

TAXI LIBRE

SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA

JULIOL | AGOST 2026 **228**

EL TAXI MERECE CERTEZAS

OPINIÓ DEL LECTOR
/ P8

NOVA LLEI DEL TAXI
El Taxi merece certezas
/ P4

MOTOR
KGM Torres
/ P16

SKODA

Mogadealer

Llegan los nuevos Škoda Enyaq* y Elroq Taxi 100% eléctricos

CARGADOR DE REGALO



*Instalación incluida

Sin cristales tintados de fábrica

ENCUÉNTRALOS EN SKODA MOGADEALER

BARCELONA

Calle de Aragón, 602, 08018
93 232 10 00

Passeig de Guayaquil, 5, Sant Andreu
93 839 44 24

MATARÓ

Avda. del Maresme, 30-40, 08302
93 741 26 00



 skodamogadealer

 skodamogadealer

| mogadealer.es

EDITA

REVISTA PROFESIONAL DE
DIFUSIÓN NACIONAL

5ª Época, año XXIV nº 228

SINDICAT DEL TAXI DE
CATALUNYA

Primera revista del taxi de
España Fundada el año 1979

Director Antoni Servos.

Redacció Albert Vilardaga.

Col·laboracions Francisco Javier
Latorre, Antoni Servós, Christian
Navarro, Antonio Murillo, Ana
Galisteo y David Cabello.

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 Francisco
Palomares.



EDITORIAL

Vehículos autónomos: el futuro sí, pero no a cualquier precio

a revolución tecnológica ya está en marcha. El reto no es frenar la innovación, sino impedir que vuelva a utilizarse como excusa para desregular el transporte y poner en riesgo un servicio público esencial.

Los vehículos totalmente automatizados dejarán de ser, en muy poco tiempo, una imagen del futuro para convertirse en una realidad en nuestras ciudades. El debate ya no es si llegarán, sino cómo lo harán y quién establecerá las reglas de esa nueva movilidad.

El sector del taxi nunca ha tenido miedo a la innovación. A lo largo de su historia ha sabido adaptarse a los cambios tecnológicos, a la digitalización y a las nuevas formas de prestación del servicio. Lo que sí nos preocupa es que la historia vuelva a repetirse.

Ya vivimos una experiencia que no debemos olvidar. Bajo el argumento de la innovación llegaron plataformas que irrumpieron en el mercado al margen de las reglas que durante décadas habían garantizado un transporte equilibrado y sometido al interés general. La regulación llegó tarde y las consecuencias siguen presentes. Ese error no puede volver a cometerse.

Por eso, desde ANTAXI defendemos que la llegada de los vehículos autónomos debe ir precedida de un marco regulatorio claro, sólido y consensuado. Primero deben definirse las normas y después autorizarse la explotación comercial. Nunca al revés. Esa fue una de las principales conclusiones defendidas por nuestra organización durante las jornadas sobre el desarrollo regulatorio del transporte autónomo celebradas recientemente en Madrid.

No hablamos únicamente de tecnología. Hablamos de competencia, de servicio público, de derechos de los usuarios y de equilibrio del mercado. Hablamos de determinar quién asumirá las responsabilidades, cómo se controlará la actividad, qué límites tendrá el despliegue de estos vehículos y qué papel jugarán las grandes plataformas tecnológicas en este nuevo escenario. Son preguntas que deben responder las administraciones antes de conceder una sola autorización.

ANTAXI participará activamente en ese debate. No aceptaremos que el futuro de la movilidad vuelva a diseñarse sin contar con quienes llevamos décadas prestando un servicio público esencial. El taxi debe formar parte de la solución, aportar su experiencia y defender un modelo donde la innovación conviva con la seguridad jurídica, la competencia leal y el interés general.

No estamos en contra de los vehículos autónomos. Estamos en contra de la improvisación, de la ausencia de reglas y de cualquier intento de utilizar esta tecnología para abrir una nueva puerta a la desregulación del transporte.

El futuro llegará. De eso no hay ninguna duda. La diferencia es que esta vez el taxi no permanecerá como un simple espectador. Estaremos donde siempre hemos estado: defendiendo a los profesionales, defendiendo el servicio público y defendiendo el derecho de los ciudadanos a una movilidad regulada, segura y de calidad.

No estamos en contra del futuro. Estamos en contra de que el futuro vuelva a escribirse sin el taxi.

NOVA LLEI DEL TAXI

El taxi merece certezas

La futura Ley del Taxi plantea cambios de enorme trascendencia. Antes de su aprobación, la Generalitat de Catalunya y las administraciones locales deben responder a las preguntas que siguen abiertas.

Catalunya se encuentra ante una de las reformas más importantes del sector del taxi de las últimas décadas. La futura Ley del Transporte de Viajeros en Vehículos de hasta Nueve Plazas no solo pretende redefinir la convivencia entre el taxi y las VTC, sino que puede modificar profundamente el funcionamiento de un servicio público esencial, la estructura empresarial del sector y el equilibrio de numerosos mercados locales.

Una reforma de esta trascendencia merece un debate sereno, riguroso y transparente. Sin embargo, a medida que avanza la tramitación de la ley, el debate parece centrarse en defender o rechazar determinadas propuestas, mientras siguen sin responderse preguntas fundamentales. Y esas respuestas no pueden venir de opiniones, interpretaciones o promesas realizadas por representantes del sector. Deben venir de quien impulsa la reforma: la Generalitat de Catalunya.

Las leyes no solo deben resolver los problemas de hoy; también deben evitar crear los de mañana. Ese debería ser el principio que guiara cualquier modificación de un servicio público como el taxi.

En la edición anterior de esta revista analizábamos los riesgos que, a nuestro juicio, podía plantear el denominado *bescanvi* de autoriza-

ciones VTC por licencias temporales de taxi. Hoy queremos ir un paso más allá. Más allá del debate entre partidarios y detractores, creemos que ha llegado el momento de exigir respuestas a las instituciones que pretenden aprobar esta reforma.

La primera pregunta es sencilla: ¿sobre cuántas autorizaciones VTC está legislando realmente la Generalitat? Porque no basta con contabilizar las que actualmente prestan servicio. Existen miles de expedientes pendientes de resolución administrativa y judicial que podrían alterar por completo el escenario. Si esas autorizaciones terminan siendo reconocidas, ¿también podrán acogerse al *bescanvi*? ¿Ha elaborado la Generalitat distintos escenarios en función de las resoluciones pendientes? Sin esa información resulta imposible conocer el verdadero impacto de la medida.

La segunda cuestión afecta al territorio. Buena parte del debate gira en torno a Barcelona y al Área Metropolitana, pero Catalunya es mucho más que su capital. Ciudades como Sabadell, Terrassa, Mataró, Granollers, Martorell, Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès, Reus o Tarragona cuentan con mercados del taxi propios, contruidos durante décadas sobre un delicado equilibrio entre la oferta y la demanda.

Y aquí aparece un segundo nivel de responsabilidad institucional. Si la ley permite el *bescanvi*, serán los ayuntamientos y, en su caso, las administraciones competentes como el Área Metropolitana de Barcelona quienes deberán autorizar su incorporación a sus respectivos ámbitos de prestación. Por ello, también resulta legítimo preguntar: ¿qué estudios manejarán para tomar esa decisión? ¿Cómo garantizarán que la incorporación de nuevas licencias no altere el equilibrio económico del servicio ni perjudique a los profesionales que ya desarrollan su actividad en esos municipios?

Existe además una cuestión estratégica de la que apenas se habla. Muchos de esos mercados locales continúan funcionando mediante emisoras tradicionales de radiotaxi, cooperativas y asociaciones que han demostrado durante décadas su eficacia y su arraigo. Sin embargo, buena parte de las VTC desarrollan hoy su actividad vinculadas a grandes plataformas digitales.

La pregunta no es si esos profesionales tienen derecho a integrarse en el taxi. La verdadera pregunta es si la Generalitat ha evaluado el efecto que podría tener la entrada masiva de operadores ligados a esas plataformas en mercados

donde hasta ahora ese modelo apenas tenía presencia. ¿Qué medidas contempla para evitar que el bescanvi acabe facilitando una transformación del modelo empresarial del taxi que nadie haya evaluado suficientemente?

También es imprescindible conocer los estudios económicos que sustentan la propuesta. Miles de taxistas realizaron importantes inversiones para acceder a una licencia dentro de un marco regulado y estable. ¿Qué impacto tendrá esta reforma sobre la rentabilidad de la actividad? ¿Cómo afectará al valor patrimonial de las licencias? ¿Qué mecanismos prevé la Generalitat para corregir los efectos de la ley si la evolución real resulta distinta de la prevista?

Toda norma puede contener errores de previsión. Lo verdaderamente importante es saber si

quien la impulsa está dispuesto a asumirlos y corregirlos. ¿Se revisará periódicamente la aplicación de la ley? ¿Se harán públicos los estudios de seguimiento? ¿Existen compromisos concretos para rectificar si determinados mercados locales resultan perjudicados?

El sector del taxi ha demostrado durante décadas su capacidad para adaptarse a los cambios tecnológicos, sociales y normativos. Precisamente por ello merece que cualquier reforma se apoye en análisis rigurosos y no en hipótesis. El taxi no puede convertirse en un banco de pruebas cuyas consecuencias solo se descubran cuando la ley ya esté en vigor.

Los taxistas no necesitamos actos de fe. Necesitamos datos, estudios, previsiones y compromisos. Si la Generalitat de Catalunya considera que el bescanvi es la mejor

solución para el futuro del sector, tiene la obligación de demostrarlo con transparencia. Y si los ayuntamientos y las administraciones locales deberán asumir decisiones que afectarán directamente al equilibrio de sus mercados, también les corresponde explicar con qué criterios actuarán y qué garantías ofrecerán a sus profesionales.

Porque plantear preguntas no significa oponerse al cambio. Significa exigir que las decisiones públicas se adopten con rigor, con responsabilidad y con la máxima transparencia. Los taxistas no podemos asumir el coste de una reforma basada en previsiones que mañana puedan demostrarse equivocadas. Cuando está en juego el futuro de un servicio público esencial, las instituciones tienen la obligación de ofrecer certezas, no únicamente confianza.

Rehatrans

Coneix totes les nostres solucions per al Taxi adaptat



ELS NOSTRES SERVEIS

- Vehicles nous
- Vehicles de lliurament immediat
- Servei postvenda

DIFERENTS SOLUCIONS

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

LA MILLOR ELECCIÓ

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

☎ 93 293 41 33

f X Instagram YouTube LinkedIn SoundCloud

✉ info@rehatrans.com

LA OPINIÓ DEL LECTOR

La opinión del lector es el espacio que el STAC reserva a los afiliados y simpatizantes para exponer sus dudas inquietudes y reflexiones, un espacio abierto donde desde la intención de sumar propuestas los compañeros y compañeras nos hacen llegar sus opiniones. Los textos se pueden enviarse al email satc@stac.cat, porque la realidad del sector se escribe desde el volante.

Taxis adaptados



Estoy cansado de ver taxis adaptados en Barcelona que nunca usan la rampa.

Se supone que son para dar servicio a personas con movilidad reducida, pero en realidad son vehículos que se aprovecharon de la ley para poder poner un vehículo de plazas y dar servicio al aeropuerto, a los cruces y a los hoteles.

Puede ser que sobre el papel haya mucho taxi adaptado, pero muchos de esos taxis no están dando el servicio que se supone que deberían dar. Se nos llena

la boca diciendo que somos un servicio público, cuando la verdad es que en ocasiones como estas no nos distinguimos tanto de las plataformas. No estaría de más que el IMET se lo hiciese mirar.

Juan Rodríguez

Verano ruinoso



Este verano está siendo uno de los peores que recuerdo en el taxi de Barcelona, exceptuando el que nos pasamos en Gran Vía y el del Covid.

Hemos hecho más horas que nunca para volver a casa con menos dinero que nunca. Nos han reventado con las liberalizaciones: Sónar, Primavera Sound, Cruïlla... festivales en los que podías hacer hojas decentes y que

ahora, totalmente liberalizados y con la calle inundada de VTC, han sido fines de semana con recaudaciones más propias de febrero que de verano.

Y por si fuera poco, en cuanto a movilidad, hemos tenido la visita del Papa, la ciudad tomada por el Tour de Francia y, en las últimas semanas, el caos que se genera en el Moll Adossat.

Así no hay quien aguante. A ver si llega septiembre de una vez...

Pepe García



MASTERTRAC

EN MASTERTRAC RAMBLA GUIPÚZCOA LLEVAMOS MÁS DE UN AÑO CON VOSOTROS.

OFERTA PRIMER ANIVERSARIO

Solicita tu descuento extra de 500€* por la compra de tu nuevo taxi.



**APROVECHA CONDICIONES EXCLUSIVAS EN TU NUEVO TAXI, CON
FINANCIACIÓN A MEDIDA Y TIPOS DE INTERÉS MUY BAJOS.**

Te esperamos en **Rambla Guipúzcoa, 177.**

Servicio Exclusivo para el profesional del taxi con la garantía Toyota.

*Descuento para unidades limitadas solicitándolo en nuestras instalaciones.

AMB

¿Quién piensa en la rentabilidad del taxi?

Ser taxista en el Área Metropolitana de Barcelona nunca ha sido una profesión sencilla. Siempre hemos sabido adaptarnos a los cambios de la ciudad, a las nuevas formas de movilidad y a las necesidades de los usuarios. Pero en los últimos años da la sensación de que cada nuevo reto recae, una vez más, sobre las espaldas del taxista, mientras la rentabilidad de la actividad se deteriora sin que nadie parezca dispuesto a corregir el rumbo.

Durante las últimas semanas hemos asistido a grandes acontecimientos que han vuelto a situar a Barcelona en el centro de la actualidad internacional. La salida del Tour de Francia, la visita del Papa o las jornadas de máxima actividad en el Puerto de Barcelona son, sin duda, motivos de orgullo para la ciudad. Sin embargo, para quienes trabajamos doce horas diarias al volante, también han significado calles cortadas, itinerarios improvisados, accesos colapsados y una nueva pérdida de velocidad comercial.

Cada vez necesitamos más tiempo para realizar el mismo servicio. Eso significa menos carreras, más consumo, más estrés y menos ingresos. No hablamos únicamente de la comodidad del profesional; hablamos de la eficiencia de un servicio público que pierde capacidad para atender a los ciudadanos y visitantes. El caos vivido recientemente en los accesos al Puerto, denuncia-

do reiteradamente por el STAC, es un claro ejemplo de que todavía queda mucho camino por recorrer para integrar al taxi en la planificación de la movilidad de la ciudad.

Pero si la pérdida de velocidad comercial preocupa, aún mayor es el malestar que está generando la política de liberaciones de jornadas de descanso aprobada por el IMET. El sistema de regulación de descansos no nació para limitar el derecho a trabajar, sino para conseguir un equilibrio entre la oferta y la demanda que permitiera garantizar un servicio de calidad y, al mismo tiempo, una actividad económicamente viable.

Sin embargo, en los últimos tiempos asistimos con demasiada frecuencia a la supresión de jornadas de descanso para poner en circulación el cien por cien de la flota, incluso en periodos en los que muchos profesionales no

Todavía queda mucho camino por recorrer para integrar al taxi en la planificación de la movilidad de la ciudad.

perciben un incremento real de la demanda que lo justifique. El resultado es conocido por cualquiera que salga a trabajar: largas esperas en paradas, vehículos vacíos durante más tiempo y una caída generalizada de la facturación. Se trabaja más horas para ganar menos dinero.

El cansancio del sector empieza a ser evidente. El taxista lleva años adaptándose a nuevas exigencias administrativas, soportando el incremento de los cos-



Se trabaja más horas para ganar menos dinero.

tes de explotación, sufriendo una movilidad cada vez más complicada y conviviendo con la competencia desleal e irregular de las VTC. Todo ello mientras intenta mantener un servicio de calidad y una atención profesional que siguen siendo reconocidos por la inmensa mayoría de usuarios.

Quizá ha llegado el momento de abrir un debate sereno, pero

también valiente. Nadie discute que el IMET tenga competencia para modificar el calendario de descansos cuando concurren circunstancias excepcionales. Lo que sí puede discutirse es si esas decisiones están suficientemente motivadas, responden a datos objetivos y respetan la finalidad para la que fue creada la regulación. Si no es así, el sector debería plantearse estudiar todas las herramientas a su alcance, incluidas las jurídicas, para garantizar que las decisiones administrativas se adopten con criterios de necesidad, proporcionalidad y transparencia.

El taxi de Barcelona no pide privilegios. Pide algo mucho más razonable: **poder desarrollar su actividad en condiciones que hagan compatible la prestación de un servicio público excelente con una rentabilidad digna.**

Porque un taxi que pierde productividad, que ve reducidos sus ingresos y que trabaja bajo una presión creciente no solo perjudica al profesional. También pone en riesgo un modelo de transporte público que ha demostrado, durante décadas, ser imprescindible para la movilidad de nuestra ciudad.

El sector debería plantearse estudiar todas las herramientas a su alcance, incluidas las jurídicas, para garantizar que las decisiones administrativas se adopten con criterios de necesidad, proporcionalidad y transparencia.

QUE ET
VEGIN
DEPEN
DE TU



Publicitat Laura Catalan
Al teu servei.

625 601 107 · laura@gpl.cat

NUTRICIÓN

NUTRITAXI


**CALOR AL VOLANTE: CÓMO
HIDRATARTE Y COMER BIEN ESTA
TEMPORADA**

Llega julio y con él las primeras olas de calor. Para la mayoría de la gente supone buscar la sombra o darse un chapuzón, pero para vosotros, los profesionales del taxi, el verano significa muchas horas seguidas al volante, sol directo a través del parabrisas, aire acondicionado que reseca y, muchas veces, poco tiempo para parar a comer o beber con calma.

Todo esto convierte la hidratación y la alimentación en algo mucho más que una recomendación general: es una cuestión de salud y de seguridad al volante, porque la deshidratación afecta a la concentración y a los reflejos. En este número os traemos consejos prácticos, pensados para aplicarlos entre carrera y carrera, sin que suponga un esfuerzo extra.

**CONSEJOS PRÁCTICOS PARA HIDRATARTE Y
CUIDARTE DEL SOL ESTE VERANO**
1. BEBE ANTES DE TENER SED.

Cuando notas sed, el cuerpo ya lleva un rato deshidratándose. Bebe pequeños sorbos de agua de forma regular durante todo el turno, no solo cuando te acuerdes. Lleva siempre una botella visible en el coche.

2. CUIDADO CON EL CAFÉ Y EL ALCOHOL.

El exceso de cafeína tiene efecto diurético y acelera la pérdida de líquidos; no hace falta eliminarla, pero sí compensarla con más agua. El alcohol, mejor fuera del horario laboral: deshidrata y afecta a la conducción.

3. EL SOL ENTRA TAMBIÉN POR EL PARABRISAS.

Los rayos UVA atraviesan el cristal aunque el aire acondicionado dé sensación de frescor. Usa gafas de sol homologadas para conducir y aplica protector solar en cara, cuello y brazos, especialmente en trayectos largos.

4. HIDRATA LA PIEL Y VENTILA EL COCHE.

El aire acondicionado reseca piel y mucosas: no olvides crema hidratante y protector labial. Ventila el vehículo en las paradas para evitar el salto brusco de temperatura entre el exterior y el interior.

5. COMIDAS LIGERAS EN LAS HORAS DE MÁS CALOR.

Prioriza ensaladas completas, cremas frías, pescado o legumbres en ensalada. Evita fritos y salsas pesadas: con el calor, una digestión pesada se traduce en somnolencia y menos concentración al volante.

ADEMAS...

-Lleva siempre agua a mano, visible, para no olvidarte de beber.

-Evita los refrescos azucarados como "solución" al calor: dan sed a corto plazo. Prueba agua con limón o menta.

-Aprovecha frutas y verduras con mucha agua (sandía, melón, pepino, tomate) como tentempié entre carreras.

-Modera la sal, pero no la elimines: con el sudor se pierden electrolitos.

-En las paradas, estira piernas, cuello y hombros unos minutos para activar la circulación.


FerraNutri

UNA RECETA REFRESCANTE PARA EL VERANO



GAZPACHO PARA LLEVAR

INGREDIENTES (para 1 litro aprox.):

- 1 kg de tomates maduros
- 1/2 pimiento verde
- 1/2 pepino
- 1 diente de ajo pequeño
- 1 rebanada de pan (opcional, para textura más suave)
- 3 cucharadas de aceite de oliva virgen extra
- 1 cucharada de vinagre
- Sal al gusto

PREPARACIÓN:

1. Lava y trocea todas las verduras. **2.** Bátelo todo junto con el pan, el aceite, el vinagre y la sal hasta conseguir una textura fina. **3.** Cuela si lo prefieres más liso y ajusta de sal. **4.** Enfría en la nevera al menos 1 hora antes de meterlo en la botella o termo.

Resultado: Una bebida-comida fresca, hidratante y lista para tomar a sorbos durante el turno. Se conserva 2-3 días en nevera.

CONCLUSIÓN

El gremio del taxi desempeña un trabajo esencial y exigente, también en los meses de más calor. Cuidarse no es un lujo, sino una inversión en salud y seguridad. Con pequeños gestos diarios —beber agua de forma constante, protegerse del sol, comer ligero y moverse un poco en las paradas— junio y julio pueden ser meses de energía en lugar de agotamiento.

Y RECORDAR QUE:

Entre carreras y semáforos, un taxista puede perder más líquido sudando que un helado deritiéndose en el salpicadero. Por eso, beber agua no es opcional, ¡es gasolina para el cuerpo! Que este verano traiga salud, sombra y menos calor que un motor en atasco. Y que las propinas vengan tan frescas como el gazpacho.



FerraNutri

AMB

Avanzando hacia la movilidad del futuro: El AMB y el taxi

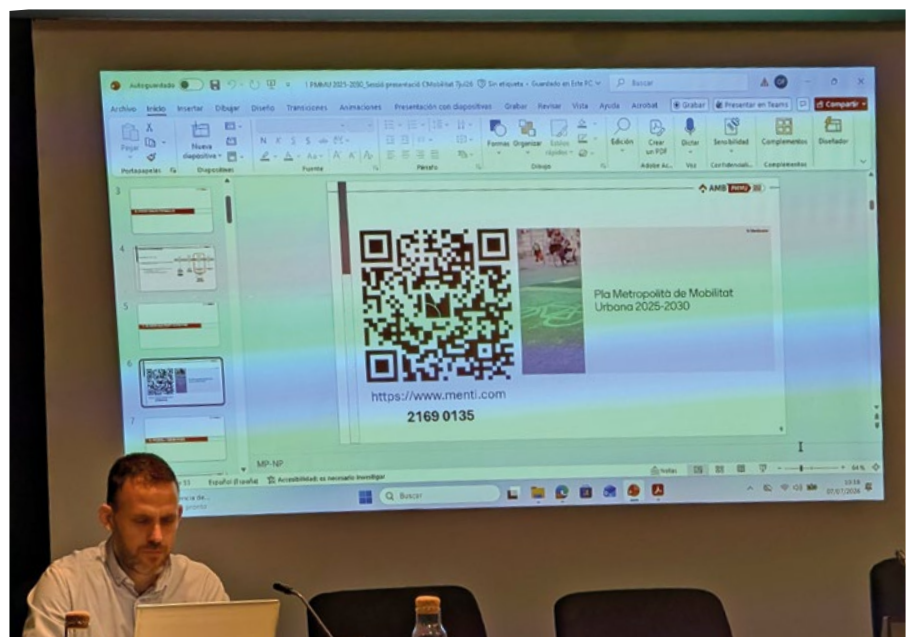
El pasado 7 de julio de 2026, el Consejo de Movilidad Urbana del AMB celebró una sesión plenaria clave para definir el paradigma del transporte metropolitano. Con la participación activa del STAC, se trazó una hoja de ruta centrada en la descarbonización, el refuerzo del transporte colectivo y la necesaria ordenación de la Distribución Urbana de Mercancías (DUM).

Durante la jornada, que integró una dinámica participativa mediante códigos QR para validar propuestas en tiempo real, se consolidó el escenario tendencial hacia 2030: ciudades más sanas, silenciosas y limpias. En este marco, el AMB destacó el papel ejemplar del **sector del taxi** por su firme apuesta por la modernización hacia flotas sostenibles y de bajas emisiones.

Como compromiso directo, se trabajará en un **plan de paradas de taxi más efectivo** que optimice la red actual. Asimismo, se pusieron sobre la mesa datos esperanzadores: la significativa reducción de emisiones NOx, especialmente en motores diésel dentro del Barcelonés, avalan que el camino hacia la sostenibilidad es ya una realidad tangible gracias a la colaboración sectorial.



Celebración de una sesión plenaria clave, Consejo de Movilidad Urbana del AMB.



Diapositiva con dinámica participativa mediante código QR.



C/. Badajoz, 52

AUTOFUBER
GRUPFUBER

Mari Carmen  608 219 893

PRÓXIMA ENTREGA
DACIA JOGGER HYBRID

155 CV. Cambio automático. **No enchufable**

**3 Años
de
Garantía**



A PARTIR DE **21.000 €*** IVA no incluido

Resérvelo en autofuber@autofuber.com o en el 608 219 893
Carrer Badajoz, 52, 08005 Barcelona

Finalización oferta 30 de septiembre de 2026 o finalización de existencias

I Pintura, manguera y preentrega incluido I Descuento de financiación ya aplicado I

AMB

Nueva parada de taxi en el Front Marítim: mejora en seguridad y movilidad

Con el objetivo de resolver el colapso circulatorio y mejorar la seguridad vial, el Ayuntamiento de Barcelona ha liderado una mesa de trabajo clave para el sector del taxi. La reunión, encabezada por **Carmen Zapata Corbalán**, Comisionada de Noche, contó con la presencia de los responsables de Movilidad, Guardia Urbana e IMET, junto a los representantes del sector: **TTT (STAC/ATC)**, **PAKTAXI**, **Empresarios y Élite**.

El punto central fue el traslado de la actual parada de la calle Ramon Trias Fargas, saturada por la alta afluencia de usuarios. Tras el consenso, se ha acordado ubicar la nueva parada en la **calle Marina**, desde el Hotel Arts hasta la curva del espigón. Esta disposición permitirá una capacidad de unos **70 taxis** en doble vial, garantizando un carril de servicio de 3,5 metros.

La operatividad nocturna (**22:00h a 06:00h**) se verá reforzada por el compromiso de los empresarios del ocio, quienes colaborarán en la señalización y control de vehículos no autorizados. Asimismo, la zona junto a la Torre Mapfre (lado Besòs) se destinará al desencoque y reservas. Un paso firme hacia una noche más segura y eficiente para todos.

Observaciones:

Calle Marina (desde el Hotel Arts hasta la curva del espigón).

70 taxis en doble vial

3,5 m carril de servicio

22h a 6h operatividad nocturna reforzada



Vista aérea de calle Marina con la zona de la nueva parada señalada en rojo.



TU TAXI CON TOYOTA STARBAIX

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



4 TALLERES DE MECÁNICA
EN DISTINTAS UBICACIONES



3 TALLERES DE CARROCERÍA



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



PRECIOS ESPECIALES Y DESCUENTOS
REPARACIÓN, MANTENIMIENTO, RECAMBIOS Y ACCESORIOS

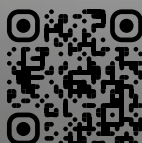
TOYOTA RAV4 HYBRID

TOYOTA COROLLA TOURING SPORTS HYBRID



TOYOTA COROLLA SEDAN HYBRID

TOYOTA bZ4X



STARBAIX
dlstarbaix.es

Carretera Santa Creu de Calafell, 31 . 08830 San Boi de Llobregat; Trav. Industrial, 121. 08907. L'hospitalet;
Avenida de Barcelona, 211. 08750 Molins De Rei; Avenida Bertrán i Güell, 50. 08850, Gavà.

SANT BOI

HOSPITALET

MOLINS DE REI

GAVÀ

MOTOR

KGM Torres: El aliado definitivo para el profesional del taxi



El salto en calidad, diseño y tecnología no es solo evidente, es sobresaliente!

En el exigente mundo del taxi, donde cada kilómetro cuenta y la fiabilidad es la divisa principal, el nuevo **KGM Torres** irrumpe con fuerza. Tras el profundo proceso de transformación de la marca (la antigua SsangYong), el salto en calidad, diseño y tecnología no es solo evidente, es sobresaliente.

Hemos tenido la oportunidad de probar a fondo tanto la variante eléctrica (EVX) como la híbrida (HEV) en diversos escenarios —ciudad, autovía y carreteras reviradas— y el resultado es una propuesta que redefine lo que un taxista puede esperar de su herramienta de trabajo.

La excelencia de la tecnología Dual Tech

Lo que hace especial a esta nueva gama es la estrecha colaboración tecnológica con **BYD**. Tanto el eléctrico EVX como el híbrido emplean soluciones de vanguardia. En el caso del **Hybrid**, el sistema *Dual Tech* combina un motor 1,5 GDI turbo de ciclo Miller con un motor eléctrico de alta capacidad, logrando unos contundentes **204 CV**. La transmisión **e-DHT** es la clave de su eficiencia: optimiza el rendimiento de manera magistral, permitiendo consumos combinados de **6,0 l/100 km** y unos sorprendentes **3,9 l/100 km** en ci-

clo urbano. Es un coche pensado para la ciudad, capaz de circular hasta el 94% del tiempo en modo eléctrico y alcanzar los 100 km/h sin emisiones.

Por su parte, el **Torres EVX** es un portento de autonomía que monta una robusta batería **LFP de 80,6 kWh**. Su fiabilidad es tal que la marca ofrece una garantía líder en el mercado de **1 millón de kilómetros**, un dato que aporta una tranquilidad absoluta para quien vive del volante. Con **207 CV** y una entrega de potencia lineal, se posiciona como el estándar de oro para el taxi eléctrico.

Sensaciones al volante: Confort y precisión

Más allá de los números, el **Torres** destaca por su comportamiento. La posición de conducción elevada otorga un dominio absoluto del tráfico, y la insonorización es soberbia: la ausencia de ruidos aerodinámicos y de rodadura es total.

REVISTA **taxi** LIBRE

Más de 30 años informando al sector

5.000
ejemplares



revista
GRATUITA

Distribución
EN PUNTOS CLAVE
del sector



¿Quieres anunciarte? ¡ÉSTA ES TU REVISTA!

elisabet@gpl.cat • 636 96 78 45

Durante nuestra prueba en una collada con firme irregular, pudimos comprobar que la suspensión es firme y cómoda, evitando balanceos molestos en curva, mientras que la direc-

ción se siente precisa y directa. Los asientos ofrecen una sujeción ejemplar, ideal para largas jornadas de trabajo. Además, el sistema de **frenada regenerativa**, gestionado cómodamente

mediante levas en el volante – muy intuitivo y similar a lo experimentado en el Hyundai Staria –, permite una conducción suave y eficiente en todo momento.

Especificaciones técnicas principales

Caracterísitca	Torres EVX(Eléctrico)	Torres Hybrid (HEV)
Longitud	4.715 mm	4.740 mm
Anchura	1.890 mm	1.910 mm
Altura	1.715 mm	1.670 mm
Potencia	207 CV	204 CV
Bateria	80,6 kWh (LFP)	1,84 kWh
Maletero	Líder en segmento	Líder en segmento



La opción lógica para el sector

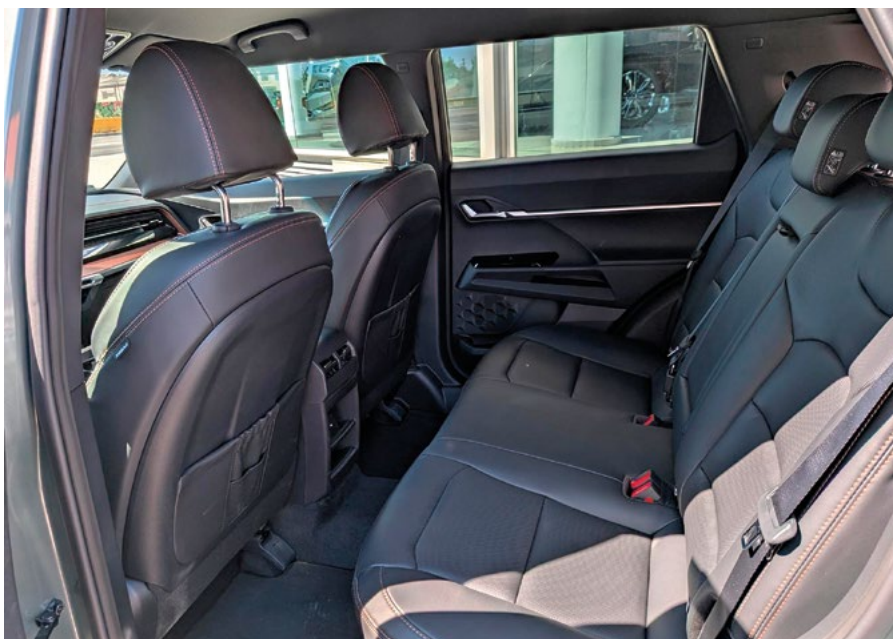
La habitabilidad es uno de sus puntos fuertes, con un maletero generoso que garantiza que el equipaje de los clientes nunca sea un problema. Para el taxista, el KGM Torres no solo es una compra racional, es una apuesta segura respaldada por una red en expansión.

La entrega de unidades es inmediata, eliminando los tiempos de espera que sufren otros modelos. Los interesados pueden pasar por el concesionario **KGM grupo MAVA de Mataró** y preguntar por el **señor Toni** para obtener más información y conocer estas condiciones tan competitivas:

- **KGM Torres EVX:** Desde 27.686€ + IVA (Barcelona) / 27.406€ + IVA (resto de poblaciones).

- **KGM Torres Hybrid:** Desde 25.207€ + IVA (Barcelona) / 24.516€ + IVA (resto de poblaciones).

Más allá de los números, el Torres destaca por su comportamiento.



El STAC exige que las nuevas etiquetas antifraude para VTC se implanten en toda España



El Sindicato del Taxi de Catalunya reclama que las nuevas etiquetas antifraude para los vehículos VTC, anunciadas por la Comunidad de Madrid, se implanten de forma urgente en toda España. El sindicato considera que estos distintivos facilita-

rán la identificación de las autorizaciones urbanas e interurbanas, mejorarán las labores de inspección y ayudarán a combatir el fraude y el intrusismo. Además, pide una regulación homogénea para proteger el servicio público del taxi.

El puerto de Barcelona colapsa este verano y deja atrapados durante horas a los taxis



El STAC y la ATC han denunciado el colapso sufrido en los accesos al Puerto de Barcelona, donde cientos de taxis quedaron atrapados durante horas por la falta de planificación ante la llegada de cruceros. Tras exigir soluciones urgentes,

ambas organizaciones valoran positivamente las modificaciones anunciadas en los accesos al Muelle Adosado, aunque advierten de que deberán ir acompañadas de una mejor coordinación para evitar que un caos similar vuelva a repetirse.

Madrid limita les tarifes dinàmiques de les VTC després dels abusos en grans esdeveniments



La Comunitat de Madrid limitarà les tarifes dinàmiques dels VTC després dels increments abusius registrats durant grans esdeveniments. La nova normativa fixa un màxim del 75% sobre la tarifa habitual i prohibeix aplicar sobrepreus en situacions

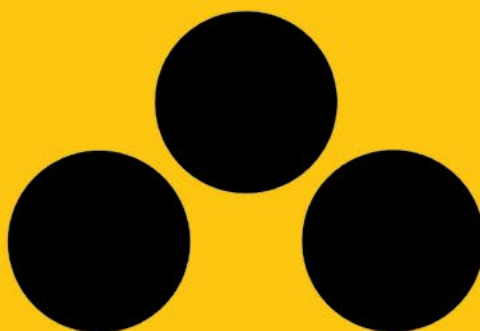
d'emergència. També incorpora distintius antifrau obligatoris per facilitar les inspeccions. L'STAC considera que la mesura evidencia la necessitat d'una regulació més estricta per protegir els usuaris i garantir una competència justa amb el taxi.

L'STAC participa en la Comissió de Seguiment de les obres de l'Estació de Sants



L'STAC ha participat en la Comissió de Seguiment de les obres de l'Estació de Sants, on s'han presentat les properes afectacions a la mobilitat. El sindicat ha reclamat ampliar la zona de desencotxament de taxis, agilitzar els accessos i

garantir un servei eficient durant les obres. També valora positivament el tancament del vial de la plaça dels Països Catalans, que permetrà eliminar un punt conflictiu amb nombroses irregularitats i competència deslleial.



coop57
S C C L

**serveis financers
ètics i solidaris**

Contribueix a la transformació social
de la nostra economia i de la nostra societat

www.coop57.coop



El Tribunal Supremo avala la regulación de la mediación del taxi y rechaza la tesis de la CNMC



El Tribunal Supremo ha avalado la regulación de la mediación del taxi en Cataluña y ha rechazado la tesis general de la CNMC, al reconocer que la Administración puede establecer requisitos para proteger a los usuarios y combatir el fraude. La sentencia mantiene elementos esenciales como la obligación de contar con un seguro de responsabilidad civil, aunque anula algunos aspectos concretos del decreto. El STAC valora el fallo como un respaldo a un modelo de taxi regulado y con garantías.

Reunió municipal a Terrassa per tractar la nova llei del taxi



Representants de l'STAC i de Teletaxi Ègara s'han reunit amb l'Ajuntament de Terrassa per analitzar la nova Llei del Taxi que tramita el Parlament de Catalunya. Durant la trobada s'han exposat els principals aspectes de la reforma, especialment els referents a les llicències i a la regulació dels VTC. La nova normativa reforça el paper del taxi en la mobilitat urbana i garanteix el manteniment dels drets adquirits pels titulars de les llicències actuals

Reordenación de Paradas de Taxi en el Front Marítim



El sector del taxi y el Ayuntamiento de Barcelona han acordado la reordenación de las paradas del Front Marítim para mejorar la movilidad y la seguridad en la zona de ocio nocturno. La principal medida será el traslado de la parada de Ramón Trias Fargas al entorno del Port Olímpic, con capacidad para 70 taxis en horario nocturno. Además, se restringirá el acceso al vial y el sector del ocio colaborará para dirigir a los usuarios hacia la nueva ubicación.

ANTAXI reclama una regulación clara para la llegada de los vehículos totalmente automatizados



ANTAXI ha presentado alegaciones al anteproyecto de ley sobre vehículos totalmente automatizados para garantizar que la llegada de los robotaxis no genere vacíos legales ni competencia desleal. La organización reclama que la autorización para circular con un vehículo autónomo no habilite por sí sola a prestar servicios de transporte de viajeros y exige que estos vehículos cumplan la misma normativa que regula al taxi y a las VTC, garantizando además la seguridad jurídica y la responsabilidad de los operadores

PUBLIREPORTATGE

PASATIEMPOS

Sopa de letras

N	E	G	R	E	E	N	L	U	Y
J	X	N	V	P	Z	T	X	H	O
C	I	E	R	N	E	N	R	H	W
A	J	C	Z	I	U	J	E	Q	Q
M	A	N	O	S	E	A	N	J	D
B	N	M	Q	N	V	L	T	C	M
A	B	A	H	M	O	A	A	H	Ñ
R	L	X	T	Y	C	Ñ	S	B	E
O	E	O	B	E	K	O	T	Y	A
S	P	S	C	X	R	M	E	S	C
I	J	U	Q	A	N	J	Y	O	I
Ñ	R	Z	J	G	D	I	S	J	Ñ
C	O	L	I	F	L	O	R	A	U
I	U	E	N	M	Y	V	L	X	Ñ
R	L	A	Y	A	V	K	R	N	U
W	E	A	P	V	T	C	B	F	M
S	O	A	R	E	D	X	Ñ	W	N
I	R	P	B	T	N	L	R	S	G
G	C	R	G	Ñ	Z	O	E	Q	L
N	A	N	R	T	T	I	N	F	W
O	R	K	L	P	I	F	O	G	I

Sudokus

5				3				7
	8							3
			4		7	9		
1				7	2			
	3	2	5					
			8		1			
		3			9		5	8
	5			8			1	
	2	4						9

ALOCADO

APENÓ

CÁMBAROS

CIERNEN

COLIFLOR

CRUCÉ

ENRIELABA

EXIJAN

GRAPA

ICONO

MANOSEA

NEGREEN

RENO

RENTAS

SEAN

SIGNO



EL TOYOTA

bZ4X

ARRIBA AL SECTOR DEL TAXI

El SUV 100% elèctric de Toyota
ja pot ser taxi a Barcelona.



100% ELÈCTRIC

Zero emissions durant la conducció.



ZERO EMISSIONS

Contribueix a una ciutat més neta i saludable.



GRAN AUTONOMIA

Fins a 500km* per cobrir tota la jornada.

*Cicle WLTP



CÀRREGA RÀPIDA

80% de bateria en només 30 minuts*.

*Amb carregador ràpid DC



ADAPTAT PER A ÚS PROFESSIONAL

Espai, confort i tecnologia pensats per al dia a dia.



DESCOBREIX EL TOYOTA bZ4x
A TOYOTA TEAM'S MOTOR

Vine a provar-lo i coneix
tots els avantatges per als
professionals del taxi.

TOYOTA TEAM'S MOTOR

Concessionari oficial Toyota
a Barcelona



BARCELONA - C/PARÍS

Exposició i taller



SANT JUST DESVERN

Exposició i taller



BARCELONA - VILADOMAT

Vehicles d'ocasió