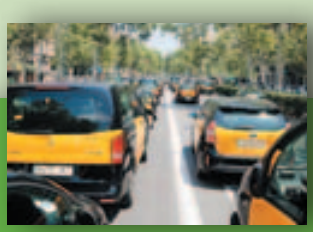
taxi taxi LLIBRE
198
Abril 2019

Presentación de la nueva Unión de Barcelona del STAC

04

Ada Colau: "Necesitamos un servicio 100% ecológico y sostenible"

12

El AMB regula las VTC's

20

Ssangyong un coche entre turismo y Suv

ARC
IMPULSAMOS TU LIBERTAD

HAZ CRECER TU NEGOCIO CON NOSOTROS

- Amplio espacio para silla de ruedas
- Asientos versátiles y configurables. Hasta 8 plazas
- Rebaje de pisos de primera clase y facilidad de uso
- Acabados y accesorios de primera calidad
- Rampa plegable ligera

www.arc-soluciones.com · Tel. 93 260 19 65 · c. Joan de la Cierva, 1 · 08960, Sant Just Desvern (Barcelona)

equip

taxi LLIBRE

stac

Tea Taxistes per Alliance

FEDETAXI

Revista profesional de difusión nacional
5ª Época, año XVIII nº 198

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 Laura Catalan · T. 625 60 11 07
Imprimeix: Indugraf Offset
Dipòsit legal: B-15564-1987

EDITORIAL

A favor de la tarifa fija en el AMB, una exigencia del usuario

Los tiempos están cambiando. Lo que ayer era la última novedad, hoy ya es una reliquia del pasado. Y todo cambia a tanta velocidad que puede hacer que nos sintamos inquietos o asustados ante lo que está por llegar. Pero el miedo no puede paralizarnos, más bien lo contrario: debemos afrontar los cambios como una oportunidad para mejorar.

En el terreno de la movilidad, cada vez entran en escena nuevos actores que amenazan nuestro sector: Bicing, patinetes eléctricos, motos eléctricas de alquiler, vtc's, etc. Ya no estamos solos en la ciudad. Las personas tienen diferentes alternativas para desplazarse y si queremos que sigan confiando en el Taxi nuestro reto será seducirles, darles lo que están pidiendo...

Y una de las cosas que más pide el cliente es claridad en las tarifas. Un pasajero que toma un taxi busca rapidez, confort, seguridad y Claridad Tarifaria. Saber cuánto le va a costar llegar al destino independientemente de que el taxista elija la ruta A o B. Por eso, desde diferentes asociaciones del sector del taxi hemos estado trabajando codo con codo con la Administración para poder ofrecer a los clientes la tarifa fija vía app. A partir de que entren en vigor los cambios reglamentarios que den cobertura legal al precio fijo, el cliente que pida su taxi por app podrá escoger si quiere pagar el precio cerrado que le indica la app (bajo el precio/km que establece el IMET-AMB) o bien hacer la carrera como hasta ahora, vía taxímetro.

El precio fijo es una de las armas más poderosas con las que cuentan las vtc frente al taxi hoy en día. Pero ahora, con la llegada de la Tarifa 5, ese punto se lo recuperamos. Y no solo eso, sino que además daremos un plus de confianza a nuestros clientes, ya que nuestro precio fijo estará siempre establecido bajo los parámetros del IMET-AMB y no dependerá de congresos, conciertos o días lluviosos.

Por eso, desde el STAC nos posicionamos totalmente a favor del precio fijo. Entendemos que las radioemisoras y las app's deberán hacer un gran esfuerzo para adaptarse a los nuevos tiempos. Y sabemos que no será fácil. También cada uno de nosotros deberá esforzarse por adaptarse a estas nuevas tecnologías. Pero no veamos estos cambios con temor; sino como una oportunidad de mejorar nuestro trabajo y de llegar a nuevos clientes. Este es un pasito más que debe acercarnos a la excelencia del servicio.

Como cantó Bob Dylan en "Los tiempos están cambiando": las aguas están creciendo y más vale que aprendamos a nadar si no queremos hundirnos. Y el taxi no se hundirá. Estamos empezando a dar brazadas y ya se ve la orilla.

Barcelona cuenta con un excelente servicio de taxi

La alcaldesa de Barcelona repasa la actualidad de los últimos meses en referencia al sector del taxi

Desde el AMB, como se ha visto el conflicto entre taxis y VTC?
Desde el AMB hemos defendido que cada modelo de transporte tiene sus normas y sus reglamentos y que las VTC y los taxis suponen una oferta diferenciada. Es por esto que ante la disrupción que significa la entrada de grandes empresas multinacionales apoyadas en nuevas tecnologías, amparadas por una ley estatal, era necesario establecer marcos legales y normativos para delimitar claramente este servicio a escala local o metropolitana, que es en definitiva donde ofrecen sus servicios. Cómo bien sabéis en el sector, el taxi, cuenta desde hace tiempo con una normativa específica y con un órgano regulador y de gestión propio como es el IMET. Este desequilibrio suponía de facto una competencia desleal y amenazaba el propósito que desde el AMB nos planteamos este mandato en relación a la reducción de la congestión y la lucha contra la contaminación. Las administraciones públicas tenemos el deber de preservar el bien común y esa ha sido nuestra guía para acometer las acciones que hemos llevado a cabo.

• Qué posición se ha tomado desde el AMB y por qué?
Desde un primer momento hemos puesto este asunto como una prioridad de mandato en el área metropolitana y en este sentido comenzamos a trabajar en un reglamento que limitaba, en base a las competencias sobre transporte urbano que tenemos, el número de VTC en el ámbito metropolitano atendiendo criterios ambientales y de congestión del tráfico. Cómo conocéis esta normativa está actualmente suspendida cautelarmente por el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya pero no renunciamos a que algún día se haga efectiva. Más tarde, y a raíz del Real decreto del Gobierno de España iniciamos un intenso trabajo de colaboración con la Generalitat para adecuar la legislación metropolitana al nuevo escenario planteado. En esas estamos. El por qué, ya lo he mencionado, preservar el bien común, lucha contra la contaminación y defender el servicio público del taxi regulado por la administración. Existen pues razones sociales, ambientales y económicas de peso.

• En algún sector se ha tomado una decisión similar como con el taxi?
Las mal llamadas economías colaborativas han eclosionado en estos últimos años y suponen una desregulación salvaje y la expresión máxima del neoliberalismo en la que se entiende que el mercado está por encima de cualquier consideración. En Barcelona nos hemos encontrado con un fenómeno asimilable y de la misma naturaleza en el mercado de los alojamientos turísticos, como por ejemplo Airbnb. En este sentido Barcelona junto a otras 41 ciudades del mundo formamos una alianza para la coordinación de políticas que hagan frente a estos lobis de poder y que tienen un impacto muy negativo, ya sea en el mercado de la vivienda o en el del transporte.

• Cree que el número de licencias de taxi es suficiente para Barcelona?
Por lo que conozco existe un margen flexible para atender a la demanda con las actuales licencias de taxi como

continua a la pagina següent

se ha demostrado recientemente con la celebración del MWC en la ciudad. Hemos de mejorar la gestión de la demanda y la oferta y el servicio que se da a los usuarios. Sé que desde el sector se está haciendo un esfuerzo para conseguirlo, con aportaciones muy valiosas para la mejora.

• Que cree que ha de mejorar el taxi?
En Barcelona y en el área metropolitana contamos con un excelente servicio de taxi, pero los retos del futuro son enormes. Necesitamos un servicio de taxi 100% ecológico y sostenible, que dé cobertura inmediata en todos los puntos de la ciudad, reducir los viajes en vacío con un buen plan de micro-paradas, adaptado e integrado a las nuevas tecnologías, en este punto creo que la recién aprobada "tarifa cerrada" es una buena medida, y necesitamos que el taxi continúe siendo una oferta de transporte con voluntad de servicio público, como lo fue durante el atentado del pasado año en la ciudad.

• Que cosas positivas se han hecho desde la Administración en favor del taxi?
No somos nosotros quien para decir las cosas positivas, en todo caso es el sector y los usuarios los que deben hacer una valoración pero si ponemos en valor que el trabajo realizado ha ido en poner en valor la apuesta por la ambientalizacion de la flota, la voluntad de simplificar las tarifas, nuevos servicios al usuario (p.e. datafono), modernización de la flota, más inspecciones para garantizar la excelencia del servicio, más formación al colectivo, etc. y todo ello con la participación activa del colectivo taxista.

• El taxi como ha de encajar dentro de la movilidad de la Ciudad?
Nuestra prioridad es hacer una ciudad donde el protagonismo sea de los ciudadanos que se desplazan a pie, en bicicleta o en medios sostenibles, y con especial énfasis en el transporte público y para todo ello es imprescindible la reducción del vehículo privado. Entendemos que en ese escenario el servicio del taxi, como servicio público, tiene un recorrido enorme para desplazamientos que por uno u otro motivo no puede satisfacerse. Estamos en un cambio de paradigma de la movilidad y todos, administraciones incluidas, debemos estar atentas a los cambios que han de venir, especialmente en lo que se refiere a la gestión de la información y las normas que garanticen que el transporte esté al alcance de todo el mundo.

Mujeres taxistas de España entregan 62.000 euros para luchar contra el cáncer

Mujeres taxistas de toda España han entregado un cheque por valor de 62.000 euros a la Fundación Cris contra el cáncer infantil. Un importe que han conseguido recaudar vendiendo pulseras solidarias que ellas mismas han diseñado y confeccionado.

La iniciativa forma parte de la campaña 'Pulseras Solidarias para la vida', que nació hace seis años de la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi (FAAT) y que este año ha contado con la participación de cerca de 100 taxistas de toda España.

Desde que empezó la iniciativa, las taxistas han conseguido recaudar más de 190.000 euros, que han donado a la lucha contra el cáncer infantil, han informado fuentes de la FAAT, cuya secretaria técnica e ideóloga de la iniciativa, Eva Torres, ha "agradecido nuevamente el esfuerzo y el compromiso a las mujeres taxistas de España".

La recaudación conseguida en 2018, como la de este año, se ha donado

a la Unidad CRIS de Investigación y Terapias Avanzadas para el Cáncer Infantil del Hospital la Paz de Madrid, cuya directora, Marta Cardona, ha recibido el cheque.

En la venta de pulseras solidarias han participado mujeres taxistas de Barcelona, Murcia, Madrid, Canarias, La Coruña, Andalucía, Oviedo y Avilés, Monegros (Huesca), San Clemente (Cuenca) y Alba de Tormes (Salamanca), que las vendieron en sus taxis, bodas, comuniones, bautizos y en colegios.

De manera rotatoria, la entrega del dinero recaudado se lleva a cabo en una ciudad española diferente cada año, y esta edición Barcelona fue la ciudad anfitriona.

Asistieron al acto de entrega el presidente de Sindicat del Taxi de Catalunya, Luis Berbel, y la concejal de movilidad del Ayuntamiento de Barcelona y presidenta del Instituto Metropolitano del Taxi, Mercedes Vidal.

ESTALVI I FIABILITAT PER MOURE EL TEU NEGOCI.

Dacia Logan MCV GLP
Des de **10.100€***

Dacia Lodgy GLP
Des de **10.277€***
Llandes no incloses

Gamma Dacia Lodgy GLP: consum mixt (l/100km) des de 4,3 fins a 8,8. Emissions CO_2 (g/km) des de 113 fins a 159.
Dacia Logan GLP: consum mixt (l/100km) des de 3,7 fins a 7,5. Emissions CO_2 (g/km) des de 97 fins a 131.

*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 i matriculació no inclosos. Permanència mínima 24 mesos. Import mínim per finançar 4.000€. Incompatible amb altres ofertes financeres. Preus vàlids fins al 31/05/2019.

Dacia España YouTube Dacia ESP www.dacia.es

RENAULT RETAIL BARCELONA
Av. Països Catalans, 24-26. ESPLUGUES
C/ Marquès de Sentmenat, 28-36. BARCELONA
C/ Ciutat d'Asunción, 45-47 (al costat del CC La Maquinista). BARCELONA
Pg. Zona Franca, 204-206. BARCELONA
C/ Tirso de Molina, 1 (al costat del CC Splau). CORNELLÀ
www.daciaretailgroup.es

RRG
Embracing your mobility

La Unión de Barcelona del STAC elige nueva dirección

Jaime Sau, elegido secretario general

Después del proceso realizado de elecciones para la nueva dirección de la Unión de Barcelona del STAC, el pasado 19 fue proclamada la única candidatura que se presentó en la convocatoria. El Secretariado de la nueva Unión lo forman las siguientes personas:

- Jaime Sau Razquin
- Carlos Fernández Romero
- Christian Navarro Grancha
- Javier Galipienso Álvarez
- Ricardo de la Flor Díaz
- F. Xavier Mañas Mampel
- Javier Ordiales Espada
- Eduard Ortiz Fernández
- Fernando Sánchez Fernández

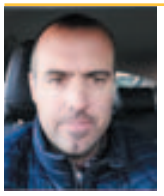
La primera reunión de la Unión sirvió para nombrar el nuevo secretario general en la persona de Jaime Sau y el reparto de las diferentes responsabilidades dentro del organigrama aprobado.

La candidatura se presentó como plataforma Nou Impuls con nueve compañeros para "liderar una agenda de cambio y esperanza para la Unión de Barcelona del STAC". La lista está formada por personas comprometidas con el sindicato y con el sector del taxi, con una buena combinación de juventud, experiencia, energía, ilusión y nuevas ideas.

La idea de la nueva dirección es construir una Unión fuerte para el presente y el futuro, con el convencimiento que esto solo será posible con una profunda renovación en las dinámicas de trabajo y una mayor interactuación con los afiliados. "Somos muy conscientes de los difíciles momentos en los que vivimos como sector, por eso ahora más que nunca necesitamos una organización fuerte para afrontar unidos todos los retos que se nos presentan en los próximos cuatro años", manifiestan en su presentación. Principales compromisos de la nueva Unió:

- Optimizar el funcionamiento de la Unión de Barcelona de forma estructurada, eficaz, competitiva y transparente.
- Implicar al afiliado con nuevas formas de participación que le hagan partícipe de las decisiones importantes de la Unión.
- Recuperar la representación en la taula técnica del taxi para poder defender frente a la administración nuestro modelo de taxi y desarrollar nuestra acción sindical de forma más fluida.
- Apoyar y trabajar de forma unida con el resto de asociaciones en temas de interés general y beneficioso para nuestro sector.
- Desarrollar una acción sindical eficaz para mejorar la imagen, profesionalidad y competitividad de nuestro sector.

Breve biografia de los nuevos componentes de la Unión

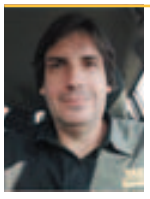


Jaime Sau

San Sebastián, 1978 · 41 años

- Taxista y titular de licencia desde 2009
- Afiliado al STAC núm. 10288 desde 2017
- Miembro de junta de la UIB-STAC desde febrero 2017 hasta diciembre 2018
- K-13 de Barna-Taxi desde 2018 hasta la actualidad

"La mejor forma de predecir tú futuro es construirlo, construyamos un taxi con futuro"



Carlos Fernández

Barcelona, 1973 · 46 años

- Taxista desde 1994, titular de licencia desde 1999
- Afiliado al STAC núm. 8311 desde 1999
- Miembro de junta de la UIB-STAC en las dos últimas legislaturas 2010-2015 y 2015-2019
- Secretario general de la UIB desde junio 2016 a diciembre 2018
- B-151 de Cooperativa Radio-Taxi Barcelona desde 1999 a 2003
- T-1108 de Radio-Taxi 033 desde 2003 a 2010
- B-107 de Cooperativa Radio-Taxi Barcelona desde 2010 a 2015.
- K-27 de Barna-Taxi desde 2015 hasta la actualidad.

"En el futuro vienen muchos retos para el sector del taxi, hay que luchar para que el taxi tenga una normativa protectora como servicio de interés público que es, pero solo mantendremos el actual volumen de negocio si el taxista es capaz de dar un servicio muy próximo a la excelencia"

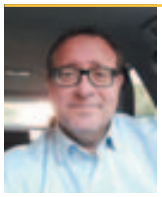
continua a la pagina següent

Christian Navarro
Barcelona, 1982 · 36 años
• Taxista y titular de licencia desde 2006
• Afiliado al STAC núm. 10303 desde 2017
• Miembro de junta de la UIB-STAC desde abril 2017 hasta diciembre 2018
• T-1944 de Radio-Taxi 033 desde 2006 a 2012
• B-292 de Cooperativa Radio-Taxi Barcelona desde 2012 a 2015
• B-402 de TaxiEcològic desde 2015 hasta la actualidad
"En temps difícils es fa més necessari que mai que persones implicades en la defensa del nostre sector fem un pas endavant, ens comprometem i assumim responsabilitats. El sector del taxi tindrà el futur que nosaltres vulguem que tingui, tot està a les nostres mans"

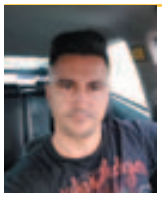
Javier Ordiales
Barcelona, 1978 · 41 años
• Taxista desde 2005 (unos meses asalariado),
• Titular de licencia desde el mismo año 2005
• Afiliado al STAC núm. 8996 desde 2005
• Móvil-40 de Taxi-Amic durante 2005
• K-132 de Barna-Taxi desde 2005 a 2007
• App MyTaxi desde 2014 hasta la actualidad
"El futuro del taxi debe estar encaminado a buscar la excelencia del servicio, y eso se logrará: mejorando la atención al cliente, el mantenimiento diario de los taxis e implementando progresivamente la tecnología en nuestro trabajo"

Javier Galipienso
Barcelona, 1970 · 48 años
• Taxista desde 2011 (un mes de asalariado),
• Titular de licencia desde 2011
• Afiliado al STAC núm. 9578 desde 2011
• K-310 de Barna-Taxi desde 2013 hasta la actualidad
"Crec que tenim i donem un bon servei, sempre millorable, però necessitem donar més visibilitat al nostre bon servei"

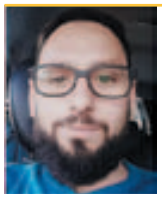
Ricardo De la Flor
Barcelona, 1969 · 50 años
• Taxista desde 2006, titular de licencia desde 2007
• Afiliado al STAC núm. 9707 desde 2012
• Miembro de junta de la UIB-STAC desde 2018 hasta 2019
• Móvil-31 de Taxi-Amic desde 2016 hasta la actualidad
"La unión hace la fuerza, el sector debe mantenerse unido para poder luchar por nuestro futuro"



F. Xavier Mañas
Barcelona, 1971 · 48 años
• Taxista y titular de licencia desde 2007
• Afiliado al STAC núm. 9876 desde 2014
Miembro de junta de UIB-STAC en la pasada legislatura 2015-2019
• T-2027 de Radio-Taxi 033 desde 2007 a 2012.
• B-279 de Cooperativa Radio-Taxi Barcelona desde 2012 a 2015
• Móvil-19 de Taximés desde 2015 hasta la actualidad
"Hoy mejor que ayer, pero hay que trabajar para estar más unidos y tener más fuerza tanto en el sector cómo en el sindicato"



Eduard Ortiz
Barcelona, 1985 · 34 años
• Taxista desde 2011, titular de licencia desde 2012
• Afiliado al STAC núm. 9913 desde 2014
• Móvil-621 de Servi-Taxi desde 2012 a 2014
• App EyTaxi desde 2016 a 2018
• K-43 de Barna-Taxi desde 2018 hasta la actualidad
"Seguimos trabajando por el taxi del futuro, más transparente y con mayor garantías para el usuario



Fernando Sánchez
Vélez-Málaga, 1982 · 36 años
• Taxista desde 2008, titular de licencia desde 2018
• Afiliado al STAC núm. 10465 desde 2018
• K-210 de Barna-Taxi desde 2016 a 2018
• K-251 de Barna-Taxi desde 2018 hasta la actualidad
"Estamos viviendo unos momentos en que es necesaria la voluntad y lucha de todos"

Modificacions per permetre les tarifes tancades i incrementar els vehicles PMR

En el Ple de l'AMB del passat febrer van ser aprovades dues modificacions del Reglament Metropolità del Taxi que serviran per dur a terme la tarifa amb preus tancats que podran oferir les APP i emissores als seus clients; i per incrementar el percentatge de titulars de més d'una llicència del 10 al 15%. Tots aquells que accedeixin a aquesta quota hauran de posar un vehicle per a PMR (Persones amb Mobilitat Reduïda). La intenció amb aquesta modificació és posar més vehicles adaptats per a aquestes persones.

- **Pel preu tancat es modifiquen els següents articles del Reglament Metropolità del Taxi:**

  - Modificar l'article 37. Prestació del servei, del Reglament Metropolità del Taxi, d'acord amb el següent:

  - **Article 37.4)** afegir un segon paràgraf amb el redactat següent:
    En els serveis contractats amb la tarifa de preu tancat s'entendrà en situació de lliure i, per tant, obligat a realitzar el servei el conductor que accepti el servei assignat.

  - Modificar l'article 41. Finalització del servei, del Reglament Metropolità del Taxi, d'acord amb el següent:

  - **Article 41.1)** nou text:
    En arribar al lloc de destinació, el conductor haurà de posar el taxímetre en situació de pagament i, complint amb aquest requisit, indicarà a l'usuari l'import del servei permetent que aquest, si ho requereix, pugui comprovar-lo en el taxímetre excepte en el cas d'aplicació de la tarifa de preu tancat. Queda totalment prohibit el cobrament de quantitat diferent de la que marqui el taxímetre o de quantitat superior a l'import determinat amb la tarifa de preu tancat.
  - **Article 41.2)** nou text:
    El pagament de l'import del servei l'efectuarà l'usuari en el moment que finalitzi el servei, excepte en la tarifa de preu tancat que podrà realitzar-se de forma anticipada total o parcialment. Els conductors estan obligats a estendre un rebut de l'import del servei, mitjançant impressora connectada al taxímetre, i posar-lo a la seva disposició. En els serveis de tarifa de preu tancat el rebut podrà ser electrònic.

  - Modificar l'article 46 del Reglament Metropolità del Taxi, d'acord amb el següent:

  - **Article 46)** Les empreses de mediació
    Als efectes d'aquest Reglament, s'entén per activitat de mediació la prestació de servei en la contractació i la comercialització de serveis de taxi urbà segons el que defineix l'article 2 de la Llei 19/2003, de 4 de juliol, del taxi, ja sigui mitjançant emissores de radiofreqüència, sistemes de telefonia, aplicacions informàtiques per a dispositius fixos o mòbils, o altres sistemes anàlegs.
    A les empreses de mediació els serà d'aplicació el Decret 314/2016, de 8 de novembre, pel qual es determinen les condicions específiques de contractació i comercialització de serveis de taxi i el regim jurídic de l'activitat de mediació, i les que per prestació del servei els sigui d'aplicació aquest Reglament.

  - Modificar l'article 47. Tarifes, del Reglament Metropolità del Taxi, d'acord amb el següent:

  - **Article 47.1)** nou text:

continua a la pagina següent

La prestació del servei de taxi urbà està subjecta a tarifes. Les tarifes i els suplements autoritzats són obligatoris pels titulars de llicències, els conductors, els usuaris i les empreses de mediació, ja sigui mitjançant emissores de radiofreqüència, sistemes de telefonia, aplicacions informàtiques per a dispositius fixos o mòbils, o altres sistemes anàlegs.

Afegir apartat 7 amb el redactat següent :

- **Article 47.7)** L'AMB podrà fixar una tarifa a preu tancat que permeti el cobrament anticipat, total o parcial dels serveis contractats a través d'emissores de radiofreqüència, sistemes de telefonia, aplicacions informàtiques per a dispositius fixos o mòbils, o altres sistemes anàlegs.

- **Per a incloure més vehicles per a Persones amb Mobilitat Reduïda, els següents:**

  - Modificar l'article 18. Distribució de les llicències, del Reglament Metropolità del Taxi, d'acord amb el següent:

- **Article 18.2)** nou text:

  El nombre total de llicències de les persones titulars de més d'una no pot superar mai el 10% del total contingentat, excepte si s'aplica a la llicència un vehicle adaptat per al transport de persones amb mobilitat reduïda que certifiqui la seva adaptació segons la norma UNE 26494 o la normativa vigent que la substitueixi i sempre i quan aquesta llicència presti el servei mitjançant emissores de radiofreqüència, sistemes de telefonia, aplicacions informàtiques per a dispositius fixos o mòbils, o altres sistemes anàlegs.

  Aquesta excepció s'aplicarà fins que s'arribi al 15%, conforme estableix la Llei del Taxi en el seu article 8.2.

  - Modificar l'article 22. Transmissió de les llicències . Règim aplicable.

- **Article 22.3)** La transmissió serà obligatòria en els supòsits següents:

  afegir apartat f), amb el redactat següent:

  Quan el titular de la llicència que li ha estat atorgada per aplicació de l'article 18.2) renunciï a la prestació del servei o a l'aplicació d'un vehicle de les mateixes característiques del que disposa.

  Aquestes modificacions seran d'informació pública durant 30 dies per poder presentar reclamacions i suggeriments.

El AMB regula las VTC's

Los días 26 y 28 de febrero fueron dos días importantes para el taxi. El primero, el AMB aprobó el Reglamento que regulará las VTC, y en el segundo, el Parlament de Catalunya convalidó el decreto de la Generalitat donde, entre otras cosas, se habilita al ente metropolitano para la aprobación de su normativa.

El AMB aprobó el Reglamento con los votos de PSC, Entesa, la CUP y la Plataforma Ciudadana por Barberà. El Voto en contra fue de Ciudadanos y Partit Popular, mientras que se abstuvieron tanto ERC, PdeCAT como Compromis y Acord per Torrelles.

Los principales puntos del nuevo Reglamento que regularán las VTC'S en Barcelona (algunos coincidentes con el Decreto de la Generalitat) son:

1. Regulará los servicios cuyo origen y final sea en el ámbito de la AMB.
2. Las competencias las ejercerá el IMET.
3. Todos los vehículos que quieran trabajar en el AMB íntegramente deberán inscribirse en el Registro de Vehículos.
4. La acreditación será un adhesivo identificativo que deberá llevar visible en el vehiculo.

5. El titular de la autorización deberá ser titular del vehiculo.
6. Prohibición de circular en la búsqueda de clientes. Los vehículos deberán estar en aparcamientos o garajes autorizados.
7. Precontratación de 60 minutos.
8. No pueden tener la geolocalización del vehiculo.
9. Los titulares de la autorización serán responsables de comprobar que los conductores tengan vigente el permiso de conducir y los puntos requeridos.
10. Los titulares de la autorización han de presentar el alta del conductor a la Seguridad Social, contrato de trabajo y póliza de seguros.
11. Los vehículos tendrán dos días de descanso semanal.
12. El horario máximo de prestación del servicio será de 10 horas diurnas. Por la noche el horario máximo del servicio será de 8 horas.
13. Las infracciones cometidas en cuanto al registro del servicio y su cobertura serán responsabilidad del que realiza la inscripción (persona física o jurídica).
14. Los vehículos inscritos deberán de llevar un dispositivo para poder acceder a los trayectos realizados.
15. El valor de las infracciones irán de leves (300 euros) a muy graves (hasta 6.000 euros)

En el Parlament, PP y Ciudadanos votaron en contra de la convalidación del decreto mientras que el resto de grupos votaron a favor. En votos fueron 87 a favor y 38 en contra.

Hay que añadir además que el retraso de la convalidación del decreto vino al haber solicitado Ciudadanos un dictamen al Consell de Garanties del Parlament quien dictaminó que el tiempo de precontratación vulnera el derecho a la libertad de empresa. El informe no es vinculante.

ANGELA FRESQUET
Correduria de seguros
30 años
asegurando taxis
Travessera de Gràcia, 431
93 456 89 00 • 672 304 971
www.segurosparataxis.es
angela@afcorredoresdeseguros.com

El taxi més enllà del groc i negre

Ens posem en contacte amb els companys de territori per tal d'esbrinar les seves inquietuds i apostes per el sector del taxi. L'article es bilingüe com la realitat del sector.

Ramon Garcia Aznar, es un company de Banyoles, Banyoles és la capital de la comarca del Pla de l'Estany, al centre de les comarques gironines. L'estany que hi ha al seu terme municipal es el més gran de Catalunya, amb uns 19.600 habitants, en l'actualitat hi ha vuit llicencies de taxi.

En Ramon te 64 anys i ha fet de taxista durant 17 anys i mig.

Quines serien les teves propostes de canvi al sector de la teva població o zona per afrontar el futur?

Modernització del taxi en relació a:

- Major preparació professional dels taxistes com per exemple la cultura general i el coneixement del territori, domini del català i castellà i el francès i anglès a nivell bàsic.
- Millorar la imatge dels conductors
- Millorar la higiene dels conductors i la netedat del vehicle.

Treballar per aconseguir agrupar tot (o la majoria) del sector en una única aplicació per oferir als clients.

Liberalització del taxi amb una sèrie de mesures i restriccions pactades amb la resta de les zones implicades.

No crear noves llicències en poblacions petites com encara s'està fent.

Jordi Ferràs Jaime, tiene 57 años, lleva 7 ejerciendo la profesión en Campins, un municipio de la comarca del Vallès Oriental. Forma parte de la subcomarca del Baix Montseny. Tiene unos 500 habitantes.

¿Qué cambios crees que debería hacer el sector de tu población o zona para encarar el futuro?

En las poblaciones pequeñas alejadas de la AMB, y en los entornos rurales como el caso de Campins, sería muy interesante poder recuperar el transporte sanitario no urgente. Se deberían crear micro áreas de servicio con las demás poblaciones cercanas. De esta forma y realizando pequeñas actuaciones que nos proporcionaran día a día poder disponer no de las mismas, pero parecidas posibilidades que las grandes Áreas Metropolitanas.

Francisco Saborido Giron, Paco es taxista de Vilafranca del Penedès desde hace seis años. Tiene 54 años y hace unos cinco meses que es el presidente de la Asociación de taxistas de Vilafranca.

Vilafranca del Penedès es un municipio de 40.000 habitantes aproximadamente, capital de la comarca del Alt Penedès cuenta con 24 licencias de taxi. Actualmente está en proceso de puesta en marcha de la segunda área de prestación conjunta del territorio catalán, con 25 municipios, aglutina 52 licencias de taxi.

¿Qué cambios crees que debería hacer el sector de tu población o zona para encarar el futuro?

Se debería trabajar en la línea de un cambio en la forma de contratación del servicio, expansión de una app que de rapidez y confianza a la hora de solicitar nuestros servicios. Y modernizar el tema de radioemisoras, porque en esta zona se trabaja de una forma muy especial, que se debería de tratar de forma diferente al de las grandes áreas o ciudades más pobladas.

Enric Exposito, 40 anys fa deu que es taxista i **Marta Oliveras** porta deu anys al sector amb antecedents familiars al taxi.

L'Enric i la Marta son membres de l'associació de taxis de Figueres/Vilafant.

Figueres és la ciutat capital de la comarca de l'Alt Empordà i cap del partit judicial de Figueres. És el principal nucli urbà i el pol econòmic i comercial de l'Empordà. Amb aproximadament 46.000 habitants disposa de 29 taxis.

Quines serien les vostres propostes de canvi al sector de la teva població o zona per afrontar el futur?

A la nostra zona veiem important crear una gran zona tipus àrea metropolitana de Barcelona. Actualment els majors problemes amb els usuaris es la diferencia de tarifes entre poblacions per això una mesura podria ser una àrea de tarifa única, tots els taxis amb taxímetre i mateixos preus, suprimir suplements que nomes porten a confusió a l'usuari.

Regulació de llicencies, ja que hi han poblacions amb menys de 1000 habitants amb 4 o 5 llicencies i sense una activitat que ho justifiqui. La normativa es correcta però cal un control que la faci complir.

Creiem del tot necessari una credencial de taxista per regular que la persona que condueix el vehicle estigui qualificada.

Josep Anton Balcells te 53 anys i en fa sis que es dedica al sector del taxi a Igualada, abans va estar 20 anys com a tècnic de transport sanitari, actualment porta un vehicle adaptat per a persones amb mobilitat reduïda.

Igualada és capital de la comarca de l'Anoia. El municipi és a uns 60 km a l'oest de Barcelona, a l'interior de Catalunya i s'estén a l'esquerra del riu Anoia. Te quinze llicencies de taxi de les quals vuit formen part de l'emissora local.

Quines serien les teves propostes de canvi al sector de la teva població o zona per afrontar el futur?

Treballar tots mitjançant una emissora amb App i disposar de un número igual per tots els taxis de Catalunya perquè els possibles clients/as no tinguin el problema que hi ha ara que no saben el número de telèfon una vegada arriben a un altre població.

Crear una associació que ens doni visibilitat davant de las administracions

Que no ens roben els serveis, que es respecti la emissora com a pròpia.

De fet fa poc els mossos han enganxat i multat amb 4.000€ a un que feia la feina de mútua i assistències de un taxista de fora d'Igualada a dins d'Igualada.

Que ens puguem jubilar abans de la edat prefixada sense perdre poder adquisitiu, no crec que una persona s'hagi de dedicar al transport de persones a segons quina edat.

També estaria bé que a nivell general tots els taxis estiguessin logotipats igual per fer-nos més visibles.

Promocionar a nivell general la substitució de línies de bus subvencionades deficitàries per taxis d'alta capacitat per cobrir poblacions i recuperar part dels serveis que es fan amb transport sanitari adaptat ja que molts d'aquests serveis no necessiten una atenció sanitària del usuari i fent-los a traves d'empresa d'ambulàncies aquests serveis surten molt més cars a l'administració.

Si el dia de demà s'expulsa a Uber i similars fora de Bcn els que tindran el problema serem nosaltres i si ara ens diuen que el taxi de poble es pirata i ens roba, serà pitjor. Tenint lo de fora mig endreçat no tindrien camp per poder treballar.

Julio Pérez Álamo, es uno de los 37 taxistas de Sitges y lleva 31 años trabajando en el sector.

Sitges, una localidad perteneciente a la comarca del Garraf. La localidad está situada en la costa mediterránea a 38 km al sur de Barcelona. Su población es de 29.000 habitantes aproximadamente.

Sitges basa su economía en el turismo y la cultura ofreciendo más de 4.500 plazas hoteleras y eventos como el Festival de Cine de Sitges. La determinación para conseguir una alta calidad en sus infraestructuras turísticas la ha convertido en un destino de primera clase para congresos, conferencias, seminarios y reuniones empresariales.

¿Qué cambios crees que debería hacer el sector de tu población o zona para encarar el futuro?

En nuestra población, el sector del taxi siempre ha estado en continua evolución al ser Sitges una destinación turística de primer orden.

Hace ya muchos años que vivimos una mejora continua por las exigencias del sector turístico, recuerdo perfectamente todas y cada una de las fases empezando por la creación de una sola Asociación para unificar criterios de trabajo bajo unos estatutos acordados y adoptando nuevas formas de trabajo como el servicio nocturno. Más adelante, se acordó con el Ayuntamiento la creación de un Reglamento del Taxi de Sitges que tampoco teníamos y que en definitiva fue el punto de partida para emprender todos los procesos tecnológicos que han ido apareciendo en nuestro sector durante los últimos tiempos. Como son el trabajo en conjunto con Call Center o la adopción de nuevas tecnologías de la comunicación, las denominadas app como Taxi Mes.

Los taxis de Sitges, nos hemos significado en toda nuestra comarca por ser siempre los primeros en ponernos al día y ser los más competitivos adoptado mejoras continuas y así seguimos.

Sí que encontramos a faltar un programa más exhaustivo para obtener el carnet de taxista por parte del Ayuntamiento y tener más apoyo para poder frenar la competencia pirata del sector de taxi.

Nuestro trabajo se centra en enfocar el servicio del taxi de una forma más profesional y colaborar con los clientes para darles lo que necesiten o nos demanden como sector.

Miguel Angel: "Ens hem d'esforçar cada dia a donar a l'usuari allò que demana"

Miguel Angel Gavilán Avilés, 52 anys, taxista de Terrassa, des de fa quatre anys és el representant de la Unió Intercomarcal de Terrassa del Sindicat del Taxi de Catalunya STAC. Comparteix professió amb la seva dona la Maribel. Motard confés, ha estat un dels taxistes més actius en les últimes manifestacions tant a Barcelona on va baixar cada dia, com a Madrid on va anar-hi en dues ocasions i a punt de tornar-hi per tercer cop la nit anterior al dia de les votacions. Amb bona relació amb els companys i companyes de les poblacions del Vallès, sempre està en el rovell de l'ou del debat i la mobilització.

• Quants anys fa que et dediques al Taxi?
A punt de fer 13 anys.

• Com vas entrar en el sector?
Per casualitat, jo treballava amb maquinària pesant, i en aquella època volia posar-me per compte propi i comprar la meva pròpia màquina, però la meva dona coneixia l'esposa d'un taxista, i ens vam convèncer a comprar la llicència.

• Com has viscut les recents mobilitzacions a Barcelona?
Bé per la part que em toca, i en estar vinculat al STAC, les he viscut molt intensament, per a mi tot aquest tipus de mobilitzacions han estat molt intenses, gràcies a companys del sindicat he pogut entendre millor el perquè, de tot el que estava esdevenint, ja que tot en aquest sector es mou súper ràpid, estan havent-hi canvis molt radicals.

• I a Madrid?
A Madrid al contrari que les mobilitzacions de Barcelona, em vaig trobar un escenari totalment diferent. A Barcelona tenia la sensació que poc, però alguna cosa avançàvem, però a Madrid m'envaïa la tristesa, ja que veia, el sofriment i maltractament, que patien els companys de Madrid, per part, de l'administració i alguns cops per part dels mateixos usuaris. Madrid va ser un fracàs a nivell de resultats fruit de les mobilitzacions.

• Què creus que ha de fer el sector a la teva ciutat per minimitzar els efectes de l'actual situació?
Tot i que a la meva ciutat ja fa anys que lluitem per un sector del taxi de qualitat, entenc que no podem abaixar la guàrdia, i seguir lluitant, per tenir un servei de qualitat, hem d'anar millorant dia a dia. Vehicles sostenibles, uniformitat, APP del sector, són algunes de les mesures que estan sobre la taula i que treballem a curt termini.

• I a nivell de Catalunya, quines serien les teves propostes tenint en compte la diversitat del sector?
Jo crec que a nivell de Catalunya, sobretot una APP global, però no ja a nivell català, sinó a nivell nacional. Sobretot, a nivell de Catalunya, de-

continua a la pagina següent

manaria al taxi de Barcelona, que es cuidés més i que intentés ser bastant més excel·lent, ja que penso, que són la imatge del taxi de Catalunya, i amb això no vull dir que no s'estigui fent res, hi ha molts companys que ho donen tot per millorar aquesta imatge, però n'hi ha alguns que la tiren per terra, i això és el que més es veu. Crec que l'únic que ens queda és millorar en tots els aspectes, les eines les tenim nosaltres, el taxi, parades, carrils específics, etc.

• La mobilitat a les grans ciutats està experimentant molts canvis i molt ràpids, afecten també a la teva ciutat?

Clar que ens afecta, en menor mesura, que a Barcelona, però sí, i no es pot abaixar mai la guàrdia, i ens hem d'esforçar cada dia a donar a l'usuari allò que demana.

• Ara a Barcelona s'ha començat a treballar en els preus fixes precontractats, quina opinió en tens?

Doncs crec que és el futur, el client vol saber el que paga abans de pujar al taxi, és lícit, et dóna seguretat, a més és un fet diferencial que dóna la nostra competència més directa i un valor que els usuaris sempre posen de manifest quan se'ls hi pregunta perquè trien un servei enfront de l'altre.

David Herrera, testimonio de la lucha por la vida

Mi nombre es David y además de taxista he dado clases en el STAC (Sindicat del Taxi de Catalunya), durante unos cuantos años. Luis me pidió que escribiera algo par la revista y desgraciadamente el motivo no es que me haya tocado el Euromillón, ni que haya ganado una medalla olímpica en cualquier disciplina, ni una Champions League con el Barça o cualquier otro equipo, ni cualquier otra cosa meritoria en positivo en la vida, parece que esas cosas lejanas les pasan a los otros, igual que a los otros parece pasarle todas las desgracias del mundo. Y es que al gran grueso de todos nosotros no nos suele pasar nada desgraciadamente malo y eso es justo así hasta que nos ocurre a mí, a ti, a cualquiera. Nadie es invulnerable a nada.

El 6 de febrero del 2018 a las 8.15 salí de casa camino del ambulatorio. Tenía visita a las 8.30 y pensaba que llegaría sobrado de tiempo a las 10 de la mañana al sindicato para dar y disfrutar de mis clases, hoy 25 de marzo del 2019 todavía no he pisado mi casa, lo haré pronto pero aún no lo he hecho. La presión que yo sentía en el pecho achacándola a la ansiedad en realidad era un infarto encubierto.

Una cama en Bellvitge se convirtió en incertidumbre y un tiempo perdido que pasaba por un lado lenta e improductivamente torturando mi estado de ánimo y mi economía. Unos 10 días más tarde me operaron del corazón, un triple bypass. Una operación no demasiado complicada. Yo iba tranquilo y con confianza de que todo iría bien. Pero fue y no fue así, 45 días más tarde desperté de un coma inducido, durante este tiempo tuve 4 paradas cardiorespiratorias, una de ellas duró la eternidad de 20 minutos. Me hicieron 11 desfibrilaciones, si solo hubieran hecho diez no estaría aquí, hubieron de ponerme un corazón externo y una bomba que masajeaba mi corazón para que no se parase.

En esos días oscuros sentía unas tremendas ganas de vivir y una injusticia muy grande si me iba. Empecé a pensar en todo lo que me traía a la vida. No vi ningún túnel, ni seres con luz ni nada. Tuve alucinaciones debido al exceso de medicación y el día que me desperté la doctora me dijo: "Bienvenido al resto de tu vida, cuando quieras que te cuente como has llegado aquí pregúntamelo". Tres días más tarde me atreví a preguntarle y me explicó lo que os acabo de contar. Mi aventura en Bellvitge no acabó aquí, poco a poco empecé a recuperar cosas, me fueron quitando tubos, empecé a poder comer y beber, recuperar fuerzas. El primer día que me puse de pie no tenía fuerzas para mantenerme.

La paciencia de la que yo pensaba iba sobrado en el hospital exige un nivel superior al habitual. En casa, en el trabajo, encontrándose bien es una cosa, ingresado al ritmo de las agujas, los análisis, la cuña, las radiografías y el dolor es otro nivel. Yo pensaba sobre mí que era una persona mentalmente fuerte, pero me di cuenta de que ahora era el momento de la verdad y la verdad me gusto sentirme a la altura y ver que podía ser un ejemplo para mis hijos.

La cosa se complicó seriamente cuando vieron que mi herida de la pierna izquierda no cerraba y se necrosaba. Se moría. Pintaba mal, mi tibia estaba al descubierto y era duro mirar y saber que esa era mi pierna. Una cirujana coronaria me dijo que operarían mi muslo izquierdo haciendo un bypass para mejorar la circulación de mi pantorrilla y recuperar la pierna. Pero la cosa no fue así, se empezaba a hablar de amputación.

¿Habéis pensado alguna vez que os podían amputar una pierna? Yo tampoco. Hubo una semana que hacia rehabilitación para que la amputación fuera lo mínimo posible, aún no había dicho nada a nadie, antes que nada debía digerir yo esta nueva realidad.

Todo se precipitó, una bacteria apareció en mi herida y además era de las resistente. Me debilitaba por momentos, en dos días me mataba, la operación fue de urgencias, escáner y quirófano literalmente. El cirujano me dijo la pierna o la vida, no hubo lugar a dudas, mi pierna por encima de la rodilla fue incinerada en el crematorio de Bellvitge. Cuando desperté no fui capaz de mirar hacia abajo y ver el vacío que no ocupaba mi pierna izquierda, al siguiente día si que mire, pero por encima de la sabana y poco a poco acepte esa realidad, la vida tenía un precio y este no era barato.

A pesar de todas las dificultades mi sentido del humor y optimismo me permitió compartir muchos y buenos momentos con doctores, enfermeras, auxiliares y señoras de la limpieza mi estancia fue realmente agradable. Si puede ser así, en un hospital. Fue en ese momento cuando conocí a Antonia la enfermera que ha llevado a delante el proyecto de Relat.hos (escritura terapéutica) para los pacientes del hospital.

La herida del muñón costó mucho de cicatrizar. Hubo dos bacterias más que añadían incertidumbre. Me aislaron un par de veces, con bacteria no había prótesis así que solo quedaba esperar. Recuerdo

continua a la pagina següent

la primera vez que conseguir dar la vuelta al ruedo con un andador a la pata coja alrededor del control de planta. Enfermeras y auxiliares me aplaudieron y es que esas pequeñas victorias se convierten en éxitos comunes.

Por fin, a finales de mayo, conseguí plaza en el centro socio asistencial de Frederica Montseny con la herida sin cicatrizar. Aterricé en la habitación de un abuelo de 90 años, Julio un antiguo cabrero que murió a mi lado 4 meses más tarde. Al principio fue complicado yo era el niño de la planta, un niño de 50 años. Recuerdo ir siempre escuchando música para no oír, quejidos o desvaríos de víctimas de la demencia o Alzheimer.

Poco a poco conoces a las personas que hay detrás de las enfermedades y te encariñas con ellas. La herida del muñón cerró a mediados de agosto y la visita para la doctora de la prótesis me la dieron para octubre. Había pasado ingresado dos nevadas y un verano. Me tomaron las medidas y justo el día antes que me trajeran mi pierna de Robocop me ingresaron en Bellvitge por una neumonía severa en los dos pulmones. Me ahogaba, 2 días en urgencias y 5 en la uci luego ya en planta para mí fue el reencuentro con auxiliares y enfermeras que me habían tratado incluso me saludó una doctora que estuvo los 45 días en coma a su cargo y que me hizo la reanimación cardiorespiratoria salvándome la vida. Fue emotivo.

Alguna enfermera me conocía de oídas por todo lo que había pasado en la habitación 302 de Bellvitge y sabían mi nombre y mi historia de oídas. Fue una mezcla de dureza y sentirse en casa, Antonia vino a verme cada noche que trabajaba. Escribí otro relato para el libro terapéutico. Me recupere y volví a la Frederica, mi pierna llego y di el primer paso con andador. Fue emocionante ver a las personas a la altura de la frente y abandonar la silla de ruedas, pero era agotador. Luego pasamos del andador a las muletas se me

hizo difícil pero poco a poco empecé a coger seguridad, aprender a subir y bajar escalones, subir y bajar rampas.

En la residencia al saber que había colaborado en el libro del hospital, me ofrecieron que hiciera un monologo sobre la Navidad para entretener a los abuelos, me lance a la piscina a la pata coja y disfrute de la experiencia de su gratitud sin límite, me ofrecieron hacer de paje y recogí cartas para los reyes y luego de Melchor repartiendo regalos. La verdad fue una experiencia inolvidable, como todo este año y todo lo que ha conllevado. Después de la neumonía seguía respirando mal. Así que, el otorrino, al ver mis cuerdas vocales vio que estaban lesionadas por la larga intubación. Así que, en una semana volví a Bellvitge para operarme de las cuerdas vocales. Ahora se trataba de hacer un agujero en las mismas para que entrase más aire en los pulmones. Ironía de la vida, el día que me operaron fue el 6 de febrero, aniversario de mi ingreso en Bellvitge. La operación fue un éxito y me permitió pasearme por más plantas del hospital. En esta aventura he pasado por la planta 0, la 1, la 2, la 3, la 4, la 8, la 12 y la 13, me faltan unas cuantas y es difícil no sentirme en casa cuando estoy allí.

Volvi a la Frederica donde me propusieron dirigir la revista del centro y evidentemente acepté. Este viernes 29 de marzo presentaremos el primer número de una revista casera con una aportación de chistes verdes contados por abuelitas que pasan de los 80 años.

En este preciso momento he vuelto a la silla de ruedas porque adaptan mi prótesis al muñón que al hacer ejercicio ha empequeñecido. Ando perfectamente con dos muletas en cualquier superficie, con una lo hago bastante bien pero de vez en cuando siento vértigo y miedo a caer aunque solo me he caído una vez en el lavabo de Bellvitge sin ninguna consecuencia grave más que el dolor en las costillas, y sin muletas ando unos 40 metros sin caerme y con una ligera seguridad, esto es hoy pero poco a poco iremos a más. Los límites tan solo están en nuestra cabeza.

Gracias a todos los que se han preocupado por mí, familiares, amigos, conocidos, gracias a todas las muestras de apoyo y de solidaridad, a todos los que en algún momentos me ayudaron incluso a pagar la hipoteca. En muchos momentos he sentido que todos éramos uno y ese uno era yo. La vida a veces se muestra misteriosa y a veces caprichosa, siempre nos puede sorprender, nunca pensé que me fuera a dar un infarto, ni que me amputasen una pierna y menos estar muerto durante 20 minutos y volver sin ninguna consecuencia. No creo en los milagros. Ni en nada extraordinario, pero seguro no podemos volver hacia detrás y solo nos queda seguir hacia delante. Nos vemos en el sindicato. Un abrazo a todos.

Ssangyong un coche entre turismo y Suv

En esta ocasión os presentamos el Ssangyong XLV GLP. Hemos pensado que es una opción interesante para nuestra actividad, dadas sus dimensiones, prestaciones y el combustible que utiliza.

Se trata de un coche, a medio camino entre un turismo y un SUV. Con un espacio interior amplio, suficiente para cuatro pasajeros. Asimismo, el maletero es sobresaliente, como se puede comprobar en las fotos adjuntas. Con capacidad suficiente para 5 maletas grandes.

En cuanto a opciones, el modelo que ha sido homologado no tiene ninguna salvo el equipo multimedia con cámara incorporada con un sobre coste de 600 euros.

Prueba de conducción:

La posición en el volante es muy cómoda, ya que sitúa al conductor en un plano superior con respecto al resto de vehículos e independientemente de la estatura del chófer (una de las personas que intervino en esta prueba mide más de 1.90 metros).

La entrega de potencia es contundente y más teniendo en cuenta que es 1.6 de 128 CV. La unidad de prueba que tuvimos es la de cambio automático y también nos dejó una sensación muy positiva.

Frenos, dirección y suspensión funcionan de forma excelente sobre todo la suspensión, teniendo un equilibrio perfecto entre firmeza y confort, circulando en pavimentos del mal estado.

La altura del suelo de la parte inferior del coche es más que aceptable, como también se puede comprobar en las fotografías, facilitando el acceso a rampas de vado e incluso bordillos.

Otro punto a reseñar es la capacidad del depósito de GLP, siendo de 60 litros reales; teniendo en cuenta que el consumo es de 9 a 10 litros a los 100 Kms. nos da una autonomía de unos 500 Kms. sin apurar la reserva (300 Kms. por 18 euros).

En modo gasolina, por carretera sale a 7 litros a los 100 Kms.

continua a la pagina següent

Características del vehículo:

- **Longitud/anchura (mm):** 4440/1798
- **Altura (mm):**1605
- **Altura libre al suelo(mm):**167
- **Radio mínimo de giro:** 5,3 m
- **Depósito combustible:** 47 litros.
- **Capacidad del maletero:** 720/1440 litros abatido.
- **Peso en orden de marcha:** 1315 Kg.
- **Garantía para taxi:** 4años o 200.000 Kms.
- **Revisiones** cada 20.000 Kms.
- **Coste aproximado:** 200 euros (a parte descuento taxi).
- **El precio** es de 19.655 euros sin matriculación.
- **El automático** hay que sumarle 1250 euros más.

(Esta información hay que agradársela al concesionario de SSanyong Barcelona y a su comercial Pere Bo).

Por qué el consumo a GLP es mayor que si fuera en gasolina

Partiendo de la base, de que un coche a GLP no deja de ser un coche a gasolina, al cual se le adapta un dispositivo para poder funcionar a gas y que el GLP es menos explosivo que la gasolina; para contrarestar este déficit y que el coche alcance una potencia lo más similar posible se le provoca una mezcla mucho más rica en GLP. Todo ello incide en el mayor consumo. Esta es la razón de la diferencia de consumo de un mismo coche funcionando en GLP o gasolina.

Así y todo, debido al menor precio del GLP, es más económico.

Comunicat als afiliats de l'STAC i a la resta del sector del Taxi de Catalunya

Després de realitzar la consulta pertinent al Departament de Transports de la Generalitat de Catalunya, se'ns comunica el següent: De moment no és necessari omplir la pàgina web de la Generalitat a l'hora d'efectuar recollides fora del

terme municipal (Ports i Aeroports de Catalunya). Tots els companys i companyes que vagin a realitzar una recollida continuaran omplint la fulla de recollida habitual fins que la pàgina web sigui plenament operativa. Us anirem informant.

Piden 12 años por apuñalar varias veces a un taxista de Reus

El hombre acusado de apuñalar varias veces a un taxista en la carretera que une Salou con Reus se enfrenta a doce años de prisión por tentativa de asesinato y uno y medio más por atentado a agentes de la autoridad, además de la correspondiente indemnización a la víctima y una orden de alejamiento. Así lo solicita el abogado de la acusación particular en su escrito de acusación. El juicio por este caso podría realizarse este mismo año en la Sección Segunda de la Audiencia Provincial de Tarragona.

Los hechos se remontan a las dos y media de la madrugada del 1 de abril del año pasado. El acusado es un hombre con antecedentes penales, pero no computables a efectos de reincidencia. Supuestamente se acercó a la estación de autobuses de Reus, concretamente a la parada de taxis donde se encontraba la víctima, D.S.M., a la que solicitó un servicio para desplazarse a Salou.

Piden 12 años por apuñalar varias veces a un taxista en la carretera entre Reus y Salou

El acusado se subió a la parte trasera del taxi, un Nissan NV200. A la altura de la rotonda de acceso a la autovía A-7 –conocida como la de Les Quatre Carreteres–, el taxista le dijo al procesado que se pusiera el cinturón de seguridad, advirtiéndole de que podría incurrir en multa si se encontraban a la Policía. El procesado contestó: «¿A sí?». En ese momento sacó un cuchillo de cocina, de 32 centímetros de largo y 20 de hoja. De repente y sorpresivamente, mientras el vehículo estaba en marcha, atacó al conductor por la espalda, con clara intención de acabar con su vida.

Apuñaló varias veces y en sucesivas ocasiones en el pecho del taxista. De forma indiscriminada, introdujo el cuchillo en la zona del tronco, pectoral y brazos. El conductor perdió el control del vehículo, que chocó contra la valla de protección de la vía. El acusado salió del vehículo, abandonando el mismo junto con su mochila. Sin embargo, dejó en el interior el cuchillo con el que perpetró la agresión indiscriminada hacia el taxista. El sospechoso, seguidamente, se dirigió hacia Salou por la carretera. Llegó a una estación de servicio sobre las cinco y media de la madrugada. Paró a adquirir un boleto de lotería.

Hacia Salou

El sospechoso reanudó su marcha hacia la capital de la Costa Daurada. Se encontró con un mosso d'esquadra, que vestía de paisano al haber concluido su turno de noche y que había sido comisionado para la búsqueda del sospechoso del apuñalamiento. Dicho agente se identificó con su placa y ordenó al hombre que se detuviera. Pero el acusado se acercó de forma intimidatoria al agente, con una piedra en la mano y con ánimo de menoscabar su autoridad.

El agente le pidió varias veces que soltara la piedra, y finalmente lo hizo, si bien continuó con su actitud agresiva, alzando los brazos en posición de boxeo y dijo: «Ven aquí, que te voy a dar dos hostias». Y todo ello mientras el agente gritaba: «Alto policía, tírate al suelo». El acusado se llevó la mano a la zona lumbar y manifestó: «Ven aquí, que te apuñalo, te voy a apuñalar». Entonces se percató que no llevaba el cuchillo, lo que provocó que se marchara del lugar hacia una zona de vegetación, donde abandonó la mochila que portaba.

Finalmente, a las seis y cuarto, en la confluencia de la carretera C-31B con la calle Joan Fuster de Salou, agentes de la Policía Local de dicha localidad lo detuvieron. Portaba en el bolsillo una piedra manchada de sangre así como con las manos, pantalón y chaqueta ensangrentadas.

La víctima precisó pasar por el quirófano. Para el tratamiento rehabilitador y la psicoterapia necesitó 115 días, de los cuales 65 estuvo completamente impedido y cuatro hospitalizado. Pero las secuelas todavía continúan. Tiene limitación de la movilidad de las articulaciones, síndrome de estrés postraumático y cicatrices.

Según el escrito de la acusación particular, el taxista ha visto alterada su vida con un elevado nivel de ansiedad, con dificultades para conciliar el sueño e insomnio, incapacidad para relajarse, taquicardia, etc.

Con respecto a la responsabilidad civil, el letrado pide una compensación –sin determinar– por los perjuicios físicos causados y 20.000 euros por los daños morales. Asimismo, la dueña del taxi solicita más de 11.000 euros por los daños que sufrió el vehículo, y por las pérdidas económicas de los días que el taxi estuvo en el taller. Considera al Institut Pere Mata –había salido de su unidad de rehabilitacion para disfrutar del permiso terapéutico– y a la Fundació Nou Camí –que tutelaba al acusado– como responsables civiles subsidiarios.

El Govern abre expediente a Cabify por los contratos en Barcelona

El Govern de la Generalitat ha abierto un expediente informativo a la empresa Prestige & Limousine, del grupo Cabify, para que aclare los términos de contratación y prestación del servicio de alquiler de vehículos con conductor (VTC).

La empresa debe aportar la documentación acreditativa de los términos en que contrata y presta el servicio, ha informado la Generalitat en un comunicado. Además, la compañía deberá detallar los servicios realizados entre el 7 y el 10 de marzo, indicando la hora de contratación y el inicio de la prestación del servicio.

El expediente recoge que la comunicación enviada a los usuarios especifica que estos solo deberán contratar el servicio con los 15 minutos de antelación el primer trayecto, mientras que esta información no aparece en el modelo de contrato de servicios de transporte que la empresa pone a disposición de los usuarios interesados.

De hecho, en este contrato, Prestige & Limousine pone de manifiesto que asume la obligación de cumplir con la normativa de transporte terrestre aplicable. El Govern también ha advertido a la compañía que si no atiende a estos requerimientos se consideraría una obstrucción a la tarea de inspección que corresponde a la Conselleria de Territorio y Sostenibilidad.

SSANGYONG
NUEVA GENERACIÓN

XLV

EXCITANTE, FAMILIAR, REVOLUCIONARIO

Disponible para TAXI
GLP
AutoGas
4x2

5 AÑOS GARANTÍA
o 200.000Km.

16.246€*

NADIE HA DICHO TANTO CON SÓLO TRES LETRAS

5 + 5

- Start & Stop
- Control de crucero
- 7 airbags
- Volante multifunción
- Dirección inteligente Flex Steer
- Sistema de ayuda al aparcamiento

MAVA MOTOR
C. Almogavers, 169-171 Cant. Badajoz
Telf. 635426244

Contacto:
Passeig de la Zona Franca, 219
Telf. 932527261

www.ssangyongtaxi.com

Consumo: 6,8 L/100Km. Emisiones CO_2: 159 g/Km.

*PVP recomendado para XLV G16 GLP 94,1kW/128CV. IVA no incluido.
El precio ofertado puede no corresponder con la imagen del modelo visualizado.

ECO
DGT