stac
SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA

# TAXI LIBRE

SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA

MARÇ-ABRIL **211**

## “La seguretat s’entén des de la vessant preventiva”, Pere Ferrer

ENTREVISTA/ P4-5

## “Haurem de regular la convivència del taxi amb les VTC”, Ferran Estruch

ENTREVISTA / P6-7

## “Desde el 2015 estamos tributando en Estimación Objetiva” Borja

ENTREVISTA / P8-9

## Les opinions de taxistes de Rubí, Premià de Mar i Sitges

MÉS ENLLÀ DEL GROC I NEGRE / P18-19

SANT BOI HOSPITALET MOLINS DE REI GAVÁ

# TU TAXI CON
# TOYOTA STARBAIX

La preparación de los coches realizada en nuestros talleres oficiales de plancha y pintura con **pintura original Toyota.**

**4 TALLERES DE MECÁNICA**
EN DISTINTAS UBICACIONES

**2 TALLERES DE CARROCERÍA**

**EMPLAZAMIENTO ESTRATÉGICO EN LA RUTA DEL AEROPUERTO Y AVE**

**PRECIOS ESPECIALES Y DESCUENTOS**
REPARACIÓN, MANTENIMIENTO, RECAMBIOS Y ACCESORIOS

COROLLA SEDAN HYBRID CAMRY HYBRID

**toyotastarbaix.com**
Ctra. de la Santa Creu de Calafell, 31, 08830 Sant Boi de Llobregat, Barcelona
Tel. 936 52 59 90

## EDITA

**REVISTA PROFESIONAL DE DIFUSIÓN NACIONAL**
5ª Época, año XVIV nº 211

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

**Director** Lluis 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
**Foto de Portada** Taxis de Terres de l'Ebre

## EDITORIAL

# Comisión Europea, liberalización y tribunales

La **Comisión Europea** ha realizado recientemente un **informe demoledor** para el taxi. Influida por **los lobbies como UBER, CABIFY y FREENOW** nos encamina a una **liberalización del sector** ante la perspectiva de intentar equipararnos con los VTC.

Aunque el informe de la **Comisión Europea,** publicado en el **Diario Oficial de la Unión Europea** de 4 de febrero de este año, de 6 folios, **no es vinculante** pero como dirían expertos en desfiles de modas, puede generar tendencias. Sobre todo, en algunas **administraciones con claras visiones liberalizadoras.**

**Las conclusiones** del informe de la Comisión Europea denotan claramente que vamos a **un taxi menos profesional** y más sometido a los vaivenes del mercado, al ser liberalizado. Sin tener en cuenta que nuestro sector **debería ser considerado de interés general**, ya que está **regulado por la administración** tanto en su actividad como como en sus precios.

Otra de las conclusiones de la Comisión Europea es que "deben **simplificarse las normas relativas al ejercicio de la profesión** de conductor u operador de taxi o VTC". Todo al contrario de lo que debería ser y lo que exigimos tanto los taxistas como los propios usuarios. Cualquier ciudadano cuando se sube a uno de nuestros vehículos quiere encontrarse con **un taxista profesional** que le dé el mejor servicio tanto en confortabilidad del coche como en el recorrido hasta llegar a su destino. Todo al contrario de lo aconsejado por la Comisión Europea: "los **requisitos** que se exigen deben ser **sencillos** y no ir más allá de lo necesario y no han de ir más allá de lo exigible".

Algo parecido sucede cuando habla de los vehículos, que aunque aclara que sean sostenibles pero que "**no ha de haber limitación por las medidas de los vehículos** (habla de algunos Estados que lo imponen a los VTC) y, añade, que la única limitación ha de ser la exigencia de los pasajeros (maleteros, asientos para niños) ...

Todo ello con una clara determinación de **equiparar ambos transportes (taxis y VTC)** cuando nacieron distintos y para diferentes servicios. El mismo informe critica que no exista una **legislación común en toda Europa** que regule ambos sectores.

Aunque ya ha habido posicionamiento por parte de algunas organizaciones políticas que integran el Parlamento Europeo, la cuales han realizado **preguntas a la Comisión Europea** y cuestionan sus conclusiones; esperemos que ninguna administración tome nota del informe y lo quiere transpolar a su territorio. De momento, lo que está claro que esa competencia va a seguir en manos de los Estados miembros.

Y así debería ser. Reiteramos que **no creemos** que las administraciones vayan a tomar nota de lo que dice el informe ya que es un relato total en contra del taxi que lo puede pulverizar.

Dentro de poco tiempo lo podremos palpar **si ha influido o no.** Tanto en la futura regulación de los VTC tras el inicio de la **aplicación del decreto Ávalos**, previsto en septiembre u octubre de este año, **como en el Tribunal Europeo** cuando de respuesta a las preguntas vinculantes realizadas desde el **Tribunal Superior de Justicia de Catalunya** sobre la proporcionalidad y la doble autorización.

Aunque el Tribunal Supremo lo va a determinar uno de estos temas, el de la proporcionalidad, el próximo días 19 de abril. Creemos que el Supremo se ha visto pisados sus talones por el Europeo y quiere **determinar antes** su posición al respecto.

ENTREVISTA

Pere Ferrer, director general de la Policia

# "És important no enfrontar-se amb l'autor d'una agressió", Ferrer

**Pere Ferrer i Sastre.**
Nascut a Barcelona (1982).

Va ser tècnic de medi ambient a la Cellule Environnement Rhône dels Services Industriels de Genève (SIG), a Suïssa, entre el desembre de 2007 i març de 2008. Entre el juliol 2009 i el juliol de 2011, va ser tècnic de medi ambient de l'Àrea d'Impacte Ambiental a la Divisió d'Enginyeria Ambiental d'Auditorías e Ingenierías SA. El juliol de 2011 va ser nomenat el Cap del Gabinet de la Regidoria de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, càrrec que ha desenvolupat fins el juny de 2015. El juny de 2015 va ser nomenant Cap de Gabinet del Conseller d'Interior (2 legislatures, amb el conseller Jané i amb el conseller Forn). Juny de 2018 va ser nomenat Cap de Gabinet del conseller Buch fins octubre de 2019, nomenat director general de la Policia.

**Els taxistes tenim la percepció d'inseguretat als carrers, des del punt de vista policial, què ens poden dir?**

Venim de molts mesos de restriccions per la pandèmia, amb un any 2020 atípic pel que fa a la delinqüència i un any 2021 que tampoc ha estat del tot normal ja que s'han continuat mantenint restriccions encara que no tan severes com les que es van aplicar el 2020.

Actualment, estem tornant a la normalitat i, malauradament, també en el sentit delinqüencial. Barcelona va tancar el 2021 amb un augment dels fets delictius respecte el 2020 i un -35,2% respecte de l'any 2019; per tant encara ens situem lluny de l'any 2019. A Barcelona el delicte que més es reprodueix és el furt i la policia treballa molt especialment per minimitzar l'impacte que tenen els delinqüents multireincidents a la ciutat de Barcelona.

En aquest sentit, és sobre els delictes que cometen aquests delinqüents cap a on dirigim els nostres plans per minimitzar l'impacte que tenen sobre les persones que viuen, treballen i transiten per la ciutat. El Tremall,

un pla contra la multireincidència, vol donar respostes a aquest fenomen amb la finalitat que l'acció policial sigui més eficient i més contundent amb aquelles persones que fan del delicte la seva manera de viure.

Els Mossos d'Esquadra i la Guàrdia Urbana despleguen aquest dispositiu Tremall i fan patrullatges de saturació per dificultar i minimitzar l'acció delinqüencial i garantir la seguretat de les persones.

Anomenat com Director de la Policia a l'octubre de 2019

**Hi ha un fet en els incidents que han passat amb els taxistes que és l'agressivitat gratuïta. A què es deu? Per què?**

Pel que fa al col·lectiu dels taxis, les dades que actualment disposo de Barcelona són les que corresponen al període gener-setembre. Consten 41 fets, entre els quals els fets violents tenen una incidència molt baixa, la qual cosa ens confirma que aquest col·lectiu no és víctima reiterada de fets delictius violents.

Això no vol dir que no hi estiguem a sobre i que treballem perquè no passi. Des de la Regió Policial Metropolitana de Barcelona, hem mantingut trobades amb el col·lectiu dels taxis i pel que fa a la incidència delinqüencial, s'han exposat les dades que tenim i que indiquen que no estem davant un augment de delictes violents que afectin a taxistes. Les dades assenyalen que el nombre de fets violents és reduït.

**Des del punt de vista policial, no caldria fer campanyes informatives i preventives al nostre sector?**

Em consta que a petició dels taxistes, es donen indicacions als efectius policials que patrullen a Barcelona – i en especial en llocs on s'ha detectat algun fet violent – perquè estiguin especialment amatents als taxis que treballen en aquestes zones.

D'altra banda, també s'ha acordat una jornada informativa en la que hi participaran treballadors del món del Taxi per donar-los consells de seguretat; jornada que va tenir lloc el proppassat 11 de març de 2022 al Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori. En aquesta jornada s'hi van abordar els principals consells de seguretat per prevenir fets delictius com els furts i robatoris violents en els que la víctima o bé pot ser el treballador del taxi o bé el client, bitllets falsos i per tant estafes,...

La prevenció forma part de l'ADN del cos de Mossos d'Esquadra. La seguretat s'entén des de la vessant preventiva, aquella que contribueix a posar els elements necessaris per evitar el delicte; per això fem xerrades a aquest col·lectiu, com ho fem amb la resta de col·lectius que ho sol·liciten.

**Quins consells donarien als taxistes davant d'un incident o agressió?**

Davant d'una agressió o incident greu cal avisar ràpidament al 112, que activarà els recursos policials necessaris per atendre al taxista i detenir autor o autors. És important no enfrontar-se amb l'autor dels fets i igualment és molt important poder aportar els màxims detalls en relació amb la descripció dels autors. Això facilitarà la investigació la localització i identificació dels autors.

**Reben moltes alertes a través del sistema 112 relatives a inseguretats de taxistes?**

No són gaire però es prenen molt seriosament tant des del 112 com des de Mossos. Per exemple, l'any 2021 hi va haver 14 incidents en els taxis, 9 per situacions potencialment violentes: agressions, amenaces, insults... i 5 per problemes a l'hora del pagament per clients que no volen pagar o quelcom similar. Cal dir que actualment, tant la direcció del CAT112 com l'Institut Metropolità del Taxi com la DG de Transports estan en converses per millorar el sistema d'alertes al 112 per evitar les falses alarmes. És important destacar que totes les incidències reals han estat ateses.

ENTREVISTA

Ferran Estruch, diputat i alcalde de Cardona

# "El taxi és un servei públic imprescindible", Estruch

**Ferran Estruch i Torrents**
Nascut a Cardona (1986)

És llicenciat en Ciències Polítiques i de l'Administració per la Universitat Pompeu Fabra. Va treballar com a consultor en una empresa dedicada a l'àmbit dels processos de participació ciutadana per a diferents empreses i institucions. Comença la seva activitat política als 18 anys quan s'afilia a Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), partit en el qual van militar el seu avi i el seu besavi, Joan Torrents Macià, que va ser alcalde de Cardona durant la segona república. Va ser investit alcalde l'11 de juny de 2011, càrrec que va revalidar a l'any 2015 i 2019. Al 2015 va ser elegit president del Consell d'Alcaldes del Bages.

**Com veu la situació del taxi?**
Actualment, el sector del taxi està afrontant el repte de la convivència amb altres mitjans de transport d'ús privat i exclusiu, a més dels canvis que es motiven per l'acció contra el canvi climàtic. També hi ha canvis en els models de mobilitat dins de les ciutats de tot Europa, amb una tendència cap a la mobilitat tova. Aquests canvis obligaran a un redisseny també del transport públic urbà que, ho vulguem o no, afectarà al taxi. El taxi és un servei públic imprescindible i s'ha de continuar vetllant per a què les condicions laborals siguin dignes.

**Quina solució hi ha al conflicte de taxis i VTC?**
L'acord i la convivència. La demanda social i ciutadana con-

diciona l'aparició de diferents mitjans de transport en vehicle. Un enfrontament obert entre els taxis i la VTC no afavoreix a ningú, i en aquest sentit també cal garantir els drets laborals de les treballadores i els treballadors de VTC, evitant el frau en la contractació, entre altres drets vulnerats. Però entenent que el taxi forma part del servei públic i té una funció cabdal.

**És de l'opinió que tots dos sectors han d'estar diferenciats?**
Sí, crec que hauríem de tenir una mirada diferent perquè el servei VTC es a demanda i el taxi un servei públic.

**Què creu que s'ha de canviar a la normativa actual del sector del taxi?**
Més que canvis normatius, cal una millora de la inspecció i fiscalització de les mesures vigents. Creiem que alguns municipis, com el de Barcelona, no està fent un esforç suficient en aplicar la normativa actual, tot i que ERC va aconseguir que l'Ajuntament fes una campanya concreta, encara hi ha un esforç que es pot fer en aquest sentit. En tot cas, la moratòria d'Ábalos decau aquest 2022 i haurem de regular la convivència del taxi amb les VTC i aquí caldrà un esforç regulatiu.

**Davant la finalització de la moratòria del Decret Llei 13/2018, també conegut com a Decret Ábalos: quina posició te el seu grup?**
Per garantir la convivència i evitar la competència deslleial, s'hauria de millorar la relació entre taxi i VTC, en favor del taxi. Afrontar unes ràtios més ben pensades i un temps mínim de demanda del servei, per poder evitar que els serveis de VTC usurpin funcions que li correspon al taxi.

Accedeix al Parlament a l'any 2021.

## Haurem de regular la convivència del taxi amb les VTC

**Què diria al sector del taxi?**
Que s'ha de preservar, que cal mantenir una línia de diàleg social amb les administracions i fer del taxi un element de mobilitat sostenible i amable, són un servei públic que, a dia d'avui, es imprescindible. També el taxi serà clau en els canvis de model de mobilitat urbans, on hi ha un major pes de la mobilitat tova (a peu, bicicletes, etcètera) i amb menys pes del vehicle a motor privat. Segurament el taxi té un paper molt important com a servei públic de mobilitat, en ciutats on no hi tindrà tant de sentit el vehicle privat i en canvi sí el públic, i el taxi pot fer molt per ajudar a aquests canvis de mobilitat.

ENTREVISTA

Borja, presidente de la Federación Vasca.

# "Desde el 2015 estamos tributando en Estimación Directa", Borja

**Borja Musons Uribe**
Nacido en Bilbao.

Taxista desde el 2006. Anteriormente trabajé en la sección de ventas de una firma de maquinaria 2004-2006 y tuve mi propia empresa de distribución de productos nacional entre el 1999-2004.

En el 2012 fuimos elegidos como Junta Directiva de Radio Taxi Bilbao y el el 2016 por el sistema rotativo se me eligió para ser Presidente de la Federación Vasca del Taxi, que se renovó el año 2020 debido a la necesaria continuidad por el conflicto de las VTC, hasta el 2024.

**¿Vosotros antes de la ley Omnibus teníais VTC?**
Sí, teníamos los vehículos con autorización VTC's de toda la vida, con las que veníamos conviviendo sin mayores problemas. Ellas hacían su trabajo y nosotros el nuestro. Dos nichos de negocios muy diferenciados. Estas empresas de alquiler con conductor, trabajan hoy en día como siempre, con precontratación, una agenda de servicios diaria y con un servicio muy diferenciado del taxi, con vehículos de alta gama y servicios normalmente interurbanos o de largo recorrido.

**¿En qué situación se encuentra el sector del taxi en el País Vasco?**
Pues estamos en una situación buena. Después de la irrupción de Uber en el 2019 hemos visto que no hemos perdido clientela como en otros lugares, aunque es verdad que vemos que los extranjeros si intentan utilizar sus servicios. Nosotros seguimos dando el servicio de calidad de siempre y el ciudadano autóctono en general, ni se plantea usar sus servicios.

**A qué nivel os ha afectado la entrada de VTC en el País Vasco?**
Pues nos ha servido para entender que tenemos que dar un buen servicio, ya que hemos podido ver que no son competencia en precios, ni calidad, ni seguridad respecto a nosotros. El peso en el transporte que pueden tener,

es mínimo, además que las condiciones en las que prestan su servicio no sería admitida por nosotros mismos. La verdad es que nos afectado nada o muy poco.

**¿En cuántos contenciosos estáis presentados solo en el País Vasco? Y cual ha sido el resultado**

En todos. Es importante entender que de las 3 provincias solo una de ellas ha emitido autorizaciones de forma masiva, la de Álava, curiosamente para trabajar en Vizcaya, sobre todo en el Gran Bilbao. Siendo los mismos solicitantes en todos los territorios y habiéndose denegado por requisitos en dos de ellos todas las autorizaciones de estas empresas, y en uno de ellos admitiéndose todas, no hay que ser muy listo para saber que ha pasado. Es cuestión de sumar 1+1. E

Es importante que lleguemos al final del asunto de estas concesiones que, si se ven irregularidades, probablemente en todo el estado donde se han dado, habrán sido igualmente obtenidas de forma fraudulenta. Después de esto, quizás deberíamos ser un poco más ambiciosos y pedir responsabilidades personales a la administración.

**En País Vasco la fiscalidad es diferente: ¿Cómo funciona y cuáles son los procesos y plazos?**

Aquí en muchos casos, el Gobierno Vasco se enorgullece de ir a la vanguardia de las normativas. Por este motivo, desde el 2015 estamos tributando todos en estimación directa el IRPF, sin módulos. Esto no ha hecho que tengamos una carga fiscal superior, ya que los módulos funcionaban muy bien, pero ha encarecido la gestión fiscal entre 250€ y 1000€ al año.

Además, este año Álava y Guipúzcoa empezaran con un sistema de contabilidad digital que hace que todas las facturas emitidas, tengan un seguimiento electrónico. En Vizcaya empezaremos en el 2024.

**Con la ley Vasca, ¿Qué regulación tenéis?**

La Ley Vasca en proporciona al taxi una excelencia de la que estamos muy orgullosos. La principal característica es que se fomenta es que el taxista sea un profesional, no un trabajador eventual. Para ello la formula una licencia de taxi – Un conductor, resulta vital. Salvo casos muy específicos, aquí no se puede disponer de un conductor asalariado. De igual forma, los vehículos no se doblan, no se dispone de conductores por turnos. Somos, como ya he dicho, menos excepciones, todos autónomos.

**¿Como ves el futuro del taxi tanto en el Pais Vasco como en el resto de España?**

Pues con mucho optimismo. En esto vamos todos de la mano. Desde luego los tiempos han cambiado, y tenemos que entender que tenemos que ser profesionales. Cuidar a nuestros usuarios y dar lo mejor de nosotros mismos en cada servicio. El día que a todos nos entre en la cabeza que un usuario satisfecho es un usuario que vuelve, nos ira mucho mejor. Creo que no es tan difícil dar un buen servicio mostrando ser profesional, tratando con educación y saber estar al usuario.

Sin duda alguna hemos iniciado ese camino, muchos hemos hecho un gran recorrido a estas alturas, pero debemos ser capaces de entender que de una situación delicada como la que vivimos, debemos salir reforzados haciendo una lectura que nos permita ofrecer un servicio atractivo para el ciudadano, y por extensión, hacer que nuestra profesión de un paso de gigante hacia el reconocimiento público.

ENTREVISTA

Sandra Llavina, gerente del concesionario de Toyota Team's.

# Toyota presenta MIRAI, vehículo propulsado con Hidrógeno

Sandra Llavina. Gerente del concesionario Teams de Toyota y de Lexus Barcelona y Baix Llobregat. "Somos distribuidores de ambas marcas y damos todos los servicios en cualquiera de nuestras instalaciones. Tenemos una buena sintonía con los taxistas", manifiesta la directiva de la marca japonesa que hace pocos días estuvo en el programa de Radio Taxi Libre, contestando las preguntas de los locutores y que ahora reproducimos un extracto en nuestra revista.

Hoy hablaremos de futuro y del modelo de Toyota denominado MIRAI que traducido del japonés significa FUTURO. Dos compañeros de nuestra organización fueron a la presentación del modelo de Toyota MIRAI y quedaron alucinados por el vehículo.

**Sandra Llavina**

Gerente de Toyota Team's Motor, Lexus Barcelona i Kinto. La empresa es líder en satisfacción de los clientes. Economista. Dirección i Administración de empresas UIC. SocPromociona por ESADE, CEOE i Institut de la Dona, proyecto ejecutivo para mujeresde Alta Dirección. Program Automovile Dealer Development ESADE.

Ha trabajado siempre en el sector de la automoción. Es segunda generación y mujer en un mundo totalmente masculino. La empresa tiene 34 años y hace 28 años que está trabajando en la distribución de vehículos. Ahora en plena transformación del sector, desarrollando el nueve concepto de futuro de movilidad para todas las personas.

**¿Qué dimensiones tiene el vehículo y que acabados tiene?**

El modelo que fue presentado recientemente es la segunda generación de este vehículo y tiene dos acabados: el Luxury y Visión. Ambos cuentan con el tope de equipamiento en materia de seguridad con acabados de alta gama, es un gran coche. La diferencia entre ambas versiones es el techo panorámico y las llantas de 20 en vez de 19. Tiene unas dimensiones de una gran berlina. Estamos hablando de 5 metros de largo y 1,8 de ancho

**Uno de los temas importantes es la capacidad del maletero sobre todo debido a los depósitos que tiene de hidrógeno, ¿qué dimensiones tiene?**

El maletero tiene una capacidad de 300 litros y ha crecido con respecto a la versión anterior en unos 20 litros. Pero creemos que con el tiempo irá cambiando. Es un factor importante sobre todo para las características de la ciudad.

**¿Y este vehículo ya funciona, está en la calle?**

Acabamos de empezar. Pero una de las necesidades que hay es que existan hidrogeneras, en Zona Franca se va a instalar, aunque inicialmente es para los autobuses, pero también lo será para el taxi. En España hay 14 unidades circulando entre Madrid y Zaragoza. Y ya hay taxis en Madrid y en Barcelona.

En París ya hay circulando 100 MIRAIS y en el 2024, en las olimpiadas, se pretende que existan 10.000 taxis propulsados con hidrógeno. Hay ayudas europeas New Generation para construir hidrogeneras.

Ya hay una compañía de taxi en París, Hype Taxi, que es la mayor flota de taxis del mundo cuyo combustible es el hidrógeno del mundo. Todo el mundo está muy mentalizado para utilizar vehículos con 0 emisiones.

**¿Qué autonomía tiene este vehículo?**

Tiene una autonomía de 650 Kilómetros, aunque tiene el récord en 1000 que fue realizado en París, bajo notario. Otra de las cosas importantes de este vehículo es que la recarga es muy rápida, en cinco minutos.

Hay que aclarar que, la pila de

El nuevo modelo de Toyota: Mirai

combustible no se recarga sino solo produce electricidad. Transforma el hidrógeno en energía eléctrica.

**¿Qué tipo de mantenimiento tiene este vehículo?**

Como un mantenimiento de un coche eléctrico, muy económico.

**¿Crees que habrán más hidrogeneras?**

Actualmente existen los fondos de New Generation, y muchos proyectos son para construir hidrogeneras. Además, existen muchas empresas que van a invertir en el hidrogeno. y también para construir valles productores masivamente de este combustible que será utilizado en el futuro no sólo para el transporte sino para cualquier tipo de empresa.

En otros países ya se está invirtiendo en el hidrógeno, un ejemplo es Alemania que ya tiene 91 hidrogeneras.

**¿Cabe la posibilidad que las gasolineras se conviertan en hidrogeneras?**

Yo creo que sí que pasará. Creo que las empresas van a invertir para que existan más hidrogeneras.

**¿Como se crea el hidrógeno?**

Hay muchas formas de conseguir el hidrogeno. Se está optando por la creación del hidrógeno verde a través de energías renovables como la fotovoltaica y conseguir la electrolisis del hidrogeno. En los próximos años aparecerán los valles de hidrógeno. para producir masivamente.

**Existe una gran variabilidad del precio de hidrógeno y de los combustibles en general. ¿Crees que se pueda dar una estabilidad en el hidrógeno?**

Hay muchos factores como el lugar donde se produce, la capacidad de la hidrogenera, el uso de este combustible... aun así es el bien que más existe en la tierra.

**¿Cuánto vale este coche?**

De salida este coche vale 69.000 euros, pero aplicando los descuentos de flota y con las diferentes ayudas como la del MOVE este vehículo se puede quedar en 46.000 euros sin IVA. Esperamos más ayudas por parte de las administraciones locales....

**¿Habrá vehículos más asequibles con esta tecnología en el futuro?**

Si ninguna duda. En el 97, Toyota empezó con la energía híbrida y poco a poco los precios han ido bajando.

Hay que destacar que el MIRAI, tiene la misma plataforma que el LS de Lexus que vale 110.000 euros Con un comportamiento dinámico espectacular por el menor peso del vehículo y unos acabados excepcionales.

Esta tecnología irá sacando modelos nuevos que repercutirá en los precios.

Toyota tiene actualmente diferentes modelos de vehículos como el Corolla, el Camry y un nuevo modelo de Lexus es que se va a homologar próximamente.

AMB

# Promoción en Barnataxi: Dos meses gratis por incorporarse a la compañía

Barnataxi lanza una campaña para **captar taxistas** que se adhieran a la emisora: Los **dos primeros meses gratis.** Una vez que parece que se **estabiliza la situación** y con la apertura de la actividad normal de la ciudad el crecimiento, que ya se había constatado, se reafirma. Durante estos meses se ha **mejorado la imagen** del radio taxi, se ha **uniformado su presencia** en la calle, se ha renovado el sistema de gestión de flota y ha **certificado la norma ISO 14.001.**

Nueva presentación de la web de Barnataxi.

Barnataxi ha **estrenado nueva web.** Uno de los **numerosos cambios** que ha introducido en los últimos meses tanto en su imagen como en su **renovado sistema de gestión de flotas**.

Aprovechando todos estos motivos, Barnataxi lanza una promoción para la **incorporación a su flota de nuevos vehículos** para atender las necesidades de la emisora. La **promoción es de dos meses gratis** y empezará a pagar a partir del tercer mes.

La **nueva web de Barnataxi** tiene un diseño **más moderno, más sencillo y la solicitud de un taxi va directamente al sistema.** El usuario que pide nuestro servicio a través de la web, recibe una comunicación conforme su petición ha quedado registrada.

En **junio de 2020,** Barnataxi y el grupo Servigestión **se incorporaron al sistema de Gestión de Flotas** de la marca Taxitronic, denominado **Alfa 6** que en los últimos meses ha incorporado su última versión al igual que la aplicación del móvil con un manejo más intuitivo.

Teniendo en cuenta los dos años que hemos sufrido de pandemia **la compañía ha ido recuperando servicios de forma gradual,** también con las limitaciones de los continuos cambios que se han ido generando tanto en el ocio nocturno como en la actividad comercial debido a las diferentes restricciones que se han ido produciendo.

**Barnataxi ha dado un paso más en la uniformidad de la compañía** y en el mes de septiembre **rotuló las puertas de todos sus coches** con el logo de Barnataxi e incorporó la señal de identidad de la agenda 2030.

Asimismo, Servigestión y su marca comercial, Barnataxi, ya cuenta con la **certificación ISO 14.001** que es una norma internacional que prescribe un enfoque estructurado para la protección del medio ambiente. Que a su vez sirve para desarrollar e implementar políticas para ofrecer prácticas comerciales ambientalmente responsables y sostenibles.

VOLS TREBALLAR AMB NOSALTRES?

PROMOCIÓ NOVES INCORPORACIONS

BARNATAXI

DOS MESOS GRATUÏTS

NO T'HO PENSIS, APUNTA-T'HI ARA

PER OBTENIR MÉS INFORMACIÓ
VISITA'NS A MARINA, 82
WWW.BARNATAXI.COM

ENTREVISTA

# "Hay que dar respuesta a tus clientes allá donde estén", José Mª. Enciso

Jose Mª. Enciso, taxista de Vic.

Jose Maria Enciso Almendral es miembro de la Ejecutiva Nacional del Sindicat del taxi de Catalunya, trabaja en el sector del taxi desde hace quince años en la localidad de Vic.

**¿Como ves el futuro del sector ante la entrada de las aplicaciones?**

En Vic y la comarca de Osona, que es mi ámbito de trabajo, por el momento no tenemos constancia de que trabajen, de vez en cuando vemos alguno pasar por la autovía o dentro de algún municipio, creemos que de momento se trata de conductores que viven en la zona y por eso los vemos estacionados siempre en los mismos lugares. Entre los compañeros hay todo tipo de opiniones, a mí personalmente es una cuestión que me preocupa ya que viendo como han actuado en las grandes ciudades, sobretodo en el AMB si ven que hay movimiento en la industria o por alguna actividad cultural pueden tener la tentación de operar en la zona.

**¿Qué crees que debemos mejorar o cambiar en nuestro sector?**

Debemos tener una mayor profesionalidad, existen pequeños detalles que por una causa u otra se han ido perdiendo en algunos casos, pongo como ejemplo el hecho de bajar a abrir la puerta de los usuarios, ayudar a las personas mayores para entrar o salir del vehículo etc. Es muy importante empatizar con el usuario, debemos ponernos en su lugar y analizar cómo nos gustaría que fuese el servicio si fuésemos usuarios.

**¿Qué crees que deberíamos cambiar mirando al futuro?**

Lo primero de todo es ir todos a una, algo complicado pero que nos daría mucha fuerza. Por otro lado las VTC pueden encochar en cualquier sitio, esto a nosotros también nos convendría, no se trata de quitar nada a nadie, se trata de poder dar respuesta a tus clientes indiferentemente de donde estén, evidentemente esto se debería hacer mediante una hoja de ruta o precontratacion, pero es un servicio que ellos dan y a nosotros nos daría un valor añadido.

ENTREVISTA

# Ramón Miró: "Ha d'incrementar-se les Àrees de Prestació Conjuntes"

Ramón Miró, taxista a Tarragona i membre de l'Executiva

Ramon Miró Marimon té seixanta-dos anys, en fa trenta-dos que treballa en el món del taxi a Tarragona, i és un dels membres històrics de l'executiva nacional del Sindicat del Taxi de Catalunya.

**Com veus el futur del sector davant l'entrada de les aplicacions?**
És el futur que hi ha, i penso que hi hauria d'haver una aplicació a escala nacional on el client pogués sol·licitar el taxi i se li pugui dir el preu i pagar a l'instant amb targeta. Una altra de les coses que veig que haurem d'avançar és crear àrees de prestació conjuntes, sigui tot l'any, o bé en èpoques estivals, potenciar els serveis a les empreses, cercar la fórmula de poder conservar els serveis d'una empresa encara que estigui fora del seu municipi algun servei...

**Quina és la teva aposta de futur amb la nostra organització?**
Penso que és molt important pel sector del taxi un sindicat com el nostre, que arriba a totes les poblacions de Catalunya amb motiu de defensar el futur del taxi. A més a més, estar presents en l'àmbit nacional i Europeu amb altres organitzacions del sector.

CATALUNYA

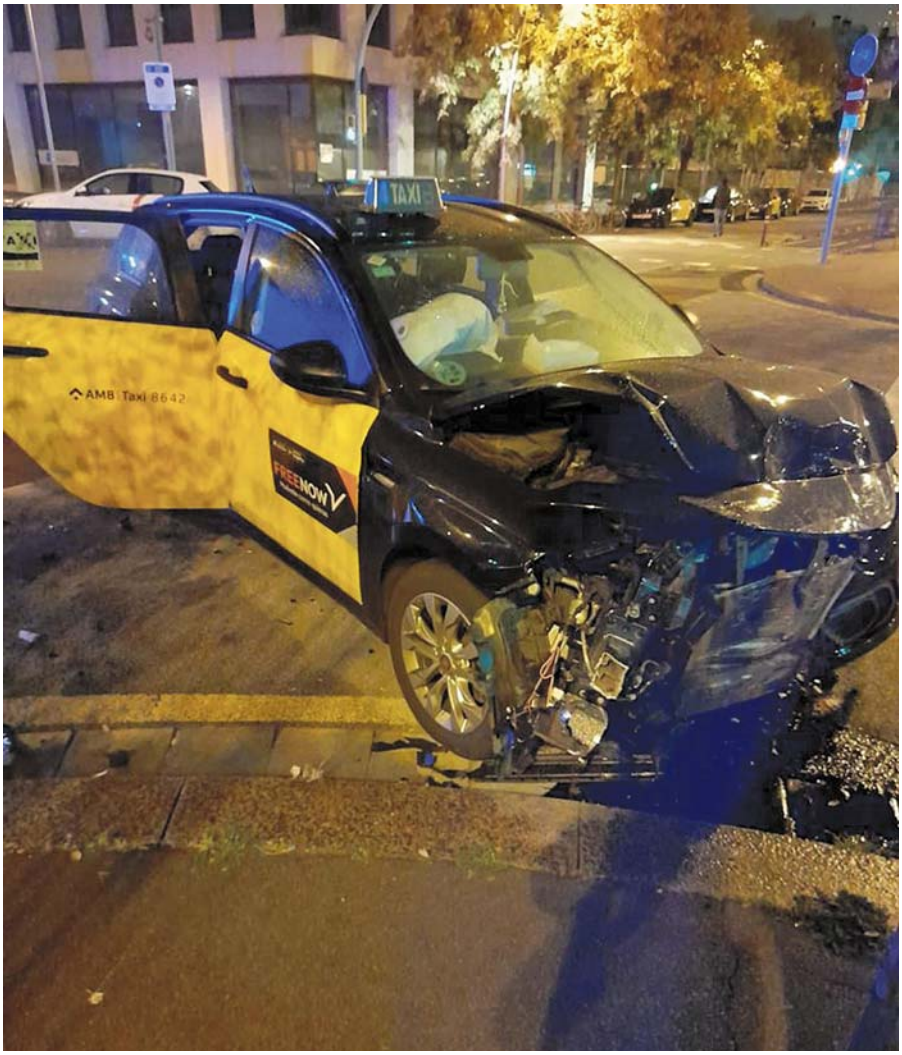
# El Fondo Asistencial del STAC, un gran servicio a disposición de todos los afiliados: apúntate

El Fondo Asistencial del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) es un servicio más que ofrece la organización a todos sus afiliados y abonados de nuestra emisora Barnataxi. Fue creado en los años 80 como un fondo solidario entre los compañeros y goza de una economía solvente y una excelente gestión.

Para ser miembro del Fondo Asistencial, además de ser afiliado al STAC o abonado de Barnataxi hay que pagar una derrama única de 160 euros a fondo perdido. La cuota es trimestral dependiendo del valor del vehículo: 70-80-90 euros, es decir menos de lo que cuesta un café diario.

Pertenecer al Fondo Asistencial da la tranquilidad al afiliado que pertenece a él de que los accidentes que tenga y sea culpa suya serán cubiertos por el Fondo, menos la franquicia de 300 euros; el IVA que pague de la factura ya que se lo puede desgravar trimestralmente de lo que tuviera que pagar.

El Fondo Asistencial del STAC es de los mejores gestionados en el Área Metrropolitana de Barcelona, goza de una notable solvencia económica y es un alivio para los compañeros que pertenecen a el.



Los taxistas estamos expuestos más que nadie a siniestros.

Inicialmente se creó para la emisora de Barnataxi, después se extendió a los afiliados del STAC en el Área Metropolitana de Barcelona y actualmente está abierto a cualquier afiliado del sindicato en toda Catalunya.

# Auto Fuber

## EL TALLER DEL TAXI MULTIMARCA A BARCELONA

HORARIO

| | |
|---|---|
| LUNES - VIERNES | 07:00 - 19:00 |
| SABADO | 08:00 - 14:00 |

TRABAJAMOS CON TODAS LAS ASEGURADORAS

RACC musepan MAPFRE MUTUAMADRILEÑA pelayo Allianz ZURICH AXA

Y MÁS...

NUEVA maquinaria y útiles multimarca TAXI para un servicio EXPRESS

C/ BADAJOZ, 52
93 485 00 49 - 608 21 98 93

www.autofuber.com
autofuber@autofuber.com

**CAMBIO DE ACEITE Y FILTRO (MAX. EN 3 HORAS) 85€ +IVA**

**3r CAMBIO ACEITE GRATIS**

**ACCIONES FRANQUICIA**

- FRANQUICIA a partir 300€ : Paga solo 210€
- FRANQUICIA a partir 600€ : Paga solo 480€

MÉS ENLLÀ DEL GROC I NEGRE

# Tres opinions sobre el taxi:Rubí, Premià de Mar i Sitges

Jaime Rodríguez, taxista de Rubí

Rubí es una ciudad del Valles Occidental, el sector industrial es uno de los más importantes del municipio, debido a su situación próxima a Barcelona, y al hecho de pertenecer a su cinturón industrial.

**Jaime Rodríguez Cantero** tiene 43 años y pertenece al sector del taxi de esta ciudad de casi, 80000 habitantes**.**

**¿Cómo accediste a esta profesión?**
Llevo dos años en el sector como asalariado y como propietario desde un mes antes de que empezara la pandemia del covid, como ves todo un acierto como empresario... Serán unos cuatro años. La situación que me llevó a ser taxista es fácil de explicar, tiene nombre y apellido, pero entre nosotros es más conocido por buhito, un compañero de profesión en la actualidad y un amigo de muchos años que lleva trabajando en el taxi desde hace más de una veintena de años.

**¿Cómo está distribuido el sector en tu población?**
En mi población Rubí hay una compañía a la que pertenezco RadioTaxiRubi. Somos 18 licencias, más cinco compañeros asalariados, que trabajan junto con a sus jefes las licencias. En este momento disponemos de un coche adaptado para servicios de minusvalía, estamos realizando un esfuerzo por renovar la flota con nuevos vehículos de emisiones contaminantes reducidas, en la actualidad ya disponemos de siete vehículos de estas características híbridas, dentro de nuestras posibilidades, desearíamos llegar a disponer del completo de la flota, pero no es solo cuestión de nuevos vehículos, dado que se requieren unas infraestructuras como puntos de carga, etc. y esperemos que de a poquito lleguemos a este término; y también hay otras licencias que van por libre trabajadas por sus dueños o por empleados.

**¿Qué opinión crees que tienen de los potenciales usuarios del servicio?**
Es una respuesta compleja la opinión de los usuarios, veréis, desde mi punto de vista pienso que depende mucho de la edad de la población a la que damos servicio. Está claro que las nuevas generaciones y también empresas piden él anexó de la red, las solicitudes de información por mails o diferentes aplicaciones, pero no hay que olvidar que el taxi es un servicio muy importante para personas de movilidad reducida, o de edades muy avanzadas, que requieren un trato muy personalizado y directo de persona a persona. Y añadiré que sí que está claro que a todo taxista o a la mayoría le gusta conducir y hacer viajes largos de muy buena rentabilidad, pero en lo personal, lo que más satisfacción me llena es en ayudar a las personas que cuando terminas un servicio por tu ciudad te conocen y te dan una y otra vez una las gracias por ayudarles.

**¿Qué se debería reclamar por parte del colectivo?**
En este trabajo, lo que más se reclama y todos necesitamos es seguridad dado que por desgracia siempre que vas a hacer un servicio con un desconocido, no sabes si la persona que has recogido es de buena conducta o, por lo contrario, acabarás en alguna situación incómoda de resolver, nuestros compañeros de la noche sufren con mayor notoriedad estos sucesos, dado que en puntos de reunión y concentración de movilidad como son las paradas suele haber altercados, que incluso en ocasiones nos provocan el tener que abandonar la zona, para evitar el agravio que provocaría quedarnos esperando servicio en parada.

Por último, antes de despedirme de vosotros, me gustaría hacer memoria de un compañero que aunque no trabajaba en nuestra compañía, nos ha dejado hace poquito y por desgracia ya no está con nosotros, siempre en nuestro recuerdo Fernando.

Rubén Torras, taxista de Premià de Mar.

Premià de Mar és un municipi situat a la comarca del Maresme, a uns vint quilòmetres al nord de la ciutat de Barcelona. Actualment, és principalment una vila de serveis i disposa de diversos carrers comercials així com espais de lleure i oci.

En **Rubén Torras Martínez** treballa de taxista a Premià de Mar des de fa vint i tres anys, al municipi hi ha catorze llicències de taxi que pertanyen a la mateixa ràdio emissora.

**Que et va portar a dedicar-te al sector del taxi?**
La estabilitat laboral i econòmica.

**Què penses que podria millorar en aquest sector des d'un punt de vista d'usuari?**
Les parades de taxi haurien d'estar equiparades al BUS. Si la escenografia urbana ho permet, estructurades amb marquesina, banc, il·luminació, informació, etiquetades, en resum visible en l'horitzó; no només vial i vertical (en alguns casos).

**Què creus que podria millorar en aquest sector des del punt de vista del professional en aquest cas el teu?**
Els taxis per PMR haurien de tindre algun distintiu, no dic igual a la targeta que existeix, aquests taxis han d'encotxar i desencotxar amb espai suficient i a prop del client amb PMR.

Si anem encaminats a una societat més ecològica, les paredes de taxis haurien de tindre punt de càrrega i més acords amb benzineres de gas natural i GLP.

Som un sector en constant renovació, això implica diferents despeses periòdiques, compra de vehicles nous, ITV, benzina, reparacions, ens caldria mes ajut en aquest sentit .

Ens regulen les administracions locals i/o estatals, que també regulen altres corporacions poderoses en el sector, pensem que són "més laxes" a l'hora d'aplicar les regulacions en aquestes corporacions.

Les administracions estatals haurien implantar IVA reduït als professionals del transport. En definitiva Nosaltres movem a les persones, movem el poble, movem la ciutat..., Movem l'economia..., Movem el món! Un món sense guerra i amb Pau.

Joan Marc Roca, taxista de Sitges.

Sitges basa la seva economia en el turisme i la cultura; i ofereix més de 4.500 places hoteleres, la majoria de quatre estrelles com a mínim. La determinació per aconseguir una alta qualitat a les seves infraestructures turístiques l'ha convertida en una destinació de primera classe per a congressos, conferències, seminaris i reunions empresarials.

En **Joan Marc Roca Majó** té vint-i-set anys, i es dedica al sector del taxi des de setembre del 2015, la seva entrada al món del taxi es va produir com en molts casos perquè la seva família ja s'hi dedicava, concretament el seu pare.

A Sitges hi ha 37 llicències de taxi i totes en l'actualitat treballen amb el telèfon del Taxi de Sitges.

**Que creus que seria important de cara a millorar la imatge del col·lectiu del taxi i fer-lo més competitiu?**
En l'àmbit general com que estem en un país turístic és rellevant saber dominar l'anglès.

**Envers l'ajuntament, que creus que podria fer per tal de millorar el dia a dia dels companys i companyes de Sitges?**
A l'Ajuntament demanem més visibilitat a les parades del Taxi, estan amagades.

Molta més rapidesa en els tràmits administratius en canviar de vehicle.

Un altre factor a tenir en compte serien ajudes econòmiques per millorar el servei. Per exemple una gran part dels transports estan subvencionats, i el taxi? Ni encara que ofereixis servei per persones amb mobilitat reduïda cap entitat pública et paga la despesa (transformació i homologació PMR) per oferir aquest servei, a més sent públic.

ENERO-FEBRERO/2022

# NUTRITAXI

NUTRICIÓN

## ALIMENTACIÓN Y ASTENIA PRIMAVERAL

Sensación de debilidad y falta de vitalidad generalizada, tanto física como intelectual, que reduce la capacidad para trabajar e incluso realizar las tareas más sencillas.

Hoy hablamos de la astenia primaveral. Es recomendable respetar las horas de sueño, realizar ejercicio físico moderado y llevar una dieta sana y equilibrada. El ajuste nutricional proporcionará a nuestro organismo los nutrientes necesarios. Hay muchos alimentos que, ya sea proporcionando energía o aportando aminoácidos implicados en el estado de ánimo, ayudan a que los síntomas de la astenia sean mas llevaderos. Estos alimentos son lo que os recomiendo:

**Polen:** Proveniente de las flores resulta de utilidad frente a la astenia primaveral gracias a sus propiedades vigorizantes y su aporte de vitaminas.

**Fresas:** ricas en vitamina C, ácido fólico y antioxidantes, además es baja en calorías.

**Aguacate:** Aporta principalmente grasas "buenas", que ayudan a combatir, problemas de colesterol. Además, proporciona vitaminas y fibra.

**Albaricoque:** Propiedades antioxidantes y rico en vit. A, B, C y K y minerales como el hierro, calcio y fósforo.

**Limón**: su alto contenido en vitamina C ayuda a prevenir posibles trastornos en el hígado.

**Verduras de hoja verde:** Para recuperar la vitalidad gracias al ácido fólico.

## RECETA SALUDABLE

### SAN JACOBOS DE CALABACÍN, PAVO, PANCETA Y QUESO

**Vamos a comer verdura de una manera diferente.** Los vamos a servir calientes, así encontraremos el queso en estado casi líquido, pero también están muy ricos a temperatura ambiente. Si sois muy de salsas, los podéis acompañar con un poco de salsa alioli. He calculado cuatro San Jacobos de calabacín por persona.

**INGREDIENTES:**

-Calabacín, 1-2-3 (depende del hambre)
-Pechuga de pavo, 3 lonchas.
-Queso, 3 lonchas
-Panceta ahumada 3 lonchas. **A pesar de ser fuente de grasas "malas", sin miedo a la panceta. Una loncha 34 calorías. (TODO ES BUENO EN SU JUSTA MEDIDA).**
-1 Huevo para rebozar
-Harina, para rebozar
-Pan rallado, para rebozar. Mezclar con ajo y perejil.

**PREPARACIÓN:**

**1.** Lavamos muy bien el calabacín, porque no lo vamos a pelar, y cortamos 24 rodajas finas.
**2.** Cortamos 12 circulitos de pavo, queso y panceta. Freír ligeramente los circulitos de panceta en una sartén sin aceite para quitarles un poco de grasa y darles ese sabor a frito.
**3.** Extendemos la mitad de las rodajas de calabacín sobre la tabla y ponemos encima de cada una un circulito de pavo, otro de queso y otro de panceta. Tapamos con el resto de los calabacines reservados. Quedarán como sándwiches.
**4.** Pasamos uno a uno por harina, huevo batido y pan rallado. Me gusta pasar de nuevo por huevo y pan rallado los laterales, para que queden bien sellados y no se salga el queso al freír, pero si prefieres que no quede tan compacto y quieres que se vea el calabacín no repitas este último proceso.
**5.** Freímos en una sartén con abundante aceite no muy caliente, para dar tiempo a que se haga el calabacín y que el queso se funda en el interior.
**6.** Cuando los San Jacobos de calabacín estén dorados los retiramos sobre un colador y los ponemos posteriormente sobre papel absorbente, para evitar el exceso de aceite.

**¡¡SERVIR Y DISFRUTAR!!**

# CONSEJOS NUTRICIONALES PARA LOS TRABAJADORES DEL TAXI

Es una realidad que cada vez más personas realizan trabajos sedentarios, entre ellos nos encontramos a los trabajadores del sector del **TAXI** pasando largas jornadas laborales sentados delante del volante. Desde hace años se estudian los efectos de esta inactividad en la salud de las personas.
Algunas consecuencias son más evidentes y hace tiempo que las conocemos: dolor de espalda y cuello, tensión muscular en toda la zona de la espalda, e incluso contracturas. Pero existen otras consecuencias que hasta el momento no han sido tan valoradas. Seguramente porqué sus efectos pueden aparecer en el largo plazo.

Tambien sabemos que pasar demasiado tiempo sentado se asocia con un incremento del riesgo de padecer algunas enfermedades. Entre ellas estaríamos hablando de obesidad, diabetes tipo 2, algunos tipos de cáncer, enfermedades cardiovasculares, mayor resistencia a la insulina y alteraciones lipídicas.

**Algunas de las pautas que se recomienda seguir son las siguientes:**

- Si es posible, que los trabajadores hagan una parada y realicen una pequeña caminata (10-20 minutos).
- Procurar que durante el tiempo que pasamos en casa, o en nuestros momentos de ocio, no acumulemos mucho tiempo sentados o sin movernos.
- Que no falten cada día en nuestra alimentación **productos frescos**, sobre todo verduras, hortalizas y frutas. Son ligeras, y a la vez nos obligan a masticar durante largo rato, con lo que aumenta la sensación de saciedad.
- Asegurarnos **buenas fuentes de proteína de calidad,** como huevos, carne magra, pescado o tofu. Los músculos las siguen necesitando aunque no nos ejercitemos. Estas no pueden faltar ni en la comida ni el la cena.
- Seguir una rutina de horarios e intentar no saltarse las comidas principales, desayuno, comida y cena. Además de algún tentempié a media mañana y media tarde, para no llegar con mucha hambre a las comidas principales.
- Optar por la fruta y los yogures naturales como postre y como snacks entre horas.
- Y por último y no menos importante, beber principalmente agua, dejando de lado las bebidas energéticas, azucaradas, los zumos de frutas y por supuesto el alcohol.
- **RECUERDA QUE QUERER ES PODER.**

## LOS ALIMENTOS DE TEMPORADA: MEJOR SABOR Y MÁS ECONÓMICOS

AMB

El Skoda Enyaq recientemente homologado por el CEM para instalar taxímetro y convertirse en taxi a petición del fabricante

# ¿Por qué es tan complicado autorizar un vehículo para taxi en el AMB?

## Explicamos el proceso, donde se encuentra la raíz del problema y cuáles son las posibles soluciones

La escasez de oferta de vehículos para prestar el servicio de taxi en el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) es un asunto que genera una gran controversia entre el sector, ya que siempre deben ser modelos y variantes autorizados por el Instituto Metropolitano del Taxi, y el **proceso de homologación y posterior autorización es largo y complejo.**

En este artículo vamos a intentar explicar bien este **proceso**, donde se encuentra la raíz del problema y cuáles son las posibles **acciones que proponemos**, y en las que trabajamos, para solucionar un problema que se ha agravado con la crisis de los **chips** que atraviesa la industria de la automoción y que está provocando, dependiendo de la marca, **esperas de más de seis meses** para la entrega de un vehículo.

1 Lo primero que tenemos que saber es que para convertir un turismo en taxi debe estar **homologada la preinstalación del taxímetro por el Centro Español de Metrología (CEM).** Este proceso puede ser iniciado por el propio fabricante o por una Comunidad Autónoma.

Bien es cierto que existe la posibilidad de **homologar vehículos no reconocidos por el CEM,** pero este es un proceso mucho más **largo y costoso** (se debe contratar a un ingeniero que realice y documente la reforma y a una empresa que la certifique) además de ser una **reforma a título individual** exclusivamente para la unidad solicitada. Inviable.

2 Una vez tengamos homologada la preinstalación del taxímetro por el CEM en el vehículo deseado, **requisito indispensable** para que el taller de taxímetros nos realice la instalación, debemos proceder a la autorización de **dicho modelo por el Ayuntamiento** del municipio que nos interese.

**¿Qué problema nos encontramos en el AMB?**

El **Reglamento Metropolitano del Taxi,** en el apartado referente a la **documentación** a presentar para la **autorización** de un nuevo modelo de vehículo para el servicio del taxi, detalla una serie de documentos a

aportar para ser aceptada la autorización del vehículo que únicamente el fabricante **tiene en su poder.** Además de una serie de medidas mínimas para que lógicamente los vehículos autorizados sean mínimamente confortables y aptos para el servicio de taxi.

Este hecho provoca que si el **fabricante no quiere** ver su modelo de amarillo y negro, por el motivo que sea, **bloquee** esa posibilidad al **no facilitar la documentación**. Hecho que no ocurre en poblaciones de fuera del AMB que no exigen esta documentación.

Una página de una memoria descriptiva de la pre-instalación de taxímetro en un vehículo

**¿Qué proponemos desde el Sindicat del Taxi de Catalunya?**

- Como primer paso a nivel estatal, que **todo vehículo homologado para instalar taxímetro en cualquier país de la Comunidad Europea lo esté de facto para todos los países de la UE.** Sería un procedimiento mediante el cual un estado miembro certificase que un tipo de vehículo cumple los requisitos técnicos pertinentes y esto ocurre en muchos productos con homologación europea.

A modo de ejemplo: si un **Volvo** está homologado en **París** ¿Por qué no lo va a estar en otra ciudad de la UE como **Barcelona** o **Madrid**?

- En el ámbito de Catalunya, que **todos los vehículos homologados** para instalar taxímetro por el CEM **sean autorizados para taxi** de facto en todos los ayuntamientos catalanes.

A modo de ejemplo: si un **Toyota Auris** está autorizado en **Lleida**, además de homologado en el CEM ¿Por qué no lo va a estar en el r**esto de poblaciones** de Catalunya?

- En el caso más complejo del AMB, realizar una serie de **modificaciones reglamentarias** donde desaparezca toda la parte de documentación que debe aportar el fabricante. En definitiva, que la autorización o no de un vehículo determinado, **no quede a merced de la voluntad del fabricante** y se ciña a criterios técnicos de la administración.

A modo de ejemplo: si el **Kia Niro** está autorizado en **Terrassa**, además de homologado en el CEM ¿Por qué no lo va a estar en **Barcelona**?

AMB

# Movilización contra la subida de los carburantes

El Sindicat del Taxi de Catalunya ante la subida desorbitada del precio de los carburantes y la inflación, que está repercutiendo en un aumento desmesurado de nuestros costes de explotación en un momento de profunda crisis en el sector del taxi, convocó a sus afiliados, simpatizantes y sector del taxi en general a la MARCHA DE PROTESTA que finalizó en el Parlament de Catalunya. Allí los representes de las asociaciones fueron recibidos por una comisión de todos los grupos parlamentarios a excepción de VOX

Al dia siguiente se concretaron una serie de bonificaciones y ayudas por el sector en una reunión Maratoniana entre Gobierno y Comité Nacional de Transporte de Viajeros.

Parte de los compañeros del STAC que se sumaron a la marcha.

Marcha lenta por la C-31

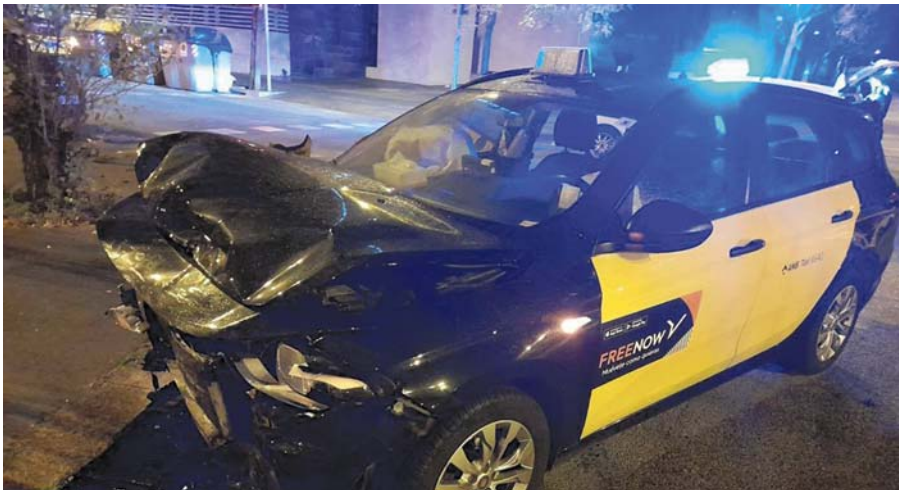
Antoni Servos secretari d'Organtizacio del nostre sindicat.

Lluís Berbel, presidente del STAC, junto al resto de compañeros de asociaciones en su comparecencia ante diputados

La protesta de los taxis por las calle de Barcelona también tuvo la presencia de algunos camiones que se unieron a la protesta.

Marcha lenta por el passeig de Sant Joan.

AMB



Un siniestro supone un elevado coste para el taxista.

# Accidente de circulación y lucro cesante

## Cómo asegurar los ingresos cuando no se puede trabajar

El profesional del taxi vive constantemente expuesto a situaciones que ponen en riesgo sus ingresos. Enfermedades propias o de familiares, averías mecánicas, accidentes de circulación...

Nuestro sistema ha ideado diferentes modelos de protección para asegurar los ingresos de la actividad cuando estos fallan por alguna razón imprevista. De todos ellos, por su relevancia, haremos en esta ocasión mención a los derechos que surgen como consecuencia de la paralización de la actividad derivada de los accidentes de circulación.

En el momento en el que se produce un accidente de circulación puede suceder que este sea consecuencia de una acción propia o bien resultado de la acción de un tercero. **Cuando el accidente de circulación se produce por culpa de un tercero cabe reclamar una indemnización** por los daños y perjuicios ocasionados.

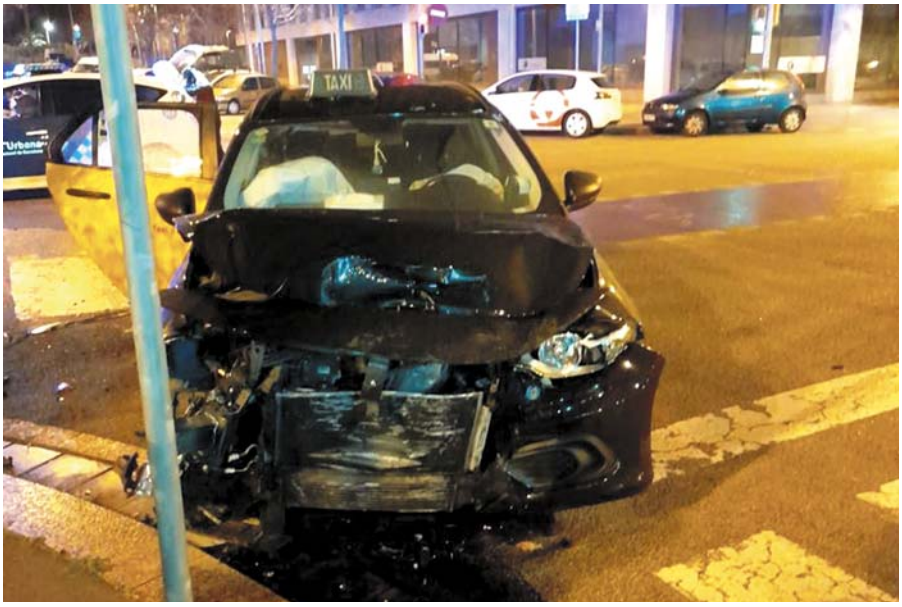
La indemnización por daños y perjuicios viene prevista por el artículo 1902 de nuestro Código Civil que regula la responsabilidad extracontractual de las personas y que requiere de la concurrencia de tres elementos: a) una acción u omisión negligente o imprudente; b) la existencia de un daño real; c) relación de causalidad entre la acción y el daño. Si somos capaces de demostrar que concurren los tres elementos tendremos derecho a exigir una indemnización al responsable del siniestro o a su compañía aseguradora que cubra la totalidad de los daños causados.

En el caso de la actividad del taxi, además de reclamar por los daños que haya sufrido el vehículo y los daños personales que fueran consecuencia del accidente, cabe reclamar la indemnización por LUCRO CESANTE.

Conocemos como lucro cesante en este caso como **los ingresos que dejamos de obtener como resultado de la imposibilidad de prestar servicios profesionales**

durante el periodo en el que el vehículo se encuentra en el taller o durante el tiempo en que nos encontramos de baja médica por recuperación de las lesiones causadas por el accidente de circulación. No se trata de compensar los gastos de la reparación del vehículo o los causados por la baja médica, sino que el lucro cesante viene a indemnizar las cantidades económicas dejadas de ingresar por el taxista al no poder trabajar.

**El lucro cesante en el taxi viene por tanto a compensar los ingresos dejados de percibir durante el tiempo de parada de la actividad como resultado de un accidente causado por un tercero.**



Los lucros cesantes sirven para paliar el coste económico que supone muchos días en el taller sin poder trabajar.

Nuestros tribunales han resuelto el asunto del lucro cesante de diferentes modos, incluyendo el hecho de que **algunos juzgados niegan su abono cuando no se pueden acreditar los ingresos que se han dejado de percibir.** En ese sentido **muchas compañías aseguradoras abandonan la reclamación por lucro cesante de los taxistas en tanto que carecen de los medios necesarios** para justificar adecuadamente la pérdida económica del taxista.

Por esa razón, es fundamental que cuando se sufre un accidente de circulación se disponga de los medios que garanticen la percepción del lucro cesante, pues no **contar con los medios de prueba adecuados puede suponer la pérdida de miles de euros.**

Para asegurar la mayor indemnización posible en favor del taxista el **STAC lanza un servicio de asistencia legal en materia de lucro cesante** para todos sus afiliados mediante la creación de un **equipo especializado de defensa legal** al que pueden acceder todos nuestros afiliados de forma **totalmente gratuita**.

Nuestro equipo legal conoce al detalle la doctrina de nuestros tribunales en materia de lucro cesante y **dispone de los medios adecuados para asegurar el éxito de cualquier reclamación frente a la compañía contraria.**

Además, desde el STAC facilitamos la emisión del preceptivo informe económico que detalla las pérdidas sufridas por cada día de paro y acompañamos al taxista, de ser necesario, actuando como expertos ante los tribunales.

En definitiva, si sufres un accidente de circulación por culpa o negligencia de terceros y quieres asegurar tus ingresos mientras tú o tus trabajadores no podéis conducir, **contacta de inmediato con nuestro equipo legal y garantiza el éxito de tu reclamación.**

TAPICERÍA MELVI
SERVICIO INTEGRAL PARA EL AUTOMÓVIL
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
Como llegar
Fundas de asiento a medida
Chapa y pintura express
Alfombrillas a medida
Servicio en el mismo día
Tapizado de volantes
Limpiezas a mano
* Trae este anuncio para una limpieza básica GRATIS

## Reunió de l'STAC amb Inspecció de Treball de Catalunya

Consorcio Inspección de Trabajo y Seguridad Social de Cataluña
Consorci Inspecció de Treball i Seguretat Social de Catalunya

O F I C I O

BERBEL SALCEDO, LUIS

Adjunto se remite documentacion referente a Contestaciones, que se dá salida de este registro el día 02/12/21.

Van assistir com a representants del Sindicat del Taxi de Catalunya el nostre president, Lluís Berbel i el company de la Unió Intercomarcal de Barcelona, Christian Navarro.

Aquesta trobada va ser convocada a petició de la Inspecció de Treball, arran de les denúncies interposades per la nostra organització a 23 empreses de VTC per no complir amb la normativa actual de control d'horari dels treballadors, que va desencadenar recentment en l'obertura d'un expedient a una de les majors empreses titular d'autoritzacions VTC, Prestige and Limousines SL, tal com ens va notificar la mateixa Inspecció.

## Los taxistas de Sabadell piden puntos de recarga para los coches eléctricos

El pasado 20 de diciembre de 2021 se celebró en Sabadell una nueva reunión de la Taula de Mobilitat para informar sobre el estado del PMUS (Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible 2021-2026) y para presentar los resultados del proceso de participación ciudadana y el plan de actuaciones para los próximos años.

En dicha reunión Raquel Gonzalo, como representante del STAC en Sabadell, tomó nota de las distintas actuaciones previstas en dicho plan con relación al taxi.

## Los taxistas de Girona se reúnen con los mossos d'esquadra ante el incremento de agresiones

El pasado 23 de marzo se realizó la reunión extraordinaria con los mossos d'esquadra vía online a raíz del aumento puntual de atracos y agresiones producidas a taxistas de Girona Ciudad, aunque estas reuniones son de carácter provincial. Estuvieron presentes representantes de la Policía Autonómica, del Servei de Trànsit junto a los organizaciones sindicales STAC y AETAL.

En la reunión se habló de la preocupación por parte del gremio del incremento de las agresiones a taxistas y de la posibilidad de incorporar cámaras de seguridad en los taxis con tal de mermar estos atracos, algunos muy agresivos.

## La Comisión Europea da un varapalo al taxi

La equiparación de taxis y VTC y la flexibilización de las normativas a nivel europeo en este tipo de transporte son las grandes conclusiones del informe que ha realizado la Comisión Europea (CE) que ha salido publicado en el Diario Oficial de la Unión. El documento lleva el siguiente título: "Comunicación de la Comisión sobre un transporte local de pasajeros bajo demanda que funcione correctamente y sea sostenible (taxis y VTC)".

## El sector del taxi manté una reunió amb Tranports i responsables del 112 per parlar dels sistemes de seguretat

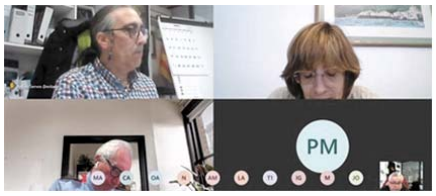
Des de fa temps sol·licitem que el sistema Segurtax, sigui més operatiu i que els companys i companyes se sentin més protegits amb aquest mòdul d'emergència, va quedar clar durant la trobada que les incidències que arriben a la central d'emergències són respostes de forma àgil i que ara el que cal és aconseguir que el col·lectiu instal·li bé el sistema de forma que es redueixin de forma considerable les falses alarmes i que el sector vegi que aquest és un sistema fiable.

## El STAC recurre el expediente para conceder 11 licencias de taxi en la Naut Aran

El Sindicat del taxi de Catalunya, en representación de los taxistas de la Vall d'Aran, ha argumentado en el escrito presentado ante el Ayuntamiento, para la paralización del expediente de 11 licencias, que al ser de nueva creación el proceso de adjudicación ha de ser por concurso y no por adjudicación directa como se pretende realizar.

Asimismo en el escrito remitido se solicita copia del supuesto estudio que respalda la citada ampliación para poder ser contrarrestado, ya que, según la opinión de algunos taxistas, no se ajusta a la realidad.

## Reunión para hablar de seguridad en el taxi




El día 18 de enero se celebró de forma telemática una reunión convocada por la Direcció General de Transports.

Por parte del STAC, participaron Núria Fernández, Antoni Servós y Lluís Berbel.

La reunión fue la continuación de la celebrada por la Comissió de Seguretat de Catalunya en el mes de octubre y donde se concretaron diferentes puntos que estamos desarrollando.

## El Grupo de los Verdes/ Alianza Libre Europea defiende el servicio público del taxi ante la CE

El Grupo de los Verdes/Alianza Libre Europea presenta una serie de preguntas ante la Comisión Europea para defender al sector del taxi ante la reciente propuesta de la Comisión de facilitar el modelo Uberizado de transporte de personas en la UE.

Investigaciones recientes demuestran el aumento desproporcionado de los precios de los VTC en regiones o países donde este modelo ha desplazado a los taxis tradicionales.

## Los taxistas tarraconenses, salvados por el turismo nacional

Califica de «muy positivo» el aumento de visitantes del resto de España. «Este tipo de turista nacional también nos interesa, pues no es como el extranjero, que sobretodo viene por el ocio, sino que el de aquí hace un turismo más cultural, con la intención de conocer la ciudad y su historia».

Desde la Agrupació piden que el Ayuntamiento apruebe la norma necesaria para que más taxistas puedan cambiar el vehículo y operar con una furgoneta de mayor capacidad sin tener que adaptarla para personas con movilidad reducida.

## Gran participació a l'assemblea anual de Teletaxi Terrassa

Després d'aprovar l'acta de l'assemblea anterior, es va aprovar l'entrada de vuit dels socis pendents d'entrar en ple dret a la cooperativa. Posteriorment, va arribar l'hora de l'aprovació dels comptes anuals que varen ser aprovats per unanimitat. Es va explicar la necessitat de renovació del contracte d'exclusivitat i es va aprovar la citada renovació.

Es van acordar les accions proposades per tal de donar visibilitat a l'app de preu tancat i com promocionar-la.

## REUNIÓN TTT 14.02.2022 Cambios reglamentarios vehículos taxi

stac
SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA
comunicat oficial

El IMET comunica que propondrá al Consejo de Administración que en caso de bajas ordinarias de vehículos se añada a los requisitos habituales (borrar calcas, quitar taxímetro, módulo, placas SP, etc) que el vehículo deba estar pintado totalmente de negro a raíz de los diferentes incidentes con vehículos ex taxi.

Anuncian que se creará un nuevo programa informático de control de todos los vehículos adscritos a una o más empresas de intermediación.

## El STAC se reúne con Javi López, diputado en el Parlamento Europeo por el PSC

Se le manifestó su preocupación, ya que el informe de la Comunidad Europea más bien parece estar influido por los Lobbies de las plataformas de VTC (Uber, Free Now, Cabify, etc). Aunque solo se hace una serie de recomendaciones, desde el STAC se manifestó a Javi López la necesidad de contestar a las afirmaciones que se realizan en el mismo como forma del desacuerdo existente desde el sector del taxi.

Javi López se ha ofrecido al sector a defender en Europa el modelo de Barcelona que cree que es el idóneo tanto para los taxistas como para los usuarios.

## Una caravana de 20 taxis de Madrid va a Polonia para llevar ayuda humanitaria y traer refugiados ucranianos

Esta industria altruista de la solidaridad es una historia de humanidad, whatsapp, llamadas, gestiones y reuniones entre la gente de la calle, las organizaciones sociales y las instituciones para saber cómo hacer práctico y posible un impulso ético y mayúsculo.

Un viaje de 60 horas y 6.000 kilómetros para llevar fármacos, comida y ropa y regresar con ucranianos para ser acogidos en España.

## L'IMET aprova el nou procediment per donar de baixa un taxi segons si hi ha o no destrucció del vehicle

Aquest procediment contempla que per donar de baixa un **vehicle sense destrucció,** a més d'estar desproveït dels elements identificatius i de presentar a la ITV la llicència en format carnet, aquest també **ha d'estar pintat de negre en la seva totalitat**.

En el cas de la baixa definitiva amb destrucció del vehicle, s'ha de presentar a la ITV la llicència en format carnet, el certificat del taller del taxímetre conforme s'han retirat els equips identificatius del taxi anteriorment esmentats, **fotografies del vehicle on es vegi la matrícula** i que s'han retirat aquests elements, i un **certificat de destrucció del vehicle per part d'un Centre Autoritzat de Tractament de Vehicles** (CATV).

## L'STAC sol•licita la convocatòria del Consell Català del Taxi per afrontar la fi de la moratòria del Decret Ábalos

stac

Segons el Decret, els vehicles de lloguer amb conductor **(VTC) no podran fer serveis urbans un cop finalitzi la moratòria,** que el mateix decret qualificava d'indemnització. Hem vist com a Madrid la presidenta de la Comunitat ja ha dit que aquests vehicles podran, dins de la seva comunitat autònoma (Madrid), continuar realitzant serveis urbans. De moment és l'única comunitat que s'ha posicionat d'una forma clara, **creiem del tot necessari que el Departament ens detalli que pensa fer a Catalunya.**

## L'STAC es reuneix al Parlament amb ERC

Membres de l'Executiva del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC), Antoni Servós i Lluís Berbel, s'han reunit amb el diputat d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), José Rodríguez, per expressar la preocupació del sector del taxi davant de la finalització de la moratòria del decret Ábalos sense que se sàpiga la posició de la Generalitat de Catalunya en quant a la regulació dels vehicles de lloguer amb conductor, ja que a partir del mes d'octubre només podran realitzar serveis interurbans.

## Jornada de seguretat en el taxi, amb Mossos d'Esquadra

El passat 11 de març de 2022 a les 10.00 h va tenir lloc la primera "**Jornada de seguretat en el taxi",** aquestes jornades s'emmarquen en el compromís per part de l'administració davant la sol·licitud de les associacions fruit de la problemàtica en aquest sentit en el sector del taxi de Catalunya.

Per part del nostre sindicat i varen assistir els companys **Carlos Fernández i Antoni Servos.**

Com a fet a destacar la necessitat que sempre que es produeixi un **incident** aquest sigui **denunciat**.

## La formació de la Guàrdia Urbana de Terrassa en control de VTC

Els companys Lluís Berbel i Antoni Servos es van reunir el passat divendres dia 4 amb el regidor de Seguretat Ciutadana del municipi de Terrassa Javier Fernández Rivero, i eren presents també en Xavi Arnau, company de Terrassa que actualment porta la relació directa amb la **Guàrdia Urbana** de la ciutat i el Sot Inspector de la Guàrdia Urbana Jordi Marin.

En la trobada es va parlar dels cursos de formació que està realitzant la Guàrdia Urbana en el tema sancionador dels **vehicles de lloguer amb conductor** de la mà del Departament de Transports de la Generalitat amb el suport de Daniel Fernández, que és el Cap d'Inspecció de Transports.

Más información aquí

¡Escanéame!

Descubre el nuevo

# KIA CEED TOURER TAXI

## HÍBRIDO ELÉCTRICO-ENCHUFABLE (PHEV)

## EN DIVACAR ENTREGA INMEDIATA

**DOS VERSIONES**

**HÍBRIDO ELÉCTRICO-ENCHUFABLE (PHEV)**
- Gasolina / Eléctrico
- Consumo: **1,3 litros/100 Km**
- **50 Km de autonomía 100% eléctrico**

**MHEV**
- Diesel
- Consumo Mixto: **4,5 litros/100 Km**

**MALETERO**
- **437 litros** de capacidad.
- Ampliables hasta los 1.506 litros.

**INTERIOR**
- **Panel de instrumentos digital** de 31 cm.
- Sistema de audio con una pantalla de 20 cm.

**DIVACAR** EL CONCESIONARIO KIA ESPECIALISTA EN TAXI

682 73 09 71 taxi@divacar.es

# TOYOTA COROLLA SEDAN ECO

## EL TEU TAXI DE NOVA GENERACIÓ DE MENOR CONSUM

Equipament per al teu confort:

- Seients davanters calefactables
- Suport lumbar elèctric
- Retrovisors plegables i calefactables
- 20,32cm 8" Compatibilitat amb Apple CarPlay i Android Auto™
- ECO Baixes emissions
- Motor híbrid i bateria de ions de liti

Per **230 €/mes**

84 quotes. Entrada: 5.493,55 €.
TIN: 3,50%. ***TAE: 4,39%.**

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

Escull bé

TOYOTA TEAM'S MOTOR
www.teamsmotor.toyota.es

C. Paris, 70-78, 08029 Barcelona
Telf: 93 410 38 38

Crta. Reial 131, 08960 Sant Just Desvern
Telf: 93 473 28 02

**Emissions $CO_2$ (g/km): 100 – 116. Consum mitjà (l/100 km): 4,4 – 5,1.**

***Preu corresponent a Corolla Sedan Electric HybridECO en color Negre Atzabeja. Preu per finançar: 22.149,11 € (PVP al comptat sense serveis: 22.149,11 €). Entrada: 5.493,55 €. TIN: 3,50 %. TAE: 4,39 %. 84 quotes de 230 €/mes. Comissió d'obertura finançada (2,75 %): 458,03 €. Import total del crèdit: 17.113,59 €. Import total del deute: 19.320 €. Preu total a terminis: 24.813,55 €. Cost total del crèdit: 2.664,44 €. Import dels interessos: 2.206,41 €. Sistema d'amortització francès.** Oferta financera amb el producte Toyota Credit de Toyota Kreditbank GmbH sucursal a Espanya. IVA, transport, impost de matriculació, promoció i aportació del concessionari inclosos. Altres despeses de matriculació, pintura metal·litzada i equipament opcional no inclosos. El model visualitzat no correspon amb el model de l'oferta. Oferta vàlida fins al 30/11/2021 a la Península i Balears. Promoció no acumulable a altres ofertes o descomptes. Condicions de l'oferta per al col·lectiu taxista. Oferta realitzada per Toyota España, S.L.U. (Avda. de Bruselas, 22. 28108 – Madrid) i la seva xarxa de concessionaris. Per a més informació, consulteu el vostre concessionari habitual o visiteu toyota.es. Els nivells de consum de combustible, així com d'emissions de $CO_2$ es mesuren en un entorn controlat, d'acord amb els requisits de la normativa europea. Per a més informació o si esteu interessats en els valors d'un vehicle amb diferent acabat, si us plau contacteu amb Toyota España, S.L.U. o el vostre concessionari Toyota. El tipus de conducció, juntament amb altres factors (condicions de la carretera i meteorològiques, trànsit, conducció del vehicle, equip instal·lat després de la matriculació, càrrega, nombre de passatgers, etc.) incideix en el consum de combustible i emissions de $CO_2$.

**Segons dades oficials de matriculacions de la DGT corresponents al període gener - juliol 2021.