí. En el Meeting Room se debatirá sobre los modelos de regulación de la movilidad, el papel de Europa con respecto a nuestro sector o sobre por qué el taxi es sostenible. La principal novedad de esta edición es la participación de expertos de cada tema (científicos, economistas, abogados...) y la grabación en video para su difusión en RRSS con el objetivo de llegar al usuario y dar a conocer que el taxi es un servicio competitivo, sostenible, inclusivo y, por supuesto, regulado.

Y por supuesto apoyaremos iniciativas sociales. Taxi Solidario, Cris Cáncer, Elite Social y Banc de Sang ya nos han confirmado su presencia.

### 6. Parece que se va a crear un comité organizador ¿Cuáles son sus objetivos? ¿Qué se pretende?

Como decía uno de nuestros objetivos es consolidarnos como punto de encuentro de todos los agentes del sector: los taxistas y los colectivos que les representan, las marcas y las administraciones. Y para lograrlo debe-

mos escucharlos y darles voz, conocer sus necesidades, sus inquietudes y sus objetivos para poder ofrecerles herramientas útiles para alcanzarlos.

Por ello proponemos la creación de un comité organizador que participe activamente en la gestión de la Feria del Taxi en el que se fijen tanto los objetivos de cada edición como las acciones a realizar para alcanzarlos. Hay muchas decisiones en las que debe participar: la ubicación, las fechas, las entidades invitadas, las campañas de comunicación, los debates y sus participantes, las actividades paralelas, etc. Y por supuesto proponer cualquier otra acción que ayude a alcanzar los objetivos del sector que comentábamos.

¿Y por qué no fijar la vista en Europa? El sector del Taxi en España es un referente en Europa, tanto en número de licencias como en capacidad de movilización e iniciativas. Y Feria del Taxi quiere ser un reflejo de ello, un líder a nivel europeo.

### 7. ¿Cómo valora la evolución de la feria durante los últimos años?

Sinergia Events se incorpora a la gestión de Feria del Taxi en 2016.

En las primeras ediciones planteamos la feria como un punto de encuentro entre marcas que ofrecen productos y servicios y taxistas que tienen una necesidad de compra. Nuestro principal

objetivo ha sido incrementar las cifras de participación de taxistas. Y para ello diversificamos la oferta de productos y servicios, generamos contenidos paralelos a la exposición comercial e invitamos a los representantes del sector a participar de ellos.

La realidad nos ha dado la razón. Las cifras de participación han aumentado, tanto en visitantes como en entidades representadas. Pero tenemos mucho margen de mejora. Como decía queremos ser un referente a nivel europeo como lo es el sector.

Evidentemente las dificultades y retos con los que se encuentra el sector son los mismos que tenemos como Feria del Taxi. Como por ejemplo la poca implicación, por no decir desvinculación, de algunas marcas con el Taxi por estrategia de marketing, la poca oferta de vehículos taxi o la vertiginosa evolución de las formas de movilidad.

Para superar las dificultades y alcanzar nuestros retos debemos transformarnos en un elemento cohesionador del taxi y, sobretodo, ser útiles para todos: los taxistas, las marcas y las administraciones.

Los objetivos los tenemos claros. Y estamos trabajando en ellos. Feria del Taxi Barcelona 2019 será un primer paso y desde aquí queremos invitaros a que lo demos juntos. ▴



# Lluitem per la dignificació del sector



Aquest Sindicat lluitarà per la dignificació del sector i la seva viabilitat econòmica.

No volem caure en el populisme i dir-vos el que tots volem sentir, volem ser tal com hem estat sempre, un Sindicat de referència però amb el realisme per bandera i amb la feina allunyada de falses promeses, xafant sempre de peus a terra.

En els últims temps ens hem mantingut al costat del taxista que de forma assembleària ha decidit les últimes grans mobilitzacions.

Ens hem vist amb tots els grups polítics de l'arc parlamentari català en diverses ocasions, hem mantingut trobades amb els tres consellers dels últims quatre anys, hem estat presents al comitè nacional del transport i mantingut trobades amb el ministre.

Les nostres propostes d'acció sindical, són les següents:

## APP DEL SECTOR

Des del STAC estem totalment convençuts que és una necessitat imperiosa davant les noves amenaces que intenten acabar amb el nostre sector la creació d'una **APP de petició de serveis** que tingui abast a tota Catalunya, si ho recordeu aquest sindicat històricament ja havia demanat un número únic per a tota Catalunya de forma que un usuari no hagués de recordar un telèfon de taxis a cada població i pugues amb un únic número de telèfon sol·licitar el nostre servei a tot el país.

## JUBILACIÓ ALS 60 ANYS

Després d'haver presentat l'informe de malalties professionals continuarem treballant per tal d'aconseguir una **reducció en l'edat de jubilació** dels professionals del sector. No té sentit que l'edat de jubilació es vagi ampliant mentre els nostres joves no tenen feina.

## LLUITA CONTRA LA COMPETÈNCIA DESLLEIAL I L'INTRUSISME

Modificació legal per **revocar les autoritzacions** de transport de viatgers (VTC) per reiteració en les infraccions, amb més de dues sancions fermes en via administrativa en el període d'un any.

Major coordinació inspectora, amb Agència Tributària, Inspecció de Treball, Consum i altres per al control efectiu del règim d'exploració de les VTC.

Control d'activitat VTC: Mesures de multiplicació del control entre visats del manteniment de les condicions d'atorgament VTC. Compromís pressupostari real per intensificar inspeccions limitant l'intrusisme i competència deslleial.

Convenis Generalitat i Ajuntaments i **creació d'unitats especialitzades** de

continua a la pàgina següent

Policia Municipal en matèria d'intrusisme i regulació de transport de viatgers en vehicles de fins a 9 places.

### ÀREES DE PRESTACIÓ CONJUNTA

Pensem en les àrees de prestació conjunta com la millor fórmula a l'hora de dotar del nostre servei a tot el territori, davant de la interacció entre els diferents municipis no pot ser que els taxis tinguin la seva àrea de treball reduïda per uns llinars inexistents físicament. Per altra banda creiem tal i com hem demostrat en el passat, que és aquesta la millor fórmula per evitar la creació de noves autoritzacions en poblacions on no són necessàries, evitant de forma col·lateral part de l'intrusisme.

### RETORN DEL TAXI SANITARI

Hem estat treballant i exigint el **retorn del transport sanitari** en aquelles comarques on s'ha perdut, tant al Conseller Josep Rull com a l'actual Conseller Damià Calvet hem traslladat l'estudi realitzat l'any 2011 on explicàvem la repercussió econòmica que suposaria tornar a la situació anterior. Treballarem perquè es modifiqui la normativa de transport sanitari en aquest sentit per poder competir amb els actuals prestadors d'aquest tipus de servei en iguals condicions.

### MESURES PER AL TAXI DEL FUTUR

Suport decidit a la **innovació en el servei públic de taxi** afavorint la qualitat i "l'experiència d'usuari".

Ajuda a la transformació energètica i sostenibilitat mediambiental de tota la flota de taxi.

Reforma del model de tarifes.  
Previsió de serveis de **taxi compartit** en serveis precontractats.

Incorporació del servei públic de taxi a actuacions de mobilitat com la TMobilitat, fomentant l'ús de targetes prepagament i la modalitat integrada

en abonaments o un altre tipus de mitjans de pagament.

Flexibilització tarifària en hores vall, col·lectius amb necessitats especials, episodis de contaminació i altres supòsits específics en benefici de l'usuari. Potenciar les fórmules per a la **lliure elecció de vehicle**.

Enfocament al turisme com a sector estratègic. Accions "mobilitat com a servei" incorporant al taxi.

Millorar els mecanismes de finançament per a l'adaptació de la flota de taxis a les energies no contaminants. **Suport econòmic** a flota taxis adaptats.

Contractació pública sostenible i responsable amb el sector del taxi.

La millora de l'experiència de l'usuari: Suport públic i promoció de les aplicacions digitals de taxis i incorporació del servei de taxi als projectes digitals públics en matèria de mobilitat  
Modificació de la llei del taxi en el seu article 20. Supressió de l'apartat 3 i modificació de l'apartat 2 per tal que els **taxis puguin ser de fins a 9 places en tots els supòsits**.

### PUBLICITAT E IMATGE POSITIVA DEL TAXI

Ens hem de plantejar **campanyes de publicitat** tant a nivell local com a nivell nacional, hem d'exigir a l'administració dotacions econòmiques per aquesta finalitat. No és menys cert que el col·lectiu ha d'entendre d'aquesta necessitat i en cas de no rebre el mencionat suport econòmic és el sector qui ha de posar en marxa aquestes iniciatives, per part de la nostra organització treballarem i incentivarem aquestes idees i farem pedagogia a tot el país per aquesta finalitat.

### PETICIONS CONCRETES A L'INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI

#### • Permuta llicències.

Per explicar-ho ràpid, segons el re-

glament metropolità un propietari de llicència no pot tornar-ho a ser si se la ven en el transcurs de dos anys, això impossibilita que algú que per motius personals necessiti canviar de dia festiu li sigui totalment impossible, creiem que tot i ser casos puntuals s'han d'observar i donar solució.

#### • Potenciar la tarifa 5.

Estem totalment convençuts que hem de donar al client el que demana i sens dubte saber el preu abans de la realització del servei és una demanda clau.

#### • Potenciar les fórmules per a la lliure elecció de vehicle.

Ens trobem amb molts problemes a l'hora de canviar el vehicle, s'ha d'entendre que l'oferta ha baixat amb l'anul·lació dels vehicles dièsel, i l'oferta no ha augmentat en la mateixa proporció, creiem massa complicat l'homologació dels vehicles. ▴



# El món del taxi més enllà del groc i negre

En aquesta ocasió ens desplaçem fora de l'AMB per veure com es viu la Fira del Taxi per part dels nostres companys i companyes al territori.



Granollers és la capital i la ciutat més poblada de la comarca del Vallès Oriental, compta amb quasi 70.000 habitants i 40 llicències de taxi.

En **Francisco Brigido** té 41 anys en fa 13 que es dedica el sector del taxi, és el representant del Sindicat del Taxi de Catalunya a la zona.

## • Què és el que més t'agrada de la Fira?

Bàsicament veure els nous models de cotxes, les últimes novetats sempre hi són presents, últimament em crida molt l'atenció la tecnologia elèctrica o híbrida, és el futur més immediat degut sobretot a la conscienciació social respecte al medi ambient. La part de sistemes de gestió de flotes, és molt interessant, veient que ofereixen uns i altres per tal de rendibilitzar les nostres hores de feina al carrer.

## • Què hi trobes a faltar?

Tot i ser una fira molt complerta potser trobo a faltar stands d'assegurances o financers que treballin amb el taxi per accedir a millors ofertes, des d'un punt de vista més sectorial.



**Manuel Garrido Pastor**, és taxista de Lleida, capital del Segrià, té aproximadament 138.000 habitants, com tota capital de comarques molta gent de fora de la ciutat i ha d'anar habitualment per metges, hospitals o estudis, això conforme una ciutat viva i dinàmica. En Manuel de 60 anys en fa 28 que és al sector i ha estat històricament un dirigent del nostre Sindicat a la zona. Lleida té 99 llicències de Taxi.

## • Què és el que més t'agrada de la Fira?

De fet a la fira i he anat, però ara ja fa unes quantes edicions que no hi baixo, la distància fa que en moltes ocasions la presència de gent de comarques sigui minsa, això i que en moltes ocasions està molt centrada en els taxis de l'AMB.

continua a la pàgina següent



Tarragona és la capital de la comarca del Tarragonès i de la província de Tarragona. Amb una població de 137.682 habitants, és la ciutat més poblada de la comarca del Tarragonès, en l'actualitat té 97 llicències de taxi. La seva ubicació a la riba de la Mediterrània a la Costa Daurada, així com els seus centres d'esplai, tradició històrica i patrimoni artístic, la converteixen en un centre d'atracció turística important.

En **Ramón Miró** és el representant del Sindicat del Taxi de Catalunya a la ciutat, amb 58 anys en fa 30 que es dedica al taxi a Tarragona.

• **Què és el que més t'agrada de la Fira?**

Trobo que és una fira molt interessant per al nostre sector, pots trobar-hi de tot el que és relacionat amb la nostra activitat econòmica, a més és una forma excel·lent de trobar-te amb companys en un ambient diferent del de la feina habitual i on pots compartir experiències i anècdotes amb companys que habitualment no veus.

• **Què hi trobes a faltar?**

La fira està molt centrada en els vehicles que estan homologats per fer el taxi a Barcelona, en part se suposa perquè el gruix dels visitants són de l'AMB, però trobo a faltar major oferta de vehicles per a totes aquelles poblacions on l'homologació dels vehicles és més simple i fàcil.



Manresa és capital de la comarca del Bages i de la Catalunya central. Amb una població de 76.250 habitants, és la ciutat més poblada del Bages i de la Catalunya Central. Es troba a 65 km al nord de Barcelona, i marca el límit entre l'àrea industrial al voltant de Barcelona i l'àrea rural del nord.

La ciutat forma un nus molt important de comunicacions, accentuat amb l'eix del Llobregat i l'eix transversal, entre la muntanya i el mar, entre les planes interiors de l'Urgell i la Segarra i les comarques orientals del país.

Actualment compta amb 40 llicències, dividides en dues companyies, en **Manel Carrillo** és un dels fundadors de Taxis Manresa, té 48 anys i en porta 27 al sector. És la persona de referència del nostre Sindicat a la Catalunya Central, va treballar intensament en la creació de l'Àrea de prestació conjunta que inclou Manresa, Santpedor, Sant Fruitós de Bages i Sant Joan de Vilatorrada i que incrementen en 10 el número de llicències, que poden treballar-hi.

• **Què és el que més t'agrada de la Fira?**

De fet ara fa unes quantes edicions que no hi vaig, però l'ambient sectorial i que les inquietuds són compartides, és potser el que més m'agradava quan anava.

També crec que és una ocasió immillorable per veure la col·lecció de taxímetres del Sindicat, i fer un repàs del seu treball de 40 anys dedicat al sector, és una part de l'història que molts dels joves desconeixen.

continua a la pàgina següent

# Auto Fuber

Badajoz, 52 · 08005 · Barcelona · 22@ · Tel.: 93 485 00 49  
autofuber@autofuber.com www.autofuber.com



Tecnologia Híbrida, gas Natural + Gasolina  
Ecològic - Econòmic

Presentem l'última novetat



SEAT LEÓN



Motor 1.5 TGI, 130 CV

2on i 4art manteniment  
**GRATUÏT\***

\* Condicionat a oferta financera, consulti condicions

Per només **15.000€\***

Autonomia més de 500 Km.

**Lliurament immediat**

**Finançament sense entrada**



**Més de 30 anys  
al servei del TAXI**

**Estarem a  
FIRA TAXI els dies  
14 i 15 de setembre**



## Finançament segons necessitats:

\* Oferta especial recomanada per a vehicles en stock i acabats STYLE  
Estalvi promocional inclòs, condicionat a oferta de finançament de VW Finance.  
Per un import mínim de financiació de 12.000 € a 48 mesos

**Vehicle, Taxímetre, Assegurança...**

IVA no inclòs

Vàlid fins al 31/12/2019

# Servei de REPARACIONS IMMEDIAT

## REPAREM TOTES LES MARQUES



**MECÀNICA, ELECTROMECAÀNICA, XAPA i PINTURA  
TREBALLEM AMB TOTES LES ASSEGUADORES**

**GARANTIA DE 2 ANYS**

EN TOTES LES REPARACIONS

**FINANCEM TOTA LA REPARACIÓ**

**10% de Descompte en Franquícia\***

Vàlid fins al 31/12/2019

**ASSEGUANÇA  
de Pneumàtics  
fins el 3er ANY\***

\* Consultar segons condicions SEAT

**Treballem en totes  
les asseguradores**



Allianz



**07 00**

**20 00**

**Auto Fuber**

autofuber@autofuber.com

[www.autofuber.com](http://www.autofuber.com)

Badajoz, 52 · 08005 · Barcelona · 22@ · Tel.: 93 485 00 49

**HORARI:**

Dilluns a Divendres de 7:00 a 20:00 h

Dissabtes de 7:00 a 14:00 h

**NO TANQUEM AL MIGDIA**



En **Jose Mª Enciso** és taxista de Vic, la capital d'Osona, té en l'actualitat 25 llicències de Taxi que donen servei als seus quasi 49.000 habitants. Com a capital dóna serveis a la població de la resta de la comarca, això fa que el taxi treballi molt amb serveis entre poblacions de la comarca i que per la proximitat amb Barcelona (70 Km aprox.) les seves visites a la capital del país siguin periòdiques.

En Jose Mª té 34 anys i en fa 12 que es dedica al Taxi on va començar per tradició familiar, el seu pare ja s'hi dedicava.

**• Què trobes a faltar a la fira del Taxi?**

Tal com hem explicat al principi, a Vic fem molt servei de carretera i poc servei urbà, degut bàsicament a la realitat tant de la població com de la comarca, així, una de les coses que serien molt interessants és la presentació de vehicles que donessin resposta a aquest fet, els que hi ha estan més pensats per ciutats grans on el sector del taxi fa la majoria de trajectes en vies urbanes.



La Pobla de Segur és el segon municipi en importància de la comarca del Pallars Jussà. La seva riquesa i forma de vida té la base en el comerç i els serveis, així com en la indústria, la pagesia i la ramaderia, per la seva situació dóna serveis a gran part dels poblets de la comarca, actualment té quasi 3000 habitants i compta amb 11 llicències de taxi.

La **Rosa Gabarra Brenuy**, té 54 anys i en fa 23 que és taxista a la Pobla de Segur, forma part de l'associació Taxistes del Pirineu que agrupa la majoria de taxistes de la zona.

**• Què és el que més t'agrada de la Fira?**

És un lloc de trobada on compartir experiències i on pots conèixer la situació del taxi a nivell general.

Els debats i les ponències són molt interessants, ja que amplien els coneixements que tens sobre el taxi.

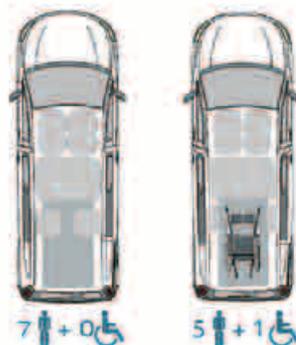
**• Què trobes a faltar a la fira del Taxi?**

Veiem molt enfocada la fira per a l'Àrea Metropolitana de Barcelona i menys per a la resta de comarques de Catalunya. Un exemple clar és el dels vehicles i altres articles. Les marques es fixen més en el taxi de la metropolitana.

Hauria d'estar enfocada també per a la resta del taxi de Catalunya a tots els nivells (comercial i institucional) i donar a conèixer la realitat territorial que existeix, no només a l'AMB.

Coneix totes les nostres  
solucions per a taxi adaptat

I ara, homologat per  
a 7 places!

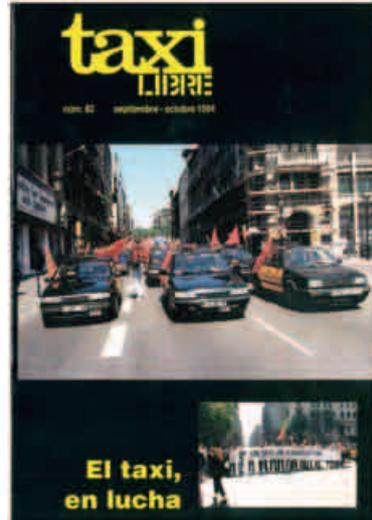
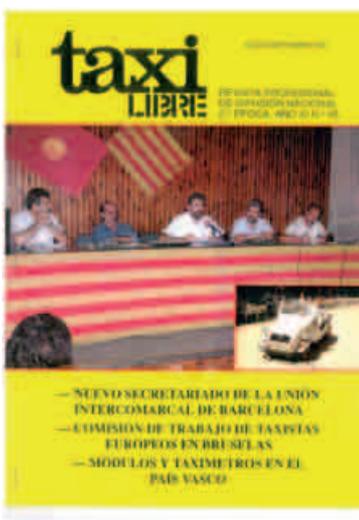
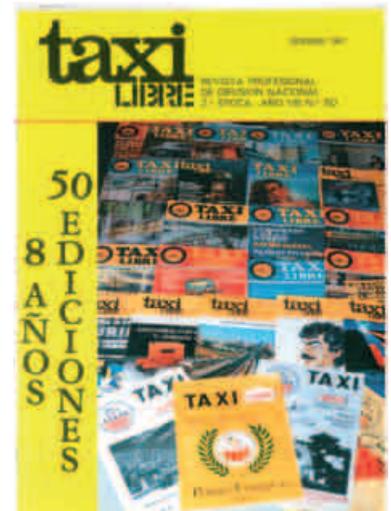


Rehatrans

☎ 93 293 41 33

# Taxi Libre, 200 Taxis libres

El STAC digitalizará su archivo de Taxi Libre y lo publicará en su web



El STAC digitalizará el archivo histórico de Taxi Libre.

Este número que tenemos hoy en nuestras manos es el número 200 de Taxi Libre. Toda la historia del taxi de Catalunya y buena parte de la del Estado español se encuentra en estas páginas. Ha sido durante mucho tiempo la única revista que ha hablado del taxi. Es el portavoz del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) y también lo fue en su día de la Confederación del Taxi de España. Taxi Libre es la publicación decana en el sector del taxi.

El STAC va a digitalizar todas las revistas y las irá publicando en su web y quedaran archivadas en la misma. Es una contribución que hace nuestra organización al taxi de Catalunya y España para que la historia sea accesible a todos los taxistas.

Taxi Libre empezó siendo un pequeño boletín informativo publicado en abril de 1977 para publicar el número 0, coincidiendo con el primer Congreso del STAC celebrado en el antiguo cine Princesa (Barcelona) en noviembre de 1977.

Su publicación ha tenido diferentes periodicidades (desde ser mensual hasta la bimensualidad que es la que se mantiene en la actualidad)

Por sus páginas ha pasado toda la historia propia del STAC: su crecimiento, su expansión su renovación... y también parte de la Confederación General de Trabajadores Autónomos del Taxi que celebró su primer congreso en 1978. Más tarde se convertiría en la Confederación del Taxi de España (CTE).

Desde sus páginas podemos saber la evolución del taxi y también su normativa.

Todas las luchas y reivindicacio-

nes del taxi a lo largo de los años está reflejado en estas páginas.

Ha tenido épocas, sobre todo al principio donde predominaba la información Estatal y más tarde a partir de los 90 donde se comparte al 50% con la información de Barcelona y Catalunya para pasar más tarde a ser más numerosa la información de Catalunya del taxi de la AMB.

Desde la aparición del Reglamento del 79, del Reglamento de 1981, en este último año ya se hablaba del coche eléctrico... Del conflicto que se originó cuando se instalaron los módulos tarifarios luminosos en Barcelona con la quema de un taxi y un taller del taxi. Las demandas de la reestructuración del sector que acabó en la reconversión del 1994 con la retirada de 475 licencias en el periodo de varios años. Los primeros cobros con tarjeta con la taxi Card.

En el año 1987, el STAC ya pedía elecciones en el Área Metropolitana de Barcelona que no se realizaron hasta 1990.

La creación del Fondo Asistencial del STAC (1989), de Ciutat Grogas ese mismo año;

En 1990, se hicieron las II Jornadas Europeas del Taxi en Barcelona y en el 1992 el STAC cambio su logo

y también abrevia su denominación. Un año antes había nacido en Lyon la Confederación del Taxi Europeo que a lo largo de su historia realizó hasta 7 Congresos. En ese mismo año el STAC impulsó Barnataxi.

Luchó en contra del decreto que reguló el Transporte Sanitario. Años más tarde, en el 2011, impulsó un estudio para reclamar ese servicio para el taxi.

En 1998 ya el STAC se opuso a un Reglamento del Taxi para toda Catalunya que luego en el 2003 se transformó en ley del taxi. Y así un montón de reivindicaciones que se solicitaron y que se consiguen años más tarde como fue el calendario laboral, la contingencia del doble turno. A ello hay que añadir la creación de la Taula d'Autònoms de Catalunya. Los cambios en las direcciones de la CTE (2005 entra José Artemio Ardura) y en la del STAC (Luis Berbel en el 2009). También Taxi Libre es testigo de toda la lucha contra UBER y la entrada masiva de VTC a raíz de las sentencias de los tribunales tras las diferentes modificaciones de la normativa desde el 2009.

Y así un sinfín de vida sindical cuyo testimonio estará al alcance de todos. ▴

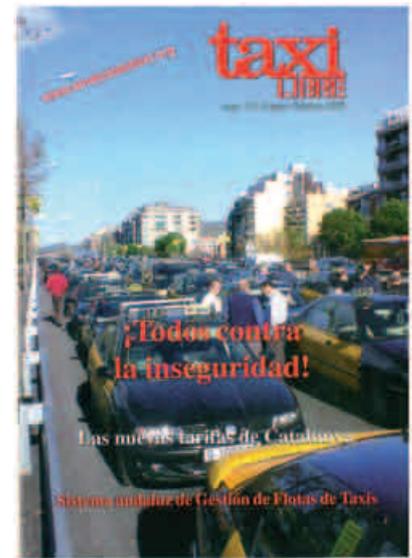
**ANGELA FRESQUET**

Correduría de seguros

**30 años  
asegurando taxis**

Travessera de Gràcia, 431  
93 456 89 00 • 672 304 971  
[www.segurosparataxis.es](http://www.segurosparataxis.es)  
[angela@afcorredoresdeseguros.com](mailto:angela@afcorredoresdeseguros.com)





**Estalvia amb**

**glp autogas** 

**Disponible a Galp Sabadell - Gran Via**



**T'ajudem amb el teu vehicle d'autogas!**  
**Descompte d'1 euro immediatament** en el teu primer repostatge\* sol·licitant la targeta Galp Flota Business gratuïta amb un descompte permanent de **0,040 € / L** en GLP Autogas.



Aconsegueix el distintiu ECO de la DGT amb el combustible GLP

Col·lectiu GFB 946

\*Repostatges iguals o superiors a 20L.

[www.galp.es](http://www.galp.es)



# Prueba VW Caddy Trendline TGI

## Carrocería larga 7pl. y carrocería corta 5 pl.

En esta ocasión os presentamos el Caddy TGI de gas natural, con carrocería larga y corta (7 o 5 pl.).

Ya sabéis que la de siete plazas de momento no podemos ponerla de taxi si no es cómo vehículo PMR, pero hemos pensado que puede ser interesante para compañeros de otras poblaciones de Catalunya, además en las fotografías podréis comprobar que los vehículos probados son de color blanco.

Permitidme que haga una mención especial al concesionario MOTORSOL IMPORT de Cabrera de Mar y en particular al agente de ventas Sr Aleix Navarro, un profesional con gran conocimiento en cuestiones técnicas y financieras, acerca la gama general de VW. Sin él, este reportaje no hubiera sido posible.

### PRUEBA DINÁMICA

Las sensaciones percibidas durante la prueba han sido positivas, cosa normal teniendo en cuenta que son vehículos nuevos.

Esta prueba ha sido muy completa. Hemos circulado por autopista, carreteras de interior y nacional, puerto de montaña y núcleo urbano.

Mi primera sensación para mí sorpresa es, que me esperaba una conducción tipo furgoneta de reparto con suspensión dura y balanceo excesivo de la carrocería y la verdad es que no es así. La suspensión es cómoda y firme, el aplomo en carretera es excelente y no se perciben ruidos por mal ensamblaje de la carrocería e interiores.

Sentado en el vehículo, todo te



Carrocería corta 5 plazas

queda a mano, el asiento y la posición de conducción es cómoda, estando en una posición más elevada al resto de turismos. Tiene huecos y bandejas para depositar todo tipo de objetos. El modelo que se comercializa es el acabado TRENDLINE y es muy completo, dispone del sistema CAR CONECT tanto para sistemas android como Apple, cámara trasera, climatizador bizona, tapizado polipiel y cuatro llaves mando del vehículo, aparte de todos los sistemas de seguridad activa y pasiva y chivatos sobre el correcto funcionamiento del vehículo.

### MOTOR

El motor es el 1.4 de gasolina con inyección directa y turbo que en esta ocasión está transformado para su funcionamiento a GNC. Siendo posible ir con gas y cuando acaba dicho combustible pasa automáticamente a gasolina.

Entrega una potencia de 110cv. La verdad es que al principio de llevarlo, da la sensación de que no tira demasiado, pero al poco de

llevarlo, compruebas que tienes que subirlo un pelín de vueltas y entonces es otra historia, es un motor alegre e incluso da la sensación de que tiene más potencia de la anunciada.

En cuanto frenos, perfecto, el mordiente muy bueno y no se fatigan pese a hacer una conducción exigente, sobre todo circulando por el puerto de montaña de Parpels. En cuanto a la dirección y el cambio de 6v., preciso y suave.

En autopista yendo a 120/130 de marcador, mantiene bien la velocidad sin necesidad de utilizar el cambio en algún repechón.

En cuanto al consumo, entre lo que pude comprobar y lo que me comentan gente que lo tienen y son serios, tiene una autonomía de unos 450 kms. por depósito (37kg), puede variar considerablemente según la conducción y el tipo de vía en la que se circule, pasando de los 600 kms en algunos casos.

En cuanto a la diferencia entre la carrocería larga y corta no es significativa, es solo una cuestión de espacio.

continúa a la página siguiente

<b>MOTOR.</b>	1.4 - 110CV. - 6V.	
<b>LONGITUD.</b>	<b>Larga</b>	4.878 mm.
	<b>Corta.</b>	4.408 mm.
<b>ANCHO.</b>	1.793 mm.	
<b>ALTO.</b>	1.858 mm.	
<b>PESO ORD.MAR.</b>	Larga.	1.748 KGS.
	Corta	1.607 KGS.
<b>DEP.GASOLINA.</b>	13 l.	
<b>DEP. GNC</b>	Larga	37 kg.
	Corta.	26 kg.
<b>PRECIOS</b>		
<b>7 PL.</b>	27.000 € IVA incluido	
<b>5 PL.</b>	25.000 € IVA incluido	

Son precios aproximados, está incluido la manguera de taxímetro y pintura amarilla, sin matriculación.

Para interesados acudir a MOTORSOL y preguntar por Sr. Aleix.

Para terminar, decir que hasta el momento estamos intentando presentar vehículos que estén homologados que sean a partir de modelos de gama media alta y sobre todo respetuosos con el medio ambiente.

Quiero hacer mención antes de que se me olvide, que recientemente se ha abierto un nuevo punto de recarga de GNC en Mataró, concretamente en la ctra de Barcelona esquina calle Ramallaires, estación GALP junto al concesionario SEAT.

Animaos taxistas del Maresme.

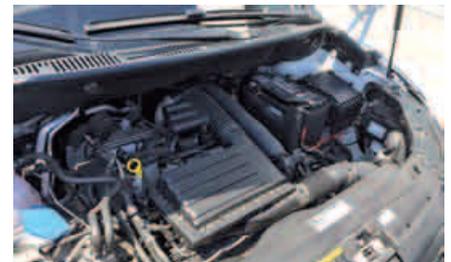
Sin más, saludos y hasta el próximo número. ▶



Interior sobrio y de calidad con tecnología actual



Ubicación de los depósitos de GNC



Motor tecnológico, baja cilindrada, potente y muy eficiente



Boquilla de carga de gas GNC



Carrocería larga 7 plazas

**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. 500€ - max. 18.000€

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

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

# EYTAXI se renueva y contará con precio cerrado

**EYTAXI!!!!** se pone a la altura de las exigencias del usuario y ya se puede pedir un taxi con precio cerrado. Una demanda muy solicitada por el sector de cara a dar un mejor servicio para el cliente y situarnos al nivel de competitividad que corresponde al Taxi del siglo XXI.

**EYTAXI!!!!** es la aplicación de **BARNATAXI** y la única propiedad de los creadores y gestionada por taxistas. Lleva 4 años de recorrido y se inició junto con el proyecto del desarrollo de una gestión de flotas propia.

Durante estos últimos meses, hemos actualizado y renovado nuestra aplicación **EYTAXI!!!!** con nuevas prestaciones y más ágil para el ciudadano. Una de estas nuevas posibilidades es el precio cerrado con la que el cliente podrá saber el coste final del recorrido. Incluso podrá

pagar al final del trayecto a través de la aplicación.

**SERVIGESTION STAC SLU**, a través de su firma comercial **BARNATAXI** y otras que colaboran tanto en Barcelona como en el resto de Catalunya dispone de cerca de 500 taxistas.

Con una amplia cartera de clientes, **BARNATAXI** es una de las compañías con mayor facturación del AMB con un crecimiento continuo y trabajando con las principales empresas de toda Catalunya: Mutuas laborales, TMB, laboratorios, agencia de viajes, organismos oficiales, centros hospitalarios, banco de sangre... además de empresas y particulares.

La facturación creció en el 2018 respecto al 2017 un 32% y la tendencia en el 2019 puede suponer un mantenimiento del actual volumen con un ligero

incremento respecto al año anterior según los datos que disponemos en la actualidad.

Todo ello genera un alto volumen de negocio y facturación que rentabiliza tu jornada laboral. Teniendo un sobrante de más de 6.000 servicios cada mes que no se cubren.

**SERVIGESTION STAC SLU**, empresa que pertenece al **STAC**, sigue desarrollando y es puntera en la innovación del sector

- Precio cerrado.
- Renovación de la aplicación.
- Nuevos servicios.
- Pago a través de la aplicación.
- Amplia cartera de clientes.
- Más de 500 taxistas en toda Catalunya.
- Rentabiliza tu jornada laboral.
- Crecimiento continuo de su facturación.
- Servigestión creció su facturación en el 2018 un 32% respecto al 2017. ▶



**RENDIBILITZA LA TEVA JORNADA LABORAL**

**T5 PREU TANCAT**



**MILERS DE SERVEIS MENSUALS**

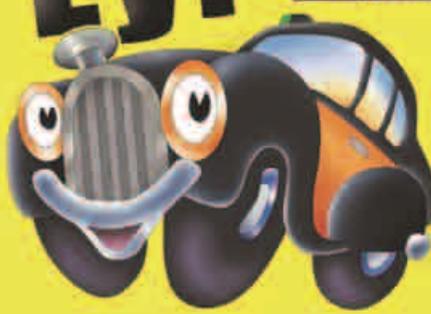
**NO T'HO PENSIS! APUNTA'T A EYTAXI!**

## Sense sorpreses

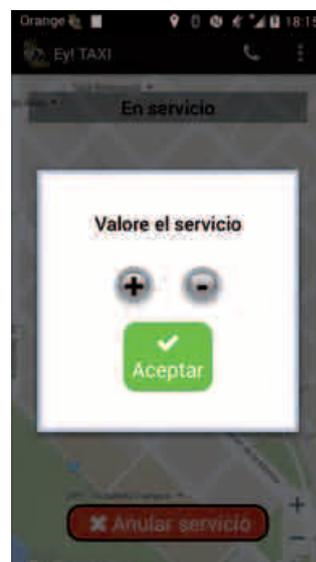
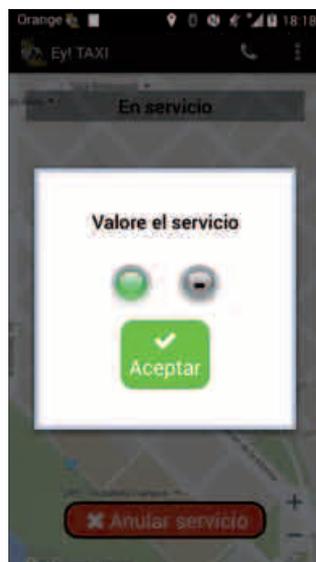
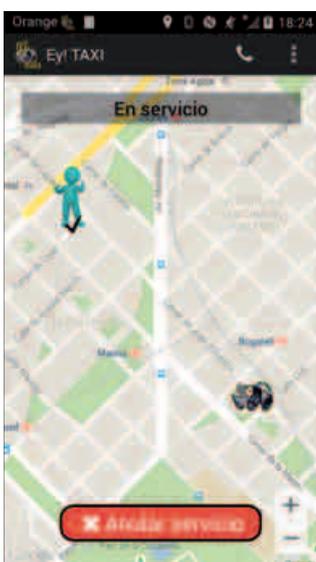
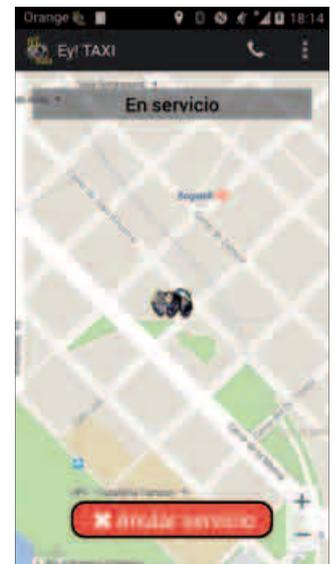
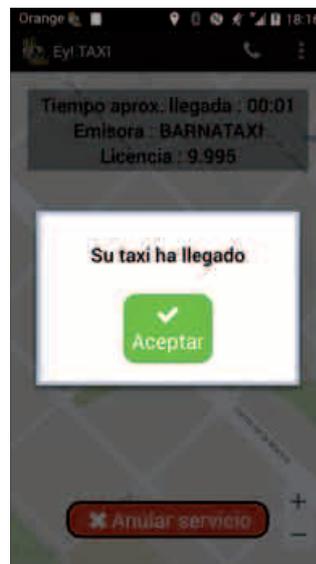
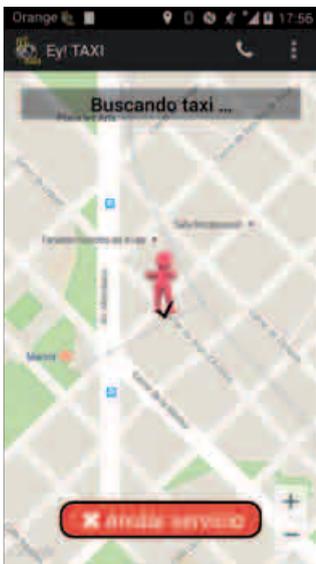
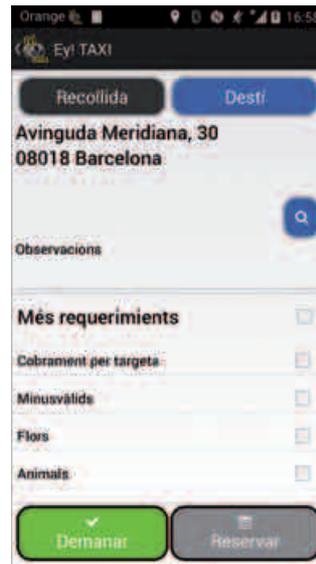
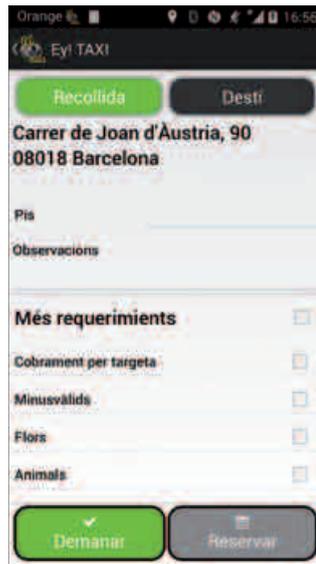
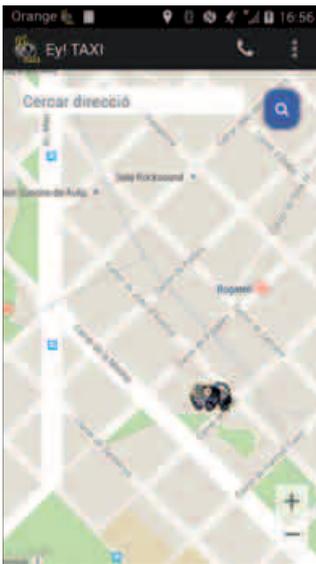
NOMÉS **1€** PER SERVEI

**Ey!**





C. de la Marina, 82  
08018 Barcelona  
93 551 93 68  
eytaxi@stac.cat



# Rosa Alarcón, nueva presidenta del IMET

Teresa Carrillo y Pilar Molina, renovadas en sus cargos

Rosa Alarcón (Valencia, 1964) es la nueva presidenta del Institut Metropolità del Taxi (IMET), nombrada el pasado 1 de Agosto en la primera reunión del Consejo de Administración del citado organismo. Asimismo se conformó la composición del mismo, tras las elecciones municipales, la constitución de ayuntamientos y del AMB.

Asimismo, fueron nombradas y renovadas en sus cargos María Teresa Carrillo Palacín como gerente y Pilar Molina Mesa como directora de servicios del IMET.

El resto de cargos que compondrán el Consejo de Administración del IMET son los siguientes:

## Vicepresident:

Antoni Poveda Zapata (PSC)

## Consellers:

- Rosa Boladeras Serraviñals (PSC)
- Francesc Povedano Hinojosa (PSC)
- Jordi Martí Grau (Comú Guanyem)
- Francina Vila Valls (Junts per Catalunya)
- Jordi Coronas Martorell (ERC)
- Carlos Rivadulla Olivas (Barcelona pel Canvi)
- Mari Luz Guilarte Sánchez (Ciutadans)

Rosa Alarcón compatibilizará el cargo en el IMET junto con la presidencia de TMB, la regiduría del Distrito de Horta-Guinardó y también la Regidoria de Mobilitat del Ayuntamiento de Barcelona.



Periodista de formación, Alarcón ha trabajado los últimos 10 años en el Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat, donde ocupó los cargos de jefa del gabinete de alcaldía y, más recientemente, la dirección de los servicios del gabinete de alcaldía.

Con anterioridad, Alarcón ya trabajó en el Ayuntamiento de Barcelona en distintos momentos de su carrera profesional, primero en 1989 como responsable de prensa de Juventud y Servicios Sociales, y entre 2004 y 2009 como subjefa del gabinete de alcaldía (2004-2007) y responsable de gabinete y portavoz de la tenencia de alcaldía de Hacienda y Promoción Económica (2007-2009).

Como nueva presidenta del taxi, Rosa Alarcón se va a encontrar con diferentes temas pendientes en nu-

estro sector, como son:

- La aplicación del Reglamento que regula la actividad de las VTC en el AMB, en todo aquello que no esté suspendido por el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya.
- La contignación del doble turno. ¿Mantenimiento o levantamiento de la norma?
- La reforma del sistema tarifario.
- El número de coches adaptados para personas con movilidad reducida necesarios para el AMB.
- La ampliación de la gama de vehículos homologados para taxi.
- La ampliación de vehículos de 9 plazas.
- La ampliación del equipo de inspección, tramitación y jurídico.
- El endurecimiento de los requisitos de acceso a la profesión. ▴



# ESTALVI I FIABILITAT PER MOURE EL TEU NEGOCI.

## Dacia Lodgy GLP

### Des de 10.965€\*

Inclou finançament, pintura groga  
i mànegs.



#### Persones de contacte:

David Priego: 675 026 810

Jordi Calleja: 681 356 497

Joan Carmona: 679 129 156

**Quatre Dacia Lodgy GLP versions nòves (1700lts) des de 4,3 ltrs a 8,8. Emissions CO<sub>2</sub> (g/ltra) des de 113 ltrs a 161.**

\* PVP Dacia Lodgy Comfort LA 1600 (100CV) GLP 8 places inclou: pintura groga i mànegs. Cost de les Bases en lletres a Barcelona. Inclou transport, instal·lació de la caldera i provisió d'altres per BNCB, enviant el lloguerament a través de R2 sempre durant a Espanya. IVA i matriculació no inclosa. Per més informació sobre les condicions de venda i altres ofertes visiteu [www.dacia.es](http://www.dacia.es) o trucad-nos al 902 20 20 20.



Dacia España



YouTube Dacia GLP

[www.dacia.es](http://www.dacia.es)

**RENAULT RETAIL BARCELONA EMPRESAS**

**C/ Tirso de Molina, 1. CORNELLÀ DE LLOBREGAT. BARCELONA**

[www.daciaretailgroup.es](http://www.daciaretailgroup.es)

**RRG**  
Bringing you  
more

# Hem de patir pel Carsharing?

Molts companys i companyes asseguren que aquest pot ser un problema per al sector tant o més gran que el de les VTC's, però:

**Ens ha de fer por el Carsharing? Podem entendre aquesta forma de mobilitat com la nova competència deslleial del sector?**

Des del punt de vista de qui escriu aquest article de cap manera. Sempre que siguem capaços d'adaptar-nos a les noves realitats.

El Carsharing és el fruit d'una realitat, les noves generacions i molts supervivents de la crisi ja no estan disposats a destinar una part important del seu sou a mantenir un vehicle propi, no volen estar pagant assegurances, pàrquing, reparacions, etc.

Tenir un vehicle de propietat és car, i en moltes ocasions poc pràctic, set de cada deu usuaris de vehicles compartits no tenen vehicle propi.

Per franges d'edat, la compresa entre els 36 i 50 anys aglutina el 40% dels usuaris.

La paritat en el cas del carsharing és una realitat, per gènere els usuaris del cotxe compartit són un 51% homes i un 49% dones, el 80% dels usuaris són treballadors.

Una altra dada important és la distància mitjana per la utilització d'aquest tipus de transport, tan sols un 9% l'utilitzen per realitzar trajectes de menys de 10 km, és més, un 88% afirmen utilitzar-lo per desplaçaments fora de Barcelona.

Pensem que és la mateixa situació que s'ha viscut amb anterioritat amb les bicicletes (Bicing) i amb les motos, en aquests dos casos els estudis posen de manifest una altra



realitat, en el cas del Bicing, mes de 40% dels usuaris són menors de 25 anys i en el cas de les motos compartides si volem trobar aquesta quantitat d'usuaris, ens n'hem d'anar a la franja compresa entre els 26 i 35 anys que és on es troba el 41% dels usuaris.

Però quina quantitat d'usuaris tenen aquestes formes de mobilitat a la ciutat de Barcelona?

Doncs segons un recent estudi publicat, el 10% de la població l'ha utilitzat en algun moment.

L'Associació Espanyola de Carsharing, aplega quatre empreses i quatre cooperatives, els cotxes s'han de recollir i retornar en un mateix punt, normalment un aparcament al qual es pugui accedir amb transport públic, cosa que fa que es redueixin vehicles privats dels centres urbans. Les dades són demolidores, per cada vehicle que es posa a disposició dels usuaris s'eliminen vint cotxes privats, com podeu entendre si les dades que es fan públiques són correctes,

cap ajuntament anirà mai en contra d'aquest tipus de servei.

I què ha de fer el sector per que aquesta nova forma de mobilitat l'afecti en la menor mesura possible?

Doncs està molt clar, tornem al discurs de sempre des del nostre sindicat, donar al client allò que demana, a l'anterior revista ja vàrem explicar els avantatges que el taxi compartit podia representar tant per l'usuari, abaratiment de preus compartint viatge, com pel taxista, obertura de nous mercats i resposta a necessitats. Però fixeu-vos en una cosa, sempre que ens surt un competidor, venen venent les seves bondats, en aquest cas la disminució del vehicle privat a les grans ciutats, doncs aquí és on hem de treballar, donant resposta a l'administració en aquest sentit i sent un actor principal en aquests canvis de situació en la mobilitat. Si no és així, altres vindran i o faran, de fet, el llop ja treu la poteta, obriu la reflexió. ▴



# Nuevo SEAT León ST TGI.

Tecnología Híbrida. Gas Natural+Gasolina.

**Económico.  
Ecológico.**



## Abadalona L.M.

C. L'acer, 10-12 - Pol. Ind. Les Guixeres - Badalona - Tel. 93 113 60 23 - [www.abadalona.seat](http://www.abadalona.seat)

Juan Manuel Pequeño 608.745.563

Consumo medio combinado de 6,3 a 6,4 m<sup>3</sup>/100 km. Emisiones de CO<sub>2</sub> de 111 a 112 g/km.

Condiciones válidas para clientes particulares y autónomos que financien a través de Volkswagen Financial Services (según condiciones contractuales) un capital mínimo de 12.500 € con una duración y permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Oferta válida para unidades comercializadas hasta el 28/02/2018. Volkswagen Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Finance S.A. EFC. Incompatible con otras ofertas financieras. Imagen acabado Nuevo SEAT León ST Taxi con opcionales.



SSANGYONG  
NUEVA GENERACIÓN

# XLV

EXCITANTE, FAMILIAR, REVOLUCIONARIO



## 16.246€\*

NADIE HA DICHO TANTO  
CON SÓLO TRES LETRAS



- Start & Stop
- Control de crucero
- 7 airbags
- Volante multifunción
- Dirección inteligente Flex Steer
- Sistema de ayuda al aparcamiento

**MAVA MOTOR**

C. Almogavers, 169-171 Cant. Badajoz  
Telf. 635426244

Contacto:

Passeig de la Zona Franca, 219  
Telf. 932527261

[www.ssangyongtaxi.com](http://www.ssangyongtaxi.com)

Consumo: 6,8 L/100Km. Emisiones CO<sub>2</sub>: 159 g/Km.

\*PVP recomendado para XLV G16 GLP 94,1kW/128CV. IVA no incluido.  
El precio ofertado puede no corresponder con la imagen del modelo visualizado.

