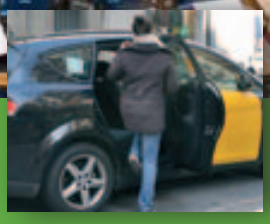
taxi taxi LLIURE
194
Mayo 2018

El Congreso convalida el decreto ley que blinda el 1/30

06

Entrevista a Pere Padrosa, director general de Transports



12

Alegaciones al reglamento que regula las VTC en el AMB

18

Los taxistas de Tarragona, contra el intrusismo

Noches, domingos, festivos...
Tu no fallas nunca. Tu coche tampoco.
TOYOTA
SIEMPRE
HE/DE
PRIUS+
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
Gama Prius +: Consumo medio (l/100km): 4,1 - 4,4.Emisiones CO2 (g/Km): 96 - 101.
TOYOTA
HYBRID

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 14.800€
(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

equip

taxi LLIBRE

stac

Tea Taxi per 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, Carlos Fernández Romero i Christian Navarro
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

Esperando al Supremo

El Congreso de los diputados ha avalado el decreto ley, aprobado el pasado 20 de abril por el Consejo de Ministros, por mayoría absoluta de los votos de PP, PSOE, Podemos, ERC, PDCAT y PNV que pretende blindar la proporcionalidad de 1/30 entre VTC y taxis.

No haber resuelto de forma decidida y acertada la normativa tanto en la LOTT como en el ROTT ha creado fisuras por donde han penetrado grandes empresas y especuladores. Estos ya consiguieron autorizaciones (2009-2013) para después revenderlas y hacer negocio.

La batalla liberalizadora contra el taxi, un sector regulado, ha sido constante desde el 2009. Se inició con la ley Omnibus con una serie de cambios normativos en la LOTT que fueron llevados a los tribunales por grupos de personas, muchos taxistas. La justicia les dio la razón, liberalizando el sector de las VTC's.

Esos taxistas que denunciaron la ley Omnibus, hoy son titulares de numerosas VTC. La administración, entonces, gobernada por el PSOE, manifestó que la ley tenía suficiente sustento jurídico. No fue así.

En julio de 2013 se modificó la LOTT, al caer la mayoría de las condiciones por los tribunales, para garantizar el paragüas de la proporcionalidad del 1/30 que se reflejaría en el ROTT. Asimismo, quedó escrito que mientras no se elaborara un reglamento quedaban vigentes los anteriores que no contradijeran la ley.

La lucha interna entre Fomento, defensora del sector, y Economía, favorable a la liberalización, no permitieron aprobar hasta noviembre de 2015 el ROTT.

Durante ese periodo de tiempo, en el 2014, irrumpe en Barcelona UbrPop incumpliendo todas las normativas de Transporte.

Nadie advirtió o pensó que desde el 2013 hasta el 2015 la justicia iba a sentenciar que había un vacío legal. Como así fue. En ese periodo de tiempo se habían realizado miles de peticiones de VTC, negadas todas por la administración pero la mayoría de ellas recurridas ante los tribunales y muchas de ellas están siendo resueltas por la justicia a favor de los solicitantes.

El objetivo era hacer el gran negocio para una vez concedidas via judicial revenderlas como sucedió entre 2013-2015. Empezaron a aparecer operadores como CABYFY que hacían negocio con prácticas de precarización laboral, evasión de los beneficios empresariales a paraísos fiscales e intento de absorción del mercado del taxi.

No fue suficiente. La CNMC órgano creado por la Administración, e impulsora de la liberalización más salvaje del taxi, apoyada por las empresas que empezaban a afincarse en España como CAbify y UBER, impugnan el ROTT en el 2016. ROTT que nació descafeinado y que las grandes empresas de VTC incumplen de forma continúa, colapsando las administraciones de expedientes abiertos contra ellos por el cúmulo de infracciones (en el año 2017 aumentaron las sanciones en un 350%).

Ahora, y tras la vista realizada en el Tribunal Supremo por la demanda contra el ROTT, por la CNMC, con máxima urgencia se aprueba el elevar a la ley la proporcionalidad del 1/30, la habitualidad de 80/20 y la creación de la Conferencia Nacional de Transportes, en un intento de armonizar las distintas normativas.

Solo nos falta la sentencia del Supremo. Con una resolución favorable al sector podría poner fin a un periodo conflictivo del taxi, provocado por los grandes lobbies liberalizadoras que intentan penetrar en nuestro sector, a través de la inyección de miles de VTC aprovechando los vacios legales existentes

El STAC defiende el Reglamento de Emisoras frente a la CNMC

El Sindicat del taxi de Catalunya ha contestado a la demanda interpuesta por la Comisión Nacional de Mercados y Competencia (CNMC) ante la Audiencia Nacional contra el comúnmente conocido como Reglamento de Emisoras. Su nombre oficial es Decreto 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. Asimismo se ha pedido el archivo del recurso por haberse presentado de forma extemporánea por al CNMC.

La CNMC propone, en el recurso interpuesto, la supresión de los artículos 4 a), b), d) y f); 5.3; 6d) y Disposición Transitoria del Decreto 314/2016 aprobado por la Generalitat de Catalunya ya que consideran que los citados artículos son contrarios a derecho según el contenido de la ley 20/2013 de Garantía de Unidad de Mercado (ley GUM). Según dicho organismo la citada norma contraviene los principios de necesidad, proporcionalidad y simplificación de cargas.

Desde el STAC, y por parte de sus Servicios jurídicos, han argumentado que los principios invocados quedan suficientemente amparados por la norma recurrida y fundamentados en el expediente administrativo, pues tanto en su exposición de motivos como en la memoria de evaluación de impacto del proyecto se incluyen los fundamentos que permiten garantizar la necesidad, proporcionalidad y simplificación de cargas.

La exposición de motivos del Decreto dispone que La regulación mediante el Decreto 314/2016 tiene su origen en el desarrollo del artículo 29 de la Ley 19/2003, de 4 de julio del taxi que refiere que por reglamento deberán determinarse las condiciones específicas de la contratación y el

régimen jurídico de los servicios de cooperativas, emisoras de radiotaxi y otras entidades prestadoras de servicios o comercializadoras de oferta.

Asimismo, se expone que la actividad que se pretende regular se situaría en el ámbito de las denominadas actividades auxiliares y complementarias del transporte, vinculadas al sector servicios, y en las que las condiciones de calidad y solvencia profesional deben respetarse especialmente por lo que las regulaciones y condiciones que se imponen a los que pretenden realizar la actividad se orientan fundamentalmente a la garantía de los derechos de las personas usuarias y evitar así la actuación de organizaciones que, sin los requerimientos necesarios de solvencia profesional y técnica y de mecanismos de defensa para los clientes, pueden suponer un riesgo cierto de fraude o incumplimiento de las obligaciones adquiridas.

El Decreto pretende por tanto dar respuesta a una necesidad de protección de los derechos de los Consumidores y Usuarios, colectivo ampliamente regulado y protegido

continua pagina siguiente

desde la perspectiva del derecho comunitario e interno.

En la contestación a la demanda, se manifiesta que la defensa de los derechos de los consumidores y usuarios debe situarse en idéntico o incluso mayor rango desde la perspectiva de la protección de derechos que las disposiciones en materia de unidad de mercado. Consecuentemente el principio de necesidad del Decreto invocado viene asimismo acreditado en suficiencia por la justa protección de los derechos de los usuarios, en tanto que consumidores y con la finalidad en fin de proteger los derechos a la seguridad y la salud de los consumidores destinatarios de servicios.

En virtud de esa misma norma y en concreto a tenor del contenido de sus artículos 20 a 26 se impone la obligación de las administraciones públicas de fomentar un elevado nivel de los servicios y en particular se dictan las siguientes propuestas:

- Fomento de inspecciones administrativas y controles periódicos. Esta finalidad se obtiene por el Decreto 314/2016 mediante la garantía de información contenida en su art.º 6 d).

- Exigencia a los prestadores de servicios de la suscripción de Seguros de Responsabilidad Civil u otra garantía equivalente que cubra los daños que puedan provocar en la prestación de servicios. Tal exigencia presta cobertura al requerimiento del art.º 4 d) del Decreto 314/2016.

- El art.º 23 de la Ley 17/2009 hace expresa mención a la obligación del prestador de disponer de un medio adecuado para dar respuestas a las reclamaciones de los usuarios, dando cobertura así al requerimiento del art.º 4 b) del Decreto.

- En materia del contenido del art.º 4 a) del decreto que dispone de la necesidad de que el mediador se constituya como persona jurídica en forma de sociedad mercantil, laboral o cooperativa, tal exigencia se debe circunscribir al principio de publicidad e información al usuario. Debe tenerse en cuenta que en la actualidad únicamente ese tipo de sociedades mercantiles disponen de la obligación de información pública a través de los registros mercantiles y demás. La aceptación de otras formas de organización empresarial contravendría el ejercicio de ese derecho que recibe la cobertura del art.º 22 de la disposición antes citada.

- Del mismo modo, esa obligación de información al usuario justifica el contenido de la Disposición Transitoria del Decreto impugnado.

Sobre la base de la norma invocada consideramos cumplimentado el requisito de proporcionalidad de la norma y concluímos que ésta no es contraria a la simplificación de cargas.

En definitiva, el Decreto razona debida y detalladamente la necesidad y la proporcionalidad y obtiene amparo en su contenido a través de las disposiciones en materia de defensa de los derechos de los consumidores y usuarios, que como se ha comprobado limitan y definen el establecimiento y la libre comercialización de los servicios en el ámbito interno.

Finalmente, respecto de la exigencia de un número de licencia cabe también hacer referencia a la necesidad de solvencia de las empresas dedicadas a la mediación de servicios en el sector como garantía de protección de los derechos de los usuarios.

Debe tenerse en cuenta que éstos mediadores de servicios han de prestar servicio de mediación en el transporte de forma continuada todos los días del año, 24 horas diaria. El requisito de un mínimo de licencias viene a garantizar la continuidad del servicio, pues la proliferación de pequeña emisoras que dispusieran de escasos medios asociados a la prestación del servicio imposibilitaría esa garantía 24/365.

Pere Padrosa: "El taxi tiene futuro, siempre"

Pere Padrosa, nacido en Figueres, licenciado en derecho por la Universidad de Barcelona, Master de Alta Dirección de Empresas de IESE, forma parte de la directiva de la CEOE entre 2008 y 2010. Ha ocupado diferentes cargos en el sector del transporte y en su empresa familiar.

Jaime Sau. Por el curriculum, vemos que has estado relacionado con el mundo del transporte, pero ¿que sabías del taxi antes de ocupar este cargo?

Pere Padrosa: La realidad es que cuando ocupé el cargo del director general del taxi sabía lo que se sabe desde la calle. Pero entras en materia rápidamente.

J.S. Tenías un nivel de usuario

P.P. Entré a nivel de usuario pero al tener formación jurídica previa pues la lectura de las leyes y de los expedientes administrativos es más sencillo.

J.S. El pasado día17, tuvo lugar el juicio de la CNMC que recurría determinados artículos del ROTT. Como viste este juicio?

P.P. El abogado del Estado hizo una puesta de manifiesto muy en términos jurídicos pero una defensa muy importante en este sentido. También las asociaciones de taxistas, que se hizo en la misma dirección parecía que iba unido las dos maneras de ver este punto de vista que puede representar una posible ampliación o no en la relación a la contingentación del 1 al 30. Y por otro lado aquellas manifestaciones que hicieron en contra que fueron las asociaciones de VTC.

Yo lo que vi es la parte más consolidada y solida por parte del abogado del Estado. Pero yo no puedo prejuzgar ninguna situación y es el Tribunal el que ha de decidir.

J.S. Te atreves a dar un pronóstico?

P.P. Yo no soy de dar pronósticos. Pero si que es verdad que la CNMC va marcando una tendencia que junto a la ley de Unidad de Mercado va hacia la economia liberal. Al final serán los tribunales los que tienen la palabra y hay igualdad de oportunidades.

J.S. En caso de un fallo desfavorable a nuestro sector que haría la Generalitat para protegernos?

P.P. La Generalitat tiene competencias exclusivas en el taxi, para eso tenemos la ley del taxi, y es aquí donde nosotros podemos actuar en defensa del sector. No así en las licencias de VTC que dependen del ROTT y de la ley que lo genera y es competencia del Estado. Nosotros tenemos las competencias delegadas de otorgamiento de estas autorizaciones y de su inspección en nuestro territorio. Eso quiere decir, que nos tenemos que ceñir a la ley que establece el Estado en este sentido. Ya vimos anteriormente ante la posibilidad de regular en parte, a través de un Real Decreto Ley que hicimos desde la Generalitat y que fue impugnado ante el Tribunal Constitucional y se nos cayó de las tres peticiones, una que era de las más importantes. Después fue refrendado por el decreto del Estado. Podemo hacer todo aquello que el taxi pueda hacer en el campo de la competitividad dentro del marco que tenemos dentro de las competencias del taxi.

J. S. Como ve el decreto del Gobierno que eleva el Reglamento a rango de ley?

P.P. Bueno, creo que es una buena cosa. Clarifica, ratifica, manifiesta y consuma la voluntad del estado sobre la contingentación del 1/30 para que se mantenga y no sea debatible en los tribunales ordinarios.

Otra cosa es la retroactividad que no puede ser, de aquellas licencias que fueron otorgadas por sentencia en la primera ventana desde el 2009 hasta el 2015 y las que se puedan otorgar posteriormente. Estas son más complejas.

J.S. De qué número de autorizaciones pedidas estamos hablando desde el 2015 hasta el 2018?

P.P. Sólo el vienes, aprobación del decreto por el Gobierno, hubo cerca de 13.000. Calculamos que desde el 2015 nos podríamos ir a las 20.000. No tenemos la cifra cerrada y sólo en Catalunya.

J.S. Usted cree que llegados a un punto por más que se otorguen el mercado no las absorbería.

P.P. Yo creo que no. Al final el mercado es lo que es. En eso se basa la ley GUM. El mercado es el que absorbe

continua pagina siguiente

si liberalizas. Aquí generaríamos un conflicto. O bien el mercado decidiría o bien siendo el taxi un servicio regulado, habría que intervenir y hacer lo que se pudiere o se debiere hacer.

J.S. Qué opina del reglamento Colau?
P.P. Creo que el Ayuntamiento ha hecho un acto importante, atrevido, no por ser atrevido sin base jurídica. Es la primera ciudad que puede establecer en el Estado español unas condiciones como esta. Vamos a ver las alegaciones . El próximo pleno se debatirá para su aprobación.

J.S. Cree que tiene recorrido este reglamento?
P.P. Personalmente creo que debería de tener recorrido en el ámbito de la AMB, la Generalitat de Catalunya tiene unas competencias determinadas en su entorno.

Otra vez estamos en una situación en que la discusión jurídica es muy fina. Puede que salga adelante pero tambien puede tener sus dificultades.

J.S. La Comunidad Valenciana intenta hacer un reglamento tipo Colau pero a nivel de Catalunya, una vez que se levante el 155, tienen pensado hacer algo parecido?
P.P. Lo que nosotros pensamos es que la cuestión que se está discutiendo y tramitando en la Comunidad Valenciana en relación a lo que nosotros pensamos y con la experiencia que tenemos con el Decreto de Catalunya, somos cautos a la hora de general una situación igual no por otra cuestión sino porque ya hemos pasado por ello y vemos que los límites competenciales son muy finos. Solo si el Estado delega en parte o en todo es la cuestión.

J.S. Puede ser que los taxistas de Barcelona estemos muy protegidos por el reglamento Colau en cambio

el resto de taxistas de Catalunya estén más desamparados?
P.P. De hecho sí. El gran problema se centra en el AMB. El volumen de VTC que operan fuera del AMB no es, ni muy por encima de lo que existía anteriormente. Pensamos que tenemos un margen de recorrido en el que las administraciones podamos colaborar de forma que nos den la posibilidad de poder actuar en nuestro territorio de competencia para poder hacer frente a este riesgo de mercado.

J.S. El taxi tiene futuro desde el punto de vista de su Departamento.
P.P. El taxi tiene futuro siempre. Seguro. Debe de existir. Es un servicio que se ha ganado mercado a través de su trayectoria histórica. Evidentemente el taxi tiene delante una serie de retos como es la digitalización. Si el taxi lo afronta no solo el taxi va a tener recorrido sino que va a ser una necesidad.

J.S. Desde aquí da un mensaje de tranquilidad a los taxistas de Catalunya
P.P. A mi me gustaría dar un mensaje de tranquilidad. Pienso que lo que hay que abordar se ha hecho desde siempre, pero sobre todo desde abril de 2014 que apareció el fenómeno más alarmante que fue Uber Pop. Después con la sentencia del tribunal europeo, Uber no dejó de ser una empresa intermediaria de transporte y por lo tanto sujeta a su legislación. El taxi tiene su espacio. Ahora tiene dificultades pero las dificultades están para superarlas.

J.S. Nos ha llegado el número de inspecciones y sanciones de Madrid. A que se debe esta diferencia con respecto a Catalunya?
Tengamos en cuenta que Madrid tenía una situación distinta a la nuestra. Nosotros nos comprometimos en el 2014 con el sector del taxi a la inmovilización de aquellos vehículos que no tuvieran la licencia o autorización. Nuestra actuación ante el fenómeno de UberPop fue contundente. La inmovilización eran 4.000 euros y era un efecto disuasorio y muy rápido. Madrid tenía otras circunstancias. No es tanto aquello que sanciones o inspecciones sino la efectividad real y la eficiencia que tengas desde el punto de vista de la inspección.

J.S. Cree que hay falta de inspección, va a haber incremento de inspectores, como se va a coordinar con la Guardia Urbana.
P.P. De hecho hay una mesa continua de coordinación con la Guardia Urbana, con la inspección y con los Mossos d'esquadra. Hay falta de medios. Necesitamos inspectores. Nos consta que la Guardia Urbana está haciendo un esfuerzo muy grande así como los mossos d'esquadra. Estos se han comprometido en zonas sensibles como es el Aeropuerto o el Puerto a tener más presencia y tener hasta 4 inspectores en el aeropueto en el 2018.

Antoni Servos. Abans deia que el gran problema de la VTC es el ÁMB.

continua pagina siguiente

Estem tots d'acord pero tambe convindre que si tira endavant el decret Colau, moltes d'aquestes VTC poden acabar el reste del territori. Tot i sent conscient que mols d'aquests ajuntaments tindran moltes vegades mes dificultat per fer un reglament com el de l'AMB. S'ha plantejat la Generalitat de Catalunya ajudar a aquests municipis?

P.P. Es ben cert el que diu. Lo que s'ha de fer es aglutinar un marc a partir del qual els municipis puguin treballar. I s'ha de fer a través de la Federació de Municipis de Catalunya. I a partir d'aquí obrir un debat. La Generalitat el pot promoure perque la competencia nostra s'acaba alla on comenca la capacitat dels municipis. Mantenim converses constants amb els ajuntaments que poden tenir un pes significatiu des de aquest punt de vista per que el poden patir.

A.S. Quan va sortir la llei del 2003 es va plantejar un titol habilitant pels taxistes, que ha quedat en segon pla. Te previst tornar a activa aquest titol habilitant per fer pujar el nivel del taxista de Catalunya.

P.P. Recordeu que aquella tipología especifica de permis per poder conduir un vehicle públic de menys de 9 places va caure en desus. En relació a aquest punt, jo crec que el taxi te molt a dir, les converses que tinguem amb el sector lo que hem de fer mesures que tinguem competencies, nosaltres estem oberts a poder reformar aquelles consideracions qe vosaltres considereu que poden fer mes competitiu al mercat del taxi.

A.S. Hi han alguns taxistes de fora de Barcelona que pateixen l'inquietud de no poder encotxar a Barcelona per alguns serveis en precontratacio. Venen per la realitat del país i no per intrusisme pur i dur. Com veu aquest fet voste?.

P.P. Jo crec que aquest es un fet que ens ve donar desde fa un temps. Pero ara surt a la llum que aixo es un problema. I s'ha de tractar . I per aixo deia que la llei del taxi s'ha de reforma de forma consensuada per donar una capacitat al taxi de ser competitiu i normalitzar cirrcunstancies que d'altre manera per questio de digitalitzacio les VTC ho tenen mes facilment. Es absurd que el taxi no pugi fer determinades coses. Es un debat que s'ha de afrontar amb el sector.

A.S. A nivell de l'AMB vull fer li una pregunta que ja van trasladar a Mercedes Vidal. Es el tema enquistat dels vehicles de 9 places a la AMB. No sabem ben be que s'ha de fer per que l'AMB autoritzi vehicles de 9 places

P.P. A veure. Tenim una bona relació amb l'Ajuntament de Barcelona i el ÁMB i amb al Institut Metropolita del Taxi. De vegades hi ha una confusió a nivel juridic. La confusió es que de una forma genérica hi ha el transport de viatgers amb vehicles de menys de 9 places. I dintre d'aquest hi hagin dos sector diferencials. Que están regulats pels lleis diferents y ambits competencials diferents. El taxi que es un ambit competencial dels municipis i de la Generalitat en quan a la seva regulació. I l'altre des de el punt de vista de las VTC que es un marc competencial estatal. Aixi com la Generalitat en aquest aspecte te delegat el transit municipal als ajuntaments y el municipi pot fer lo que considere oportu dintre del ambit territorial. La Generalitat en el ámbit interurba no pot fer lo amb la VTC.

Entenen que la linia que separa aquestes dues activitats regulades de forma diferent el que s'hauria de fer es un debat molt profund.

Nosaltres, la Generalitat, assumint el nostre compromis i en aquest sentit el decret que ha presentat l`AMB i que será aprobat proximament, les alegacions que hem presentat nomes son de carácter tecnic, no de fons ni contingut per intentar salvar allò que pensem que pot tenir un conflicte jurídic en aquest sentit. Si algú té les competències sobre el 80 % de la població l'hem d'ajudar per tirar endavant els seus projectes.

J.S. Voldriam acabar amb el caball de batalla del STAC, el tema del taxi sanitari. Voldriem recuperar el transport sanitari allà on no es fa que es practicament en tot el territori. Hem esta parlant amb el conseller Josep Rull. Hi ha algú que ha agafat el tema u ens d'esperar a que torni la normalitat.

P.P. Jo vull ser clar. El conseller Rull es va implicar i va delegar en el director general per millorar la relació amb Sanitat. Continuaré fent aquesta tasca. Es una competencia de la Generalitat

Estem treballant amb Sanitat per intentar fer lis veure la discordancia que jo entenc que te Sanitat. Va haber un moment que Sanitat va posar molts cotxes al carrer. I mols serveis ho va fer el taxi. Va a haber dificultats en aquells moments. Pensem que als concursos de Sanitat ha d`èstar present el taxi.

A.S. Hi ha alguna data, algu plaç….. per una resposta.

P.P. Salut te ganes d'atajar el tema. Estem treballant per que el taxi aparegui en els concursos públics.

Un taxista de Reus recibió 5 puñaladas tras pedir al pasajero que se pusiera el cinturón

Un taxista de Reus de 44 años de edad fue apuñalado con arma blanca, durante un servicio, poco antes de las tres de la madrugada del 1 de abril. Una llamada al 112 alertó de un taxista herido en la carretera C-14, la autovía que une Reus y Salou. El taxi, en el que viajaban la víctima y el presunto agresor, sufrió un accidente a la altura de la rotonda de la A-7, seguramente por las heridas del conductor que habría perdido el control del vehículo que conducía.

El presidente de l'Agrupació Taxis Reus, David Martínez, relata que "fue un compañero taxista de Cambrils el que dio el aviso al ver el coche estrellado contra el guardarraíl. Fuimos otros compañeros de Reus y de Salou a socorrerle, y nos sorprendimos al ver que le habían apuñalado". Instantes después llegaron, al lugar de los hechos, los Mossos d'Esquadra y dos ambulancias del Sistema d'Emergències Mèdiques (SEM) para atender a la víctima, que fue trasladada al Hospital Joan XXIII de Tarragona con diferentes heridas por arma blanca. "El compañero recibió cinco puñaladas, dos en el brazo derecho, dos en el costado y una en el pecho. Fue operado y se encuentra fuera de peligro", confirmó el presidente de l'Agrupació Taxis Reus, quien detalló que la víctima llevaba dos años trabajando como taxista en Reus, aunque había estado en La Pineda durante unos quince años, por lo que es de los compañeros veteranos.

Los hechos

El taxista de 44 años únicamente llevaba un pasajero que viajaba con una bolsa o una mochila. Según el relato de David Martínez, que visitó a su compañero en el hospital, "el taxista recogió al presunto agresor en la estación de autobuses de Reus para dirigirse hacia Salou", cuando en el kilómetro 0,1 de la carretera C-14 entre Reus y Salou se produjo el ataque con arma blanca. La víctima desconoce por qué le agredió el pasajero y ha asegurado que no le robó nada. También ha explicado que a mitad de la carrera se dio cuenta de que el cliente no llevaba el cinturón de seguridad, y tras pedirle que se lo abrochara le empezó a apuñalar, explicó. Después se produjo el accidente y el pasajero aprovechó el momento para emprender la huida del lugar de los hechos.

Detenido en Salou

Los Mossos d'Esquadra iniciaron inmediatamente la búsqueda del presunto agresor y para ello pidieron la colaboración de las policías locales vecinas, así como de la Guàrdia Urbana de Reus. El presunto agresor fue arrestado a las 7.30 horas de la mañana siguiente, después de que un agente de paisano hubiera visto a un hombre sospechoso por las calles de Salou, cerca de la plaza de Europa. El policía se identificó, pero el sospecho empezó a lanzar piedras y echó a correr. Después de dar el aviso a los Mossos d'Esquadra y la Policia Local, el presunto autor fue localizado y detenido, en el cruce entre la avenida Joan Fuster y la carretera C-31b de Salou, y trasladado a la comisaría. Según fuentes policiales el detenido pasará en las próximas horas a disposición judicial.

Medidas de seguridad

El presidente de l'Agrupació Taxis Reus asegura que este tipo de agresiones son "una lotería". "En Reus, Salou y Cambrils llevábamos muchos años sin tener ningún susto, y justamente hace un par de semanas a un compañero de Salou le dieron una paliza y ahora apuñalan a un compañero de Reus", explicó David Martínez.

Los taxistas no contemplan, por el momento, la opción de instalar mamparas de seguridad porque, según argumenta David Martínez, "cuando se utilizaban hace años los clientes se quejaban de que los taxis parecían vehículos de la policía". Por todo ello, desde l'Agrupació Taxis Reus lamentan que "en materia de seguridad los taxistas todavía estamos vendidos".

Visto para sentencia el juicio contra el ROTT

El recurso de la CNMC contra diferentes condiciones del ROTT ha quedado visto para sentencia. El pasado día 17 se celebró el juicio donde todas las partes dieron su postura. El principal problema entre otros es la proporcionalidad 1/30.

En la vista han intervenido la CNMC, UBER, Cabify, UNAUTO, Abogacía del Estado, FEDETAXI, STAC y otros, Federación Profesional de Madrid, Generalitat de Catalunya, Asociación Gremial, Elite, Ayuntamiento de Madrid y Comunidad de Madrid y Zonturent.

En el bando de los que impugnaron el ROTT ha habido diferentes posiciones. CNMC y UBER se ha postulado por la derogación del 1/30 y de las diferentes condiciones establecidas en el ROTT

ya conocidas.

Maximobility (Cabify) pide que la proporcionalidad sea acorde a la situacion actual, pero se desmarca de la liberación total. UNAUTO ha desistido de impugnar el 1/30 y la habitualidad (80/20) aunque mantiene la derogación de los artículos del ROTT que especifica la normativa de trabajo de las VTC's.

El resto de organizaciones, administraciones públicas y de forma sobresaliente la Abogacía del Estado, defendieron que el actual ROTT no es una norma restrictiva de la actividad empresarial y que el transporte de viajeros en vehículos de hasta 9 plazas quedó excluido específicamente de la ley GUM.

La vista fue presidida por los ocho magistrados que componen la sala III del Tribunal Supremo. El juicio ha quedado visto para sentencia.

Desde el STAC valoramos de forma positiva las intervenciones en defensa del ROTT sin fisuras y desde el lado contrario han mostrado diferencias de criterio en las impugnaciones que ha realizado cada parte.

Fedetaxi denuncia a Alsa por su servicio ALSACab

Fedetaxi ha denunciado a ALSA, por el Servicio ALSACab que pretende poner en marcha en Madrid para traslados de coche compartido dentro de la M-30 con origen o destino en una estación de autobuses de largo recorrido. El servicio supone compartir un coche con venta de billete por plazas para hacer la última milla al autobús de una línea de transporte de viajeros. La venta por plaza en vehículos de menos de 9 pasajeros está prohibida a nivel estatal y también en la Comunidad de Madrid.

No obstante, Fedetaxi ha sido recientemente la impulsora de una reforma reglamentaria a la que la Comunidad de Madrid se comprometió para esta legislatura a fin de que se permita compartir taxis y el coste del trayecto para realizar traslados de ámbito urbano, bajo el sistema denominado carpooling.

Si bien el servicio ALSACab aún no

está amparado por esa norma, tampoco quedará amparado, a juicio de Fedetaxi, mientras se realice con VTCs en vez de taxis. Cada viaje constituye una infracción de la normativa de transporte que impide a los turismos el cobro por plaza individual o asiento que está sancionado con más de 1.000 euros a la empresa y que también podría suponer multas entre 200 y 400 para los usuarios que sean detectados participando en este tipo de servicios.

Además Fedetaxi a través de su asociación miembro, Asociación Gremial de Auto-Taxi de Madrid, también se pondrá en contacto con el Ayuntamiento de Madrid para requerir del mismo modo que utilice los medios disciplinarios y de control a su alcance para evitar la transgresión de la ley por parte de la multinacional holandesa ALSA.

"ALSA no puede tener derecho de pernada alguno y debe respetar la normativa vigente y esperar como cualquier otra empresa a que se legalicen los servicios de taxi compartido", señala Miguel Ángel Leal, presidente de Fedetaxi, quien también advierte que "no es de recibo que la movilidad se esté convirtiendo en una selva en la que las multinacionales estén ofertando servicios no amparados por la ley, intentando desbordar a los cuerpos de inspectores de la Comunidad de Madrid".

El Congreso aprueba el decreto ley que blinda el 1/30

El Consejo de Ministros aprobó el pasado 20 de abril la tramitación de un Real Decreto Ley, promovido por el Ministerio de Fomento al calor de las sucesivas reuniones con Fedetaxi durante los últimos meses, que busca estabilizar la situación del taxi y las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor, más conocidas como VTC.

Ahora, el Congreso de Diputado ha convalidado el Decreto con los votos a favor de la mayoría de los partidos (PP,PSOE, Podemos, ERC, PdeCAT y PNV).

El nuevo RDL contempla elevar a rango legal medidas como las limitaciones al otorgamiento de nuevas autorizaciones VTC y la obligación de éstas a prestar al menos el 80% de sus servicios en la Comunidad Autónoma que les dio la concesión.

De este modo, a propuesta de Fedetaxi, el Gobierno convierte en Ley las disposiciones del Reglamento de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (ROTT) relativas al ratio 1/30 y habitualidad de servicios (80/20) y modifica la redacción del artículo 9.1 de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre para establecer que la Conferencia Nacional de Transportes promoverá y coordinará medidas procompetitivas para el sector del taxi a nivel estatal y autonómico con el fin de mejorar el sistema de transportes.

Desde Fedetaxi, como asociación mayoritaria del sector en España, expresaron su satisfacción y apoyo a este instrumento legal que representa un gran paso adelante para poder poner fin a la situación de inseguridad jurídica y social en la que se encuentra nuestro sector desde hace años.

"Han sido unas intensas negociaciones con el Ministerio de Fomento, abordadas desde la profesionalidad, el realismo y el sentido común, entendiendo todo lo que estaba en juego y, sobre todo, la necesidad lograr el mejor resultado posible con las cartas que nos han tocado en esta partida", asegura Miguel Ángel Leal, presidente de Fedetaxi quien ha sido recibido de nuevo por Iñigo de la Serna, Ministro de Fomento, esta misma mañana justo antes de la presentación del texto de Decreto-Ley ante el Consejo de Ministros.

"Quiero aprovechar este momento para refirmar el compromiso de nuestro sector con la innovación y la competitividad. Los taxistas hemos hecho nuestros deberes, si todos los partidos apoyan esta ley es porque es necesario estabilizar el sector y buscar una reordenación que persiga una competencia leal y salvaguarde un servicio público serio y de calidad desde las comunidades y los ayuntamientos", sentencia.

Al·legacions al nou reglament de regulació dels vehicles de lloguer amb conductor en l'àmbit metropolità

El Ple del Consell Metropolità de l'AMB va aprovar inicialmente el 27 de febrer el Reglament d'ordenació de transport urbà de viatgers amb conductor de vehicles de fins a nou places que circula 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.

En el text aprovat, ve recollida gran part de les aportacions realitzades pel Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) en el procés previ a l'elaboració del Reglament. Un cop aprovat i publicat al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, s'ha obert el període d'al·legacions que la nostra organització va a aprofitar per aprofundir en algunes qüestions que, tot i recollides en part, no són suficients al nostre entendre:

Local

Cal especificar que els vehicles VTC que circulin sense passatgers, i no tinguin adscrit algun servei, haurien de tornar a la base o al local del que parla l'article 13 apartat e) "Acreditar la DISPOSICIÓ d'un local, apte per al desenvolupament de les activitats relacionades amb la gestió i l'Explotació de l'Autorització, així com per l'aparcament del vehicles ".

Aquest apartat hauria de ser extensiu a la nostra petició perquè no circulin pels carrers afegint més contaminació tant a nivell ambiental com de trànsit en general ja que ocupen un espai públic allà on són.

A més, aquest tipus de serveis realitzats per les VTC hauria de continuar essent diferenciat com així va néixer. Aquesta diferència es basa en la contractació prèvia al servei i el servei d'immediatesa és realitzat pel taxi.

Tot això, es reforça en l'argumentari del preàmbul del decret en els seus punts 9 i 10.

A més, cal tenir en compte que l'article 24 parla sobre les infraccions en el seu apartat 2.b i assenyala com a molt greu "Captar i buscar passatge en vies publiques, estacions de ferrocarril, ports i Aeroport".

S´ha de afegir, a més, que la contratació s´ha de fer amb el cotxes que estiguin en el local i no circulant pels carrers.

Capacitació professional

Sobre aquest tema, el nou reglament el tracta de forma molt banal en el sentit que s'acull al que dicta el la Llei de Transports 11/1987, de 28 de maig, sense especificar quin serà la seva formació en concret.

Des de l'STAC creiem que ha de ser una formació específica de conductor de VTC ja que al cap i a la fi està realitzant un servei al públic i ha de prestar-se en unes condicions similars a les que tenen els conductors al taxi.

Temps mínim de contractació.

Si en una cosa s'han de diferenciar els dos sectors és precisament en la contractació. El taxi és un servei d'immediatesa i el servei VTC ha de ser previst, i per a això cal una contractació prèvia del servei que hauria de ser al menys de dues hores.

Aquesta contractació prèvia s'ha de regular a través d'un temps en concret. Si és immediatament hauria de ser un taxi ja que està en les mateixes condicions.

Repsol AutoGas

REPSOL

Inventemos el futuro

Muévete con Repsol AutoGas y llévate:

500€ en carburante por **comprar o transformar tu vehículo** a AutoGas[1]

Y además disfruta de ventajas especiales con las tarjetas Solred Taxi y Solred más Taxi

Hasta 6 cts. €/L de descuento en Repsol AutoGas*

Infórmate sobre las ventajas y los vehículos de AutoGas en

autogas.repsol.es

AutoGas

[1]Vigencia de la campaña: 01/01/2018 al 30/06/2018 para compra o transformación de vehículo. Aportación de 500€ en carburante AutoGas por transformar el vehículo de gasolina a AutoGas o por compra de un nuevo vehículo AutoGas. Requisito indispensable para beneficiarse de la promoción es tener la Tarjeta Solred Taxi o la tarjeta Solred más Taxi y enviar un email con la documentación que acredite la compra o transformación a repsolautogas@repsolautogas.com. Si el cliente tiene la tarjeta Solred Taxi se hará un devengo en su tarjeta de 41,67€. Si el cliente tiene la tarjeta Solred más Taxi, recibirá un cheque en su correo electrónico por valor de 500€. Los cheques sólo podrán ser canjeados por Repsol AutoGas y tendrán un límite de 10€ por repostaje. Para poder canjear el cheque, el cliente deberá de pasar su tarjeta Solred más taxi en el momento del canje y escanear el código de barras asociado al vale recibido. El número máximo de aportaciones que puede recibir un mismo cliente por compra es 15. *Ahorra hasta 6 cts. €/L solo en carburante AutoGas. Consultar condiciones.
Los turismos y comerciales ligeros Euro 4, 5 y 6 propulsados por AutoGas están clasificados como ECO en base al impacto ambiental de vehículos de la DGT. Los vehículos transformados a AutoGas podrán optar a la etiqueta ECO si cumplen al menos los criterios de la etiqueta ambiental "C" establecida por la DGT. Reducción de emisiones de partículas en un 99%, NO_x en un 98% y CO_2 en un 12% respecto a vehículos diésel sin sistemas de postratamiento específicos. Ahorro máximo del 15% respecto a diésel para un consumo medio de 6,2 L/100 km en un vehículo de categoría C, con potencia entre los 110-120 CV y cambio manual. Autonomía para un vehículo de 110-115 CV con un depósito de gasolina de 50 L más otro de AutoGas de 42 L. Consulta los puntos de suministro en **autogas.repsol.es**

La protección de datos de carácter personal, también en el taxi

Parece que algo se mueve en el seno de la Unión en materia de derechos de los ciudadanos europeos. El 25 de mayo entra en vigor el Reglamento UE 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril (RLOPD) relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos.

El objeto del nuevo Reglamento, que es de aplicación en todo el marco europeo, consiste en garantizar los derechos de los ciudadanos de la unión en relación al uso que las empresas y demás instituciones hacen de sus datos personales, evitando así un uso fraudulento o excesivo. Se trata por tanto de un asunto de especial importancia pues su fin es garantizar derechos fundamentales tales como la intimidad y la privacidad de las personas.

AFECTA AL SECTOR DEL TAXI LA PUESTA EN MARCHA DEL NUEVO REGLAMENTO?

Para responder a esa pregunta debemos dar respuesta previamente a las siguientes cuestiones:

1.- Qué son datos de carácter personal?

De acuerdo al nuevo Reglamento europeo se consideran datos de carácter personal "toda información sobre una persona física identificada o identificable («el interesado»); se considerará persona física identificable toda persona cuya identidad pueda determinarse, directa o indirectamente, en particular mediante un identificador, como por ejemplo un nombre, un número de identificación, datos de localización, un identificador en línea o uno o varios elementos propios de la identidad física, fisiológica, genética, psíquica, económica, cultural o social de dicha persona".

2.- Trata el taxista con datos de carácter personal?.

La respuesta es afirmativa, el taxista realiza diferentes tratamientos de datos de carácter personal. A modo de ejemplo; Datos para la gestión de cobro a través del TPV; Datos de imágenes de video vigilancia; Datos de geolocalización por GPS; Datos de proveedores; Datos de empleados.

3.- Se tratan esos datos fuera del ámbito doméstico

La respuesta es también afirmativa, pues se tratan con finalidad relativa a la explotación del negocio.

En conclusión, el sector del taxi viene afecto al cumplimiento de las obligaciones del Reglamento europeo de protección de datos, debiendo realizar las tareas necesarias para garantizar la protección de los datos de los interesados.

Cabe recordar que el nuevo Reglamento amplía las sanciones por incumplimiento que pueden llegar hasta los 20 millones de Euros, por lo que conviene cumplir cuanto antes definiendo una política de protección de datos para cada taxista, que dependerá siempre de los distintos tratamientos con los que trabaje.

El STAC, a través de Economis, nuestra asesoría legal, estamos llevando a cabo los trabajos de consultoría necesarios para que el taxi pueda cumplir con esas obligaciones legales. Si eres afiliado ponte en contacto con nosotros y te daremos la solución más profesional del mercado por el precio de 60€ más IVA, un precio sin competencia que te dará tranquilidad.

Cena de Barnataxi

Los días 17 y 18 de marzo se realizó una nueva edición de la cena de Barnataxi donde se celebraba el 29 aniversario de Barnataxi al que asistieron un centenar de personas y tuvo lugar en el Hotel Evenia Olimpic Suites. Este año se modificó el formato de la cena habiendo, como otros años, la clásica cena de Gala que más tarde se amenizó con música de todo tipo realizada por el grupo musical que encabezaba Marc Linares.

También asistieron representantes de algunas empresas que colaboraron en el evento como Melvi, Manusan, Talleres Garrido, Talleres Amac, Restaurante Salamanca, Restaurante La Barca del Salamanca, Seguros San Cristobal y Economis. Hemos contado con una colección de libros cedida por Pere Tous Guijarro, fallecido recientemente.

Se realizó un breve discurso por parte del presidente del Sindicat del Taxi de Catalunya, Luis Berbel, quien recordó a algunas personas que nos habían dejado como Pere Tous, y la viuda de Antonio Gámez, asiduos asistentes a este evento. También se hizo mención de la ausencia de Fernando Martínez, ex-organizador de la fiesta y que no pudo asistir por temas familiares y también se recordó a David Herrera, convaleciente en el hospital por una enfermedad. En el discurso también se expuso todas las gestiones que se están haciendo a nivel del taxi ante la situación que padece el sector y se explicó y alentó a los assistentes a ser cada día más competitivos y dar pasos para ser aun mejores en la calidad de nuestros Servicios.

Asistieron también miembros de la Ejecutiva del STAC que no son del Área Metropolitana de Barcelona como fue Miguel Cabrera, de la Unión de Mataró que vino con un grupo de personas de la zona, y también a Antoni Servos, de Terrassa.

Tras la intervención, se procedió al corte del pastel, el baile y el sorteo tradicional de todas las aportaciones realizadas por las distintas empresas e instituciones que colaboraron.

El reloj proporcionado por la Mutua de Conductores le tocó a Justiniano Nuncio, taxista de Mataró con la licencia número 18.

amac Car Service
economis
MANUSAN, S.L.
TAPISSERIA DE L'AUTOMOBIL
MECANICA, XAPA I PINTURA
garrido
MDC
AUTOMETRICS
VALDÉS
RESTAURANTE SALAMANCA

L'Associació de Taxistes del Pirineu celebra l'assemblea anual

L'Associació de Taxistes del Pirineu va celebrar el passat 14 d'abril la seva assemblea anual al municipi de Montardit de Baix a la que van assistir taxistes de totes les comarques de la zona. Francisco Javier Latorre, president de l'associació, va explicar en la seva intervenció la situació del taxi tant en el Pirineu com a la resta de Catalunya. També hi va assistir el president de l'STAC. Lluís Berbel.

Hi van ser presents taxistes de totes les comarques del Pirineu (Pallars Sobirà, Pallars Jussà, Alta Ribagorza, Alt Urgell, Vall d'Aran i la Cerdanya) i un total de més de 100 llicències de tot aquest territori. Latorre va fer un resum de la gestió feta durant aquest any en representació de l'Associació tant a nivell de la zona com a nivell de Catalunya amb la presència del seu màxim representant en el Ple del Consell del Taxi, òrgan consultiu de la Generalitat amb el sector. També va informar de la representació de l'Associació a nivell del Estat, a través de l'STAC, en la organització Fedetaxi.

Latorre va explicar tots els canvis normatius que ha hagut en el nostre sector durant aquests anys i també va explicar que el nivell de facturació s'ha incrementat respecte l'any passat. A l'assemblea també van assistir una representació dels taxistes de la Vall d'Aran, que s'han incorporat recentment a l'Associació.

Lluís Berbel va informar de la situació del sector del taxi en el conflicte sobre les noves autoritzacions de VTC's, i totes les actuacions que s'està fent des de l'STAC per regular a aquest sector i la delimitació de seu camp de treball. Així mateix, es va explicar la importància del judici del recurs plantejat per la CNMC contra el Reglament d'Ordenació dels Transport Terrestre (ROTT) on es vol eliminar

la proporcionalitat 1/30 entre altres condicions de les VTC's.

Latorre i Berbel també van explicar els passos que s'estan donant pels canvis normatius del taxi, per fer lo més competitiu. L'assemblea va finalitzar amb un dinar de germanor.

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

Los riesgos de que el TSJC derogue de nuevo la Contingentación del doble turno en el taxi del AMB

Durante el mes de Abril del año 2011 en plena crisis económica, con los ingresos de los taxistas muy mermados y el número de vehículos a doble turno creciendo sin parar, el Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) conseguía que el Institut Metropolità del Taxi (IMET) aprobara, no exenta de polémica, una modificación reglamentaria que daba luz verde a la "contingentación del doble turno". Esta medida, aún que aprobada en Abril del 2011 no sería efectiva hasta el mes de Julio del 2012 tras la retirada del recurso interpuesto por la Federació Catalana del Taxi (FCT) contra esta norma, que la mantuvo suspendida de forma cautelar durante ese largo periodo de tiempo.

De esta forma, se establecía por norma que "el titular de una licencia de autotaxi debería prestar el servicio de forma personal o, si no, con un solo conductor, salvo en el caso de que el segundo conductor fuera familiar hasta segundo grado del titular".

Norma que solo afectaría a los titulares que acabaran de comprar licencia. Ya que los titulares que emplearan a otros conductores en el momento de entrada de esta, podrían seguir haciéndolo mientras no vendieran su licencia o no reemplazaran a un posible conductor dado de baja en el plazo máximo de un mes.

Tras diferentes intentos fallidos de regular los horarios de trabajo del servicio del taxi, la idea que perseguía la contingentación, era reducir paulatinamente el excesivo número de taxis a doble turno en un momento de caída libre de la demanda. Aún que esta regulación nunca fue la preferida del Sindicat, ya que siempre se apostó por una Regulación Horaria (temporalmente aparcada por falta de apoyos) su implantación supuso un éxito importante. De seguir la tendencia de crecimiento descontrolado del doble turno, nos hubiera llevado de forma irremediable a trabajar más horas por menos dinero, además de provocar un nuevo crecimiento de las empresas de arrendamiento ilegal de licencias.

Superada esta cautelar, la norma se implantó ejerciendo un papel clave de contención durante los años de crisis económica y aún que nunca dejó de estar jurídicamente amenazada, pudo vivir unos años en paz hasta que en Marzo del 2015 sufrió un nuevo revés judicial: El Tribunal Superior de Justicia de Catalunya (TSJC) derogaba la contingentación al avalar otro recurso presentado también en 2011 por un grupo de taxistas, que argumentaban que un reglamento no puede modificar nunca una ley por el principio de jerarquía jurídica.

¡Pero ni tan siquiera este duro revés tumbó la contingentación!

Muchos meses antes, ante la amenaza de una posible sentencia desfavorable, el STAC instó a los diferentes grupos políticos a que apoyaran en el Parlament una modificación de la 'ley del taxi' que facultara al IMET para regular este tipo de limitaciones dentro del Área Metropolitana de Barcelona (AMB).

Así fue como en una maniobra rápida y hábil del Sindicat, dos días antes de saberse la sentencia del TSJC, el Parlament aprobaba esta modificación vía ley de acompañamiento de los presupuestos.

Tras su aprobación, el IMET impugnó la sentencia para ganar tiempo mientras preparaba la nueva norma reglamentaria que fue felizmente aprobada por el Pleno del AMB del mes siguiente, en Abril del 2015. Esta norma, la que sigue en vigor en la actualidad, es muy similar a la original, pero con la legitimidad jurídica que la modificación de la ley del taxi otorga al IMET para limitar total o parcialmente el doble turno.

Todos pensábamos que aquí acabaría el serial jurídico sobre la Contingentación, pero nada más lejos de la realidad, ya que unos meses después la parte empresarial del sector decidió romper el acuerdo alcanzado e impugnar también la nueva normativa. En este punto nos encontramos hoy, con una nueva impugnación sobre la regulación del doble turno por resolverse en el TSJC en breve, unos nuevos actores que han entrado en escena muy interesados en no tener ningún tipo de limitación y una parte de autónomos uniconductores comprándoles el discurso de la libertad total de horarios y de contratación para hacer frente a la amenaza de las VTC.

La amenaza de la posible entrada masiva de licencias VTC controladas por plataformas dispuestas a comernos todo el mercado posible, sin lugar a dudas nos preocupa a todos.

¿Pero de verdad el permitir la libre contratación nos ayudará a plantar cara a esa amenaza? ¿De verdad existe una demanda que supera a la oferta de forma constante que nos lleve a pensar que es necesario que esté toda la flota en la calle 24 horas al día sin parar? ¿De verdad el principal problema del sector es que 'faltan taxis'? Seamos realistas y no escuchemos a los oportunistas de

continua pagina siguiente

siempre, que tienen muchos intereses económicos pero poco compromiso con el servicio y la profesionalidad. Solo seremos competitivos y plantaremos cara a estas plataformas con una plantilla de profesionales taxistas comprometidos con la búsqueda constante de la excelencia. Una entrada masiva y descontrolada de asalariados con condiciones laborales precarias, un crecimiento de las empresas de arrendamiento ilegal de licencias de forma camuflada y una disminución en la rentabilidad de la jornada del taxista autónomo uniconductor, perjudicarían de forma importante la calidad del servicio que prestamos a nuestros usuarios.

Por supuesto que el taxi no ha de perder presencia en la calle y no nos podemos permitir el lujo que se produzca un desajuste importante entre la oferta y la demanda que nos lleve a no cubrir servicios. Pero para que esto no ocurra ya existen otras herramientas, como los refuerzos de servicio en momentos puntuales de máxima demanda, permitiendo que puedan salir a trabajar algunas o todas las licencias que ese día descansan. ¡Hagámoslo!

Desde el STAC hemos abanderado siempre la defensa de las condiciones de vida profesional del taxista autónomo y en virtud a eso, tenemos claro que en el hipotético caso de que el TSJC derogara una norma perfectamente recogida en la ley del taxi, lucharemos como lo hicimos en 2015 por un taxi rentable, no quedándonos de nuevo como la única gran ciudad de España sin regulación ninguna.

La contingentación del doble turno no es una medida perfecta, lo sabemos, pero beneficia a la inmensa mayoría del sector, ayudando a que no aumente ese 25% aproximado de taxis a doble turno que garantiza un equilibrio sostenible entre la oferta y la demanda.

Y si finalmente llegamos a un callejón sin salida político-jurídico, que a nadie le quepa duda que iremos decididamente a por una regulación en horarios que acabe de una vez por todas con la explotación laboral en el mundo del taxi.

¿O es que algún compañero, administración o juez nos va a discutir la ilegalidad de sobrepasar la jornada de 40 horas semanales en trabajadores asalariados recogida en el convenio colectivo y en el estatuto de los trabajadores?

¡Regulación en el servicio de taxi del taxi del Área Meropolitana de Barcelona, Sí!

Los taxistas de Tarragona luchan contra 5 coches 'piratas' en la estación de autobuses

Los taxistas de Tarragona denuncian la presencia de cinco coches, tipo monovolumen, en las inmediaciones de la estación de autobuses. Aseguran que se trata de una competencia desleal, ya que ofrecen los servicios a clientes a precios más bajos, pero no cuentan con ningún tipo de licencia. Desde la agrupación Radio Taxi Tarragona tienen previsto reunirse con los Mossos d'Esquadra para abordar el problema y acabar con la competencia desleal en uno de los pocos lugares donde los taxistas de Tarragona pueden llevar y recoger a clientes.

Los conductores de estos coches 'piratas' esperan siempre en la cafetería de la estación de autobuses. "Uno de ellos es el que manda y el que reparte el trabajo", explica Sergi Marquès, presidente de Radio Taxi Tarragona, quien añade que "cuando ven un grupo

de personas con maletas, se acercan a ellos y se ofrecen para llevarles a su destino". Por norma general, los monovolúmenes están aparcados en la calle Enric d'Ossó. "Si tienen dudas sobre los precios, se acercan a nosotros, disimulando y haciéndose pasar por clientes, y nos preguntan cuánto cuesta hacer un trayecto. Si les decimos veinte, ellos lo ofrecen por quince", explica Marquès, quien define la situación como "los top manta de los taxis, ya que no cuentan con la licencia necesaria y tampoco sabemos si los coches están asegurados".

Medidas para diferenciarse

Los cinco coches 'piratas' no son los únicos 'enemigos' a los que combaten los taxistas de Tarragona. El sector no ve con buenos ojos las VTC, un tipo de licencias que utilizan empresas, como Uber o Cabify, para poder alquilar vehículos con conductor. A diferencia de las autorizaciones para el taxi, estas tienen algunas condiciones específicas, como por ejemplo, que sus servicios solamente pueden contratarse previamente, a través de una aplicación. Es decir, no tienen derecho a tener una parada para esperar a los clientes. Según explica Marquès, "en Tarragona hay un total de 35 licencias de estas características, cuando, según contempla la ley, debería haber solamente tres".

DACIA

ESTALVI I FIABILITAT PER MOURE EL TEU NEGOCI.

Dacia Logan MCV GLP
des de 8.889€*

Dacia Lodgy GLP
des de 8.968€*
Llandes no incloses

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 4.000€. Incompatible amb altres ofertes financeres. Preus vàlids fins al 30/06/2018.

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

Fraternidad-Muprespa y STAC firman un acuerdo para la realización de talleres de Seguridad Vial

El Sindicat del Taxi de Cataluña (STAC) y la Mutua Colaboradora con la Seguridad Social Fraternidad-Muprespa, han llegado a un acuerdo para colaborar conjuntamente con el objetivo de combatir la siniestralidad laboral asociada al tráfico, impartiendo una serie de talleres de Seguridad Vial con Realidad Virtual Inmersiva a los trabajadores del sector.

Luis Berbel, presidente del Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Cataluña junto con Antoni Servòs, secretario de Organización y Actas del STAC y Jordi Batalla, director provincial en Barcelona de Fraternidad-Muprespa, han sido las personas encargadas de rubricar dicho acuerdo.

En estos talleres, se lograrán experiencias simuladas de conducción en tiempo real de forma segura. Combinando el uso de la última tecnología en realidad virtual y la exposición atrayente de conceptos técnicos y de sensibilización adaptada al perfil de cada asistente, se conseguirá modificar la percepción del riesgo por parte del conductor desde el factor humano, sin olvidar otros factores que influyen en los accidentes viales como son el vehículo y la vía.

Uber fracasa al intentar paralizar el decreto antiespeculación de Fomento

Uber vuelve a naufragar en el Tribunal Supremo. La multinacional no consigue suspender las medidas antiespeculación y de control del gobierno sobre las VTC. Como es sabido esas medidas comportaban que no se podían transmitir las autorizaciones en dos años.

Fedetaxi celebra el auto del Tribunal Supremo por el que se mantiene en pleno vigor el Real Decreto 1076/2017, fruto de sus negociaciones con el Gobierno.

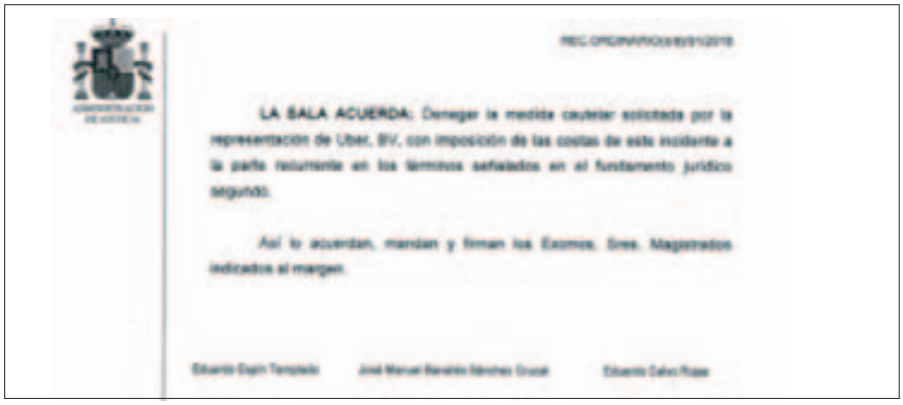
PIEZA DE MEDIDAS CAUTELARES Num.: 1

Procedimiento Num.: REC.ORDINARIO(c/d) - 91/ 2018

Ponente: Excmo. Sr. D. Eduardo Calvo Rojas

Letrado de la Administración de Justicia: Ilmo. Sr. D. Luis Martín Contreras

TRIBUNAL SUPREMO
Sala de lo Contencioso-Administrativo
TERCERA


LA SALA ACUERDA: Denegar la medida cautelar solicitada por la representación de Uber, BV, con imposición de las costas de este incidente a la parte recurrente en los términos señalados en el fundamento jurídico segundo.

Así lo acuerdan, mandan y firman los Excmos. Sres. Magistrados indicados al margen.

Protesta de taxistas frente a la alcaldía de Nueva York en demanda de limitaciones a Uber y servicios similares

Dedicarse a la industria del taxi era hace años una inversión segura. Ahora para muchos representa deudas, embargos y dificultades que han llevado a la situación límite de quitarse la vida. Casi un centenar de taxistas se concentraron en la alcaldía con varios ataúdes simbolizando a los cuatro conductores de taxi, dos de ellos chóferes de base, que se suicidaron en los últimos meses debido a la presión financiera por la competencia de Uber, Lyft y otras compañías, según aseguraron los taxistas.

"Por los chóferes que han perdido su vida y todos los compañeros dueños de taxi amarillo y taxis verdes que hemos recibido el azote de estas compañías grandes que han venido a derregularizar a los demás", explicó Nancy Reynoso, chofer de un taxi verde.

Los taxistas sienten que la ciudad los ha abandonado, tras décadas siguiendo las reglas de una industria fuertemente regulada por el sistema del medallón. "Antes requería TLC, que te molestaba tanto, que tenía que tener clases, huellas digitales, test de drogas. ¿Entonces hoy no lo hacen ahora con la mayoría de la gente, ahora cualquiera puede decir es chofer y se va y trabaja?", se preguntó Dolores Benítez, chofer de Lyft y Uber.

Los taxistas exigen a las autoridades que pongan un límite a la cantidad de Ubers. Actualmente además de los 13.000 taxis amarillos, circulan 120.000 vehículos prestando servicio de transporte, la gran mayoría con Uber, y 2000 chóferes más se enlistan cada mes según la Comisión de Taxis y Limosinas.

En respuesta a la marcha la Comisionada de TLC dice que sólo la ciudad y el estado pueden establecer este límite. Las mega compañías de Wall Street no han sido reguladas dejando una devastación financiera incluso para los chóferes de Uber que no ganan salarios dignos dicen los activistas.

Por su parte, Uber asegura que han mejorado las opciones de transporte en la ciudad, especialmente en barrios desatendidos por los taxis amarillos y el metro. En 2015 el alcalde Bill de Blasio intentó regular esta industria sin éxito. Y sin una solución a la vista ante sus problemas, estos chóferes prometen regresar con más protestas.

Reunió entre la Generalitat i les Associacions en el marc de la Comissió de Seguretat

El Sindicat del Taxi de Catalunya juntament amb altres organitzacions del sector han sol·licitat un increment dels serveis d'Inspecció tant dels Mossos d'Esquadra, Guàrdia Urbana i el mateix servei d'Inspecció del Departament de Transports. Així mateix s'ha sol·licitat la posada en marxa de la pàgina web on s'han de registrar els serveis realitzats per les VTC, entre altres mesures. També s'ha demanat un canvi normatiu per endurir el règim sancionador davant l'incompliment reiterat per part dels vehicles de lloguer conductor de la legislació vigent. Tot això en el marc de la reunió anual sobre Seguretat realitzada a la Conselleria de Territori i Sostenibilitat.

A la reunió hi han participat: Pere Padrosa, director general de Transports de la Generalitat; Josep Mª. Fortuny, subdirector; representants del Servei Territorial de Barcelona, Mossos d'Esquadra i la gerent de l'IMET. Les organitzacions del sector que han estat presents han estat: Sindicat del Taxi de Catalunya, ATC, FCT y Elite.

Els Mossos d'Esquadra han donat les xifres de les denúncies que han estat presentades per diferents motius. L'increment d'un any (2016) per a un altre (2017) ha estat considerable (27%): de 667 s'ha passat a 850. A nivell d'Àrea Territorial la més afectada ha estat la comarca del Barcelonès i el Baix Llobregat i dins d'aquestes zones on s'han produït més fets ha estat a l'Eixample, a Gavà i El Prat. La denúncia més repetida ha estat per robatori amb força a l'interior de vehicle tancat. I la segona per danys.

Només s'han produït 11 denúncies per lesions.

Les denúncies realitzades per Mossos d'Esquadra a vehicles VTC durant els anys 2016 i 2017 han estat de 538 i 184 a taxis. La immensa majoria han estat per falta d'autorització per treballar. Un bon nombre d'elles s'han realitzat a l'Aeroport del Prat amb 156.

L'STAC en la seva intervenció ha donat a conèixer un escrit presentat davant el Departament de Transports on se sol·licita:

- Ampliació del cos d'Inspecció.
- Incrementar la formació als serveis d'Inspecció de les Guàrdies Urbanes perquè col·laborin les dues policies (local i autonòmica).
- Plans d'Actuació Conjunta entre els diferents cossos de seguretat.
- Modificació de la llei de Transports en la seva part sancionadora per a aquells vehicles que reincideixin en les sancions els sigui retirada o revocada l'autorització.
- Aplicació de la normativa dels vehicles a totes aquelles VTC que incompleixin la normativa vigent.

Durant el debat també es va demanar, per part de les organitzacions sindicals, la necessitat d'una regulació estricta així com el compliment de la normativa; incloure com a zona d'influència de l'aeroport, concretament el pàrquing, ja que alguna plataforma ja ha situat el seu estacionament en aquest lloc de les terminals; major control de les VTC de fora de Catalunya; denunciar Uber ja que es presenta novament com a plataforma tecnològica quan no ho és; no emplenen els fulls de ruta tal com marca el ROTT; s'ha denunciat el moviment especulatiu amb les autoritzacions que estan sent concedides pel Tribunal Suprem.

Sobre la pàgina web, Pere Padrosa ha manifestat que el Ministeri de Foment, amb l'aplicació de l'article 155, se li ha prohibit posar-la en marxa i s'ha compromès a estudiar el canvi normatiu sol·licitat pel l'STAC per revocar les autoritzacions, que siguin reincidents en les sancions.

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**

SEAT

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 Xcellence con opcionales.