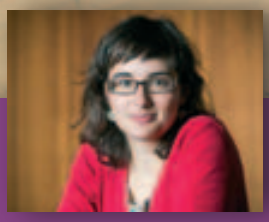
taxi taxi LIBRE
193
Marzo 2018

8 de Març som tots

De la Serna se reúne con Fedetaxi

04 El STAC reclama las 9 plazas para el taxi



05 Entrevista a Mercedes Vidal

12 Aprobado el Reglamento de las VTC's por el AMB

stac

Noches, domingos, festivos...
Tu no fallas nunca. Tu coche tampoco.
TOYOTA
SIEMPRE
HEJOE
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.
TOYOTA
HYBRID

Coneix totes les nostres
solucions per a taxi adaptat
Rehatrans
93 293 41 33

equip

taxi LIBRE

stac

Tea Taxi Europe 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: Lluis 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

Talleres ATLÁNTIDA
REPARACIÓN DE AUTOMÓVILES

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

EDITORIAL

En defensa del Reglamento que regulará las VTC's en el AMB

Ada Colau, presidenta del Área Metropolitana de Barcelona y alcaldesa del Ayuntamiento de Barcelona, ha dado un paso decisivo, tal y como se comprometió con las organizaciones del sector y en defensa del taxi y del sector público como el nuestro.

El pleno del AMB ha aprobado en fase inicial el Reglamento Metropolitano que regulará las VTC, en el ámbito metropolitano donde, por fin, se pone "los puntos sobre las íes" de como han de trabajar las VTC' y el número que necesita la ciudad.

El respeto a la proporcionalidad del 1/30, tal y como marca la normativa en el Reglamento de Ordenación de Transportes Terrestres (ROTT), aprobado en noviembre de 2015, es el principal objetivo del equipo de Ada Colau y asi lo afirma el texto aprobado el pasado 27 de febrero por el pleno del AMB con las abstenciones de PP y Ciutadans.

Valentía, decisión y responsabilidad por parte de la administración municipal de poner un poco de orden al transporte urbano del cual es del todo competente.

Uno de los argumentos principales del Reglamento es que: "el servicio del arrendamiento con conductor ha dejado de estar dirigido a determinados servicios especiales y se ha convertido en un medio más de transporte de vehículo con conductor, en clara y evidente coincidencia con los servicios tradicionalmente prestados por el taxi, del que solo le separa la contratación previa, las características del vehículo y la modalidad de cobro sin taxímetro".

Muchos de los argumentos que hemos manifestado como STAC en las mesas de negociación y en los medios de comunicación se han recogido en este Reglamento

- Limitación del trabajo a las VTC y que realicen el trabajo para lo que nacieron.
- Necesidad que no estén dando vueltas por la ciudad como lo hacen ahora cuando no llevan pasaje (como sucede en la actualidad) y estén en un local hasta su contratación previa. Precepto este que fue anulado en la ultima modificación del ROTT
- Identificación externo propio de la AMB de los vehículos que tengan autorización para trabajar en el territorio metropolitano.
- Los vehículos VTC's de más de 5 plazas tendrán que ser accesibles.
- Poliza de seguros para cubrir los riesgos determinados por la ley.
- Respeto a la normativa medioambiental de la ciudad.
- Y otras

Los argumentos esgrimidos en el Reglamento también eran muy claros y así han sido expuestos por el STAC a las distintas administraciones como era el tema medioambiental y el incremento de tráfico que podía generar la irrupción de cerca de 3.000 vehículos que podían estar circulando por nuestra ciudad. Todo parecía inmerso en un desorden caótico que creaba un problema en las grandes ciudades.

El futuro Reglamento va a intentar que esto no suceda y de ahí la limitación. Para ello la administración. utiliza toda la normativa habida en transportes para argumentar que los ayuntamientos tienen capacidad para regular el sector de las VTC.

Desde la LOTT, el Estatut de Autonomia de Catalunya, la Ley Municipal y de Régimen Local de Catalunya, ROTT, ley del Taxi, ley GUM.....todas ellas hablan de la potestad que tienen los municipios para regular y ordenar el transporte que circula por sus territorios. Y esto es lo que ha hecho el equipo Ada Colau. Los máximos dirigentes de la AMB siempre han manifestado que no tirarían adelante una normativa que no tuviera suficiente apoyo jurídico.

Solo queda reiterar nuestra felicitación a Ada Colau y sus colaboradores porque han tenido la decisión de defender al taxi, atacado desde hace unos años por las grandes corporaciones que intentan irrumpir en nuestro sector desde todos los ángulos para liberalizar nuestro servicio.

Y estáclaro que la defensa del taxi no solo es la defensa de las 15.000 familias que viven de él sino la defensa de la seguridad y la garantía que tiene el usuario con un sector regulado como el nuestro.

El STAC reclama de nuevo al IMET que autorice vehículos para taxi hasta 9 plazas

El Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) registró el 16 de febrero un escrito reclamando nuevamente que el servicio del taxi de Barcelona y su Área Metropolitana disponga de vehículos de hasta 9 plazas. La instancia va dirigida tanto a la presidenta del IMET como a la gerente. El texto integro del escrito es el siguiente:

El Sindicato del Taxi de Catalunya (STAC) ha venido reivindicando de forma reiterada y en diferentes ocasiones la necesidad de que Barcelona y su Área Metropolitana de Barcelona (AMB) disponga de vehículos de hasta 9 plazas (8 + el conductor). Hay varios escritos referentes al tema, realizando esta petición como organización.

Seguimos insistiendo y volvemos a reiterar nuestra petición, esta vez con nuevos argumentos sobre todo por la realidad cambiante que se va perfilando en nuestra ciudad en el tema de la movilidad.

Y todo ello, teniendo en cuenta que la ley del Taxi en el Artículo 2 Definiciones. A los Efectos de la presente Ley, se entiende por: a) Servicios de taxi: el transporte de viajeros con vehículos de una capacidad de hasta nueve plazas, incluida la persona que conduce, que se efectúa por cuenta ajena mediante el pago de un precio.

Y además, en su Artículo 20. Vehículos. 3. Se podrá autorizar que el vehículo tenga una capacidad de hasta nueve plazas, incluida la de la persona que conduce, excepcionalmente y atendiendo circunstancias relacionadas con las prestaciones y las características del vehículo, la accesibilidad que tiene para personas de movilidad reducida y las características de la zona geográfica y del servicio mismo.

Teniendo en cuenta, que todos los ayuntamientos de fuera del Área de Metropolitana de Barcelona están pidiendo este tipo de vehículo sin ningún tipo de problema, siendo autorizados de forma inmediata por la Generalidad de Cataluña. Todo ello para dar un mejor y amplio servicio al realizado hasta ahora.

Además nos encontramos con un sector que está creciendo de forma paralela al taxi (mayor número de vehículos de alquiler con conductor –VTC–) y que disponen de este tipo de vehículos sin que nuestro sector pueda ofrecer. Hay demanda suficiente de servicio de taxis de estas características.

Por todo ello, solicitamos:

- Autorización de vehículos de 9 plazas (8 plazas + el conductor).
- Que una de las exigencias para este tipo de vehículos por el sector del taxi podría ser que estén habilitados para personas de movilidad reducida.
- Otro de los requisitos de este tipo de vehículos que sean ecológicos.

Esperando que esta petición sea resuelta de manera satisfactoria y lo antes posible. Reciba un cordial saludo.

Entrevista a Mercedes Vidal, presidenta del IMET

El primer programa de Radio Taxi Libre, la emisora promovida por el Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC), se estrenó con una entrevista a Mercedes Vidal, presidenta del Institut Metropolità del Taxi (IMET), que le realizaron los compañeros Antoni Servós y Jaime Sau, que son los que coordinarán el programa cada miércoles en Radio Ciutat Vella, en la frecuencia 100.5. Si eres de fuera puedes escuchar el programa desde su web en la siguiente dirección www.radiociutatvella.es y tambien en Facebook Live visitando la página del Sindicat del Taxi de Catalunya Stac.

Jaime Sau. ¿Qué pensaste cuando te ofrecieron la concejalía de movilidad?
Mercedes Vidal. La verdad es que mi formación profesional ya está relacionada con los temas años en el planeamiento sostenible y eso incluye tanto los temas de energía y agua como los temas de espacio público y movilidad. Podía ser útil en algunas de estas áreas y movilidad me gusta mucho.

J.S. ¿Qué concepto tenías entonces del taxi?
M.V. Yo cogía, como todo el mundo me parece, el taxi cuando llegaba tarde a una reunión….es un servicio que no puedes coger con asiduidad debido a su precio. Pero no había tenido ninguna mala experiencia con el taxi y en general muy bien.

J.S. Y desde que está en la concejalía, ¿ha mejorado su imagen del taxi?
M.V. Pués un mayor conocimiento. Entrar en contacto con las asociaciones del sector. Tambien ver, ligado a toda la problemática de las VTC, como un sector que se mueve y que ve más allá de sus narices. Que no enfoca el problema sólo como algo específico de su sector sino como dentro de un proceso liberalizador que estamos sufriendo en general por leyes que lo que intentan es desregular el mercado. Me ha gustado mucho esa visión.

J.S. ¿Cómo ves el famoso decreto Ada Colau para crear una licencia urbana, ya que has entrado a trapo?
M.V. Es un tema que estamos impulsando. Desde las competencias municipales y metropolitanas, el poder de acción es limitada. Estas son leyes que vienen de muy lejos, que buscan una desregulación de los diferentes sectores económicos y que al taxi le puede tocar. Desde las competencias municipales intentas buscar todos los mecanismos legales para poder incidir en algo que no tienes las competencias directas. Las competencias de las VTC las tiene el Estado, están cedidas a las comunidades autónomas.
Pero al final los municipios y las Áreas

continua en la página siguiente

Metropolitanas tenemos competencias en movilidad y algo tenemos que decir. Después de consultados determinados juristas y también al sector pues encontramos una posibilidad y hemos iniciado el proceso para realizar ese decreto. Esperamos tenerlo en marcha lo antes posible.

J.S.¿Crees que tendrá recorrido?-¿Podemos estar tranquilos?

M.V. Nosotros no hemos querido tomar una opción así. Lo primero que hicimos fue decirle al Estado que regule. Ellos son los que otorgan o no las autorizaciones VTC. Entre las diferentes posibilidades que tenían era evitar la especulación de las licencias, prohibiendo su comercialización durante un tiempo, a través de un reglamento. Que no necesita una ley. El Ministerio de Fomento está haciendo cosas pero no lo suficiente para poder atajar el problema en su totalidad.

A partir de aquí, nosotros hemos tenido que buscar cual es el espacio de competencias en el cual nosotros podemos entrar y además con una mínima seguridad jurídica. Lo que no íbamos a hacer, y así lo hemos hablado con la presidenta de la AMB, es lanzar una propuesta que jurídicamente no fuera sólida, sólida no significa imbatible. Y más en el terreno en el que nos movemos.

Sabemos que en cuanto tengamos el reglamento, habrá muchos recursos porque hay personas que no le gustará esta normativa por que la encuentra proteccionista, porque no favorece el libre mercado… No estamos aquí para favorecer el libre mercado ni mucho menos , estamos aquí para que hayan unas normas claras y que sean iguales para todos.

J.S. ¿Y que cambios crees que ha de afrontar en el futuro el taxi ante los nuevos operadores en la movilidad como Cabify y Uber?

M.V. Hay mucha gente que dice que el taxi se ha de modernizar. Si. En genérico si. Pero hay mucha gente que desconoce que el taxi ya incluye muchas cuestiones de lo que se dice modernizarse. Ya puedes pedir un taxi a través de una APP, nos queda bastante avanzar por ese camino. Es un sector que se ha subido a las nuevas tecnologías. Está muy ambientalizado. La presencia del coche eléctrico e híbrido ya es muy importante y, sobre todo híbrido. Y tiene mucho mérito al ser flota privada, eso quiere decir que los privados ya han hecho un esfuerzo importante para ambientalizar la flota.

Otros que no lo han hecho. Propietarios de licencia que no han hecho un esfuerzo para modernizarse y adaptarse. Todo el mundo lo tendrá que realizar. Si queremos competir con una realidad y demostrar que el taxi es un servicio de calidad. Y explicar que desde el sector público se puede hacer igual y mejor. Hay que competir.

Una cosa son las nuevas tecnologías; otra es la ambientalización de todo el sector. Y también la simplificación de precios y tarifas. Tenemos que avanzar hacia un sistema en el que al usuario: Que el taxi no le cueste un riñón porque sino lo cogerán cuatro. Y ese no es el modelo. Sino no tendremos una sostenibilidad del sector. Hay muchas veces que los taxis circulan en vacio.

J.S. Eso no es muy Ecológico

M.V. Ni es ecológico ni tampoco le sirve al taxista para completar su jornada. Yo estoy segura que si los precios fuesen más asequibles, el taxista no circularía en vacio, iría más tiempo circulando con pasaje y más personas se animarían a subirse al taxi. Y además con un sistema tarifario más sencillo.

Esas son las claves: sistema más asequible y más sencillo, para que más gente se anime a subir a un taxi….

J.S. Aumentar la ocupación.

M.V. Ambientalización del sector, las flotas de servicio público tienen que ser un ejemplo en tecnología verde. Y en estos tres aspectos hay mucho que avanzar. Yo confío que esta competencia que intentamos regular para que no sea desleal, también anime a una parte del sector del taxi que es más reticente a los cambios. Yo trato con las asociaciones que tienen ganas de impulsar los cambios. Pues esa idea tiene que entrar en todo el tejido del taxi. No nos vale que sólo unos cuantos vean claro que tienen que dar un servicio de excelencia, de calidad, y unas tarifas asequibles. Eso lo tiene que ver todo el sector. Y eso es un trabajo de las asociaciones.

J. S. Estamos escuchando que habrá restricciones sobre los coches diésel y en qué le va a afectar al sector del taxi?

M.V. Hemos empezado con restricciones a todos los vehículos. Sabéis que en Barcelona tenemos un problema muy importante de contaminación, Barcelona es una de las ciudades más densas en población y en circulación. Tenemos unos niveles fuera de toda normativa. La gente cada vez es más consciente que vivir en una ciudad, al igual que en las cajetillas de tabaco dice Fumar puede matar, en un entorno contaminado también mata. Tenemos muchas muertes evitables. Estamos hablando de 1000 muertes al año en todo el Área Metropolitana de Barcelona. Es mucha gente. Y en Barcelona, también en el Área Metropolitana de Barcelona, pero fundamentalmente en Barcelona la principal fuente de contaminación es la circulación, son los coches.

Vamos a empezar con unas restricciones que le llamamos por episodios, para ir haciéndolo progresivo. Barcelona siempre está por encima de la media, prácticamente siempre. Pero hay días que se dispara. La normativa dice que la media no se puede superar los 40

continua en la página siguiente

microgramos de nitrógeno por metro cúbico de aire. En Barcelona se supera de forma sistemática. Pero hay días que llegamos a los 200. Ahí estamos hablando de riesgo químico. Directamente. Hay días, comprobado, que hay más entradas en los hospitales por ataque de asma, por problemas circulatorios. Todos ellos provocados por los picos de contaminación.

Lo primero es atajar esos picos. Que los días que hay estos episodios, hay que cortar por lo sano. Los coches tienen que dejar de circular. Esos días se activará un protocolo de emergencia al igual que existen protocolos de emergencia química, en caso de accidente, cuando hay una concentración alta componente perjudicial.

J.S. ¿Qué coches dejaran de circular?

M.V. En este caso, dejarán de circular, todos aquellos vehículos sin etiqueta ambiental. Todo esto lo estamos trabajando con las etiquetas ambientales que elabora la DGT. Que clasifica a los vehículos en función de su nivel de contaminación. Tiene una serie de etiquetas la 0, la Eco, la B y la C. De mejor a peor. Pero es que algunos que están por debajo de esos niveles exigidos. Los vehículos que estén fuera. Salvo excepciones como los vehículos de personas de movilidad reducida. El resto no podrá circular, incluido los taxis.

Por suerte tenemos pocos taxis que tengan vehículos tan viejos. Ahí también hay que decirlo. El sector ha hecho un esfuerzo por modernizarse. Lo que tampoco es justo que los taxis que no han hecho ese esfuerzo se vean favorecidos por una excepción cuando el resto tienen etiquetas. Sólo existen 300 que no tienen etiquetas.

Estos vehículos han de entender que toca modernizarse y luego la idea es que estas restricciones sean Permanentes. Durante 2018 y 2019 las restricciones serán los días de más riesgo.

Pero el problema no son los picos de 200. El problema es que estamos siempre por encima de la media de 40 todo el año. Esa exposición continuada a un quimico perjudicial es la que provoca las enfermedades como el cáncer, problemas respiratorios, circulatorios…., Por este motivo, a partir del 2020 esas restricciones pasarán de episódicas a permanentes.

J.S. ¿Y se restringirá el paso a los coches particulares al centro de la ciudad?

M.V. Efectivamente. Las restricciones será en el Área de Baja Emisiones del Área de las Rondas de Barcelona. Es decir, las restricciones empezarán en las Rondas y eso afectará, además de Barcelona, a otros municipios como L'Hospitalet, Sant Adrià del Besos….. y afectará a los vehículos que no lleven etiqueta.

J.S. En que ciudades se ha fijado a la hora de buscar referentes en modelos de movilidad?

M.V. Tenemos mucho contacto con ciudades europeas. Sobre todo del Norte como Copenhague, Estocolmo. Tienen modelos de movilidad muy limpia donde el coche ha ido perdiendo peso. Aquí, Lo que tenemos muy claro es que por estos problemos de contaminación, necesitamos que los vehículos, en general, circulen menos, Los que tienen etiqueta también contaminan. Menos, pero también contaminan. Necesitamos reducir todo los vehículos. Y no sólo por la contaminación sino también por un tema de accidentabilidad y por ocupación del espacio público.

En accidentabilidad por ejemplo sacamos estos días los datos del 2017. En Barcelona, solo un 26 por ciento de los viajes se hace en coche o en moto, ahí entran los coches ligeros también. Sin embargo, entre los vehíciulos implicados en los accidentes en un 90 por ciento son coches o motos. Ahí tenemos un problema. Para reducir la accidentabilidad no sólo hay que respetar las normas de velocidad. Barcelona tiene un modelo de movilidad que tiene tiene demasiados viajes en coche privado.

Hay ciudades que han reducido todo esto. Milán tienen un peaje urbano. Cuando lo pusieron, el nivel de circulación en la ciudad se redujo en un 20 por ciento. Imaginaros la mejora que significa todo para el espacio público, para respirar, para todo. Hay muchas ciudades que van por delante y van implementando medidas como estas. Las medidas que vamos a implementar en casos de contaminación ya han sido probadas, y superardas por muchas ciudades europeas. De hecho, nosotros vamos tarde.

A.S. Nosotros como organización apostamos por el taxi compartido y por el cobro por plaza. Una de las medidas para conseguir este objetivo, y se conseguiría unas tarifas más económicas para el usuario, sería el taxi compartido. Y sacaríamos coches de la calle. Nos preguntamos porqué el IMET no autoriza vehículos

continua en la página siguiente

hasta 9 plazas pel sector del taxi. Y también por los nuevos actores que están actualmente en la ciudad que disponen de estos vehículos y el taxi no. En la ley del taxi se habla de casos excepcionales y Barcelona cumpliría que este requisito ya que es una ciudad turística. Este tipo de vehículos se autorizan en el resto de Catalunya.

M.V. En Barcelona hay vehículos de 7 plazas. No son excepciones. Tenemos cerca de 1200 coches. Hemos sido bastante laxos a la hora de autorizar, Para hacerlo de mas plazas es cuestión de la ley del taxi. Es un tema a nivel de toda Catalunya. No es un tema que esté en manos de Barcelona cambiarlo. No es una mala política. VA bien tener taxis grandes haciendo un servicio. Hacen falta y mejora para la ciudad. No creo que tengamos pocos.

A.S. Sobre el tema de los vehículos de movilidad reducida. Cada vez hay más esperanza de vida. Cada vez hay más personas mayores. Cada vez hay más personas con dificultad en la movilidad. La homologación de estos vehículos no se podría hacer más laxa o se pudieran homologar más vehículos. Hay que tener en cuenta que estos vehículos tienen un coste mayor a parte de la adaptación. Eso incrementa el precio. ¿No se pueden homologar más vehículos?. ¿Más baratos?

M.V. Necesitamos más vehículos adaptados. En un futuro necesitaremos más. Si son taxis adaptados i taxis para persones de movilidad reducida las exigencias para que den servicio a este tipo de personas tienen que ser importantes. Si han de ser accesibles eso significa una adaptación que no será sencilla.

Todo lo que flexibicemos va en detrimento del servicio que demos a las personas con movilidad reducida por lo tanto hemos de ser estrictos en el que se autoriza para que realmente sean vehículos para las personas de movilidad reducida y que den un servicio adecuado. Es verdad que son unos vehículos con un coste extra por su adaptación pero también se ve compensados con el volumen de trabajo que tienen. Por esos decimos que se necesitan más vehículos de taxis adaptados. Se puede trabajar en algún modelo de vehículo o hablar con las compañías para que fabriquen modelos más fácil de adaptar.

A.S. Os habéis planteado algún tipo de ayuda para incetivar la compra de estos vehículos,. Antes la ONCE y el Inserso daban ayudas para adptar estos vehículos. Ahora estas ayudas se han perdido. ¿El Ayuntamiento se ha planteado dar algún tipo de ayudas para la adaptación de estos vehículos?.

M.V. Sería importante. Pero no es solo de movilidad sino también de otros departamentos que se puedan implicar en esta cuestión.

Igual que el Estado saca unas ayudas para la compra del vehículo eléctrico. Los municipios sacan medidas para que hayan mas vehículos eléctricos y el Estado saca este tipo de ayudas. Eso es colaboración entre las administraciones. Uno ponen las condiciones y otros las ayuda para que sean viables. El Departament de Bienestar y Familia de la Generalitat y también el Inserso a nivel Estatal se han de implicar en este tema.

J.S. No se si conoces la prblematica que tiene el taxi con los nuevos carriles bicis que se están instalado. Desde su implantación se nos han quitado un buen número de giros (Gran Via. Diagonl) y no es un problema para los taxistas sino también para nuestros clientes ya que se ralentiza la velocidad comercial, ¿qué solución se nos puede dar?

M.V. Tenemos una calzada que tenemos que compartir entre todos. El útlimo lugar donde debe circular una bici es la acera. El taxi, como vehiculo prioritario y como vehiculo de servicio público, tiene un carril exclusivo que es el carril bus-taxi.

Estamos inmersos en una política del carril de bus taxi pero tambien estamos en la ampliación del espacio de otros modelos sostenibles en la calzada. Barcelona tiene un espacio público muy denso, es una Ciudad muy densa. El espacio público està muy disputado. Lo tenemos que compartir entre muchos vehículos diferentes. El lugar de los vehículos es la calzada. Vamos a seguir generando infraestructura ciclista en la calzada. Y también vamos a ir incrementando infraestructura exclusiva para el transporte público como es el carril bustaxi.

J.S. Pero sí que es cierto que se ha ido implementando el carril bici en detrimento de nuestro propio carril. Por ejemplo en la Gran Via y en Diagonal y además nos has quitado los giros y estos sí que es un problema ya que redunda en nuestro clientes al reducir la velocidad comercial y el dar más vueltas para llegar al mismo sitio tambien influye en la ecología.

M.V. Nos tenemos que acostumbrar a compartir espacio muchos modos que hasta ahora no estaban tan presentes. Hay que tener en cuanto no solo las condiciones óptimas de uno de elles sino todas en conjunto. Hay que buscar la solución que perjudique menos a todos y que beneficie más a todos en conjunto. Eso significa que alguien vea empeoradas ciertas condiciones pero a la vez se está trabajando para que se amplie los kms. De carril bus taxi.

En el caso de Gran Via había que bajar un carril bici que teníamos compartiendo con el peatón. Los vehículos, tengan las ruedas que tengan, su espacio natural es la calzada.

Restablecidos los giros de la Gran Vía de Barcelona

Queremos comunicar al sector que ya se ha solucionado y restablecido los giros desde la calzada central de Gran Vía dirección a la avenida del Paralelo. Desde movilidad lo atribuyen a un error de protocolo y de gestión de algún operario y piden disculpas al sector por los trastornos ocasionados.

Desde el pasado 12 de febrero, las placas de indicación al giro exclusivo para taxi vuelven a estar colgadas en las calles: Rocafort, Viladomat, C. Borrell, Villarroel y Muntaner.

Mientras tanto, después de distintas conversaciones con la Guardia Urbana, se ha acordado que ningún taxi será multado por realizar estos giros. Queremos informar que cualquier compañero/a que haya sido denunciado puede transmitirnos la denuncia a las asociaciones para que sea inmediatamente anulada.

Queremos dar las gracias a las respectivas áreas de movilidad de las asociaciones y en general a todos los compañeros/as por la rápida reacción y posicionamiento que han tomado respecto a este problema. Una vez más se demuestra que cuando las asociaciones y el sector trabajan conjuntamente los resultados son rápidos y contundentes.

El STAC protesta ante CatSalut y Transports por el transporte sanitario de Vic y Manresa

El Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) ha remitido un escrito manifestando la indignación de los taxistas de Vic (comarca d'Osona) y de Manresa (Catalunya Central) con los responsables del Àrea Sanitària de CatSalut de la Catalunya Central que se comprometieron a derivar una serie de servicios al taxi, como así fue, pero a los 15 días volvieron a las ambulancias, lo que supuso para los taxistas una nueva frustración con las autoridades sanitarias.

El escrito ha sido remitido a los diferentes responsables de CatSalut como a los del Departament de Transports de la Generalitat de Catalunya. El STAC sigue reivindicando que el transporte sanitario no urgente lo realice el taxi. Así lo manifestamos al último conseller Josep Rull, en la última reunión que mantuvo nuestra organización con el Departament.

Todo indicó en aquella reunión que era voluntad política que el transporte sanitario no urgente volviera al sector del Taxi. Principalmente por lo que supone, según un estudio realizado por el STAC, en base a las Memorias de las diferentes Áreas Sanitarias de Catalunya, un ahorro de cerca de 19 millones de euros.

stac

dbcoop scci
Solucions gràfiques
c.Sant Lluís 11 local1 08012 Vila de Gràcia
Tel. 93 242 01 99 · db@dbcoop.cat
www.dbcoop.cat

TARGETES DE VISITA
100 unitats.....10.00 €
200 unitats.....15.00 €
300 unitats.....20.00 €
500 unitats.....32.00 €
* Tamany 5x8 cm impreses a una sola cara
* Targetes a doble cara +60%
* No incloem muntatge ni transport. Preus sense iva

Fedetaxi se reúne con De La Serna quien lanza un mensaje de tranquilidad

La Junta Directiva de Fedetaxi se reunió el pasado 6 de marzo con el Ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, y la Secretaria General de Transportes, Carmen Librero, en la sede de dicho Ministerio. La reunión se enmarca en la línea de trabajo mantenida con Fomento en relación a la situación del sector del taxi y las medidas que la administración central viene elaborando a fin de mantener un modelo de servicio público de taxi.

De la Junta Directiva de Fedetaxi, participaron Miguel Angel Leal, presidente de la organización; Miguel Ruano, José Baeza, Manuel Moron, Luis Berbel y Emilio Domínguez. En la cita, De la Serna manifestó a Miguel Ángel Leal y al resto de los miembros de la Comisión de Gobierno de dicha organización, su compromiso decidido por el servicio público de taxi y la mejora del mismo.

Los taxistas transmitieron a Fomento la necesidad de que se avance en la implantación de medidas coordinadas con las comunidades y municipios para defender el servicio público de taxi frente al modelo de plataformas digitales. Fedetaxi ha puesto en conocimiento del ministro algunas de las principales propuestas con la que esta organización viene trabajando en diferentes foros y ante los partidos políticos, fundamentalmente las que persiguen un marco procompetitivo y mejorar la actual regulación de la movilidad urbana y las VTC.

El presidente de FEDETAXI trató también la problemática derivada de la reciente impugnación por Uber y la CNMC del Real Decreto 1076/2017, por el que Fomento articula medidas de control y antiespeculación con los permisos VTC, a la que harán frente judicialmente junto con Fomento en el Tribunal Supremo, así como su preocupación por el inminente litigio sobre la liberalización de los servicios de VTC en el que FEDETAXI se encuentra personada junto a Fomento, CAM y Generalitat de Catalunya y también el STAC.

Por último, Leal planteó a De la Serna "la necesidad a medio plazo de una reordenación del marco competencial para explorar una regulación por Ley de un marco tarifario de los servicios en precontratación al igual que FEDETAXI ha planteado ante las CCAA de Andalucía y Catalunya, qué encaje en el modelo autonómico y en las normas de unidad de mercado".

Para ello, la organización representativa de los taxistas de España ya ha solicitado en varias ocasiones la convocatoria de la conferencia sectorial nacional de transportes, que preside Fomento.

Los taxis podrán circular por los accesos del Castell de Montjuic

Hemos recibido la confirmación de que l'Ajuntament de Barcelona incluirá la palabra "taxi" en la señalización de los accesos al castell de Montjuic, de esta forma el taxi quedará autorizado para circular por el vial restringido al autobús.

La UIB del STAC el pasado mes de octubre hizo una solicitud para clarificar los accesos al castell ya que durante les Festes de la Mercè hubo varias sanciones a taxistas por parte de Guardia Urbana. Celebramos la resolución positiva para los intereses del taxi y agradecemos a los compañeros que se pusieron en contacto con nosotros para explicarnos la problemática.

Aprovat el Reglament que regularà a les VTC's en el territori de l'AMB

El Ple del Consell Metropolità de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) ha aprovat inicialment el Reglament que regularà a les VTC's en el territori de la AMB. El text va ser aprovat per tots els grups amb l'abstenció del grups metropolitans del PP i Ciutadans.

La denominació del projecte aprovat inicialment es denomina "el Reglament d'Ordenació de transport urbà de viatgers amb conductor de vehicles de fins a nou places que discorre íntegrament a l'Àrea Metropolitana de Barcelona. El nou Reglament passa ara a exposició pública per un període de 30 dies hàbils abans de l'aprovació definitiva. El text va ser publicat en el BOP i en en el DOG de la Generalitat el passat 8 de març i a partir d'aquesta data es poden presentar les al·legacions pertinents per part de totes les associacions. El termini acaba 30 dies després.

Aquesta reglamentació arriba després del procés de participació iniciat el passat mes de desembre, en què es van rebre aportacions i punts de vista de les associacions professionals del taxi (entre elles de l'STAC), de particulars, d'associacions vinculades a les VTC's i d'altres Administracions públiques.

El text aprovat inicialment recull algunes d'aquestes aportacions i entre elles les de l'STAC com:

- Carnet de capacitació professional dels conductors de les VTC amb coneixement d'angles.
- Els vehicles vinculats a una autorització VTC ha de ser de baixes emissions.

- Ha d'existir un tant per cent d'aquests vehicles que siguin accessibles.
- Una identificació exterior clara de quins són les VTC que gaudeixen de llicència per realitzar serveis urbans a l'AMB.
- Demanem un nombre d'autoritzacions locals equivalent a1 autorització per 30 taxis.
- Pàgina de control web dels serveis d'aquestes autoritzacions locals.
- Taxa especial per a ús del sòl urbà
- Inspecció metropolitana amb segell identificatiu.
- Contractació prèvia del servei amb dues hores d'antelació i la seva corresponent registre a la web de l'AMB.
- El règim sancionador s'ha de basar en la Llei del Taxi, de 4 de juliol, 19/2003 i en la Llei d'acompanyament dels pressupostos de 2015.
- Obligació de local per evitar la penso que esta tot el que m'has apsat.El Reglament s'estructura en 26 articles, en una disposició transitòria, i en dues disposicions addicionals, a través de la qual s'estableix les condicions, els procediments, els requisits i el règim sancionador corresponent, amb l'objectiu de condicionar a una autorització prèvia (temporal o permanent) l'exercici de l'activitat dels serveis urbans realitzats per les VTC (Transport discrecional de viatgers en vehicles de turisme de lloguer amb conductor) a l'àmbit metropolità de Barcelona. L'organisme encarregat de fer complir la nova reglamentació serà l'Institut Metropolità del Taxi (IMET).

Fedetaxi solicita a la ministra Báñez medidas ante el modelo precarizador de las plataformas digitales de movilidad

La organización representativa de los taxistas de España, Fedetaxi, presentará en las próximas semanas una denuncia a la Inspección General de Trabajo para la investigación de la efectiva vinculación de los conductores de los entramados de Cabify y Uber. A juicio de Fedetaxi, con independencia de que éstas operan mediante contratos con empresas de VTC, el modelo de negocio de las aplicaciones controla decisivamente los factores económicos y socialmente relevantes del servicio de transporte urbano ofrecido por los conductores en el marco de la plataforma.

Por tanto, estas características de dependencia implicarían la relación laboral directa de los conductores de

las VTC con las citadas multinacionales.

"Las relaciones entre conductores y plataformas están sujetas a la legislación laboral española, aunque les son de aplicación diversas normas comunitarias. El Ministerio de Empleo debe empezar a considerar éstas tanto para modificar la actual regulación como para llevar a cabo una profunda inspección de estos sectores de actividad", declaró Miguel Ángel Leal, presidente de Fedetaxi. Por ello, anuncia Leal, "vamos a pedir directamente a la ministra que tome cartas en el asunto de una manera decidida".

Así, estas dos multinacionales, además de haber incurrido presuntamente en infracciones reiteradas de la legislación de los transportes por las que Fedetaxi ya ha denunciado a UBER ante la Consejería de Transportes, que según diversas fuentes ha abierto ya diligencias de investigación, que podrían ser sancionadas con multas de más de 1.000 millones de euros; podrían estar practicando un fraude a la legislación social para eludir su responsabilidad con los más de 5.000 trabajadores que emplean actualmente en España.

El Supremo estudia impedir la concesión masiva de VTC a una sola empresa

El Tribunal Supremo está desempeñando un papel fundamental en la guerra del taxi. Muchas de las solicitudes de licencias VTC (vehículos con conductor, con las que operan Uber o Cabify) solicitadas durante los últimos años están acabando en el alto tribunal. Este ya ha concedido algunas y está previsto que en los próximos meses haga lo propio con cientos más.

Un «aluvión» que, sin embargo, podría terminar siendo distinto al planteado por las empresas que lideran el mercado. El Supremo ha comunicado a través de un auto que estudiará si «resultan posibles las solicitudes de autorizaciones masivas por una sola persona o entidad», una medida que había sido solicitada por la Asociación

Nacional del Taxi (ANTAXI) y la Federación Sindical del Taxi de Valencia.

En concreto, el alto tribunal incluye esta posibilidad, hasta ahora inédita, en un auto en el que admite el recurso planteado por la Generalitat Valenciana contra una sentencia del Tribunal Superior de Justicia de esa comunidad. Esta obligaba a conceder 200 VTC a Ares Capital, una de las empresas que posee más autorizaciones de vehículos con conductor.

Las licencias fueron solicitadas en 2013, mientras el mercado estaba liberalizado gracias a la ley Omnibús, puesta en marcha en 2009. Meses después, en el mismo 2013, el Gobierno modificó el reglamento e impuso límites a las VTC. Dos años más tarde, el Ejecutivo completó esta reforma con la inclusión en la norma de la relación de 1 VTC por cada 30 taxis.

El Supremo no entra, en su auto, a valorar si la legislación que debe imponerse es la de 2009 o la de 2013. Sí habla de que tiene «interés casacional» resolver esta cuestión, al igual que las «restricciones» aplicables si finalmente se impone la ley de 2013 o la mencionada posibilidad de frenar la concesión masiva de VTC a una sola compañía.

El Supremo verá el 17 de abril el contencioso de la CNMC contra el ROTT, donde está personado el STAC

El próximo dia 17 de abril se celebrará el juicio del recurso interpuesto por la Comisión Nacional del Mercado y la Competencia (CNMC) contra el Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre (ROTT), aprobado por el Gobierno en noviembre de 2015, y en la que está personado el Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) entre otras organizaciones en defensa del sector del taxi y a favor de la normativa en la que se regula a los vehículos de las VTC's.

La CNMC presentó el recurso contra el Real Decreto 1057/2015 al considerar que se establecen una serie de restricciones al acceso o al ejercicio de la actividad del arrendamiento con conductor. La pretensión de dicho organismo en el fondo es la liberalización del sector de las VTC's y de rebote la liberalización del sector del taxi.

El STAC fue una de las primeras organizaciones que se presentó en el contencioso. Lo hizo en su día con las siguientes organizaciones : Federación Asturiana, Federación Vasca, Asociación Profesional de Taxistas de Santander y Cantabria, Asociación Tele Taxi San Fermin (Navarra), Asociación de Taxistas de la Rioja, Radio Taxi Mérida). También están presentes en el litigio Fedetaxi , la Asociación Gremial del Taxi de Madrid entre otras e instituciones como la Generalitat de Catalunya, la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid. Todas ellas se han presentado en defensa del ROTT de noviembre de 2015 donde se regula el servicio de las VTC y en contra de la liberalización que pretende la CNMC en su recurso.

Junto a la CNMC, en contra del Reglamento, se presentan Uber, Cabify y su patronal UNAUTO. Fundamentalmente todos ellos consideran que se establecen una serie de restricciones al acceso o al ejercicio de la actividad del arrendamiento con conductor.

Según la CNMC, las principales restricciones establecidas en el Real Decreto y en la Orden Ministerial , que deberían de ser eliminados por no estar suficientemente justificados se encuentran los siguientes:

- Límites cuantitativos a licencias de VTC (1/30), obligación de contratación previa del servicio y prohibición de competir de forma directa en la calle.
- Restricciones geográficas en la prestación del servicio que fraccionan el mercado español.
- Establecimiento de un número mínimo de vehículos para operar en perjuicio de los autónomos y restricciones innecesarias y discriminatorias para los nuevos entrantes, relativas a la representatividad y la antigüedad de los vehículos.

Tras la vista del próximo dia 17, la Sala III del Tribunal Supremo dictará sentencia en fechas posteriores tras el análisis de las diferentes alegaciones presentadas ante el procedimiento. Asimismo, este mismo Tribunal ha conocido la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea del pasado 29 de diciembre. En ella quedaba claro que Uber es una empresa de servicios de transporte y por lo tanto se ha de regir bajo la normativa existente al respecto.

Esta misma sala del Tribunal Supremo estimó hace unos días sendos los recursos de la Generalitat de Catalunya y revocó las sentencias de dos juzgados de lo Contencioso de Barcelona que dieron la razón a Uber y anularon dos multas de 4.001 euros que le había impuesto la administración autonómica catalana por infracción muy grave de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, por "la contratación como transportista o la facturación en nombre propio de servicios de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de hasta 9 plazas sin ser previamente titular de autorización de transporte".

El Tribunal Supremo aplica el criterio de la UE y revoca las sentencias que anularon las multas a Uber por falta de autorización para transporte y ordena devolver las actuaciones a los dos juzgados para que, con retroacción de las mismas al momento inmediatamente anterior al dictado de la sentencia, dicte un nuevo fallo.

DACIA

ESTALVI I FIABILITAT PER MOURE EL TEU NEGOCI.

Dacia recomana GLP

Dacia España YouTube Dacia ESP www.dacia.es

*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 inclòs. Permanència mínima 24 mesos. Import mínim per finançar 5.000€. Incompatible amb altres ofertes financeres. Preus vàlids fins al 30/04/2018.

Gamma Dacia Lodgy GLP: consum mixt (l/100km) des de 4,0 fins a 8,1. Emissions CO_2 (g/km) des de 103 fins a 139.
Dacia Logan GLP: consum mixt (l/100km) des de 3,5 fins a 6,2. Emissions CO_2 (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

Fedetaxi denuncia a Uber ante la Comunidad de Madrid

La organización representativa de los taxistas de España, Fedetaxi, ha presentado una denuncia a la Consejera de Transportes de la Comunidad de Madrid, Rosalía Gonzalo, para que su departamento investigue si los traslados realizados por la multinacional Uber en los últimos años han infringido la legislación de transportes. La denuncia es aplicable a la multinacional como consecuencia de la reciente sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea del pasado 20 de diciembre, donde se calificaba a Uber como una empresa de servicios en el ámbito del transporte urbano de viajeros sujeta a la legislación española.

Así, la multinacional además de poder haber entrado en competencia desleal con los taxistas españoles, aspecto sobre el que se pronunciarán los tribunales, podría haber incurrido en una infracción reiterada de la legislación de los transportes terrestres que es sancionada con multas de 200 a 4.000 euros, dependiendo la gravedad de las conductas llevadas a cabo.

A juicio de Fedetaxi, con independencia de si la aplicación de UBER opera con su servicio UberPop o UberX, pues el mecanismo de la plataforma es idéntico en todos sus servicios, el TJUE ha venido a determinar que, entre otras muchas afirmaciones, el modelo de negocio de la aplicación de UBER controla los factores económicamente relevantes del servicio de transporte urbano ofrecido en el marco de la plataforma y, por tanto, estas características excluyen que UBER pueda ser considerado un mero intermediario digital entre conductores y pasajeros.

En consecuencia, su actuación en la contratación de servicios de alquiler con conductor (VTC) para el transporte urbano en la Comunidad de Madrid y las empresas con las que ha concertado la realización material del mismo podrían haber incurrido en numerosas irregularidades. De este modo, la Consejería de Transportes debería proceder de modo urgente e inmediato a solicitar y revisar todos los contratos digitales o las hojas de ruta físicas de los servicios en los que la empresa de transportes Uber ha operado para instruir los correspondientes expedientes sancionadores por infracción a la normativa de transportes.

Según indicó Miguel Ángel Leal, presidente de FEDETAXI, "La Ley de transportes faculta a las patronales representativas como FEDETAXI para instar a la Inspección de transportes de la Comunidad para comprobar si una empresa de transportes como UBER ha cumplido con los requisitos legales y, en caso contrario, la obligación de la administración autonómica es incoar los correspondientes expedientes sancionadores".

En caso de ser declarada responsable, dadas las elevadísimas cuantías de las multas a las que UBER o sus empresas colaboradoras de VTC podrían tener que hacer frente, los taxistas confían en que la CAM "se implique a fondo y disponga lo necesario para la averiguación de los hechos. Mirar para otro lado o no multar sería incomprensible para los madrileños, que necesitan ese dinero", señaló Miguel Ángel Leal.

El presidente de FEDETAXI añade que "si los gobiernos autonómicos actúan como deben y los taxistas esperamos, como afectados y contribuyentes, la elusión fiscal y las irregularidades que estas compañías hubieran podido practicar, tendría un efecto cero en la economía nacional"lo que sería un "mensaje potente de cara a todas estas empresas extractivas de la falsa economía colaborativa",sentenció Leal.

Por último Leal, reiteró por enésima vez que "las más de 100.000 familias a las que el presidente de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), José María Marín Quemada, ha puesto en riesgo de ruina por sus tesis fanáticas a favor de UBER, ahora desmentidas por el tribunal europeo, esperan su dimisión todos los días del año y no van a dejar de exigirla hasta ver asumidas responsabilidades".

La CNMC defiende que los VTC deberían poder circular por el carril bus-taxi

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) cree que Uber, Cabify y otras plataformas de transporte de viajeros con licencia VTC tienen derecho a circular por el carril bus de las ciudades, las zonas de acceso restringido o estacionar en las mismas condiciones que los taxistas. Así lo propone la CNMC en uno de los seis informes sobre asuntos que afectan a la unidad de mercado.

La unidad de vigilancia de la unidad de mercado ha detectado que algunas ciudades establecen límites a la actividad del sector de vehículos de alquiler con conductor (VTC) en favor del sector del taxi. Esta institución, que vela porque no haya grandes discrepancias entre las normas en función de la administración territorial que las aplica, reclamó a Competencia porque "la actividad de VTC, siendo de naturaleza similar a la de taxi estaba sujeta a limitaciones que no se imponían a la actividad de taxi". Sobre todo en ciudades como Córdoba, Granada, Madrid, Valencia, Palma de Mallorca y Barcelona. Entre las restricciones detectadas figura el uso del carril-bus para circulación, carga y descarga de viajeros, posibilidad de acceso a zonas de circulación restringida y "la inaplicación de limitaciones a la duración del estacionamiento".

En concreto, señala que se trata de "un límite o restricción a la actividad de las VTC frente a los taxis", en un subsector (transporte de pasajeros en vehículos de turismo) en el que taxistas y (VTCs) son competidores.

El organismo que vigila el cumplimiento de la ley de unidad de mercado denuncia ante Competencia que estas limitaciones a empresas como Uber o Cabify no se justifican. "A pesar de las similitudes en algunos aspectos de ambos servicios, se seguían tratando de manera desigual por algunas administraciones locales, mencionándose al respecto la normativa de los municipios de Córdoba, Granada, Madrid, Valencia, Palma de Mallorca y Barcelona. "Dicha regulación favorecía claramente al taxi en detrimento de la actividad de VTC".

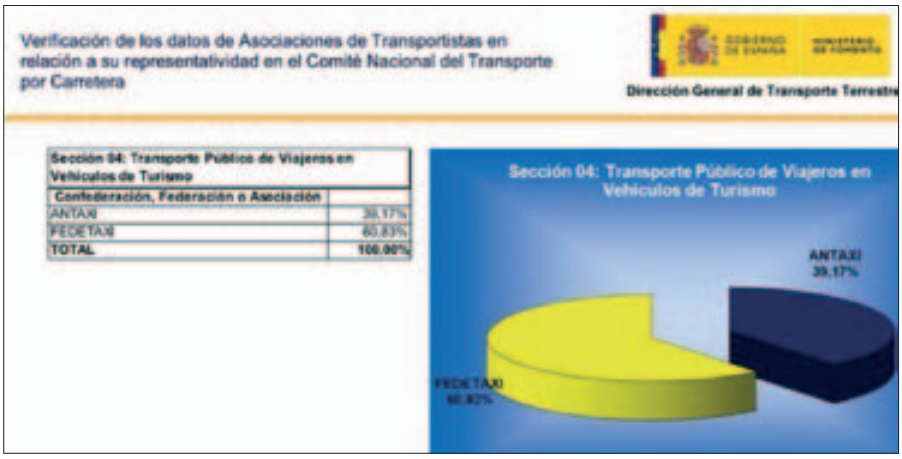
El organismo que preside Jose Maria Marin Quemada dicto un Informe el pasado 17 de enero en el que concluye que "pese a las diferencias entre la actividad de taxi y la de VTC, ambas pueden considerarse competidoras en el subsector de transporte discrecional de pasajeros en vehículos de turismo. En este sentido, toda ventaja otorgada al taxi, en particular en cuanto al acceso a carriles bus o zonas de circulación restringida, así como en cuanto a falta de limitaciones a la duración del estacionamiento, podría considerarse un límite o restricción a la actividad de VTC".

Fedetaxi obtiene la mayoría absoluta en el Comité Nacional de Transporte con un 61%

La Federación Española del Taxi FEDETAXI, donde se encuentra integrado el STAC, se consolida como la fuerza mayoritaria del sector del taxi en España. Fomento ha hecho público la nueva composición del Comité Nacional de Transporte por Carretera y la organización liderada por Miguel Ángel Leal se coloca como la mayoritaria con más de 20 puntos sobre la segunda asociación. Unos resultados que para Leal son "un espaldarazo a nuestro trabajo y nuestra forma de hacer las cosas, con esfuerzo, seriedad, y profesionalidad".

Tal y como se traduce de los resultados obtenidos en el CNTC, Fedetaxi, la organización representativa de los taxis en España, refuerza su liderazgo gracias al respaldo de más de 40.000 licencias de taxi de las 67.000 existentes en España, el 60,83% del sector, distribuidas en 11 comunidades autónomas. Un apoyo que, dado los difíciles momentos que vive el sector, da a la organización más fuerza para seguir luchando por los derechos del taxi de la misma manera que lo ha hecho hasta ahora con una visión de un taxi innovador y competitivo.

Detrás de estos resultados se encuentran numerosos logros en la negociación con las distintas administraciones y una defensa eficaz y razonable de los intereses del taxi frente a las Plataformas digitales y la CNMC.



Carta de Miguel Angel Leal, tres el resultado:

La Responsabilidad de ser mayoría

¡Enhorabuena a todos los socios de FEDETAXI! La nueva Composición del Comité Nacional del Transporte nos coloca como la fuerza mayoritaria del sector del taxi, con más de 20 puntos sobre la segunda asociación. Hace dos años apenas teníamos un 27% y hoy representamos un 61% del taxi de España. Este resultado es un espaldarazo a nuestro trabajo y nuestra forma de hacer las cosas, con esfuerzo, seriedad, y profesionalidad.

El pasado año fue muy difícil para nosotros, no esperábamos ni la intensidad ni la bajeza de los ataques que nos llovieron durante la primavera y el inicio del verano, como forma de derribar nuestro trabajo y acabar con nuestra visión de un taxi innovador y competitivo. Fue duro, pero lo superamos y ahora estamos aquí, recogiendo los frutos del trabajo bien hecho.

Hay que ser elegantes en la derrota, y creo que lo hemos sido cuando nos ha tocado, pero sobre todo humildes en la victoria, este enorme resultado del 61% representa para nosotros un respaldo enorme, pero somos conscientes de que no es un cheque en blanco y de que para logar los objetivos del sector necesitamos estar todos en el mismo barco, no basta con el 70, ni el 80, ni el 90, hacen falta el 100% de los taxistas detrás de una causa común.

Quiero deciros que soy plenamente consciente de la inmensa responsabilidad que se deriva de este resultado, que intentaremos corresponder la confianza con más trabajo y que todos y cada uno de los taxistas del sector contáis con FEDETAXI. Esa responsabilidad implica ser conscientes de las consecuencias de todas y cada una de nuestras propuestas y acciones, así como de comprender que a pesar de los insultos y agravios pasados, debemos seguir luchando por la unidad del sector.

Como siempre decimos ¡latimos por el taxi! Ahora más fuerte que nunca.

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

Un chófer de lujo se mata frente el Ayuntamiento de NY después de culpar a Uber y a los políticos de la ruina financiera

Los taxistas de la ciudad de Nueva York realizaron una protesta el pasado 6 de febrero para honrar al conductor de autos de lujo Douglas Schifter, quien se suicidó frente al Ayuntamiento el día anterior por la mañana después de escribir una larga publicación en Facebook culpando a los políticos locales y las aplicaciones respaldadas por Wall Street como Uber de su ruina. Él escribió: "Trabajé 100-120 horas consecutivas casi todas las semanas durante los últimos catorce años. Cuando la industria comenzó en 1981, trabajaba 40-50 horas. ¡No puedo sobrevivir más trabajando 120 horas! No soy un esclavo y me niego

a serlo. ... Parece que hay un fuerte prejuicio del alcalde y el gobernador a favor de Uber. Una compañía que es conocida como mentirosa, engañadora y ladrona".

En los últimos cinco años, el número de automóviles de alquiler se ha más que duplicado en la ciudad, en gran parte gracias a Uber. Pero la gran cantidad de automóviles ha provocado una crisis financiera para muchos taxistas veteranos que ahora luchan por conseguir clientes.

Fuente: Democracy Now.

La DGT afirma que los conductores de VTC tienen que llevar cinturón de seguridad en ciudad y Áreas Urbanas

Los conductores de los vehículos de alquiler con conductor no están exentos de tener que llevar el cinturón de seguridad en el tráfico urbano ni tampoco en las Áreas urbanas de las grandes ciudades. Tampoco podrán transportar a personas cuya estatura no alcance los 135 centímetros sin utilizar un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y a su peso, siempre que ocupen un asiento trasero.

Así lo ha afirmado, la Dirección General de Tráfico a una pregunta que se le ha hecho al respecto y en la que concluyen que, “la exención que tiene el taxi no es aplicable por no estar contemplada en la normativa de tráfico y Seguridad Vial”.

Como ya es sabido, el artículo 119.2 a) del Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, establece que podrán circular sin cinturones u otros sistemas de retención homologados los conductores de taxis cuando estén de servicio y sólo en zonas en tráfico urbano o áreas urbanas de grandes ciudades. En estas mismas zonas, el taxi podrá transportar a personas cuya estatura no alcance los 135 centímetros sin utilizar un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y a su peso, siempre que ocupen un asiento trasero.

El toro por los cuernos

En la anterior tribuna que tuve el placer de publicar en esta revista de STAC, disertaba sobre la *necesidad* de que en general, y en particular en materia de movilidad, exista un marco regulatorio socio-económico que garantice una competencia leal y trasparente que no descanse en el dumping social ni en la precarización de las condiciones de trabajo. Las recientes actuaciones de la inspección de trabajo sobre los modelos laborales de algunas plataformas digitales parece que han seguido criterios similares a los que expresaba en el artículo.

En esta nueva ocasión quisiera referirme a esa necesidad, imperiosa *necesidad* de actuar, de coger el toro de la movilidad por los cuernos y reordenar, pues su vigente ordenación confronta con las nuevas realidades que se abren paso.

Hasta el más negacionista de la realidad puede darse cuenta de que la realidad en materia de movilidad va más deprisa que en otros sectores. Existe una "burbuja", y una concentración de capitales y nuevos actores en torno a su transformación.

En 30 o 40 años en torno al 70% de la población mundial vivirá en ciudades. Las necesidades de movilidad se multiplican y el modelo clásico de movilidad urbana en transporte público colectivo se muestra insuficiente para afrontar el futuro. A los medios tradicionales de transporte de personas vinculados al municipio, metro, autobús y taxi, se suman muchos otros que conforman lo que ya algunos denominan el "bestiario de la movilidad": coches compartidos de alquiler por minutos, horas o días, coches de alquiler con conductor, microbuses a demanda, *ridesharing, carpooling*, bicicletas públicas y privadas, *autorickshaw*, loop, scooters eléctricos compartidos o no, monociclos, etc. La gestión eficaz de aparcamientos y demás espacios públicos. Y, sin lugar a dudas, el gran esperado: el coche autónomo, preludio de la robotización.

La tecnología es el factor catalizador de este cambio, al acercar el vehículo al ciudadano y optimizar su uso. Ni hablamos de la transformación en el reparto urbano y la última milla, pues daría para otro artículo. En conclusión, el taxi no esta solo, ni nunca volverá a estar tan poco acompañado como estuvo. Adaptarse y ofrecer un servicio de calidad y especializado es obligatorio para poder mantener la preferencia de los usuarios por el servicio público de taxi. Los usuarios son los que, con sus preferencias y costumbres, modelarán la movilidad de cada ciudad. Cada ciudad tiene su idiosincrasia y sus ciudadanos son sus soberanos. Los mercados aquí son locales.

No estoy hablando aún de regulación, estoy hablando de realidad inexorable. Las leyes, desde Solón, siempre han ido detrás de la realidad y no al revés. Respecto al tema espinoso de la regulación, es obvio que debe ser justa y niveladora de la competencia y favorecedora de la sostenibilidad, medioambiente y salud pública. Pero también debe reconocer los derechos de quienes han sido instrumentos clave del sistema de movilidad y en el nuevo escenario pierden ese papel para entrar a formar parte de un coro de modalidades.

Es en este sentido donde la Política debe escribirse con mayúsculas y como sector y como ciudadanos debemos exigir a los tres niveles de la Administración, que trabajen juntos y coordinados. No para "planificar" en el sentido colectivista de la palabra, sino para reordenar con acierto la nueva realidad antes de que el "bestiario de la movilidad"

continua en la página siguiente

se convierta en una selva de la movilidad. Es decir, desde el sector del taxi reclamamos valentía Política y coger el toro por los cuernos.

En FEDETAXI trabajamos para la defensa de los intereses de todos los taxistas, sin sectarismos, y pasamos de lo abstracto a lo concreto. Es decir, hacemos propuestas, las trabajamos y las difundimos a nuestros políticos y administraciones persiguiendo la transformación de la realidad. Por eso hemos solicitado a Fomento y a todas las CC.AA. que convoquen a la Conferencia Nacional de Transportes (Ministro de Fomento y 17 Consejeros de Transporte), regulada en la LOTT, e inviten a la misma a la Federación de Municipios y Provincias (FEMP) y a los principales ediles de nuestro país, para abordar como primer paso un "Pacto público por la reordenación de la movilidad". En dicho Pacto, debería abrirse un calendario de reformas en un Libro *Blanco de Movilidad*, en el que se establezcan, entre otras cosas, unas barreras de acceso al mercado claras y respetuosas con los principios sociales y fiscales, costes de transición a favor de los operadores tradicionales, un desarrollo sostenible de las nuevas modalidades, y, si fuera convenido por las partes, limitaciones cuantitativas y cualitativas racionales y ajustadas a las reglas de la Unión Europea en las modalidades de movilidad en las zonas más congestionadas y/o contaminadas de las ciudades.

Es decir, no es que lo que tenemos no sirva, es que la nueva realidad obliga a una reforma. Reforma necesaria. Una reforma justa y que compense a los que desde el presente se adaptan al futuro. Una reforma que mantenga el control de la movilidad en las administraciones y que transite a nuevos escenarios sin atropellos.

FEDETAXI además, sostiene que esta reordenación no puede hacerse por los actores económicos de espalda a las necesidades, garantías y derechos de los usuarios pues son ellos quienes van a poner en su sitio a cada uno de los servicios de transporte de viajeros, tanto en el ámbito urbano como en el interurbano. De ahí la tutela de lo público, el papel protagonista de las administraciones, en especial las locales.

Toca coger el toro por los cuernos. Toca transformarse, y ganarse un papel principal en la nueva realidad. La posición es privilegiada, fallar sería imperdonable. Y FEDETAXI, con el reciente 61% de representatividad estatal, está en ese Reto. Con el apoyo de muchos lo afrontamos mejor.

Emilio Domínguez
Abogado
Secretario Técnico de FEDETAXI

El STAC solicita acceder al carril izquierdo de la Meridiana desde el bus-VAO de la C58

La Unión Intercomarcal de Barcelona (UIB) del Sindicato del Taxi de Catalunya (STAC) ha solicitado al Instituto Metropolitano del Taxi (IMET) que traslade a la Concejalía de Movilidad de Barcelona, la necesidad de autorizar a los taxis ocupados el paso por el carril izquierdo de la avenida Meridiana de entrada a Barcelona.

Actualmente los taxis que entran utilizando el carril Bus-VAO de la C-58 se encuentran que tienen que hacer maniobras arriesgadas para pasar del carril izquierdo bus-VAO en el carril bus-taxi que hay a la derecha de la Av. Meridiana en la confluencia con la calle Río de Janeiro.

Actualmente este carril izquierdo está destinado a los autobuses interurbanos que entran por el carril Bus-VAO de la C-58. Es un agravio comparativo que los usuarios del taxi de poblaciones del Vallès no puedan hacer uso de este carril y los del autobús sí.

Hemos contactado con los Ayuntamientos de Cerdanyola, Ripollet y Moncada y Reixac, tenemos su apoyo para que los taxis ocupados puedan circular por este carril. Pensamos que autorizar a los taxis ocupados no crea ningún problema a la circulación de los autobuses que circulan por este carril.

En la C-31 de entrada a Barcelona desde Sant Adrià de Besòs, existe un carril de las mismas características y el taxi está autorizado a circular sin que provoque inconvenientes. Por eso pedimos qué se iguale el trato que reciben los autobuses y el taxi.

Eliminadas las dos plazas de aparcamiento de motos de la parada de taxis de Sant Gregori Taumaturg, solicitadas por el STAC

Han sido eliminadas las dos plazas de aparcamiento de motos de la parada de taxis de plaza de Sant Gregori Taumaturg, que habían sido solicitadas al IMET a través de un escrito realizado por la Unión Intercomarcal de Barcelona del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC).

El escrito fue presentado el pasado día 5 de febrero y las dos plazas de aparcamiento de moto se encontraban en la cabecera del segundo tramo de la nueva ubicación de la parada de taxis de la plaza Sant Gregori Taumaturg de Barcelona. El motivo es que dificultan la salida de taxis de la parada al prestar el servicio.

RÀDIO CIUTAT VELLA
100.5 FM
taxi
LIBRE
DIMECRES DE 16.00H A 17.00H

PROMOCIÓ 2018
Sense quota d'entrada
Sense dipòsit
Sense emissora
I ARA GAUDEIX DE...
PRIMER MES GRATUÏT
3 MESOS SEGÜENTS AL 50%
BARNATAXI
També disponible
La teva
Ey! TaxiApp
Consulta'n les condicions al 93 551 93 68
o visita'ns al carrer Marina, 82

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**

Abadalona L.M.
C. L'acer, 10-12 - Pol. Ind. Les Guixeres - Badalona - Tel. 93 113 60 23 - www.abadalona.seat

Consumo medio combinado de 6,3 a 6,4 m³/100 km. Emisiones de CO_2 de 111 a 112 g/km.
Condiciones válidas para clientes particulares y autónomos que financien a través de Volkswagen Financial Services (según condiciones contractuales) un capital mínimo de 12.500 € con una duración y permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Oferta válida para unidades comercializadas hasta el 28/02/2018. Volkswagen Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Finance S.A. EFC. Incompatible con otras ofertas financieras. Imagen acabado Nuevo SEAT León ST Taxi con opcionales.