

TAXI LIBRE

SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA

ABRIL - MAYO **207**



"El taxi juega un papel especial en el transporte público", Rosa Alarcón

L'STAC torna a la Taula Tècnica del Taxi AMB

AMB /P10

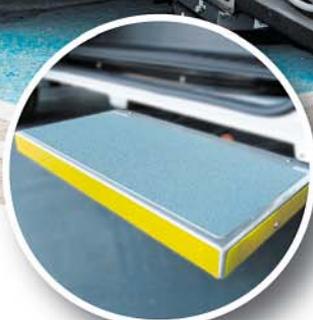
Tres mujeres implicadas en acciones solidarias

ENTREVISTA /P12-13-14

La venta de la licencia sin coche exenta de IVA

OPINION /P20

Coneix totes les nostres solucions
per al **Taxi adaptat**



LA MILLOR ELECCIÓ

Des de 1997 líders en la transformació de vehicles per a trasllat de persones amb mobilitat reduïda.

ELS NOSTRES **SERVEIS**

- Vehicles nous
- Vehicles de lliurament immediat
- Servei postvenda

- ✓ **Compliment de normativa eurotaxi**
- ✓ **Reial decret 1544/07**
- ✓ **Norma UNE 26494**

DIFERENTS **SOLUCIONS**

- Rampes d'accés
- Rebaix de pis
- Esglaons
- Agafadors
- Respatllers i Reposacaps
- Sistemes d'ancoratge
- Condicionament d'alçada interior

EDITA

REVISTA PROFESIONAL DE
DIFUSIÓN NACIONAL

5ª Época, año XXIV nº 205

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

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



EDITORIAL

El STAC se refuerza y amplía su campo de acción

El Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) ha vuelto a la Taula Técnica, quedando como segunda fuerza en el sector en el Área Metropolitana de Barcelona con un equipo renovado en la Unión de BCN y con ganas de hacer frente a los retos del sector, continuamente amenazados por las plataformas como UBER Y Cabify, cuya pretensión es quedarse con nuestro mercado.

Durante los últimos cuatro años, el taxi ha perdido algunos de los logros conseguidos con anterioridad. Ahora el reto sigue vigente, mejorar el sector, pero con nuevos objetivos: luchar contra el intrusismo y la competencia desleal; mejorar la movilidad; digitalización de nuestra industria; nuevas modalidades de pago integral, el acceso a la profesión, el control de los horarios, el mantenimiento del calendario laboral, la libre elección de los vehículos, el incremento de los vehículos de bajas emisiones... El STAC como siempre estará en la bandera de todos ellos.

En un momento como el actual, otro de los flancos que ha reforzado la organización ha sido su representación a nivel Estatal con su incorporación

en ANTAXI actualmente la mayoritaria en todo el territorio español.

Los objetivos son comunes y tal y como expresaba la nota de prensa de ANTAXI, donde se informaba de la celebración de una Asamblea Extraordinaria en la que se ratificó la entrada del STAC junto con otras organizaciones: "es necesario una Organización fuerte que encabece la lucha contra la competencia desleal que lleva años sufriendo el sector del Taxi de España".

Y continúa: "La primera decisión, ha sido la de compartir toda la información de las distintas Asociaciones sobre los últimos trabajos que se están realizando en cada Comunidad, señalando la importancia de priorizar la inversión en la defensa jurídica que tan buenos frutos han dado en los últimos meses".

Por último, se acordó "seguir con la hoja de ruta de la Organización, con la defensa de modelo de Taxi Autónomo como seña de identidad y la defensa del Taxi Rural, el Taxi Turístico, y Taxi como Transporte Sanitario No Medicalizado, así como seguir con los trabajos ya iniciados en la defensa de las enfermedades profesionales y las jubilaciones anticipadas, algo solicitado repetidamente al actual Gobierno".

Talleres ATLÁNTIDA

REPARACIÓN DE
AUTOMÓVILES



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



Reparació de l'automòbil,
especialitat en planxa,
pintura i mecànica.

Al servei del taxista

C/Breton de los Herreros, 13
08012 Barcelona
93 217 47 39

C/Pinar del Rio, 60-64
08027 Barcelona
93 352 73 59



tallersgamez@tallersgamez.es
www.gamezmotors.es


ENTREVISTA


Rosa Alarcón, presidenta del IMET

“El taxi ha demostrado lo mejor que lleva dentro: la calidad como servicio público”, Rosa Alarcón

1. Prácticamente, lleva dos años como presidenta del IMET, ¿qué visión tiene en la actualidad del taxi?

Pues lamentablemente, estos casi dos años de mandato han estado marcados por la pandemia de la Covid-19. Aún así, ante las adversidades del momento, el sector ha demostrado lo mejor que lleva dentro: la calidad como servicio público. Estuvieron ofreciendo servicios altruistamente en el momento más duro de la primera ola, siempre encarando de manera muy constructiva la crisis y la necesaria modernización, para salir reforzados.

2. ¿Qué necesita el taxi?, desde el punto de vista de la Administración.

En todas las conversaciones con los taxistas siempre sale la misma palabra: modernización. Creo que claramente ese es el camino, y que la Administración tiene que acompañar en ese proceso. Las ciudades están en plena transformación y la movilidad es una de las piezas claves para su desarrollo.

3. Tras la pandemia, aflorará una crisis general en todos los aspectos que afectará directamente al taxi: ¿Qué va a pasar en el sector en cuanto a la adecuación de la oferta y la demanda?

El paso del tiempo supondrá que haya un aumento de la actividad. Barcelona y sus alrededores han entrado en una especie de letargo porque la restricción de la movilidad ha sido, posiblemente, la herramienta más usada para combatir la propagación del virus. Conforme vayamos recuperando la normalidad, mejor le irá al sector del taxi.

4. Ante la llegada a España de Fondos Europeos de Recuperación, ¿el MET tiene previsto solicitar dinero para modernizar el sector, por ejemplo, establecer la APP pública?

Los Fondos Europeos suponen una oportunidad para dar una aceleración a la transformación de nuestro país y facilitar la transición hacia

una movilidad más sostenible. En este sentido, el taxi debe jugar un papel claro.

Desde el Institut Metropolità del Taxi (IMET), conjuntamente con el AMB y con el Ayuntamiento de Barcelona, estamos trabajando en propuestas como la electrificación de la flota de vehículos o la App pública del servicio de taxis, que nos ayudará a digitalizar la petición a mano alzada. La aplicación permitirá al usuario geolocalizar cuales son los taxistas que están más cerca suyo y solicitar el servicio. El objetivo es reducir el número de taxis que circulan vacíos por la ciudad, y que, gracias a esta aplicación, cualquier ciudadano pueda pedir un taxi.

Lo que pretendemos hacer es mejorar la solicitud del servicio, no entraremos a comercializar como hacen las otras aplicaciones privadas que ya existen. Queremos que toda la flota tenga la oportunidad de formar parte de una App pública i universal.

5. Desde el punto de vista de la presidenta del IMET , ¿qué se debería de plantear el sector del taxi?

Creo que es muy importante apostar por este sector, que se está modernizando. Actualmente, el 37,6% de los taxis del área metropolitana de Barcelona ya son híbridos.

Tenemos la red pública de carga eléctrica más importante de cualquier ciudad europea, con 555 puntos y es muy importante apostar por la electrificación de los taxis.

Este año hemos introducido una tasa a este tipo de energía para que facilite la entrada de empresas privadas y así favorecer un despliegue mayor de esta infraestructura tan necesaria. En cuatro años, queremos doblar el número de cargadores de la ciudad y que las gasolineras incluyan electrolineras entre su oferta de surtidores.

6. ¿Que va a pasar con las VTC's, de que forma se va a ser más estricto en el cumplim

iento del Reglamento? ¿Habrà más inspección?

Hemos sido estrictos desde que entró en vigor el Reglamento Metropolitano de VTC. Le recuerdo que tiene artículos suspendidos por el TSJC que no se pueden aplicar y por tanto no se puede sancionar su incumplimiento. Se están poniendo denuncias, fundamentalmente, por Guardia

Urbana de Barcelona e Inspectores del Taxi, abriendo expedientes sancionadores de los cuales algunos se ha pagado la multa económica y otros siguen su trámite de recursos y así continuaremos hasta el final.

7. A partir de 2022 vence el plazo indemnizatorio que el Decreto Ábailos daba a las VTC. Por tanto desde esa fecha solo podrán realizar servicios interurbanos. ¿Cómo garantizará el AMB Que así sea?

A partir de esa fecha se darán situaciones diversas en función de la fecha en que los Tribunales fueron obligando a otorgar autorizaciones VTC por ejecución de sentencia, por tanto, bajará el número de las VTC de forma considerable pero continuarán otras hasta el cumplimiento de los cuatro años indemnizatorios. A partir de entonces, respecto de las que hayan cumplido el tiempo indemnizatorio será la Generalitat de Catalunya quien deberá actuar contra aquellos titulares que hagan servicios urbanos habiendo cumplido el periodo indemnizatorio, ya que el IMET no podrá actuar sobre estas autorizaciones. El IMET continuará con su control y aplicación del Reglamento Metropolitano de las VTC's sobre las autorizaciones que todavía estén en el periodo indemnizatorio.

8. En la próxima legislatura, se va a

elaborar una nueva ley para el taxi: ¿Cuál es la apuesta del IMET?

Hace tiempo que la Ley del Taxi debería estar sobre la mesa para poder debatir conjuntamente con el sector sobre cómo debemos poner los cimientos del taxi del futuro.

9. En la movilidad que se dibuja en la ciudad de Barcelona se visualiza más kilómetros para las bicis, cierrre de calles... ¿el taxi se va a ver favorecido? ¿de qué manera se va a ver afectada la velocidad comercial? ¿y los giros en los carriles bus taxi, en los cuales ya hemos pedido unos cuantos como han sido en la Diagonal?.

Es fundamental que la transformación de las ciudades vaya en la línea de favorecer la sostenibilidad y la movilidad. Esto quiere decir que se debe potenciar el caminar, el transporte público y la bicicleta. El taxi juega un papel especial en el transporte público porque es el que tiene mayor capacidad de adaptación. Es el único que te puede garantizar el desplazamiento puerta a puerta.

Por tanto, la línea de trabajo va en este sentido: que haya más carriles bus/taxi, más paradas distribuidas por la ciudad, que se pueda garantizar el acceso al servicio...En definitiva, que el taxi sea perfectamente compatible con la nueva estructura de la ciudad.

**PÁSATE AL
AUTOGÁS GLP**



GASPOINTCENTER®
transformando el futuro

**Y AHORRA
EN COMBUSTIBLE**

93 138 50 58
658 507 989
www.gaspointcenter.com
info@gaspointcenter.com








Prolongación de la parada de la Clínica Teknon

SEGUIM TREBALLANT! SEGUIM LLUITANT!

Balanç d'acció de la Unió de Barcelona de l'STAC de gener a març

La Junta de la UIB de l'STAC, en el seu àmbit d'actuació, durant els darrers mesos ha seguit treballant i lluitant per impulsar mesures que ajudin al sector a superar la dramàtica situació de crisi econòmica que patim. Aquestes són les principals línies d'actuació del primer trimestre de l'any:

REGULACIÓ SERVEI DE TAXI:

L'actual regulació seguirà mentre segueixi vigent el decret del PROCICAT, que alhora tindrà cobertura legal mentre seguim en estat d'alarma. Treballem per escurçar al màxim els terminis del procés de modificació reglamentària, que reforçarà jurídicament les competències de l'IMET per regular sense dependre d'organismes superiors. S'aprovarà previsiblement al pròxim ple de l'AMB.

APP PÚBLICA:

Treballem per accelerar al màxim la feina del departament tècnic i que s'encetin les primeres proves abans de l'estiu, el projecte ha de ser una realitat aquest mateix any. Seguim reivindicant una consulta al sector perquè avaluï la intenció de l'AMB de destinar una partida pressupostària del fons de viabilitat (reconversió). Demanem un informe jurídic que esclareixi si aquesta acció no és susceptible de futures accions judicials.

CAIGUDA DEMANDA:

Demanem a l'IMET l'elaboració d'un informe extens de caiguda de la demanda i facturació de la nostra activitat. Aquest és imprescindible per poder-nos acollir a les diferents moratòries bancàries i poder justificar l'obtenció de les diferents ajudes.

PRÒRROGA ANTIGUITAT VEHICLES:

Demanem una nova ampliació d'un any del període d'antiguitat màxima als vehicles que se'ls hi va concedir durant el 2020, i que per tant, venç el 2021. En paral·lel, perquè aquesta norma no sigui discriminatòria, demanem que tots els vehicles matriculats entre 2020 i 2030 és beneficiïn de l'ampliació d'un any de l'antiguitat màxima i per tant, sigui d'onze anys.

UBER:

Acordem amb l'IMET l'obertura d'un expedient informatiu, futuriblement sancionador, tant a l'empresa com als taxistes que treballen amb aquesta app, per no complir la norma reglamentària en referència a tarifes. Reivindi-

quem la nostra demanda de què tots els vehicles adscrits a una app estiguin vinilats obligatòriament. Mantenim la màxima pressió sobre aquesta app i els "companyans" que pretenen treballar amb els que vénen a destruir el sector des de dins.

ELECCIONS AL PARLAMENT:

Contactem amb tots els partits polítics que es presenten a les eleccions al Parlament per traslladar-los les principals necessitats i reivindicacions del sector perquè siguin recollides i tingudes en compte.

MOBILITAT:

-Fem seguiment i supervisió de les ampliacions de parades i noves creacions acordades amb Mobilitat de l'AMB, arran de l'extens dossier presentat conjun-

tament amb la resta d'associacions a finals d'any.

- Aconsegüim ordenar l'entorn de la Clínica Teknon i que la cua de la parada de taxis sigui per Marquesa de Vilallonga, sense perill de ser sancionats a Vilana. Demanem ampliació d'aquesta.
- Exigim la recuperació de velocitat comercial perduda (nous carrils exclusius bus, girs prohibits, etc) i advertim de futures actuacions si no cessen les reformes en mobilitat que ens perjudiquen.
- Participem en el procés participatiu de la nova àrea de l'estació de Sants, on mirem de què el taxi no surti perjudicat en la futura reestructuració de la zona.

INICIATIVES JURÍDIQUES:

-Ens presentem com a part afectada en el contenciós entre un grup de taxistes i l'AMB. Aquests

taxistes han presentat recurs contra la nova norma que estableix una sèrie de requisits a l'hora de contractar assalariats. En aquest procés defensarem la necessitat que segueixin establerts uns requisits mínims, que considerem insuficients, a l'hora de contractar. Que no existeixi cap requisit suposaria una entrada descontrolada d'assalariats, provocant una sobre dimensió en la flota que afectaria la rendibilitat de l'activitat i als estàndards de qualitat del servei.

-Estudiem la possibilitat de reclamar tots els perjudicis derivats de la inacció de les administracions, en cas que la resposta a la reclamació administrativa interposada per l'STAC i altres, reclamant accions concretes d'ajuda al sector sigui negativa.

REVISTA **taxi** LIBRE

Más de 30 años informando al sector

5.000
ejemplares



Distribución
EN PUNTOS CLAVE
del sector



revista
GRATUITA

¿Quieres anunciarte? ¡ÉSTA ES TU REVISTA! laura@gpl.cat · 625 60 11 07



ENTREVISTA



Francisco tuvo uno de los primeros coches de 7 plazas del AMB.

“El taxi siempre ha tenido complicaciones, pero ha sobrevivido”, Palomares

Francisco Palomares Muñoz (Barcelona, 1958) lleva en el taxi desde febrero de 1980 y se compró su licencia en diciembre de 1982. Estos días deja la profesión después de tantos años y se lleva una buena impresión de su profesión. De las pocas personas que podrá decir que no ha tenido nunca ningún incidente. Ahora es un apasionado de la fotografía. Ha sido el fotógrafo de la campaña de los compañeros de la Unión de Barcelona.

¿Por qué te hiciste taxista?

Aunque ya me venía de familia, antes de ser taxista, fui mecánico. E hice la formación profesional hasta la maestría industrial junto con el taxi. Aunque acabé los estudios, ya seguí en el taxi. Trabajaba con mi padre y así estuve durante dos años. Empecé con 22 años. Fueron momentos difíciles. El sector siempre ha tenido crisis aunque la actual es especialmente dura.

En 1984, el sector tuvo que definirse y en una votación escoger entre un día más de fiesta o turnos ante la crisis que se padecía. Finalmente, los taxistas votaron por un día más de fiesta. De esa manera se quitaron 2000 coches de la calle. Y se notó mucho. Pero pronto volvió a caer la faena. Íbamos una o dos veces por semana al aeropuerto. Yo ya viví poco la época en que el aeropuerto solo iban los taxis de color azul, los de El Prat. Cuando ya no quedaba ninguno de ellos, los de Barcelona tenían opción para encochar.

Me ha gustado mi profesión. Quizás en los últimos años no tanto, sobre todo por la falta de compañerismo y más individualismo.

Qué recuerdos tienes de todo este tiempo en el taxi...

En la época que empezamos (80 y 90) había más unión entre los taxistas y también más compañerismo.

Había menos emisoras, no existían las redes sociales como hasta ahora y algunos nos instalamos canales de radioaficionados para estar comunicados, a parte de la comercial para el trabajo. Tanto si trabajas de noche o de día, nos conocíamos y colaboramos entre nosotros.

En Barnataxi, emisora en la que he estado siempre, teníamos una clave de peligro, y cuando se activaba, la emisora se paraba hasta que no se resolvía el problema. Siempre que veíamos un coche de la compañía parado, nos interesábamos para ver si le sucedía algo. A mi no me ha pasado nunca nada.

Lo malo, era y es la poca afiliación a los sindicatos. La gente se quejaba y le preguntabas porque no estaba sindicado...El taxi es un sector individualista y solitario.

¿En tus 40 años el taxi ha avanzado?

El STAC, organización en la que estoy afiliado desde que compré la licencia, fue el pionero a la hora de mejorar el sector. Hay que recordar muchas cosas, pero los primeros carriles que tuvo el taxi fueron pintados por nuestra organización..... después las paradas conseguidas... pero hemos logrado muchas más cosas: el calendario laboral, la contingencia del doble turno, las 12 horas en horario diurno y nocturno, el rescate de más de 500 licencias... lo único que no hemos podido conseguir: un taxi, un conductor.

La alcaldesa actual está con nosotros sobre todo en el tema de las VTC. Anteriormente, creo que las administraciones no han estado tan al lado como ella,

Uno de los problemas que consideramos un aspecto negativo son el número tan alto que hay de coches a doble turno y de asalariados. Al empezar yo en el sector, había gente como policías y bomberos que tenían licencia de taxi y trabajaban unas horas...luego desapareció por la normativa que les prohibía.

Una de las cosas positivas son las tarifas. Las que existen actualmente son las correctas; nadie se acuerda cuando nos llevábamos a casa dos mil pesetas, recaudaciones bajísimas

Otro ejemplo es el aeropuerto. Antiguamente no teníamos ni par-



Palomares con su primer taxímetro.

rilla. Cuando se llenaban las paradas existentes en las terminales hacíamos cola a lo largo de la carretera de acceso, dando una imagen tercermundista. Todo el mundo se queja, pero hay que hacer una mirada retrospectiva.

He estado 5 años de delegado en Barnataxi (K-55). Cuando no existía navegadores y te preguntaban por una dirección por la emisora. Las nuevas generaciones han entrado con muchos medios...Ha habido un cambio sustancial en la profesión sobre todo en el conocimiento de la ciudad. El grado que adquiriríamos nosotros era muy grande cosa que actualmente no se consigue tan rápido.

Que anécdotas tienes del taxi...

Pues sí. Muchas. Desde coger a personas famosas como Boris Aguirre, Magic Andreu, Bibi Andersen, Silvia

Cruz, Paco Umbral... A este último le pregunté si era Paco Umbral y me contestó de una forma insípida: Si... Subirse una persona y decir: siga a ese coche...

Que consejos les dirías a la gente

Que piensen mucho en el futuro, que mantengan una reserva económica, que inviertan por ejemplo en los autónomos para las bajas médicas, la jubilación para las bajas médicas.

Que se apunten a una organización sindical. Por ejemplo, al STAC que ha estado siempre.

Que se establezcan un horario de trabajo y que lo mantengan, y sobre todo que sean horas efectivas.

El futuro lo veo complicado. Pero el taxi siempre ha estado complicado.

Nosotros hemos tenido que luchar con todo lo que nos han ido poniendo. Prácticamente cuando yo empecé no había transporte público. Luego vinieron ampliación del metro, autobuses a cualquier punto de la ciudad más cómodos, enlaces con el aeropuerto con cualquier medio y nos hemos ido adaptando.

Las calles no son las mismas que antiguamente. Hoy ya no se circula como antes. Pero el taxi siempre ha tenido complicaciones y ha sobrevivido.



C/ Santander 71 - 73 (Nave 17)
08020 - Barcelona
93.313.1525 - 672.394.700
<http://tapiceriamelvi.com>
info@tapisseriamelvi.com

HORARIO
Lunes a Viernes de 6:00 a 14:00
y de 16:00 a 19:00

TAPICERÍA MELVI

SERVICIO INTEGRAL PARA EL AUTOMÓVIL

 Fundas de asiento a medida

 Alfombrillas a medida

 Tapizado de volantes

 Chapa y pintura express

 Servicio en el mismo día

 Limpiezas a mano

Como llegar



* Trae este anuncio para una limpieza básica GRATIS

AMB

L'STAC torna a la Taula Tècnica del Taxi de l'AMB com a segona força

Aproximadament el 40% dels taxistes titulars de llicència de l'AMB no van poder exercir el seu dret a vot, ja que no estaven registrats en el cens electoral. Aquesta és una anomalia que esperem que se solucioni com abans millor

La Junta de la Unió de Barcelona de l'STAC volem agrair el suport rebut pels companys en els darrers dos anys, que s'ha traduït en 679 vots, més del doble que en 2016, el tercer millor resultat de la història de la nostra organització, recuperant així la representació perduda, el gran repte que ens havíem fixat. Un gran resultat que ens motiva a continuar lluitant per millorar i defensar el Taxi de l'AMB.

La votació del dilluns 1 de març va ser el punt de partida d'una legislatura que arriba carregada de reptes. Sabem que ens esperen molts sotracs en el camí, però amb el vostre suport ens sentim recolzats, forts i plens d'ànim per a vèncer-los.

També volem felicitar a ÉLITE TAXI i ATC pels seus bons resultats. Som organitzacions diferents, però amb un mateix objectiu: defensar al Taxi. Esperem continuar treballant plegats, amb la màxima unió, com els darrers anys.

Si ens mantenim units, el Taxi de l'AMB serà invencible!

Moltes gràcies pel gran suport a tots els companys i companyes que heu confiat en nosaltres! **NO US FALLAREM!**

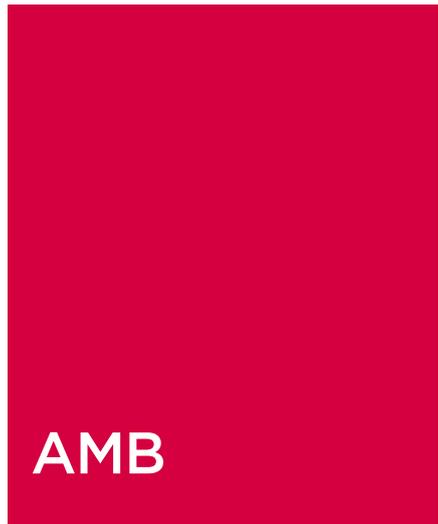
| ANY | 1990 | 1994 | 2000 | 2012 | 2016 | 2021 |
|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| ESCRUTINI | 10915 | 10961 | 10532 | 10523 | 9539 | 6825 |
| PARTICIPACIÓ | 5852 53,16% | 4736 43,21% | 3474 33,00% | 3222 30,61% | 3150 33,02% | 3058 44,81% |

| POSICIÓ STAC | 2ons | 2ons | 1ers | 1ers | 3ers | 2ons | | | | | | |
|---|------|--------|------|--------|------|--------|-----|--------|------|--------|------|---------|
| PERSONES FÍSQUES TITULARS D'UNA O DUES LICÈNCIES | | | | | | | | | | | | |
| Sindicat del Taxi Catalunya STAC | 1076 | 20,99% | 933 | 19,73% | 1087 | 31,80% | 785 | 24,36% | 308 | 9,78% | 679 | 22,20% |
| Gremio Unió Taxistas GUT | 2452 | 47,84% | 504 | 10,66% | 758 | 22,20% | 186 | 5,77% | 115 | 3,65% | -- | -- |
| Sindicat del Taxi Barcelona STAB | 1075 | 20,97% | 674 | 14,25% | 515 | 15,10% | -- | -- | -- | -- | -- | -- |
| Agrupació Taxi Companys ATC | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 325 | 10,08% | 328 | 10,41% | 536 | 17,53% |
| Asociación Catalana Taxi | -- | -- | 952 | 20,13% | -- | -- | -- | -- | 260 | 8,25% | -- | -- |
| Asociación Prof. ÉLITE Taxi | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 2056 | 65,27% | 1747 | 57,13% |
| Unió Taxistes AutònomsUTAM | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 657 | 20,39% | -- | -- | -- | -- |
| Coordinadora Metro. Taxi | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 407 | 12,63% | -- | -- | -- | -- |
| Grup Taxistes Indep. GTI | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 187 | 5,80% | -- | -- | -- | -- |
| Repre. Taxista Autònom RTA | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 80 | 2,48% | -- | -- | -- | -- |
| Cooperativa Indústria Taxi | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 33 | 1,05% | -- | -- |
| PERSONES JURÍDIQUES I FÍSQUES TITULARS DE TRES O MÉS LICÈNCIES | | | | | | | | | | | | |
| Asociación Empresarial Taxi | 522 | 10,18% | 706 | 14,93% | 640 | 18,70% | 458 | 14,21% | 405 | *90,4% | 395 | *79,64% |
| ABEAT | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 97 | *19,56% |

*de 1990 a 2012 els vots de les persones jurídiques es comptabilitzen conjuntament amb les físiques, a partir de 2016 per separat



La candidatura de la Unió de Barcelona compleix l'objectiu de tornar a la Taula Tècnica



Àlbum d'una campanya intensa



La junta de la Unió de Barcelona de l'STAC el dia abans de l'inici de la campanya.



Javier Ordiales repartint l'exemplar electoral per Horta-Guinardó.



Christian Navarro i Jaime Sau, amb el company Gabino, de campanya per Castelldefels



Carlos Fernández, amb el company Francesc, a l'estació de Sants explicant el nostre projecte.



Javier Galipienso explicant als companys de l'estació de Sants les nostres propostes pel taxi de l'AMB


ENTREVISTA


“Soy una amante de los animales”, dice Aida

TAXISTAS SOLIDARIAS

Aida Ortega, fundadora de Mascotaxi Barcelona

Aida comenzó a trabajar en el taxi en 2014. Tenía un trabajo en el que no estaba contenta y su padre, taxista titular de dos licencias, le propuso trabajar con él. No se lo pensó y en un ejemplo de tesón “me saqué en un año el carnet de conducir, el de camión y la credencial de taxista. En cuanto me quité la L me puse a trabajar y supe que había encontrado mi trabajo ideal. Ahora puedo decir que no me veo trabajando en otro lado”.

Tanto los compañeros como los clientes le han tratado siempre muy bien y se ha sentido muy bien acogida siempre. Aunque reconoce que como empezó con 24 años, a veces le hacían alguna broma “como que si ya me había sacado el carnet. Pero siempre con buena educación. **Yo creo que les**

Compañeros y clientes le han tratado muy bien y se ha sentido acogida

sorprendía ver a una chica tan joven trabajando en el taxi”.

Hace 3 años fundó Mascotaxi Barcelona junto con Jose, su pareja, también taxista. Los dos son amantes de los animales y no les entraba en la cabeza “que muchos clientes fuesen rechazados por ir con sus animales de compañía. Nos pusimos en la piel de esa gente que tal vez necesitaban ir a un veterinario de ur-

gencia y no encontraban taxi... y con esa idea fundamos **Mascotaxi Barcelona**.

Trabajar con el taxi y además organizar los servicios, atender a los clientes por teléfono, etc... no es fácil y le quita mucho tiempo libre, pero por otro lado “compensa ver a los clientes tan agradecidos. Eso nos llena de alegría y es lo que nos da fuerza para seguir adelante con el proyecto”.

Aida valora muy positivamente la **libertad de horarios** que le da el taxi. Ahora que espera un bebé, podrá “amoldar el trabajo a las necesidades de su hijo y no al revés. Me parece un trabajo ideal para una madre”. Así que anima a más chicas a formar parte de la familia del taxi.

Aida: ejemplo de esfuerzo e iniciativa


ENTREVISTA


“Ojalá se animaran muchas más chicas a trabajar en el taxi”, dice Marga

TAXISTAS SOLIDARIAS

Marga Viudes, voluntaria de Cris Taxi ayudando contra el cáncer

Marga es posiblemente una de las taxistas más veteranas del AMB y, con total seguridad, una de las más queridas por sus compañer@s. Marga comenzó en el taxi (licencia 7548) en 1991 junto con su marido, que es francés. Como ella misma recuerda, **“En aquella época no podías comprar la licencia si no tenías la nacionalidad española**, así que tuve que sacarme la credencial para que la trabajase él. Pero a medida que iba estudiando me fue picando el gusanillo de por qué no dedicarme yo también la taxi”. Así que dejó la empresa en la que trabajaba y comenzó la aventura a bordo del amarillo y negro, hace ya 30 años.

A principio de los '90 no había muchas mujeres taxistas, pero ella se sintió en todo momento muy bien acogida tanto por los com-



pañeros como por los usuarios; en especial por las usuarias, que “a menudo me dicen que les gusta que les lleve otra mujer”. Aunque sí es verdad que cuando empezó había conductores que la miraban en los semáforos, “sobre todo por curiosidad, porque éramos muy poquitas en el taxi. Por suerte cada vez somos más y **ojalá se animaran muchas más chicas a trabajar en el taxi**. Sobre todo por la libertad de horarios. Hacemos muchas ho-

ras cada día, pero podemos elegir cuándo empezar y cuándo acabar. Y eso permite poder ocuparte del trabajo y de la familia”.

Desde hace unos 5 años Marga es **voluntaria en Cris Taxi**, un grupo de entre 20-30 chicas de toda España que elaboran y venden pulseras para recaudar dinero para la fundación Cris contra el Cáncer. El año pasado recaudaron 110.000 euros, que serán destinados íntegramente a la investigación contra el cáncer. Una grandísima iniciativa de estas compañeras. Las pulseras que hacen “en las paradas, en cualquier ratito libre en casa” las podéis conseguir en las oficinas del STAC.

Para nosotros es un orgullo que sea una mujer uno de los miembros más antiguos de **Barnataxi**. Marga: ejemplo de igualdad, solidaridad y trabajo bien hecho.


ENTREVISTA


“Llevábamos comida a personas sin techo que vivían fuera de la red de albergues municipales”, dice Raquel

TAXISTAS SOLIDARIAS

Raquel Gonzalo colabora en: “Ningú sense sostre”

El primer contacto de Raquel con el mundo del Taxi fue a través de Radio Taxi Sabadell, donde estuvo trabajando como locutora. Fue ahí donde fue conociendo el sector y donde se planteó la idea de comprar una licencia, “ya que en esa época trabajaba en dos sitios diferentes y, puestos a trabajar muchas horas, mejor trabajar para una misma y ser mi propia jefa”. Así que finalmente compró la licencia 81 de Sabadell en 2007 y comenzó a trabajar. Primero lo hizo en el turno de noche “porque ya conocía previamente a los taxistas y se sentía más protegida y muy bien acogida por ellos”.

Durante todos estos años nunca ha sentido que ni los compañeros ni los clientes/as le hayan hecho ningún tipo de discrimina-

“Mi primer contacto con la profesión fue a través de Radio Taxi Sabadell”

ción por el hecho de ser mujer ya que **“este es un trabajo que puede realizarlo tanto hombres como mujeres por igual**. Lo único que se necesita es tener un cierto don de gentes, vocación de servicio y que te guste conducir, porque en el taxi se pasan muchas horas”. A pesar de las muchas horas que hay que dedicar al taxi, Raquel valora muy positivamente nuestra **flexibilidad de horarios** ya que “te permite que puedas organizarte

en función de tus necesidades”.

En los inicios de la pandemia, durante el primer confinamiento, estuvo colaborando como voluntaria con la asociación Health warriors, llevando comida de los restaurantes para los sanitari@s. Pero una vez fue acabando el confinamiento más duro, se dedicó a colaborar con Ningú sense sostre, una asociación que conoció a raíz del voluntariado con Health warriors. **Ningú sense sostre** es una asociación que trabaja atendiendo a personas sin hogar tratando de cubrir sus necesidades básicas. Básicamente “llevábamos comida a personas sin techo que vivían fuera de la red de albergues municipales, en la calle o en locales ocupados”.

Raquel: ejemplo de vocación de servicio y solidaridad.

**ÚLTIMAS
UNIDADES**

A 88
AUTO



FIAT TALENTO

IVA reducido

8+1 PLAZAS 120 CV

30.900€



INCLUYE MAMPARA ANTIVIRUS DE SERIE

FIAT TIPO SW HÍBRIDO

16.800€

*IVA incluido



CONTACTA

ÁNGEL PAÑART
652883889

FRANCISCO BORREGO
656544971

ENTREGA INMEDIATA

Financiación especial TAXI, 4,99% TIN sin permanencia. Unidades en stock matriculadas
Gastos de gestión incluidos. Incluye pintura amarilla, manguera y precinto.



NACIONAL



EL STAC se incorpora a ANTAXI

La ejecutiva del Sindicat del Taxi de Catalunya STAC se reunió el pasado 13 de marzo de forma extraordinaria y decidió por unanimidad darse de baja de la Federación Española del Taxi FEDETAXI por las razones siguientes:

Desde que entró en proceso electoral la Gremial de Madrid, FEDETAXI se sumerge en una paralización total que se ha ido prolongando a estos mismos días por los procesos judiciales que se ha visto inmersa la organización de Madrid.

El empeñamiento en el sentido de que FEDETAXI debía de presidirla el representante de Madrid cuando se dio la alternativa, al menos hasta que quedara meridianamente claro la presidencia de Gremial.

Durante este proceso, un buen número de organizaciones de FEDETAXI la han abandonado: Aragón, Costa del Sol, Castilla y León y Andalucía. Y también lo ha hecho el secretario técnico, Emilio Domín-

guez que es quien ha llevado el peso durante mucho tiempo de la organización.

Llegados a este momento la Ejecutiva del Sindicat del Taxi de Catalunya entró en un tiempo de reflexión para ver de qué forma se abordaba este nuevo periodo en el ámbito nacional.

La importancia de estar representados por una asociación de ámbito nacional es algo que no tiene duda dentro de nuestra organización por la importancia en los momentos actuales de tener voz y voto en la capital, que es donde se van a esclarecer las incógnitas más inmediatas que afectan a nuestro sector.

Con posterioridad la Ejecutiva Nacional volvió a reunirse para bajar la posibilidad de sumarse a la organización nacional Antaxi, por unanimidad los representantes decidieron solicitar la entrada en la citada organización nacional.

La nuestra es una organización que históricamente siempre

ha estado con representación en el ámbito estatal, de tal forma fuimos impulsores y fundadores de la Confederación del Taxi de España, la primera organización de taxistas autónomos del estado. No podemos de ninguna forma quedar al margen de lo que se discuta y trabaje en Madrid en estos tiempos tan importantes y decisivos para el sector del taxi. Una de las cuestiones más importantes a trabajar a corto medio plazo es el fin de la moratoria del decreto Abalos, que dictamina que las VTC's no podrán ejercer trayectos urbanos una vez termine dicha moratoria, debemos estar muy atentos a en este sentido.

Al cierre de este ejemplar la junta directiva de Antaxi ha aprobado la entrada del Sindicat del Taxi de Catalunya en su organización siendo ratificado en asamblea, por lo cual ya somos miembros de pleno derecho en la citada organización nacional.

Seguiremos informando.

NACIONAL



El IONIQ, último vehículo homologado por el IMET

Por una homologación de vehículos igual en toda Europa

Hace un tiempo, decidimos crear una sección en nuestra/vuestra revista, dedicada y relacionada con el motor y los vehículos que hay

En el mercado para realizar nuestra actividad.

Está siendo una tarea con cierta dificultad, sobre todo por parte de algunas marcas y también concesionarios, los cuales argumentan, que según qué tipos de modelos no quieren que se les relacionen con el taxi y más, al principio de su vida comercial.

¿A que nos lleva esta introducción con el enunciado del artículo? Pues claramente, a que la mayoría de las marcas, acuden a la homologación de según qué modelos, cuando están al final de su ciclo comercial o el nivel de ventas, está muy por debajo de las

expectativas iniciales en volumen de vehículos matriculados.

El sistema de homologación que utiliza la administración es claramente perjudicial para nuestro colectivo a la vez que opaco. No

Sabemos qué criterios se toman para autorizar un modelo u otro, es condición indispensable, que lo solicite la marca correspondiente, creando suspicacias entre los/as taxistas (menudos somos).

Está claro que tiene que haber un sistema o norma de homologación para la autorización de vehículos, pero mucho más ágil y a la vez que homogénea a los vehículos autorizados en el resto de Europa, incluso volviendo al método de antaño, de exigir un caballaje mínimo y unas medidas tanto interiores como exteriores.

No podemos seguir tan limitados a una oferta tan corta y con un umbral tan grande entre modelos, los hay muy caros y de difícil acceso o muy baratos y de muy baja calidad, a la vez tenemos que añadir lo de la exclusividad de energías eficientes o emisiones cero, que de momento con las autonomías que presentan y los puntos de carga que hay, no son lo suficientemente prácticos.

En definitiva, si queremos ser competitivos y ofrecer un servicio atractivo a la población, necesitamos con urgencia un cambio radical en el sistema de homologación de coches y ayudas directas para el cambio de vehículo hacia la electrificación de la flota o como mínimo que cumpla con los niveles de emisiones en vigor en el futuro.

CATALUNYA

Més enllà del groc i negre

En aquesta ocasió fem un repàs entre les companyes que es dediquen a la nostra activitat al territori, analitzem les dificultats i avantatges que comporta per una dona exercir la feina i les raons per les quals varen fer aquest pas, realment no creiem que hagi d'haver-hi diferència entre homes i dones a l'hora de treballar en el nostre ofici, però hem considerat oportú fer aquesta lectura des d'un punt de vista de gènere per donar visibilitat a totes les nostres companyes i animar-les a continuar entrant en aquest sector que tradicionalment ha estat ocupat per homes.

L'Olga fa quinze anys que es dedica al món del taxi a la ciutat de Girona, va començar l'any 2006. El seu nom complet es Olga Abat Muñoz, condueix un Toyota prius plus, i juntament amb quasi 90 companys i companyes més donen el servei a Girona i Salt, tenen entre els dos municipis prop de 790.000 habitants, concretament a Girona en aquest moment són set les companyes que s'hi dediquen al món del taxi.

Que et va portar a fer-te taxista?

Bàsicament la raó principal va ser la necessitat de conciliar la vida laboral i la vida familiar, a ningú se l'hi escapa que a l'hora de tenir fills una dona o té més complicat que un home per poder conciliar nens i feina, i aquesta és una feina que m'ha permès dedicar-me sempre que ha estat necessari al meu fill.

Creus que encara existeixen dificultats per raó de gènere a l'hora de dedicar-se a aquesta professió?

No, és a dir, són molt residuals, la gent jove sobretot o veu com una cosa totalment normal, i si hi ha algun cas de masclisme, és molt puntual i



Olga Abat, taxista de Girona.

minoritari, de fet pensa que a Girona en el cas dels autobusos és probable que ja siguin més dones que homes.

Quines raons donaries a altres dones per entrar en aquest ofici?

Per començar la llibertat d'horaris, aquest és un tema que quan tens nens petits és molt important, també és important que en el nostre cas et guanyes igual la vida si ets home com si ets dona, és a dir no existeix cap mena de bretxa salarial per motius de gènere. He aconseguit gaudir del meu fill i poder acompanyar-lo sempre que ha estat necessari, a més m'he guanyat la vida amb dignitat.

Sant Jaume d'Enveja és un municipi situat al delta de l'Ebre, a la comarca del Montsià, entre els seus prop de 3600 habitants hi treballen 5 taxistes, una de les quals és Carmen Bermuz Saura. La Carmen fa vint-i-vuit anys que es dedica al sector del taxi, per cert que en aquesta població les dones són majoria entre el col·lectiu un fet diferencial que probablement tan sols passi en aquest municipi.

Que et va portar a fer-te taxista?

Després de casar-me vaig anar a viure a Sant Jaume, allà el meu sogre va fer l'ofici més de quaranta anys. Quan es va jubilar em van proposar que jo m'hi dediqués, i vaig acceptar. Ell em va ensenyar i em va posar al dia en tot el referent al sector i la peculiaritat de fer-ho en una població com aquesta. Vaig ser la primera dona taxista a Sant Jaume.

Creus que encara existeixen dificultats per raó de gènere a l'hora de dedicar-se a aquesta professió?

Crec que encara existeixen dificultats però ni més ni menys que en altres feines. La dona sempre ha de demostrar la seva valia pel fet de ser dona. Personalment i en part per al lloc on visc sempre he tingut el



Carmen Bermuz, taxista de Sant Jaume d'Enveja.

suport i empatia tant dels usuaris com de la resta de companys de professió.

Quines raons donaries a altres dones per entrar en aquest ofici?

Depèn molt del caràcter de cadascú, però la meua experiència em fa animar a altres dones a entrar en aquest ofici, jo utilitzo una paraula Mundologia, tens l'oportunitat de créixer com a persona en tots els aspectes que comporta fer aquesta feina, des d'aquí vull encoratjar a totes les dones a començar en aquest sector amb força i determinació.

Senterada és un municipi de la comarca del Pallars Jussà situat a la part nord-occidental de la comarca. Només té més al nord els termes de Sarroca de Bellera i de la Torre de Cabdella, que constitueixen l'apèndix que es veu en el mapa al nord del cos principal de la comarca.

La Maria Carme Molí González es va treure el carnet de taxista l'any 1991 per casualitat, bé, no ben bé per casualitat se'l va treure perquè en aquells moments encara havies de tenir un carnet especial per portar taxi i no el podies dur amb el carnet de cotxe bàsic com ara. En aquells moments a casa seva tan sols com a vehicle tenien el taxi i era molt important poder utilitzar-lo.

Que et va portar a fer-te taxista?

Com que ja disposava del carnet em vaig decidir l'any 2000 a començar a treballar amb la meua llicència a Senterada, posteriorment a l'any 2008 en vaig adquirir una altra, aquest cop a la Pobla de Segur.

Creus que encara existeixen dificultats per raó de gènere a l'hora de dedicar-se a aquesta professió?

No, és una feina que has d'estar molt lliure, saps



Carme Molí, taxista de Senterada i Pobla de Segur.

quan comences, però no saps mai quan tornaràs a casa, al Pirineu els trajectes són llargs. Durant l'any els que fem transport escolar ens veiem obligats a fer front a les inclemències climàtiques, neu, pluja intensa, gel a les carreteres.

Quines raons donaries a altres dones per entrar en aquest ofici?

Si t'agrada conduir i el tracte amb la gent aquest és el teu ofici, de fet aquí al Pirineu tots ens coneixem i els trajectes tendeixen a ser llargs, és una altra forma de treballar que a les grans ciutats.

OPINIÓN

La exención del iva en la venta del patrimonio empresarial en el taxi tras la última sentencia del Tribunal Supremo

El pasado 10 de septiembre de 2020 fue resuelto mediante su Sentencia número 1147/2020, por la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, el Recurso de Casación nº 3505/2018 interpuesto por la abogacía del Estado frente a la sentencia número 104/2018 de 1 de febrero dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Catalunya, cuyo fallo vino a aportar un nuevo e interesante criterio en referencia a la exención del IVA en las operaciones de venta de licencias de taxi sin vehículo.

La Sentencia del Supremo viene a confirmar lo dispuesto por el tribunal Superior de Justicia de Catalunya en su sentencia, en la que falla que **las operaciones de venta de licencia de taxi sin vehículo no están sujetas al IVA.**

Hasta la fecha de publicación de dicha sentencia la Agencia Tributaria únicamente aceptaba la exención del IVA en aquellas operaciones de compraventa de la actividad empresarial en las que se transmitía la totalidad del patrimonio empresarial a un tercero que continuara realizando la misma actividad, considerando en el



David Chacón, abogado

caso del taxi como “totalidad del patrimonio empresarial” la venta de la licencia administrativa y el vehículo de forma conjunta y en consecuencia razonando que cuando se transmitía únicamente la licencia del taxi, sin incluir en la operación el vehículo, la operación no estaba exenta de IVA por lo que el impuesto se debía liquidar, autorizando únicamente las operaciones sin IVA en aquellos casos en los que se transmitía vehículo y licencia conjuntamente.

Esa doctrina de la administra-

ción ha sido muy perjudicial para el sector durante todos estos años pasados, pues encarecía de algún modo aquellas operaciones de compraventa en las que, por interés del vendedor, por antigüedad del vehículo o por simple imperativo legal no se transmitía el vehículo, solamente se enajenaba la licencia. Cabe recordar en ese sentido que la propia administración establece en ocasiones limitaciones a la transmisión de licencias con sus vehículos, límites relacionados con la antigüedad

de los vehículos que impiden su transferencia junto con la licencia cuando los vehículos sobrepasan un número de años.

Ante esas circunstancias no pocos titulares de licencias se han visto perjudicados a la hora de poner sus licencias en el mercado de compraventa debido a que la sujeción de la operación a IVA incrementaba (al menos en cuanto a la tesorería) los precios relativos a la operación de compra frente a aquellos otros que transmiten licencia y vehículo, viéndose beneficiados por la exención del IVA en la operación.

Pues bien, las sentencias mencionadas vienen a poner remedio y fin a esa desigual situación al resolver el asunto en favor de una interpretación más adecuada y flexible del artículo 7.1º de la Ley del IVA (Ley 37/1992, del 28 de diciembre):

ARTÍCULO 7

Operaciones no sujetas al impuesto.

No estarán sujetas al impuesto:

1. *La transmisión de un conjunto de elementos corporales y, en su caso, incorporales que, formando parte del patrimonio empresarial o profesional del sujeto pasivo, constituyan o sean susceptibles de constituir una*

El elemento sustancial de la transmisión es la licencia y no el vehículo

unidad económica autónoma en el transmitente, capaz de desarrollar una actividad empresarial o profesional por sus propios medios, con independencia del régimen fiscal que a dicha transmisión le resulte de aplicación en el ámbito de otros tributos y del procedente conforme a lo dispuesto en el artículo 4, apartado cuatro, de esta Ley.

La Sala viene a establecer respecto del fondo del asunto y de forma resumida que el elemento sustancial de la transmisión en el caso del taxi es la licencia administrativa y no el vehículo, en tanto que la actividad empresarial puede continuar perfectamente con la transmisión únicamente de la licencia administrativa, resultando el vehículo indiferente desde el punto de vista del desarrollo de esta, resultando contrariamente que la venta del vehículo sin la preceptiva licencia haría imposible la

continuidad de la actividad de taxi pues es esta indispensable para su puesta en marcha.

Siendo así, el tribunal Supremo resuelve en su sentencia que, como quiera que el elemento esencial de la actividad es la licencia administrativa, descartando que el vehículo también lo sea, su encaje en el ámbito del artículo 7.1º de la Ley del IVA debe concretarse en el sentido de que las operaciones de transmisión de la actividad del taxi exentas son aquellas en las que se transfiere la licencia de forma independiente y excluyente a si se transmite cualquier otro elemento, como el vehículo, la cartera de clientes, el Know How, etc.

Como consecuencia de esta importante sentencia y desde la fecha de su publicación **las operaciones de compraventa de licencia de taxi sin vehículo no están sujetas a IVA** del mismo modo que hasta entonces no lo habían estado y por supuesto no lo siguen estando las operaciones en las que se transmite licencia y vehículo conjuntamente, equiparando así de forma afortunada dos situaciones que causaban hasta ahora disparidad en la fiscalidad.

Fdo. David Chacón
Abogado del STAC

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-ity + frenómetro (Gratis).

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

BREUS

El STAC se reúne con ERC en el Congreso

A mediados de febrero, representantes del STAC, Antoni Servós y Lluís Berbel, mantuvieron una reunión telemática con el diputado de Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) en el Congreso, Jordi Salvador Duch y su asesor jurídico, Josep Arisa Muns. Los temas tratados fueron, la reforma de la LOTT en materia sancionadora sobre los VTC., jubilación anticipada y armonización con la normativa europea en materia homologación vehículos taxi.



El grafiti que un taxista hizo para apoyar al sector del taxi de Barcelona

Juan, taxista asalariado en ERTE, y sus amigos Cristo y Álex, decidieron pintar un mural en la Avenida del Paralelo para apoyar al sector, un gesto que han agradecido mucho los taxistas del AMB.



Plan de rescate de 65 millones de dólares para los taxistas neoyorkinos

La ciudad está prometiendo \$ 65 millones para un fondo de ayuda para conductores y propietarios de medallones de taxis para garantizar que la industria ya devastada no se arruine aún más, anunció el alcalde Bill de Blasio.

El plan para aliviar a los conductores endeudados, sin embargo, generó críticas de los legisladores de la ciudad y representantes del taxi que afirman que no va lo suficientemente lejos.



El STAC se reúne con el grupo parlamentario de Unidas Podemos en el Congreso

En la reunión que se ha realizado por video conferencia, han estado presentes por parte del grupo parlamentario Podemos en el Congreso de Diputados, Rafael Mayoral y Joan Mena y por parte del Sindicato del Taxi de Catalunya (STAC), Antoni Servós y Luis Berbel.



Pablo Iglesias ficha para el 4-M un taxista llamado Cecilio González

González ha explicado que la situación de los servicios públicos son "lamentables" por las "políticas ultraliberales" del último periodo y que tiene "toda la pinta de continuar" si la presidenta regional, Isabel Díaz Ayuso, sigue al frente de la Comunidad de Madrid.

Por tanto es fundamental luchar contra la "uberización" y "precarización" y las políticas conservadoras, así como proteger los servicios públicos, que son fundamentales como se ha demostrado en la pandemia.



Colau titlla Uber de "pirates especuladors" i li exigeix complir la regulació

Ha criticat les "intrusions especulatives" al sector del taxi i ha considerat que les noves plataformes com Uber "fan competència deslleial, no paguen els impostos i es disfressen d'innovació tecnològica". L'alcaldeessa s'ha alineat sense embuts amb els taxistes en el pols que aquests mantenen amb les VTC: "El compromís municipal i metropolità és absolut amb el servei del taxi".



Reunió amb el diputat del PDeCAT, Ferran Bel

Dins de les reunions que el Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) va mantenint amb els diferents grups parlamentaris del Congrés, recentment es la va tenir amb Ferran Bel, diputat pel Pdecat, on es van plantejar els tres temes en què la nostra organit-

zació està centrada per poder avançar en ells: Projecte de Llei per la qual es modifica la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, en matèria d'infraccions relatives a l'arrendament de vehicles amb conductor; Jubilació Anticipa-



da i homologació dels vehicles perquè qualsevol cotxe que sigui utilitzat per a taxi a Europa serveixi també a Espanya.

Transportes inicia la renovación del Comité Nacional del Transporte por Carretera

El Comité Nacional de Transporte por Carretera constituye el cauce de participación integrada del sector del transporte por carretera de viajeros y de mercancías, en aquellas actuaciones públicas que le afecten de forma general, que tengan un

carácter relevante o que supongan una importante incidencia para el sector del transporte por carretera. Además, su papel como órgano de representación del sector y de interlocución permanente con el Ministerio de Transportes es esen-



cial para identificar los problemas y las prioridades del sector que se deben abordar.

Reunió amb el grup municipal de ERC de Barcelona

Continuant amb la ronda de reunions i trobades amb polítics per part del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) aquest cop a estat el grup municipal de Barcelona d'Esquerra

Republicana de Catalunya. Els companys Lluís Berbel i Antoni Servos varem mantenir una reunió amb el regidor de l'ajuntament Marc Zañartu i l'assessor municipal Eduard Cuscó.



dbcoop
scl

Solucions Gràfiques

c. Sant Lluís, 11 • 08012 Vila de Gràcia • 93 242 01 99
db@dbcoop.cat • www.dbcoop.cat

**Explica'ns el teu projecte
i buscarem la millor solució**

Llibres, revistes, cartells,
targetes de visita, tríptics, díptics,
agendes, calendaris, adhesius...
i molt més!



TOYOTA
TEAM'S MOTOR

SIEMPRE
MEJOR

TOYOTA

C. Paris 70, 08029 Barcelona 93 410 38 38 (exposición y venta)

C. Viladomat 275, 08029 Barcelona 93 363 61 00 (taller)

Crta. Reial 131, 08960 Sant Just Desvern 93 473 28 02 (ventas y taller)

mpaguina@motorllavina.com

LEXUS

C. Paris 82, 08029 Barcelona 93 112 94 14 (exposición y venta)

C. Tuset 23, 08006 Barcelona 93 200 64 64 (ventas y taller)

C. Buigas 21, 08017 Barcelona 93 566 65 25 (ventas y taller)

fnœ@lexusbarcelona.com



Lexus IS300H
(híbrido)



Toyota Proace Eurotaxi Bcn
(diesel)



Toyota Prius Plus
(híbrido)