

El AMB pretende regular a las VTC's con un reglamento metropolitano



03



El STAC pone en marcha un nuevo espacio en la radio para hablar del taxi

08



Uber pierde la batalla ante el taxi

14



Más Areas de Prestación Conjunta

SIMPLY CLEVER

ŠKODA



**Plazo de entrega
INMEDIATO.**



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



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

Llévatelo desde 14.700€
(IVA incluido)

* Descuento sujeto a la financiación de 9.500€ con Volkswagen Finance con permanencia mínima de 36 meses. Gastos de matriculación no incluidos. Para coches de stock.

MOGADEALER

Gran via de les C.C., 484 - Tel. 93 424 87 28 - Barcelona
C/ Aragón, 602 (esq. Meridiana) - Tel. 93 232 10 00 - Barcelona

www.mogadealer.es

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



SIEMPRE
MEJOR



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

TOYOTA MASTERTRAC
www.mastertrac.toyota.es

- C. Aragón 465, 08013 Barcelona · Tel. 93 436 55 55
- C. Ciudad de Asunción 55-61, 08030 Barcelona
(C.C. LA MAQUINISTA) · Tel. 93 243 91 02
- Av. Torrent de Vallmajor 64, 08911 Badalona
(Pol. Ind. Les Guixeres) · Tel. 93 387 11 62

Gamma Prius+: Consumo medio (l/100km): 4,1 - 4,4. Emisiones CO₂ (g/Km): 96 - 101.
* Para acabinos ECO.

**TOYOTA
HYBRID**

taxi

LIBRE



stac
SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA



TEA
Taxi de l'Eixample de l'Alliance



FEDETAXI

Revista profesional de difusión nacional
5ª Época, año XVIII nº 192

SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA

Primera revista del taxi de España
Fundada el año 1979

Director: Luis Berbel.

Redacció: Albert Vilardaga.

Col·laboracions: Francisco Javier

Latorre, Antoni Servós, José
María Sánchez Baena i Carlos
Fernández Romero.

Producció: STAC Marina, 82, 08018

Barcelona. Tel. 93 300 23 14

Fax. 93 485 31 74.

Maquetació: DBcoop, sccl.

www.dbcoop.cat · T. 93 242 01 99

Publicitat: GPL, sccl · www.gpl.cat

Elisabet Subirós · T. 636 96 78 45

Imprimeix: Indugraf Offset

Dipòsit legal: B-15564-1987

El STAC estrena un nuevo programa de radio los miércoles en Radio Ciutat Vella



El Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) tendrá un espacio radiofónico en las ondas de Barcelona donde hablaremos y debatiremos del taxi. Era un objetivo que tenía desde hace tiempo nuestra organización y que finalmente lo hemos conseguido.

El programa se iniciará en los próximos días, los miércoles, y se realizará en las franjas horarias de 16 a 17 horas todos los miércoles en un espacio que nos han cedido la radio local Ciutat Vella en el dial 100.5 de la FM. Los compañeros que coordinarán el programa de Radio serán Antoni Servós y Jaime Sau.

Hablaremos, debatiremos, informaremos de todo lo que está sucediendo en el mundo del taxi y donde invitaremos en primer lugar a todos los taxistas a que participen y también a todos aquellos protagonistas del mundo del taxi, en todos los aspectos desde las propias organizaciones, asociaciones tanto a nivel de Catalunya y también a nivel Estatal. También explicaremos el funcionamiento de nuestra organización y todas las iniciativas que estamos llevando para resolver y encauzar los problemas del taxi. ▶

Talleres ATLÁNTIDA

REPARACIÓN DE
AUTOMÓVILES



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

100.5 FM

taxi

LIBRE



DIMECRES DE 16.00H A 17.00H

Propuestas del STAC al futuro Reglamento que regule las VTC's en el AMB

En referencia al proceso de participación para la formulación y aprobación de una norma reglamentaria metropolitana que establezca las condiciones, procedimientos, requisitos y régimen sancionador para sujeta a autorización o licencia previa al ejercicio de la actividad en el ámbito metropolitano de los servicios urbanos realizados por las VTC. EL STAC ha realizado las siguientes alegaciones.

Antes de comenzar creemos del todo adecuado poner sobre papel la importancia del servicio del taxi en la movilidad de las ciudades y concretamente dentro del Área Metropolitana de Barcelona (AMB). La nuestra es una actividad privada de interés público que históricamente ha complementado las prestaciones propias del transporte colectivo.

Esta autorización o licencia debe ir ligada a un carnet de capacitación profesional.

Los conductores de las VTC deben tener una capacitación, como mínimo, como los taxistas de la AMB.

Entendemos que, al igual que los taxistas, los conductores VTC deben acreditar el conocimiento de las dos lenguas oficiales, catalán y castellano.

Siendo Barcelona y su Área Metropolitana un destino turístico de moda en todo el mundo, es del todo necesario que estos nuevos actores en la movilidad tengan un conocimiento de inglés.

Entendemos que las licencias municipales para VTC deben estar vinculadas a un vehículo, este sin duda deberá ser de bajas emisiones.

Creemos en el principio de accesibilidad al servicio en igualdad de condiciones. Es por ello que consideramos



que debe existir un tanto por ciento de estos vehículos que sean accesibles para personas con movilidad reducida, para cumplir con las necesidades sociales de este colectivo.

Entendemos, también, que se debe hacer mención de los procedimientos de reclamación por parte de los usuarios. Se regulará el objeto y los procedimientos de reclamación y el órgano competente para hacer la tramitación y dictar resolución.

Para facilitar la inspección y seguimiento de estas autorizaciones consideramos absolutamente necesario una identificación exterior clara de cuáles son las VTC que gozan de la licencia para realizar servicios urbanos en el AMB.

- Pedimos un número de autorizaciones locales equivalente al que consta en el actual ROTT, en su artículo 181.3. esto es 1 autorización por cada 30 taxis.
- Página de control web de los servicios de estas autorizaciones locales y que el IMET y sus inspectores hagan seguimiento a fin de que no incumplan la proporcionalidad y facilitar el trabajo de los inspectores.
- Tasa especial para uso del suelo urbano
- Teléfono de Objetos perdidos y / o hallazgos
- Inspección metropolitana con sello identificativo
- Entendiendo que la autorización será

de carácter temporal, queremos que la identificación exterior varíe su color cada temporada

- Trabajar un 20% por encima de las tarifas urbanas del taxi en el AMB.
- Controlar los turnos de trabajo y contratos de los trabajadores, dependiendo de las horas de trabajo autorizadas.
- Contratación previa del servicio con dos horas de antelación y su correspondiente registro en la web de la AMB.
- El régimen sancionador debe basarse en la Ley del Taxi, de 4 de julio, 19/2003 y en la Ley de acompañamiento de los presupuestos de 2015 en la que se establece una sanción mínima de 4001 € y / o la inmovilización del vehículo en caso de trabajar sin la previa autorización administrativa local.
- Partida presupuestaria para la contratación de inspectores y especialización del cuerpo de la Guardia Urbana.
- Prohibición de la utilización del carril Bus-taxi.
- Obligación de local para evitar la circulación sin hoja de ruta previa, evitando así casos de competencia desleal hacia el sector del taxi.
- En caso de que el domicilio fiscal no sea en el Área Metropolitana de Barcelona, al menos disponer de un lugar de estacionamiento, de alquiler por ejemplo, en esta Área.
- Uniforme metropolitano para los conductores.
- Sistema de Emergencias 112, como medida de seguridad, para las VTC.
- Obligatoriedad de TPV.
- Que la Administración local no contrate los servicios VTC. ▴

Ada Colau dispuesta a exigir autorización municipal para las VTC's que operen en el ámbito metropolitano

La alcaldesa y presidenta del Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), Ada Colau, firmó un decreto a través del cual se elaborará una ordenanza que contemplará un reglamento de funcionamiento de las VTC's en el ámbito metropolitano para intentar regular ese tipo de vehículos. Según explicó la alcaldesa, todas aquellas autorizaciones de VTC's que quieran hacer servicios urbanos dentro del límite del AMB, deberán de solicitar un permiso.

La alcaldesa manifestó que el Ayuntamiento, en este caso el AMB, no puede dar ni quitar VTC's pero si puede intervenir por diferentes conceptos donde tiene competencias como es el medio ambiental, movilidad y transporte urbano, para reducir su actuación y su número dentro del territorio metropolitano

En la reunión participaron además de la alcaldesa de Barcelona y presidenta de la AMB, Ada Colau; la presidenta del Institut Metropolità del Taxi (IMET), Mercedes Vidal; la gerente de este último organismo, María Teresa Carrillo y el cuerpo jurídico de ambos organismos



en las personas de Sebastián Grau y Pilar Molina.

Tal y como ha anunciado Ada Colau el decreto se firmó el pasado 4 de diciembre y el reglamento podría aprobarse inicialmente en el mes de enero y al mes siguiente de forma definitiva. Es decir que para el mes de marzo ya podría estar en marcha la exigencia de la autorización para las VTC,s que quieran operar en el ámbito metropolitano. Este decreto, según se ha manifestado por parte de los servicios jurídicos, se basa en el nuevo redactado del Estatut Catalán del 2006 y en la ley de transportes de Catalunya.

En la elaboración del reglamento podían participar todas las asociaci-

ones del taxi entre otras entidades y organizaciones políticas. Dentro de las diferentes aportaciones manifestadas en la reunión, se hizo hincapié por parte de los representantes del STAC, Luis Berbel y Carlos Fernández, en la necesidad que esta iniciativa sea trasladada al resto de municipios para que impere la restricción del ámbito de trabajo de las VTC's.

Asimismo, trasladó la necesidad que las VTC's vuelvan a su nicho de mercado y no estén realizando de taxi encubierto como lo hacen en la actualidad. Por todo ello, y desde el STAC consideramos positiva la medida adoptada ya que es una forma de restringir el ámbito de actuación de los vehículos de alquiler con conductor dentro de la línea que ha sostenido siempre nuestra organización.

La alcaldesa Adau Colau informó de la labor de inspección que se está realizando en la actualidad y mientras que en el 2016 se practicaron 216 denuncias, en 2017 fueron 804 denuncias de las cuales alrededor de 200 fueron ingresos de vehículos en los depósitos. ▴

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



AUTO-REPARACIÓN

MANUSAN, S.L

REPARACIÓN GENERAL DEL AUTOMÓVIL



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

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

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

Reunió al Ministeri de Foment sobre el Pla d'Inspecció de Transport per Carretera 2018



El passat 22 de novembre, el Vicepresident de Gremial de Fedetaxi, Àngel Juliol Mejía, i el Secretari d'Organització, Antonio Servós, van assistir a una reunió a la seu del Ministeri de Foment dins de la Comissió Nacional del Transport. A la reunió també hi van ser presents Julio Sanz (Antaxi) i l'advocat Jose Andrés persona que relacionem amb l'actual situació en el col·lectiu de VTC's. També hi eren presents representants de les direccions de Transports de les comunitats de Madrid, València, Aragó i Catalunya juntament amb altres representants del transport per carretera (ambulàncies...).

En el transcurs de la reunió es va sol·licitar seguir amb les inspeccions i augmentar-les en la mesura com a mínim l'augment de les autoritzacions de VTC que puguin anar apareixent en el sector. Jose Andrés va ser molt

crític en el sentit que a la Comunitat de Madrid es van obrir més de 1.200 expedients sancionadors l'any 2017, al que se li va respondre per part de Fedetaxi que si s'han obert tants expedients serà perquè alguna cosa no han d'estar fent bé a l'hora d'oferir el seu servei als usuaris.

Una altra de les discussions va tenir lloc quan el mateix Jose Andrés va dir que el taxi no era un servei públic sinó un servei al públic, a la qual cosa ha estat rebutjat per la representant de Foment que dirigia la reunió dient-li que així constava en la LOTT i així seguiria sent. El nostre interès màxim està en que les inspeccions creixin i les comunitats autònomes formin més inspectors i al seu torn els ajuntaments formin sense dilació agents de la guàrdia urbana per a aquest fi. Per la part de Foment es va manifestar que amb la posada en

marxa de la pàgina de control web, la feina dels inspectors serà molt més eficaç i àgil i esdevé una eina indispensable a l'hora de controlar l'habitualitat.

Des Fedetaxi les al·legacions es van presentar per escrit al Ministeri, aquestes són:

- Que se segueixin promovent campanyes d'inspecció a VTC, atesos els resultats d'alarmant nombre d'infraccions d'aquestes empreses.
- Que augmenti la coordinació amb les inspeccions d'hisenda, treball i consum.
- Que es promogui la formació de les policies locals en matèria de transport
- Que es publicitin les campanyes d'inspecció de la mateixa manera que fa la DGT, per a més dissuasió i prevenció d'infraccions i coneixement de la societat. ▴

Asamblea con los taxistas de Granollers



En la asamblea, se realizó una exposición de la situación del sector y líneas de trabajo del STAC fundadas principalmente en la división clara del trabajo de las VTC's respecto a taxi y modificaciones reglamentarias para hacer más competitivo el taxi. ▶

A black and yellow taxi van is parked on a city street. The rear hatch is open, and a wheelchair ramp is extended. A man is assisting a person in a wheelchair to board the van. The background shows a city street with buildings and trees.

Coneix totes les nostres solucions per a taxi adaptat

Rehatrans

☎ 93 293 41 33

Uber pierde la batalla con los taxistas de Barcelona

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea no tiene dudas. Aunque Uber es un concepto que ha roto moldes debe ser considerada como una empresa de transportes y no una simple plataforma digital de intermediación entre particulares, lo que significa que debe estar sometida a la misma exigencia de licencias y autorizaciones que los taxis. Así lo acaba de sentenciar la corte europea en un dictamen que echa por tierra los argumentos de la compañía estadounidense y da la razón a los taxistas de Barcelona. Uber, sin embargo, seguirá operando con normalidad: la sentencia hace referencia al modelo anterior que usaba Uber en Europa, y no con el que opera actualmente de licencias VTC (vehículos turismo con conductor).

Según el Tribunal, si bien Uber ofrece un servicio de intermediación que tiene por objeto poner en contacto, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes y a cambio de una remuneración, a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean efectuar un desplazamiento urbano, también "está indisociablemente vinculado" a un servicio de transporte.

Es decir, "debe considerarse que este servicio de intermediación forma parte integrante de un servicio global cuyo elemento principal es un servicio de transporte y, por lo tanto, que no responde a la calificación de servicio de la sociedad de la información, sino a la de servicio en el ámbito de los transportes", señalan los jueces en un dictamen muy esperado que confirma la victoria del sector del taxi.

Regulación y licencias

Dicho de otro modo, la corte europea considera que a Uber no se le puede



aplicar la normativa sobre comercio electrónico, tal y como reivindicaba la empresa, y que exige a las empresas de tener que solicitar autorizaciones previas para operar. "Un servicio de esta índole está excluido del ámbito de aplicación de la libre prestación de servicios en general así como del ámbito de aplicación de la directiva relativa a los servicios en el mercado interior y de la directiva sobre comercio electrónico", subraya la sentencia. Esto significa que las autoridades nacionales pueden regular las condiciones de prestación de servicios y exigir licencias previas. La sentencia supone un precedente importante que podría tener repercusiones, más allá del taxi, en otros ámbitos de la economía colaborativa como el alojamiento.

La batalla judicial arrancó en 2014 cuando una demanda de los taxistas ante el juzgado de lo mercantil nº 3 de Barcelona solicitando que se sancionara a Uber Spain por competencia desleal al no disponer de licencias tal y como se exige en la normativa..

Primer aval, en mayo

El pasado 11 de mayo el abogado general de la corte, Maciej Szpunar, ya dio oxígeno a los taxistas de Barcelona al concluir en su dictamen previo que Uber no solo se limita a intermediar entre la oferta y la demanda sino que ella misma "ha creado la oferta,

regula sus características y organiza su funcionamiento". Es más, señaló entonces, "Uber controla los factores económicamente relevantes del servicio de transporte urbano ofrecido en el marco de esta plataforma".

Los jueces asumen ahora buena parte de sus argumentos al señalar que, en efecto, el servicio va más allá de la simple intermediación porque Uber no solo pone en contacto con el conductor no profesional con la persona que desea realizar el desplazamiento sino que crea al mismo tiempo una oferta de servicios de transporte urbano que controla. La aplicación "es indispensable para las personas que desean hacer el desplazamiento urbano" y "Uber ejerce una influencia decisiva sobre las condiciones de las prestaciones realizadas por los conductores", apunta el Tribunal.

Poca afectación

La sentencia puede tener influencia en el desarrollo de otras compañías de la economía colaborativa, pero tendrá poca afectación en Uber. El modelo denunciado por Elite Taxi es el que usó la firma de EEUU para introducirse en Europa: particulares sin licencia que llevaban a otros particulares. Sin embargo, Uber abandonó hace dos años ese modelo, y desde entonces solo opera con coches con licencia, siguiendo las normativas legales de cada país. En España, por ejemplo, solo opera en Madrid porque asegura que en Barcelona no hay suficientes licencias VTC para dar un servicio óptimo. En Europa, Uber opera en más de 80 ciudades, y la sentencia hace referencia al modelo de negocio que Uber solo mantiene en Polonia, Rumanía, República Checa y Eslovaquia. ▴

El sector del taxi estima unas pérdidas de más de 50 millones de euros al año por culpa del intrusismo



En los próximos meses entrará en vigor el cambio de color de las placas de matrícula de los taxis, que fue aprobada en dos veces y por unanimidad por la Comisión de Movilidad del Congreso de los Diputados, a raíz de una Proposición No de Ley impulsada por Unidos Podemos.

La medida, que también está implantada en países como Grecia, Bélgica u Holanda, permitirá atajar con eficacia el intrusismo en el sector del taxi. Según cálculos de la propia Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, existirían más de 9.000 vehículos "piratas" en el transporte de viajeros en España que, en la mayor parte de los casos, actúan trasladando a turistas que desconocen la ilegalidad de dichos transportes.

Matrícula azul, transporte público autorizado será el eslogan con el que se encontrarán los más de 80 millones de turistas que visitarán nuestro país en 2018. "En muchas zonas como las islas, Levante y Costa del Sol la medida se mostrará muy eficaz y disminuirá el continuo

pirateo con vehículos intrusos que ya está generando graves pérdidas a los taxistas", aseguró Miguel Ángel Leal, presidente de FEDETAXI.

Cambiar sólo la placa trasera

Tras la aprobación por el Congreso de los Diputados de este cambio, la dirección general de Tráfico ha iniciado el trámite para la modificación del Reglamento General de Vehículos. FEDETAXI que fue quien propuso este cambio normativo, ha realizado algunas alegaciones que básicamente son:

- El plazo de adaptación de los taxis y de arrendamiento con conductor sea en el plazo de un año y no de dos como establece la propuesta inicial.
- El cambio de color de las placas de la matrícula solo sea la de la parte trasera ya que se consiguen mejor los fines de la norma.

Respecto a estas pérdidas, estudios de la propia organización representativa de los taxistas de España valoran la actuación impune de los "vehículos piratas" en una merma de ingresos para el sector del taxi de 50 millones



de euros anuales. Estos supondrán, una vez estén cambiadas las placas, la recuperación de gran parte de esos ingresos por parte de cada taxi, con especial incidencia en las zonas turísticas y grandes capitales donde casi la mitad de la facturación de los taxistas procede de población no residente. Asimismo, con la medida, se refuerza la coacción de la norma al castigarse las infracciones a la nueva normativa como delito y no con una mera sanción administrativa.

Fedetaxi anima a los taxistas a que el mensaje al consumidor y al turista vaya calando pues su contenido será muy claro: "Matrícula azul, transporte legal. Matrícula blanca... usted sabrá. ▶

¿Por qué los taxis de Barcelona son negros y amarillos?



A principios del siglo XIX, Barcelona estaba en plena expansión industrial. Es entonces cuando empezaron a aparecer las primeras experiencias orientadas a la explotación de coches de alquiler. En 1820, el señor José Riera, llamado 'el Ros', alquilaba carruajes en unas

cuadras situadas en la calle Calders, según fuentes del Institut Metropolità del Taxi de Barcelona. Pero no eran los únicos. La familia Bigorra también se dedicaba a esta misma actividad en la plaza del Pi, con sucursal incluida en la calle Ample.

Con el desarrollo de la ciudad, proliferan los vehículos a motor, por lo que se hace cada vez más necesaria una regulación del tráfico rodado, que se hace incluso más imperativa en 1859, con el derrumbamiento de las terceras murallas y la adopción del plan del Eixample del ingeniero Ildefons Cerdà.

El 14 de octubre de 1864, el Ayuntamiento de Barcelona aprueba un reglamento que introducía por primera vez el concepto de 'coche de plaza' (el taxi actual) y establece unas normas de conducta para los

cocheros. Pero es en 1924 cuando el Ayuntamiento publica un nuevo código de circulación urbana y normas comunes para todos los taxistas, como instalar un taxímetro o pintar una línea bajo la ventana (blanca, roja, amarilla o azul) según la tarifa. Así, los más baratos eran los de la línea blanca (40 céntimos por kilómetro), seguidos de la línea roja (50 céntimos), la amarilla (60 céntimos) y la azul (80 céntimos). Con el 'boom' de la Exposición Internacional de 1929, se originó una fuerte competencia entre las compañías de taxis y los autónomos, en la que el Ayuntamiento decidió mediar, imponiendo una tarifa única en 1934. La elegida fue la de la franja amarilla. ▴

Fuente: El Periodico de Cataluña.

R.G. ASSESSORS

SEGUROS PARA TAXI

*Amplia oferta aseguradora
Con o sin asalariado*

ASESORIA LEGAL

Especializada en circulación

c/ Rosselló, 136, bjs. int. · Barcelona
(entre Casanova y Muntaner)

935 140 636 · 618 353 734
info@taxiconsultores.com



Estalvi i fiabilitat per moure el teu negoci.



DACIA LOGAN MCV GLP
DES DE **9.800€***

DACIA LODGY GLP
DES DE **9.868€***
Llandes no incloses



Dacia recomana

Dacia España Dacia ESP

www.dacia.es / 915 065 359 | **Descobreix-lo a la teva Concessió Renault-Dacia.**

*PVP Dacia Logan Laureate Tce 66kw (90CV) i Dacia Lodgy Laureate 1.6 47kw (102CV) GLP 5 places exclusiu per a matriculació com a SP autotaxi. Cost de les llandes no incloses a Barcelona. Inclou transport, instal·lació de la mànega i promocions ofertes per RECSA, condicionat al finançament a través de RCI Banque Sucursal a Espanya. IVA no inclos. Permanència mínima 24 mesos. Import mínim per finançar 5.000€. Incompatible amb altres ofertes financeres. Preus vàlids fins al 28/02/2018.

Gamma Dacia Lodgy GLP: consum mixt (l/100km) des de 4,0 fins a 8,1. Emissions CO₂ (g/km) des de 103 fins a 139.
Dacia Logan GLP: consum mixt (l/100km) des de 3,5 fins a 6,2. Emissions CO₂ (g/km) des de 90 fins a 130.

RENAULT BARCELONA

Avda. Països Catalans, 24-26. ESPLUGUES
c/ Marquès de Sentmenat, 28-36. BARCELONA
c/ Ciutat d'Asunción, 45-47. BARCELONA
Pg. Zona Franca, 204-206. BARCELONA
c/ Tirso de Molina, 1 (al costat del CC Splau). CORNELLÀ
www.renaultretailgroup.es

RRG

¿Debe revisarse el marco de relaciones laborales de los trabajadores de las plataformas digitales?

Todos compartimos la necesidad de que exista un marco regulatorio socio-económico que garantice una competencia leal y transparente que no descansa en el dumping social ni en la precarización de las condiciones de trabajo. Además, la preocupación como consumidores por la seguridad y las garantías de los derechos de los usuarios son los ejes sobre los que deben girar la calidad los servicios de transporte de viajeros, tanto en el ámbito urbano como en el interurbano. Lejos de ser ajena a ello, la situación laboral de quien conduce un vehículo destinado al transporte público de viajeros resulta, igualmente, uno de los elementos esenciales para ofrecer un servicio de calidad.

Las circunstancias de los mercados de trabajo y de transporte de personas así como las de la realidad social han cambiado sustancialmente desde 1994 cuando por se reformó el Estatuto de los Trabajadores para excluir de su ámbito a los titulares de tarjetas de transporte y así dar solución a los conflictos promovidos dentro de los profesionales del transporte de mercancías, tal y como se derivaba de las sentencias STS 10925/86 y STS 915/1986, ambas de 26 de febrero, conocidas como las “sentencias de los mensajeros”, y que se extendió además a la actividad de transporte público de viajeros.

Ahora la aparición de las plataformas digitales en la actividad de

transporte de viajeros, con especial incidencia en el sector del taxi, ha contribuido a la generación de cierto “efecto llamada” en este sector de la actividad económica que se refleja en la aparición de muchas personas que llevan a cabo traslados de pasajeros en vehículos al amparo de estas plataformas desprovistos de la necesaria autorización o licencia administrativa o que, aún provistos de las autorizaciones necesarias, llevan a cabo sus servicios personales sin autonomía u organización propia alguna sino dispuestos como un operario más en la organización del transporte de dichas plataformas digitales.

La reciente sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre en el asunto Uber Systems Spain, no termina de aclarar estas relaciones, pues no era objeto de la cuestiones prejudiciales planteadas a la Gran Sala desde el juez de Barcelona que la elevó a esa instancia, pero deja claro que la plataforma no está amparada bajo el paraguas o concepto de la denominada “economía colaborativa” o “consumo colaborativo”, sino que es un servicio en el ámbito del transporte y por tanto su papel habrá de ceñirse a las normativas nacionales en esta materia.

Sea como fuere, estas personas que ofertan sus servicios a través de las referidas plataformas digitales aparecen en el mercado en una

indudable posición de dependencia de las mismas, que lejos de suponer un mero punto de encuentro entre oferentes y demandantes de servicios de transporte, organizan y proveen la oferta de trabajo, crean una red de proveedores de servicios cuyo control no puede descansar únicamente en la mera auto-regulación, marcan de modo directo o indirecto los precios del servicio, y en definitiva gestionan todos los aspectos principales y accesorios del servicio de traslado con excepción de la conducción de los vehículos, como ha descrito el Tribunal de Justicia de la Unión Europea la actividad de Uber.

Todo ello arroja a los chóferes de estas plataformas o de las empresas que les dan cobertura en un ambiente y estado de las cosas claramente favorecedor de precariedad, dumping social y de situaciones irregulares que generan grave inseguridad a los usuarios y desprotección a los prestarios del transporte, y otros muchos efectos e impactos negativo en la imagen de nuestro país, a la sazón gran receptor de turistas, principales clientes de estos servicios.

La Unión Europea en su Comunicación de la Comisión titulada “Una Agenda Europea para la economía colaborativa”, publicada en junio de 2016, destacó que todos los trabajadores de la economía de plataformas son, o bien empleados, o bien autónomos, según una primacía de circunstancias y solicitó el estudio de

la tramitación de una Directiva marco sobre las condiciones de trabajo en la economía de plataformas, con el fin de asegurar la situación jurídica de los trabajadores de las plataformas y su igualdad de derechos sociales y laborales junto con sus libertades de asociación y acción sindical.

En consecuencia, es aconsejable abandonar la actual rigidez del Estatuto de los Trabajadores que remite forzosamente al trabajo por cuenta propia a todas esas personas titulares de tarjetas de transporte y abrir nuestra legislación para que estos nuevos trabajadores de las plataformas digitales puedan acudir al examen, si fuera preciso, caso por caso, sobre la posible existencia de las notas de ajenidad y dependencia, así como al carácter personal o no de la prestación de los servicios y en definitiva al estudio de todas las circunstancias que afectasen a cada concreta situación, para así devolverlos al "principio de realidad" y al análisis de las notas de la relación laboral y, si resulta preciso, a su control jurisdiccional, redundando así en la seguridad jurídica.

Teniendo presente todo lo anterior, la respuesta al título de este artículo debe ser afirmativa. Desde la experiencia de los últimos años considero necesario abordar, a corto plazo, la situación actual de las personas que trabajan en estos nuevos nichos de mercado bajo este entorno digital y, en particular, su encuadramiento como trabajadores por cuenta propia o ajena, que evite que se produzcan los riesgos de precarización y demás perjuicios ya expuestos, así como una desestructuración en el mercado de trabajo que además pueda poner en riesgo la calidad y suficiencia de los servicios públicos de transporte. Así lo hemos propuesto desde la Fed-



ración Española del Taxi (FEDETAXI) y consiste en uno de nuestros principales objetivos para 2018.

Este objetivo, requiere una reforma prudente, pero urgente, que permita mejorar la ordenación social de un sector referente para la economía digital, sin perjuicio de que una vez la Unión Europea y los Estados miembro consoliden una posición común se proceda a una reforma en profundidad del modelo de relacio-

nes laborales que alcance a todo el conjunto de los trabajadores y sectores de la actividad económica para enfrentar los retos de su inexorable digitalización que ya está siendo objeto de debate tanto en nuestra sociedad como en las instituciones españolas y europeas.- ▴

Emilio Domínguez
Abogado

Secretario Técnico de FEDETAXI

Tu mejor préstamo

Soluciones Urgentes de Liquidez

PRÉSTAMO

desde 6000€

Licencia TAXI

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

www.tumejorprestamo.com

o llámanos tel. 937499586

Estamos en Paseo de Gràcia, 37, 3^{er}ª
Barcelona

La Comissió Territorial de Barcelona dona el vist-i-plau Àrees de Prestació Conjunta

El divendres 15 de desembre de 2017 es va celebrar a la seu de transports del carrer Aragó 248 la 21ª Comissió Territorial de Barcelona del Consell del Taxi.

En primer lloc es va informar de la petició d'augment del nombre de places de vehicles adscrits a llicències ja existents a les diferents poblacions de la província de Barcelona, tal i com es va quedar a la Comissió Territorial del 14 de desembre de 2012 les peticions d'augment de places serien informades favorablement per la Comissió, si bé amb caràcter ulterior aquestes serien presentades, amb caràcter informatiu, a les reunions de la Comissió. En total aquest cop han estat 30 les llicènci-

es que han realitzat un augment de places fora del AMB.

Seguidament s'ha informat de la petició de 4 noves autoritzacions al territori de les quals tan sols se'n ha aprovat una a Viver i Serrateix donat que es tractava d'una llicència de la qual ja havia estat emes un informe favorable a l'any 1997.

En l'últim punt del dia se'ns va informar de la creació o ampliació de tres àrees de prestació conjunta:

- 1- S'està procedint a la formalització d'un conveni de cooperació del servei del taxi a la comarca de l'Alt Penedès. Tots els municipis, excepte Sant Llorenç d'Hortons, han donat el seu vist-i-plau al conveni.

- 2- Els ajuntaments de Santa Eulàlia de Ronçana i Sant Feliu de Codines s'han adreçat a Transports per adherir-se al conveni ja creat entre diferents ajuntaments de les comarques del Vallès Oriental i el Vallès Occidental.

- 3- La Direcció General de Transports i Mobilitat, en data 3 de juliol de 2017, ha donat la seva conformitat al conveni de prestació conjunta del taxi dels ajuntaments d'Alpens, Lluçà d'Olost, Oristà, Perafita, Prats de Lluçanès, Sant Agustí de Lluçanès, Sant Bartomeu del Grau, Sant Boi de Lluçanès, Sant Feliu Sasserra, Sant Martí d'Albars, Sobremunt i Santa Maria de Merlès. ▶





FIAT Talento Taxi

Rentabiliza tu negocio
con Soluciones ARC

6.595 € + IVA

Kit básico Fiat Talento L2
5 plazas + 1 PMR

Opcionales

- Butacas plegables
- Respaldo + reposacabeza Futursafe (obligatorio ahora en AMB)
- Escalón de accionamiento eléctrico

Carretera del Mig, 96
L'Hospitalet de Llobregat · 08907 Barcelona
Tel. 93 260 19 65 · info@arc-soluciones.com



www.arc-soluciones.com

PROMOCIÓ 2018

Sense quota d'entrada
Sense dipòsit
Sense emissora

I ARA GAUDEIX DE...

PRIMER MES GRATUÏT

3 MESOS SEGÜENTS AL 50%



També disponible



Consulta'n les condicions al 93 551 93 68
o visita'ns al carrer Marina, 82

Miles de taxistas se concentran en Madrid en defensa del servicio público de taxi

Miles de taxistas venidos de todas partes de España se manifestaron el pasado 29 de Noviembre en Madrid en defensa del servicio público de taxi y para protestar por “La infame expropiación de nuestros negocios y la entrega del servicio público de taxi a las multinacionales”, aseguró Miguel Ángel Leal, presidente de Fedetaxi, organización mayoritaria del sector, quien apunta a que los profesionales del sector no van a permitir el desmantelamiento de nuestra industria.

A la manifestación asistieron representantes del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) de diferentes puntos de nuestro territorio (Barcelona, Mataró, Terrassa, del Vallès...). Otras organizaciones del sindicato mantuvieron paros y manifestaciones en sus ciudades y poblaciones como fue en Tarragona, Lleida o Mataró. “Las administraciones tienen la responsabilidad de buscar una solución al taxi porque si estamos así es por los vacíos legales que se han generado en las diferentes modificaciones normativas de los últimos años manifestó Lluís Berbel, presidente del STAC.

La manifestación de Madrid salió de la glorieta de Carlos V (Atocha) a las 11 de la mañana y terminó cuatro horas después en la Plaza de Neptuno, frente al Congreso. Asimismo, se celebró un paro de 24 horas en el sector en Madrid así como en otras ciudades de España como fue en Barcelona, cuyo seguimiento fue masivo por parte de los profesionales del sector. Al fin de la manifestación, los representantes de Fedetaxi y el resto de las organizaciones de



taxistas acudieron al Congreso donde se reunieron con Podemos para explicarles sus peticiones y esperar que intercedan por el mantenimiento del servicio público de taxi.

“Lamentablemente si no hay marcha atrás para la inundación de estos vehículos en nuestras ciudades, el futuro del sector del taxi depende de que no se abandone a miles de autónomos ante multinacionales infractoras y precarizadoras. Somos más y prestamos mejor servicio a la sociedad y las administraciones han de ser consecuentes con sus actos, si arruinan al taxi el taxi dará la batalla por sus derechos”, sentenció Leal quien asegura que habrá nuevas manifestaciones dada la falta de respuesta y acción por parte del Gobierno y administraciones.

La movilidad no puede entregarse

a multinacionales sin regulación y ordenación del transporte. Razones de elemental justicia lo sostienen, pero también hay que evitar la precarización, dumping, perjuicio a usuarios de los transportes públicos, de cuidado al medioambiente, de ordenación del espacio público en nuestras ciudades, de elusión fiscal y también de respeto a la ley.

La reivindicación principal de Fedetaxis es doble:

- a) Por un lado exigimos el cumplimiento de la legislación vigente en materia de taxis y VTCs por las distintas administraciones públicas, persiguiendo las infracciones y comportamientos anti jurídicos que los vehículos VTC y las plataformas multinacionales para las que prestan servicio efectúan a diario.
- b) Por otro lado exigimos un ejercicio

de responsabilidad de los poderes públicos (Estado, CCAA y Ayuntamientos), que han abandonado a los taxistas a una suerte de expropiación de sus negocios para entregarlos a las plataformas multinacionales, para que actúen de forma coordinada en ofrecer una solución a un problema que ha desembocado en la liberalización encubierta y por sentencias judiciales del sector de las VTC y por ende del taxi.

-El Gobierno de España debe sentar a la mesa a CC.AA. y Ayuntamientos y a los representantes del sector del taxi para promover un consenso que suponga los cambios competenciales y normativos necesarios para:

- a) Que el principio de autonomía local no se vea perjudicado por una política liberalizadora estatal de los servicios de movilidad en vehículos turismo.
- b) Reordenar la actividad de los vehículos VTC restringiendo su número al igual que lo está el de los taxis y permitiendo una competencia equilibrada y transparente de ambos sectores.
- c) Beneficiar al usuario de servicios de movilidad manteniendo un sistema público sostenible y universal de transportes, regulado y con garantías de calidad y seguridad, e impedir el mal uso de sus datos personales.

Además de estas soluciones de fondo también se formularon una batería de propuestas para que se actúe con carácter inmediato ante la desregulación e inundación del mercado que supone la concesión de más de 10.000 licencias VTC como consecuencia de cientos de sentencias del Tribunal Supremo que se encuentran pendientes, con base en la liberalización producida en el año 2009 y el ineficaz parche legislativo que se hizo en 2013. ▴






Préstamos sobre Licencias
 Financiamos Reparaciones taxi, cambio de vehículo, pago impuestos y multas, agrupación de deudas.

si tiene préstamos con otras entidades también se lo concedemos

Rapidez, Transparencia, Profesionalidad
93 238 61 61
630 939 050

 WhatsApp

Interés al 6%
 USTED ELIJE LA CUOTA, devolución hasta 15 años

Sin Avals, no incrementamos su cirbe bancario.

TAXICREDIT
 Créditos al taxi

 **93 238 61 61**

 www.taxicredit.com

 Buenos Aires, 28

 Barcelona

El Gobierno aprueba los nuevos requisitos para las empresas como Uber y Cabify

El Consejo de Ministros aprobó el pasado 29 de diciembre por Real Decreto los nuevos requisitos y medidas anunciados por el Ministerio de Fomento para las empresas de vehículo de alquiler con conductor (VTC), las firmas como Uber y Cabify. Con estas medidas, que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) considera injustificadas, Fomento pretende facilitar la convivencia de este sector con el del taxi.

El gremio de taxistas ha llevado a cabo a lo largo de este año distintos paros y movilizaciones en protesta por el intrusismo y la competencia desleal que, a su juicio, representan los VTC. A ello se suma el hecho de que este sector recibirá próximamente miles de nuevas licencias por vía judicial, gracias a un vacío legal registrado entre los años

2009 y 2015, que sobrepasarán aún en mayor cuantía que en la actualidad. El ratio establecido en la ley de dar una licencia de VTC por cada treinta de taxi.

Nuevos requisitos

En este contexto, y para facilitar la coexistencia de ambos modos de transporte urbano, las nuevas medidas impedirán a los titulares de licencias VTC venderlas en los dos años siguientes a su consecución para evitar que se especule y se generen 'burbujas' con estos títulos.

Asimismo, las empresas como Uber o Cabify deberán inscribir todos los servicios que realicen en un registro público para garantizar que se efectúan conforme a la ley, esto es, con un contrato previo y sin superar la cota de transporte fuera de una región permitida.



Además, el Real Decreto impone que los vehículos a adscribir a nuevas autorizaciones VTC, aunque estas hayan sido obtenidas mediante sentencia, deben cumplir los requisitos vigentes en este momento, con independencia de los que estuvieran vigentes en el momento en que se realizó la solicitud original de la correspondiente autorización, con el fin de garantizar una calidad en la prestación de estos servicios. ▴

Los taxistas de Tarragona quieren modificar su Reglamento para poder competir con mayor igualdad

Los taxistas de Tarragona, a través de su asociación, van a proponer una serie de medidas para actualizar el Reglamento del servicio en la ciudad. El argumento fundamental es como consecuencia de la aparición y el crecimiento de las VTC. Estas disponen de una serie de diferencias y ventajas que no tienen el taxi. Entre ellas están las tarifas libres, la capacidad de las VTC's que pueden disponer de hasta 9 plazas, la calidad de los vehículos y el color anónimo que les permite pasar desapercibidos delante de los agentes de la autoridad.

Asimismo, los conductores de VTC no tienen el debido conocimiento del

municipio, no existe control por parte de la administración local de las VTC que trabajan en la localidad y de los de fuera.

Las propuestas que se van a debatir en la futura reunión de los taxistas son las siguientes:

1. Cambio de color y logotipo de los vehículos. Del blanco actual se propone el gris metalizado. Y el escudo de la ciudad colocar en el módulo tarifario.
2. Uniformidad de los conductores prohibiendo todas aquellas prendas que dan mala imagen al sector.
3. Capacidad máxima de los vehículos de hasta 9 plazas.
4. Instalación de rótulo y carteles en las paradas de taxis con los precios orien-



- tativos y tarifas del coste aproximado de los recorridos habituales.
5. Realizar fiestas semanales por grupos de taxis de lunes a viernes.
 6. Distintivo de los vehículos VTC.
 7. Autorización municipal de transporte para las VTC que operen en Tarragona.
 8. Obligación de obtener credencial municipal para los conductores de VTC. ▴

Éxito abrumador en la 12a Feria del Taxi

El pasado 11 y 12 de Noviembre se celebró en Barcelona la 12ª edición de la Feria del Taxi donde se expusieron las novedades del sector en todos los ámbitos. También estuvieron representadas las diferentes administraciones como el Área Metropolitana de Barcelona, la Generalitat de Catalunya y responsables del sector.

Las organizaciones del taxi también tuvieron su espacio y en uno de ellos se encontraba el Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) que con un gran equipo de trabajo organizó un stand donde estuvieron representados todos los departamentos que tiene nuestra organización para dar un buen servicio al taxista: Gestoría, Centro de Formación, Servigestión, Barnataxi, y también estuvo presente nuestra organización a nivel de representación estatal, Fedetaxi.

El STAC cedió un espacio para la Asociación Cris Cáncer donde estuvieron las compañeras que participan en este proyecto para recaudar dinero y donarlos para la investigación de esa grave enfermedad. En la venta de las pulseras que son realizadas por las propias taxistas se recaudaron cerca de 500 euros que serán ingresados en las cuentas de la Fundación Cris Cáncer.

La actividad de nuestra organización fue intensa durante las dos jornadas. En la inauguración, participó nuestro presidente Lluís Berbel junto con las autoridades relati-



onadas con el taxi como Mercedes Vidal, presidenta del Institut Metropolità del Taxi y Oscar Guarindo, senador por el grupo parlamentario Podemos-En Comú-Compromís-En Marea (GPPOD). También estuvo presente el presidente de Fedetaxi, Miguel Angel Leal, organización a la que está adscrita nuestra asociación, junto con otros representantes de organizaciones nacionales.

Nuestra organización participó en la mayoría de los debates y charlas que se realizaron durante la celebración de la Feria. ▶

El STAC ha sido admitido como parte en el contencioso para defender el reglamento de emisoras, impugnado por la CNMC

La Audiencia Nacional de lo Contencioso Administrativo ha admitido como parte codemandada al STAC en el procedimiento judicial que se está llevando a cabo contra el Reglamento de Emisoras al ser recurrido por la Comisión Nacional del Mercado y la Competencia.

La CNMC exige a la Administración la modificación de algunos artículos del citado decreto denominado oficialmente denominado: DECRET por el que se determinan las condiciones específicas de contratación y comercialización de servicios de taxi y el régimen jurídico de la actividad de mediación. Entre ellos los que se refieren a:

- La obligatoriedad de ser persona jurídica para desarrollar la actividad de mediación en la contratación y comercialización de servicios del taxi.
- Disponer de un local abierto al público y de un sistema telemático de atención al cliente.
- Tener contratada una póliza de seguro de responsabilidad civil que se determinaran en su momento.
- Justificar la vinculación de la empresa con un número determinado de licencias que ha de justificarse mediante un listado al organismo competente.
- Otra de las obligaciones que se exigen en el citado decreto es llevar un Registro de Servicios realizados por la citada emisora. La disposición Transitoria que también ha sido impugnada exige un año de adaptación a la norma a las actuales radioemisoras y también la obligación de constituir (si no lo son) una sociedad mercantil, sociedad laboral. ▶

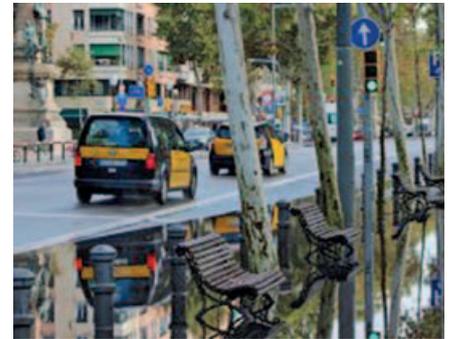
El STAC solicita al IMET aclarar los accesos al Castell de Montjuic ante las denuncias de la Guardia Urbana

Ante los problemas que han tenido varios taxistas del AMB en forma de sanciones por parte de Guardia Urbana de Barcelona por acceder al Castell de Montjuic en el tramo donde la señalización autoriza solo el paso a servicios, la junta de la UIB ha gestionado ante el IMET la petición de aclarar si el taxi está autorizado a acceder hasta donde tiene la parada final la línea de autobús urbano.

Desde movilidad de l'Ajuntament de Barcelona consideran que el taxi es un servicio por lo tanto piensan que el taxi está autorizado y no hace

falta cambio de señalización. Desde Guardia Urbana no comparten este pensamiento y piensan que tendría que estar señalizado expresamente la autorización al taxi. Ante esta diferencia de criterio, el tema se tratará en próxima la reunión bilateral entre Guardia Urbana y movilidad de l'Ajuntament.

Desde el IMET nos informan que hagamos llegar las sanciones que los taxistas hayan recibido para presentarlas a las autoridades. Desde la UIB del STAC ofrecemos a los taxistas que quieran entregar una copia de esas denuncias que las



hagan llegar a la sede de nuestro sindicato situado en el Carrer Marina 82 y nosotros las haremos llegar al IMET. Estaremos pendientes de este tema y trasladaremos al colectivo la resolución final. ▴

Cavalcada

Los taxistas del Vallès participaron en la cabalgata de los Reyes Magos que recorrió los diferentes municipios de Barberá del Valles, Ciutat Badia y Cerdanyola como ya es habitual desde hace varios años.

En la cabalgata colaboraron un total de 15 taxis la gran mayoría de ellos de Radio Taxi Valles. Los taxis iban adornados formando conjunto con el resto de la cabalgata.

El recorrido se inició en Cerdanyola en la avenida Burgos y la de Barberá en el Centre Cívic de Can Amiguet recorriendo las poblaciones. También se organizó otra en Badia del Valles.



Els taxistes de l'Aran podran oferir els seus serveis a tots els municipis de la Val d'Aran i no sols on tenen llicència

Les alcaldes de la Val d'Aran s'han mostrat favorables a què els taxis puguin oferir els seus serveis en tots els municipis de la Val d'Aran, enlloc de cenyir-se al terme municipal on tenen llicència. Per formalitzar-ho és necessari que tots els municipis aprovin el document proposat que ja està en mans dels diferents ajuntaments. Amb aquest acord han arribat el conjunt d'alcaldes en una reunió mantinguda a l'Ajuntament de Vielha i Mijaran.



La renovació d'aquest conveni es deu al fet que tots els municipis consideren necessària la prestació i col·laboració conjunta del servei de taxis, de manera que aquests puguin treballar lliurement

en tot el territori aranès. Dins del conveni també es recalca la necessitat d'harmonitzar les tarifes urbanes de manera que tots els taxistes tinguin els mateixos imports. ▴

Constituida el Área de Prestación Conjunta del Alt Penedès

El Área de Prestación Conjunta del Alt Penedès que abarca 25 municipios con un total de 53 licencias que dan servicio a 106.275 habitantes, ha sido creada después de varios meses de trabajo.

La presentación del Área de Prestación Conjunta fue realizada por el presidente del Consell Comarcal, Xavier Lluçh, quien explicó el camino desarrollado hasta la consecución de esta Área de Prestación Conjunta que fue aprobado en un plenario con unanimidad absoluta de los grupos políticos comarcales. También destacó que es la primera comarca de Catalunya que mancomuna en su totalidad el servicio del taxi. En toda Catalunya existen 18 Áreas de Prestación Conjunta.

También intervinieron en el acto Joan Prat, de la empresa que asesora a un buen número de municipios en transporte, y Alfred Martínez, artífice de este acuerdo entre los municipios y el taxi quien destacó "la necesidad



de coordinar y ordenar de manera unitaria el servicio del taxi.

Luis Berbel, president del Sindicat del Taxi, presente en el acto, destacó en su intervención que "nuestra organización siempre ha estado a favor de las Áreas de Prestación Conjunta ya que los objetivos que se pretenden son que no se creen más licencias y por otro prestar un servicio coordinado de cara al usuario". Este último objetivo es fundamental sobre todo por la irrupción de nuevas plataformas que pretenden conquistar el mercado del taxi.

Los principales detalles del Área de Prestación Conjunta:

- Los vehículos deberán ser de color oscuro.
- Llevarán un distintivo de la comarca.
- Todos los vehículos que se cambien han de ser más nuevo que el sustituido.
- La recomendación es que la antigüedad de los vehículos no tengan más de 8 años
- Disponer de un datáfono para pago con tarjeta.
- Las paradas serán uso exclusivo para los vehículos con licencia del municipio.
- Aire Acondicionado.
- Tarifa: la interurbana.
- La regulación de turnos y paradas será de cada municipio.
- Creación de una Comisión de Seguimiento compuesta por responsables políticos, técnicos, representantes del sector y del Departament de Transports. ▴

Los taxistas suben de nivel: lanzarán una “gran plataforma” para superar a Uber y Cabify

“Es un varapalo pero ya lo teníamos previsto”. Son las palabras pronunciadas por Miguel Ángel Leal, presidente de Fedetaxi, al ser preguntado por Madridiario sobre las nuevas licencias VTCs que ha otorgado el Tribunal Supremo y que sentarán jurisprudencia para 10.000 más que, según los cálculos de diferentes ayuntamientos, serán concedidas.

Leal explica que un fallo contrario del Supremo hubiera sido “un milagro” y que el sector ya contaba con ello, por lo que llevan tiempo preparándose. Y su estrategia, a parte de luchar en la calle a través de manifestaciones y de negociar con las instituciones, es clara: superar

a Uber y a Cabify. El nuevo objetivo ya no es igualarlas, sino mejorarlas.

Y para ello, Madridiario explica que la Gremial del Taxi, asociación mayoritaria en el sector, prepara una “gran plataforma” en la que están trabajando y que será lanzada “entre finales de 2017 y principios de 2018”. Así, pretenden frenar el posible perjuicio que pueden provocar más VTCs circulando por las calles y acabar con el eterno conflicto entre el sector del taxi y las aplicaciones mencionadas “superando su servicio”.

Ponerse uniforme, otra opción

En esta línea, los taxistas han llegado a plantearse la utilización de un uni-



forme común, según le trasladaron al Ayuntamiento de Madrid para abordar el régimen tarifario del sector. Eso sí, la propia Gremial ya anunció que eso no implicaba un uniforme homogéneo sino “incidir en la necesidad de vestir bien”. ▴

MyTaxi propone más tarifas cerradas y taxis compartidos para plantar cara a Uber

MyTaxi, la aplicación en la que muchos taxistas han encontrado su principal aliado tecnológico, ha lanzado una nueva propuesta con el objetivo de simplificar y modernizar las tarifas para no perder la batalla por la movilidad. Esta iniciativa llega en pleno conflicto entre el sector y las plataformas de vehículos de transporte con conductor (VTC). “Planteamos una actualización del sector, pero no en busca de una desregularización ni del modelo que ofrecen otras plataformas”, afirmó el nuevo director general de MyTaxi en España, Pablo Sánchez Pérez, en alusión a Uber y Cabify, en unas declaraciones en el periódico Expansión.

Mytaxi aboga por simplificar las tarifas “para que tengan más claridad”, aseguró Sánchez. Como parte de esta medida,

defiende la aplicación en los horarios de baja demanda de tarifas cerradas, como las que ya existen en los trayectos de aeropuerto en Madrid y Barcelona, así, los usuarios podrán saber de antemano cuánto van a pagar y disfrutar de mayor transparencia en el servicio, y también aboga por “reemplazar el régimen de descansos” de los taxistas y flexibilizar los horarios en los momentos de mayor demanda “dentro de unos límites que garanticen la seguridad” indicó.

Además, la empresa tiene otras propuestas como la de fomentar un mercado bajo demanda, lo que “ayudará a descongestionar las ciudades”, y el uso de incentivos de la Administración para abordar la transformación del sector. “El taxista siente la necesidad de no quedarse atrás y tiene la voluntad de



mejorar y adaptarse a la era digital”, sostuvo Sancho.

7.600 taxistas

De las casi 70.000 licencias de taxi en España, 7.600 ya usan el servicio de MyTaxi, un 60% más que hace dos años. La aplicación es mucho más popular en Madrid y Barcelona, donde se concentran el 45% y el 25%, respectivamente, de los taxistas inscritos. ▴

Reunió del Pacte per la Mobilitat per informar sobre el impacte de la contaminació a la ciutat i les mesures a adoptar

Representants de la Unió Intercomarcals de Barcelona del STAC van participar en la reunió informativa celebrada a la seu d'Ecologia Urbana de l'Ajuntament de Barcelona. Van assistir-hi diverses entitats de la ciutat i diferents tècnics municipals, com a representants de l'administració.

Aquests varen presentar el darrer estudi d'impacte ambiental que afirma que l'aire que respirem a la ciutat es caracteritza per excedir les mitjanes anuals de contaminants (NO₂ i material particular), amb superacions puntuals del nivell de referència, que es coneixen com a episodis de contaminació.

Segons l'Ajuntament, aquest estudi demostra que la contaminació atmosfèrica és un risc important per a la salut i la qualitat de vida de les persones i els obliga a aplicar mesures per combatre-la, com les Zones de baixes emissions de l'Àmbit Rondes de Barcelona que van entrar en funcionament el passat 1 de Desembre.

- Què són les zones de baixes emissions?

Espai dins del terme municipal de Barcelona (excepte la Zona Franca i el barri de Vallvidrera, Tibidabo i les Planes), part d'Hospitalet, Esplugues, Cornellà i Sant Adrià, on es restringeix la circulació dels vehicles més contaminants per protegir a les persones i el medi de l'aire contaminat procedent dels vehicles. Amb l'excepció de la Ronda de Dalt i la Ronda del Litoral.



- A partir de quan?

Les restriccions són temporals des del passat 1 de Desembre de 2017 des de les 7 del matí i fins a les 8 del vespre, de dilluns a divendres (quan la Generalitat decreti Episodi de contaminació atmosfèrica) i seran permanents a partir de l'1 de Gener de 2020 independentment de si hi ha contaminació o no.

- A qui afecten?

Les restriccions de circulació s'aplicaran progressivament als vehicles més contaminants prenent com a base la classificació del parc de vehicles de la DGT. Aquests són els que no tenen distintiu de la DGT (dièlsels anteriors al 2006 i els benzina anteriors al 2000).

Els taxistes també haurem de respectar les zones de baixes emissions.

- Com es comunicaran els dies d'episodis de contaminació?

S'informarà a través dels canals municipals i, al taxi en particular, a través de l'aplicació TAXI AL DIA.

- És obligatori portar enganxat el distintiu de la DGT al vidre?

No és obligatori, però si molt recomanable. Un dels criteris que seguirà Guàrdia Urbana a l'hora d'exercir el control, serà parar els vehicles sense distintiu a la vista. En cas de denúncia, mai seria per no portar el distintiu, sinó per formar part del grup de vehicles més contaminants que tenen prohibit circular aquell dia.

- Com aconseguir el distintiu de la DGT?

Els titulars de vehicles haurien de rebre de forma gratuïta al seu domicili una carta amb el corresponent distintiu ambiental. Si per pèrdua, deteriorament o per algun altre motiu es necessita sol·licitar un duplicat de l'adhesiu, es podrà tramitar des de qualsevol Prefectura Provincial de Trànsit (no oblideu demanar cita prèvia) o des d'una oficina central de Correus, però en aquest cas s'haurà d'abonar la taxa de la DGT. ▴



Nuevo SEAT León ST TGI.

Tecnología Híbrida. Gas Natural+Gasolina.

**Económico.
Ecológico.**



- 2.500 € de descuento
- Tarjeta combustible de 1.000 € (gasNatural fenosa)
- 750 € de ayuda en zona ZEPA

La tecnología Híbrida [Gas Natural + Gasolina] de SEAT consigue poner de acuerdo dos conceptos difíciles de combinar: la economía y la ecología. Así, a la vez que ahorras en combustible, se reducen las emisiones. Cuidar del planeta nunca ha costado tan poco.



ABADALONA L.M.

LA SEAT DE BADALONA
www.gruplesseps.com

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



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

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