



El AMB pone en marcha el reglamento que limita las VTC's en el Área Metropolitana



07



El Supremo dicta una sentencia que protege al taxi

14



L'STAC demana reunir-se amb Damià Calvet per parlar de les VTC's i el Transport Sanitari

17



Modificaciones en la normativa del taxi de Barcelona

DILLUNS 17h a 18h 106.6 FM

taxi LIBRE



DIMECRES 16h a 17h 100.5 FM

PROMOCIÓ 2018

Sense quota d'entrada

Sense dipòsit

Sense emissora

I ARA GAUDEIX DE...

PRIMER MES GRATUÏT

3 MESOS SEGÜENTS AL 50%



També disponible



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

taxi

LIBERTÉ

stac

TEA

FEDETAXI

Revista profesional de difusión nacional
5ª Época, año XVIII nº 195

SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA

Primera revista del taxi de España
Fundada el año 1979

Director: Lluís 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

Una sentencia que marca un antes y un después en el taxi

Una de las cuestiones más significativas y que va a marcar un antes y un después de la Sentencia de la Sala III del Supremo es el argumento principal que el alto tribunal fundamentó para la preservación de la proporcionalidad del 1/30. Para los jueces que componen el alto tribunal el Taxi es un SERVICIO DE INTERÉS GENERAL.

Ha sido muy importante ésta determinación por parte del tribunal y ha sido como un balón de oxígeno para el sector que finalmente el Supremo haya avalado el 1/30 y también la habitualidad. Pero ha sido fundamental que los jueces argumenten que para preservar la proporcionalidad entre VTC y taxis el motivo principal es porque éstos últimos son un SERVICIO DE INTERÉS GENERAL.

Ya se están produciendo algunos pronunciamientos por parte de las administraciones públicas que cogen como primer argumento el manifestado por el tribunal Supremo sobre el taxi. Uno de ellos ha sido el secretario del Ayuntamiento de Sevilla adquiriendo el calificativo que ha adoptado el Tribunal Supremo sobre la catalogación de SERVICIO DE INTERÉS GENERAL.

Así lo manifiesta el Supremo en su sentencia: “el objetivo de mantener un equilibrio entre las dos modalidades de transporte urbano aparece como una forma de garantizar el mantenimiento del servicio de taxi como un servicio de interés general”.

Y sigue diciendo que “la previsión de una proporción entre el número de licencias es sin duda una medida idónea y proporcionada, sin que parezca fácil arbitrar una medida alternativa que pudiera ser menos restrictiva....”

Sobre la limitación territorial 80/20, regla de la habitualidad, el alto tribunal se pronuncia claramente y justifica su existencia: “esta limitación tiene la finalidad de evitar que la utilización de autorizaciones de VTC en localidades de otras comunidades autónomas como una forma fraudulenta de incumplir la regla de la proporcionalidad”.

Y sobre la proporción de 80 a 20 la Sala dice que “no hay razones para considerar excesiva o abusiva la proporción por la que ha optado el reglamento impugnado”.

Creemos que han finalizado los años en que nos encontrábamos perdidos en unas lagunas normativas que nos han llevado los diferentes gobiernos, y que ahora parece que han quedado resueltas tanto con la sentencia como con el elevar a rango de ley la proporcionalidad del 1/30.

Teníamos sobre nosotros la espada de Damocles de la liberalización del sector que hubiera sido la ruina para miles de familias de nuestro sector. Ahora toca a las administraciones preservar el taxi, tal y como se lo menciona el Supremo, y hacer cumplir a las grandes plataformas de VTC's, Cabify y UBER, la normativa vigente.

Talleres ATLÁNTIDA

REPARACIÓN DE
AUTOMÓVILES



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

El Reglamento que regula las VTC's en el AMB fue aprobado con las abstenciones de PP y C's



El Pleno del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) ha aprobado, con las abstenciones de C's y PP, el conocido como decreto Colau, que regulará las VTC's en los servicios urbanos. El Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) se felicita por esta aprobación que significa un paso más para defender a nuestro sector y

nuestro trabajo, ante las Plataformas digitales que quieren apoderarse de nuestro mercado, saltándose todas las normas del transporte.

Oficialmente la nueva normativa se denomina: "Reglament d'ordenació de transport urbà discrecional de viatgers amb conductor en vehicles de fins a nou places que circula íntegrament a l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona"

El texto, una vez que ya ha salido publicado en el Boletín Oficial Oficial, se llevará a la práctica y sólo podrán operar en el territorio metropolitano no más de 400 VTC's, (que responde al 1/30 que recientemente fue subido a rango de ley y el Tribunal Supremo lo avaló en una sentencia), en recorridos que sólo sean urbanos, entendiendo por urbano todo el AMB.

El Sindicat del Taxi de Catalunya ha participado de forma activa desde la primera reunión donde se decidió

la elaboración de este Reglamento, hasta el último presentando innumerables alegaciones en defensa de la licencia urbana y la regulación del sector de las VTC's y recogidas en todos sus textos.

Asimismo, nuestra organización ha decidido, ante las posibles impugnaciones que se realicen ante los tribunales por parte de aquellos que quieran paralizar el decreto, presentarse jurídicamente para defender la regulación metropolitana de las VTC's por diferentes motivos. El principal es la defensa de nuestro sector y por otro defender las competencias que tienen que tienen nuestros ayuntamientos y Comunidades Autónomas.

Agradecer a todos los taxistas que se concentraron ante la sede de el AMB donde se ha celebrado el Pleno con todos los grupos parlamentarios y donde ha sido aprobado el texto definitivo del Reglamento de las VTC's. ▴

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

La llum al final del túnel

Sembla que per fi es comença a veure la llum al final del túnel, després d'una anys d'incertesa, el sector del taxi català, tot i no poder estar content, com a mínim pot analitzar sense por a noves sorpreses com queda dibuixat el transport de viatgers en vehicles de menys de nou places pels propers anys.

Com tots sabem les realitats del sector son diverses i diferents quan parlem del conjunt del territori. Aquest escrit vol apartar-se de Lleis i normatives i pretén poder explicar planerament a que ens enfrontem.

Fins l'any 2009, tot estava tal i com havia quedat amb l'aprovació de la llei del taxi de l'any 2003. Teníem una proporcionalitat de una VTC (Vehicles de lloguer amb conductor) per cada 30 taxis, això suposava que davant les 12500 llicències de taxi aproximadament que existien a Catalunya hi havia una mica mes de quatre-centes VTC's. Amb aquest panorama la feina quedava repartida de forma que les VTC's es dedicaven al seu mercat tradicional (enterraments i serveis especials) i en alguns casos començaven a entrar, sobretot fruit de la facilitat a l'hora de comunicar-se, al

mercat del taxi (empreses i agències de viatge).

Després de la liberalització encoberta fruit de la Llei Òmnibus i les posteriors sentències judicials, els actors i la proporcionalitat han canviat i tot sembla indicar que encara canviarà mes, tenint en compte que aquest mes de juny hi ha a Catalunya una mica mes de 1000 llicències VTC però se'n esperen amb tota probabilitat 2000 mes si els demandants continuen les vies judicials començades. Com afectarà això al sector?

En el cas del Area Metropolitana de Barcelona els companys tenen la gran inquietud de veure com cada dia hi ha mes vehicles VTC treballant amb plataformes com Uber o Cabify, aquestes es dediquen bàsicament a realitzar serveis urbans dins de l'Àrea aprofitant la gran demanda fruit del increment de turisme a la capital catalana. En aquest sentit, el famós reglament Colau, que ha de mantenir una proporcionalitat entre els taxis i VTC's que realitzen serveis urbans dins de Barcelona pot suposar una solució parcial. I perquè dic una solució parcial, s'ha de tenir en compte que tots aquells serveis que tenen

origen dins de l'àrea metropolitana de Barcelona però la seva destinació es fora queden exents d'aquesta reglamentació ja que es purament urbana. En el supòsit que tiri endavant, cosa que no estarà exenta de grans dificultats, tots aquells serveis amb origen dins de l'àrea i destinació a la resta de Catalunya els podran realitzar tranquil·lament, això vol dir que molt probablement aquestes VTC's'especialitzin en aquests tipus de serveis, que no son pocs, i que afecten de forma considerable a la facturació dels companys negres i grocs.

Ara anem a les poblacions de fora de l'àrea metropolitana i centrem-nos en la segona corona metropolitana i la resta de capitals catalanes, en aquesta part del territori ja fa molt de temps que patim la competència paral·lela i en moltes ocasions deslleial per part de alguns propietaris de VTC's, parlem per exemple de la seva afició a l'hora de oferir-se als trasllats al aeroport dels treballadors de les empreses mes importants (en moltes ocasions amb preus clarament per sota del nostre), les assistències en carretera (on les

continua pagina següent

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

AUTO-REPARACIÓN

MANUSAN, S.L

REPARACIÓN GENERAL DEL AUTOMÓVIL

Disponemos de financiación mediante entidad bancaria. Importe de la financiación: mín. 900€ - max. 18.000€

Mecánica, Electricidad y Máquina de Diagnóstico (Diésel-Gasolina) - Oferta en neumáticos, baterías, frenos, aceite y otros. Inyección electrónica, aire acondicionado, pre-lix + frenómetros (Gratis).

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

empreses d'assegurances han trobat uns col·laboradors a l'alçada de les seves demandes tarifaries) etc.

Com ens afecta aquesta arribada de VTC i que podem fer-hi?

Crec que veurem un increment d'aquests tipus de vehicles en les nostres poblacions, si el Decret Colau tira endavant es farà del tot necessari que els nostres ajuntaments facin el mateix, (tenint en compte que la feina jurídica ja la ha realitzat l'ajuntament de Barcelona això no hauria de suposar una gran despesa per les administracions locals). Ara be, soluciona això la problemàtica? humildement crec que no, i perquè dic això? dubto que l'interès d'aquestes VTC siguin els serveis urbans d'aquestes poblacions (que quedarien blindats amb un reglament urbà), penso que es justament el que ara ja estan fent (bàsicament serveis interurbans) els que vindran a fer i que l'increment serà força considerable. Penso a mes, que a part de poblacions turístiques el gruix de l'intrusisme s'acabarà patint de forma considerable a les poblacions abans esmentades.

La feina a realitzar per part dels companys que patiran amb total seguretat aquest intrusisme es bàsicament de millora del servei, es fa del tot necessari una especialització i professionalitat indiscutible, penso que aquesta especialització a de tenir cinc pilars fonamentals.

Professional em refereixo a la persona que realitza el servei (taxista)

La imatge es molt important en qual·sevol activitat de cara al públic, es doncs indispensable una vestimenta adequada, amb sabates tancades, pantalons llargs i coll de camisa (sempre que l'uniforme no sigui possible). Es molt important també que els professionals coneixen be la ciutat, reconeixent els punts d'interès, llocs a visitar, restauració i dates importants



(festes populars etc). Una formació en idioma seria molt interessant tenint en compte que molts dels usuaris que no volem perdre parlen angles.

Vehicle

El vehicle es l'espai on es realitza el transport, igual que quan anem a un local de restauració valorem positivament la pulcritud, els nostres usuaris fan el mateix, hem de començar a canviar la idea que el cotxe es nostre per passar a la idea que el cotxe es el local on treballem, mantenir-lo sempre net, per dins i per fora, si pot ser amb un mateix olor en tots els vehicles de la flota o radio taxi. Hem de tenir en compte que la qüestió mediambiental es un valor afegit que la població valora molt positivament a l'hora del canvi de vehicle apostar per vehicles de baixes emissions es del tot indispensable.

Preus

Un dels factors que mes valoren els usuaris a l'hora de valorar els serveis oferts per els nou actors (Uber o Cabify) es el poder saber el que pagaran abans de sol·licitar el servei, en aquest sentit i sabent que les tarifes urbanes son d'obligat compliment amb l'actual legislació i si tal i com em explicat abans creiem que els serveis urbans seran els menys afectats crec

que el que em de fer es crear una llista de preus per als serveis interurbans mes sol·licitats per els nostres clients.

Ajuntament

El taxi es una part importantíssima de la mobilitat a les nostres ciutats, aquest es el missatge que ha d'interioritzar l'ens competent en la matèria (ajuntament), fer-lo partícip de les nostres problemàtiques i de la forma en que pensem a d'evolucionar la mobilitat municipal, sense posar pals a les rodes i sempre prenent una iniciativa activa en la matèria, exigir la publicitat del nostre servei i aportar solucions a les possibles problemàtiques fer entendre a la gent la nostra tasca social.

Disponibilitat

El nostre servei ha de respondre a les necessitats de la població, es a dir i com a exemple, no te sentit que les nits especials no es reforci el servei, hem de pensar que quan la gent gaudeix de la festa es quan més servei hem de donar, es importantíssim que quan un usuari ens requereix l'hi puguem donar la resposta adient i un servei a l'alçada.

Crec en la viabilitat del sector del taxi, la mobilitat fora del vehicle privat cada dia agafarà més empenta, es a les nostres mans el futur, no ho desaprofitem per no adaptar-nos. ▴

El Supremo avala el 1/30 para preservar al taxi como servicio de interés general

El Supremo avala las limitaciones a las VTC, siempre que sean necesarias y proporcionadas, como forma de garantizar el equilibrio entre las dos modalidades de transporte urbano y para asegurar el mantenimiento del servicio del taxi como un servicio de interés general.

El tribunal considera ajustado a derecho el límite de 1 licencia VTC por cada 30 taxis, así como la exigencia a las empresas de arrendamiento de vehículos con conductor de que desarrollen el 80% de sus servicios en la comunidad autónoma donde esté domiciliada su autorización.

Por el contrario, el tribunal da la razón a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), y a las plataformas Uber y Unauto, en el requisito impuesto a las empresas de VTC de que dispongan al menos de una flota de siete vehículos dedicados a dicha actividad, ya que excluiría a los pequeños empresarios de su ejercicio sin razón de interés general o necesidad que lo justifique. Por ello, anula tal limitación.

Los magistrados resuelven los recursos de la CNMC, Uber, Unauto y Maxi Mobility Spain (Cabify) contra el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre que estableció las restricciones a las VTC. En la parte contraria, que apoyaba el Decreto, estaban la Administración del Estado, numerosas federaciones del taxi entre ellas el STAC, la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid, o la Asociación Española de la Economía Digital.

La Sala rechaza declarar la pérdida sobrevenida parcial del objeto del



recurso derivada de la aprobación por el Gobierno, después de celebrarse la vista de los recursos en el Tribunal Supremo (el pasado 17 de abril) del Real Decreto-Ley 3/2018, de 20 de abril, que modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 1987 en materia de arrendamiento de vehículos con conductor. Señala que la revisión jurisdiccional de legalidad del Real Decreto impugnado no puede ser evitada por la aprobación del Real Decreto-Ley porque durante el periodo de vigencia (de 2 años y 5 meses) de los preceptos del primero, ahora derogados, han podido originar efectos que pudieran verse afectados por una eventual declaración de ilegalidad de los mismos.

El Supremo examina si las limitaciones del Real Decreto de noviembre de 2015 incumplen prohibiciones contenidas en la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, la Ley de Garantía de la Unidad de Mercado o el ordenamiento europeo, como sostenían los recurrentes.

Proporción 1/30 VTC-Taxi y 80-20

Sobre la limitación de licencias VTC en relación al número de taxis, el Supremo destaca que "una vez admitida la justificación de preservar un equilibrio entre las dos modalidades de transporte urbano a fin de asegurar una modalidad

como la del taxi, la previsión de una proporción entre el número de licencias es sin duda medida idónea y proporcionada, sin que parezca fácil arbitrar una medida alternativa que pudiera ser menos restrictiva ni corresponda hacerlo en esta Sala".

La Sala también acepta la restricción de que el 80 por ciento de los servicios de VTC deban desarrollarse en el ámbito territorial de la comunidad autónoma donde está domiciliada su autorización. Esta limitación, señala el tribunal, tiene la finalidad de evitar que la utilización de autorizaciones de VTC en localidades de otras comunidades autónomas se convierta en una forma fraudulenta de incumplir la regla de la proporcionalidad. En cuanto a los requisitos materiales relativos a los vehículos, la Sala tampoco estima el recurso de la CNMC al entender que también se exigen medidas análogas al servicio del taxi para asegurar los niveles de calidad y seguridad en los mismos.

Flota mínima de siete vehículos

Por el contrario, la Sala estima de forma parcial el recurso de la CNMC y otros y anula la exigencia de una flota mínima de siete vehículos por entender que constituye una limitación a la actividad de VTC que excluye a pequeños empresarios del ejercicio de la misma.

Según la sentencia, el Real Decreto impugnado no obliga a tener una flota mínima de siete vehículos destinados a VTC sino que, "simplemente, obliga a disponer de uno o más vehículos en las condiciones reglamentarias que se determinen". ▴

El STAC, tras la sentencia del Supremo que protege al taxi

El Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) se felicita por la sentencia del Tribunal Supremo que avala el 1/30 entre VTC y taxis. Este es un gran triunfo para el sector del taxi ya que prevalece la proporcionalidad entre ambos sectores.

El STAC fue una de las primeras organizaciones, en Catalunya la primera, que se presentó como parte afectada en la demanda que interpuso la CNMC. Este organismo pretendía liberalizar el sector de las VTC con la demanda que interpuso contra la gran mayoría de los artículos del Reglamento de Ordenación de Transporte Terrestre (ROTT), fundamentalmente en todos aquellos que restringían el trabajo de las VTC, aprobado en noviembre de 2015.

La sentencia de la Sala III del Tribunal Supremo también ha admitido que las VTC solo podrán hacer fuera de su comunidad un 20% de sus servicios. Con ello, la pretendida liberalización de la CNMC ha quedado en nada. Tal como dice la sentencia, la proporción 1/30 entre taxis y VTCs no va en contra del libre mercado ya que el taxi es un servicio de interés general y la proporcionalidad garantiza la



supervivencia del taxi.

Todo ello resultado del esfuerzo económico tanto del STAC como FEDETAXI, organización a la que estamos adscritos, también por la perseverancia y la convicción de que llevábamos la razón, se ve ahora reflejada en esta sentencia.

Primero fue presionando a las administraciones para que el ROTT fuera aprobado, finalmente el Gobierno lo hizo en noviembre de 2015. Algunos dudaron de apoyar su aprobación. Después fue la posición decidida del STAC en defender al sector frente a los aires liberalizadores que traía la

CNMC, con sus socios UBER y Cabify.

Esta sentencia junto con el Real Decreto aprobado por el Gobierno y convalidado por el Congreso de los Diputados dan seguridad para el mantenimiento de la tan reiterada necesidad de la proporcionalidad del 1/30. Tanto UBER como Cabify, defensores de la CNMC, son los grandes derrotados en este juicio que su único objetivo era liberalizar el sector de las VTC y hundir el sector del taxi.

La CNMC ha interpuesto diferentes recursos contra toda la normativa referente al taxi con la única intención de liberalizar nuestro sector. La sala del Tribunal Supremo solo ha admitido que las autorizaciones no tengan una flota mínima de 7 vehículos.

A partir de este momento tenemos nuevos retos como es el Decreto Colau que pretende regular las VTC en el Área Metropolitana de Barcelona y al cual el STAC le da el apoyo absoluto. También a la última petición que insta al Ministerio de Fomento a modificar el ROTT en su artículo 182.2 para darle más potestad a las administraciones locales para regular el transporte de viajeros en sus territorios. ▴

Tu mejor préstamo
Soluciones Urgentes de Liquidez

Préstamos
desde **6.000€**  **48 HORAS**

con garantía de tu licencia de taxi
Para 10.000€ cuotas de 129€ a 5 años

Contáctanos
☎ 934 870 380 · Pº de Gracia 37, 3º- 1º
www.tumejorprestamo.com

Recorrido del ROTT



El Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) fue una de las primeras organizaciones que tras el anuncio por parte de la Comisión Nacional de la Competencia (CNMC) de impugnar el Reglamento de Ordenación de Transportes Terrestres (ROTT) en noviembre de 2015, prácticamente en el último Consejo de Ministros del Gobierno al acabar su legislatura.

Cuando todas las organizaciones apostaban por dar el visto bueno a un Reglamento que aunque descafeinado, elevaba el 1/30 y otras condiciones de las VTC a ese nivel normativo cuando con anterioridad estaba en una Orden Ministerial, y se cerraba las diferentes modificaciones realizadas para restituir la proporcionalidad y la habitualidad que los juzgados tiraron por tierra tras la ley Omnibus.

Las organizaciones nacionales en aquel entonces (FEDETAXI, CTE y UNALT) amenazaron al Ministerio de Fomento con manifestaciones en Madrid ante la pasividad de la aprobación del Reglamento que desde julio de

2013, estaba pendiente. Finalmente, no se tuvieron que realizar las movilizaciones ya que el 15 de ese mes fue aprobado por el Consejo de Ministros.

Los problemas entre el Ministerio de Fomento y Economía provocaron la dilatación que se produjo entre julio de 2013 que se modificó la LOTT y noviembre de 2015 que fue cuando se aprobó el Reglamento. Más tarde se vió que el retraso de más de dos años ocasionó la solicitud en toda España de miles y miles de autorizaciones de VTC que luego los juzgados les dieron la razón. En todas esas sentencias incidían en la no existencia de una reglamentación que amparara la proporcionalidad.

Otras organizaciones en noviembre de 2015 echaban por tierra el Reglamento, E incluso opinaban que se debía paralizar.

El STAC junto con otras organizaciones (Federación Vasca del Taxi, Federación Asturiana Sindical del Taxi, Asociación Profesional de Taxistas de Santander y Cantabria, Asociación Tele

Taxi San Fermín (Navarra), Asociación de Taxistas de la Rioja y Radio Taxi Mérida), donde empezamos a reunirnos tras la desaparición de la Confederación del Taxi de España, tomamos una primera decisión, el 29 de abril del 2016, que fue presentarnos contra la impugnación del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) a cargo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

Finalmente, todas las organizaciones a nivel Estatal se personaron en la causa, también las administraciones, y el 17 de Abril se hizo la vista, con un resultado finalmente satisfactorio, con una sentencia de la Sala III del Tribunal Supremo, conocida el 10 de junio que amparaba la proporcionalidad del 1/30 del Reglamento. Días antes, el 20 de abril, el Gobierno aprobó un decreto que subió a rango de ley la proporcionalidad y la habitualidad y que fue convalidado el 10 de Mayo por el Congreso de los Diputados. ▀

El STAC convoca a associacions i radioemissores de Catalunya per debatre la reestructuració de la zona de serveis concertats a la T-1 i T-2

El passat 23 de juny es va celebrar a la seu del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) una sessió informativa organitzada i presentada per dirigents del nostre sindicat, a la qual es va convidar a les diferents associacions professionals i radioemissores/apps de Catalunya.

Aquesta sessió van assistir representants de les associacions professionals:

- Unió Intercomarcal de BCN (UIB-STAC)
- Unió de Terrassa-STAC
- Unió de Mataró-STAC
- Taxis Manresa-STAC
- Associació del Bages
- Taxis Berga
- Unió de Girona-STAC
- Taxis de Banyoles i Pla de l'Estany
- GITAXI S.L.
- Taxistes Llatins Units (TLU)
- Associació Professional del Taxi

Per part de les emissores / apps de taxi:

- Barnataxi
- Tele Taxi Terrassa
- Ràdio Taxi Rubí
- Ràdio Taxi Mataró
- Ràdio Tx Manresa



- Ràdio Taxi Figueres
- TaxiClass
- TaxiEcològic
- App MyTaxi
- Fono Taxi

A la primera part de la sessió es va fer una exposició per part dels companys que van assistir a la reunió amb AENA en la que se'ns va comunicar com queden les noves zones de recollida de serveis concertats per a les VT (taxis) tant a la T1 com a la T2 i es va informar de les propostes de l'STAC per millorar la nova zona.

A la segona part de la sessió es va obrir una roda d'intervencions on tots els allí presents van expressar les seves inquietuds i van aportar idees.

Per finalitzar es va arribar a la conclusió, per unanimitat, que la nova

zona habilitada per AENA y a la T1 és del tot insuficient per al volum de recollides diàries que realitzem els taxis de Catalunya. Es consensua un full de ruta que començarà per sol·licitar una reunió urgent amb AENA i també al departament de Transports per exigir un canvi d'ubicació de la zona VT que garanteixi un major nombre de places on recollir de forma digna i segura, a més de garantir les recollides 'express' i un espai per als taxis adaptats per a persones amb mobilitat reduïda, que ha estat eliminat actualment.

A aquesta reunió hi assistiran diferents representants de les associacions i/o radioemissores presents a la reunió i compta amb el total suport de l'Executiva Nacional del STAC. ▲



**SE VENDEN 5
LICENCIAS DE TAXI
(JUNTAS) CON LOS
VEHICULOS INCLUIDOS
SON DE LA MISMA
COMARCA DE LLEIDA
INGRESOS DEMOSTRABLES**

600 446 600
lotaxiagramunt@hotmail.com

L'AMB aprova inicialment la modificació reglamentària sobre la vestimenta

El Ple del Consell Metropolità de l'AMB va aprovar inicialment la modificació de l'article 42.4 del Reglament Metropolità del Taxi que estableix unes normes bàsiques per garantir una vestimenta correcta dels conductors i les conductores quan es presta el servei de taxi.

Amb aquesta modificació reglamentària, l'IMET vol incidir en una millora de la qualitat del servei que es presta als ciutadans i a les ciutadanes. Es pretén donar més claredat i més eficàcia a una norma vigent durant molt de temps, la qual necessitava renovació, i que fins ara portava a la subjectivitat en la seva



aplicació. Els i les taxistes tindran, quan entri en vigor aquesta nova normativa, els conceptes més clars sobre el tipus de vestimenta que està permès per a prestar un servei de transport públic com és el del taxi i, al mateix temps, el control per part del servei d'inspecció de l'IMET serà més eficient.

L'article 42.4), que ha de superar

encara el període d'exposició pública de 30 dies, abans d'entrar en vigor, es modificarà en els termes següents:

“La indumentària dels conductors serà adequada a la prestació del servei i, en tot cas, estarà sense taques ni males olors. Està prohibida expressament la prestació del servei amb samarretes de tirants, xandalls, roba esportiva, pantalons curts i bermudes. No s'accepta cap calçat que pugui suposar un problema per a la seguretat vial durant la conducció i, en concret, no s'accepta l'ús de les xancles”.

Superada la fase d'exposició pública, la norma podria entrar en vigor a partir de juliol. ▴

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



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

TOYOTA MASTERTRAC
www.mastertrac.toyota.es

Gamma Prius+: Consumo medio (l/100km): 4.1 - 4.4. Emisiones CO₂ (g/km): 96 - 101.
* Fuente: ciclo urbano.

- 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


TOYOTA
SIEMPRE MEJOR


TOYOTA
HYBRID

Constituïda la Comissió de seguiment de l'Àrea de Prestació Conjunta de l'Alt Penedès

El 21 de juny passat de 2018 es va reunir per primera vegada la Comissió de Seguiment de l'Àrea de Prestació Conjunta del Servei del Taxi a l'Alt Penedès i va ser aprovat el Pla d'Actuació d'aquest organisme. L'acte va ser presidit pel president del Consell Comarcal, Xabier Lluch i per part del Departament de Transports va assistir, el subdirector, Josep M^a. Fortuny. A la reunió, també van estar representats altres membres del Consell Comarcal, Ajuntaments.

L'STAC també va estar present com membre de la Comissió de Seguiment i com un dels promotors de manera activa en la creació de l'Àrea de Prestació Conjunta. També van assistir altres membres d'organitzacions i representants d'altres taxistes de les poblacions. Així mateix van participar



membres de l'Associació de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU), empresa que assessora a diferents ajuntaments de Catalunya.

A la reunió va ser aprovat el Pla d'Actuació de la Comissió que consta de quatre Eixos: Gestió Administrativa, Gestió Operativa, Marc tarifari i Medi Ambient i Sostenibilitat. Cada eix

consta de diferents punts que van des del Registre de Llicències, Reglament del Servei, Web i Imatge Corporativa, Sistema Tarifari, característiques dels vehicles. La Comissió, un cop aprovat el Pla, va decidir posar-lo en marxa de forma immediata i convocar totes les reunions necessàries per a la seva concreció. ▴

El STAC participa en el IX Congreso de la Federación Asturiana Sindical del Taxi

El Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) ha participat en el IX Congreso de la Federación Asturiana Sindical del Taxi (FAST) que se celebró en Oviedo y donde fue reelegido José Artemio Arduña Valdés, como secretario general de la Organización.

Luis Berbel, como presidente del STAC, intervino en el Congreso realizando una ponencia, con el título: "2009-2018. La liberalización encubierta del taxi"; y donde se explicó toda la trayectoria normativa de la ley



de Transportes a nivel Estatal desde el 2009 con todos sus cambios así como sus consecuencias.

En este congreso la FAST creó los primeros premios "Taxista ejemplar", que nacen con la vocación de ser otorgados anualmente a todos

aquellos taxista o entidades que se hayan destacado en su tarea por la defensa y mejora de nuestro sector, Luis Berbel recibió el premio en "la defensa y promoción del taxi".

En la foto los diferentes compañeros que recibieron los premios junto al secretario general de la FAST, José Artemio: A toda una vida al servicio del taxi: Eduardo Sanz (Gijón), Jorge Caldevilla (Langreo) y Jesús Vicente (Oviedo). AL esfuerzo colectivo y innovación a: "Taxitur Lagos de Covadonga S.C.A." ▴



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

Dacia España Dacia ESP www.dacia.es

*PVP Dacia Logan Laureate Tce 66kw (90CV) i Dacia Lodgy Laureate 1.6 47kW (102CV) GLP 5 places exclusiva per a matriculació com a SP autotaxi. Cost de les llandes no incloses a Barcelona. Inclou transport, instal·lació de la mànegua 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 CO₂ (g/km) des de 103 fins a 139.
Dacia Logan GLP: consum mixt (l/100km) des de 3,5 fins a 6,2. Emissions CO₂ (g/km) des de 90 fins a 130.

RENAULT BARCELONA

Avda. Països Catalans, 24-26. ESPLUGUES

C/ Marquès de Sentmenat, 28-36. BARCELONA

C/ Ciutat d'Asunción, 45-47. BARCELONA

Pg. Zona Franca, 204-206. BARCELONA

C/ Tirso de Molina, 1 (al costat del CC Splau). CORNELLÀ

www.renaultretailgroup.es



L'STAC sol·licita una entrevista amb el nou conseller de Territori per parlar de la regulació de les VTC's i del Transport Sanitari

El nou conseller de Territori i Sostenibilitat, Damià Calvet, és un estret col·laborador de Josep Rull, el seu predecessor en el càrrec, i un gran coneixedor del funcionament del departament, en el qual porta treballant des de fa dues dècades assumint diferents posicions de responsabilitat. Nascut a Vilanova i la Geltrú el 1968, Calvet és diplomad en Arquitectura Tècnica per la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) i graduat en Ciències i Tecnologies de l'Edificació per La Salle.

Tot i que ha treballat a l'empresa privada, com a delegat de la firma immobiliària Vertix a les Balears, Calvet ha desenvolupat la major part de la seva carrera professional en l'administració catalana, on ha ocupat diversos càrrecs de responsabilitat en les àrees d'arquitectura i urbanisme. Fins ara era també tinent d'alcalde d'Urbanisme, Economia i Hisenda de l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès (Barcelona).

Calvet també ha estat president de Cimalsa, l'empresa pública de la Generalitat encarregada de la promoció, el desenvolupament i la gestió d'infraestructures i centrals per al transport de mercaderies i la logística.

L'STAC ha sol·licitat una entrevista amb el nou conseller:

Transcripció literal de la carta:

Benvolgut Conseller,

En primer lloc, felicitar-lo pel càrrec i responsabilitat que ha adquirit a l'estar al capdavant de la conselleria de Territori i Sostenibilitat. El seu Departament és al qual està adscrit el sector del taxi, que a hores d'ara es troba en un moment difícil i crucial.

Els diferents buits legals que s'han



produït com a conseqüència dels canvis normatius tant en la Llei d'Ordenació de Transports Terrestres (LOTT) com en el seu Reglament (ROTT) han fet que l'equilibri existent entre dos sectors diferenciats com són el dels vehicles de lloguer amb conductor, altrament coneguts com VTC, i els taxis hagi quedat totalment desequilibrat, posant en perill la supervivència de la nostra indústria.

Com vostè sap, el taxi és un sector regulat precisament com a garantia a l'usuari i necessita el suport de la seva conselleria i la del Govern pel manteniment de la nostra indústria. És necessari el manteniment de la diferenciació dels dos sectors. Així com l'establiment de noves normatives en les quals tant la Generalitat com les administracions locals tinguin les competències suficients per a regular el transport al seu territori.

Amb l'anterior conseller, Josep Rull, el taxi va mantenir una estreta relació per buscar solucions a diversos problemes i una màxima implicació de la conselleria davant la irrupció de les grans plataformes tecnològiques

que sense pietat intenten destrossar un sector com el taxi, tan arrelat en el territori.

El taxi necessita canvis normatius ja que vol ser més competitiu i adaptar-se a les noves exigències dels usuaris i per a això s'han de produir uns canvis en la legislació que la facin possible.

Tenim pendent un tema que també és crucial pel nostre sector com és el Transport sanitari, vital per a la supervivència del taxi al territori. Amb el conseller Rull, que és gran coneixedor d'aquest tema, ja s'havien intentat traçar uns ponts perquè tal com s'estableix a la llei del taxi, el taxi sigui realment un col·laborador del sistema de Salut i es reconegui a la nostra indústria com a transport sanitari no urgent per al trasllat de pacients.

Aquests dos temes són de màxima urgència pel sector del taxi i per tot això sol·licitem una reunió urgent amb vostè per tractar-los i debatre'ls i donar-li viabilitat i solucions.

Aprofitem la ocasió per enviar-li una salutació, agraint per endavant la seva atenció i desitjant-li un bon treball. ►

Erdogan acaba con Uber en Turquía: “Nadie puede pisotear a nuestros taxistas”

Uber no podrá seguir operando en Turquía. Ha sido el propio presidente turco, Recep Tayyip Erdogan, quien anunció que el servicio de transporte de esta popular plataforma “se ha acabado” en el país, según informó el diario Milliyet y recoge Efe.

“Apareció una cosa llamada Uber o algo así. Eso se ha acabado. Ya no existe”, aseguró Erdogan en un encuentro con el sindicato de conductores de autobús de Estambul. “¿De dónde salió eso? Lo hay en Europa. A mí, qué me importa Europa. Aquí decidimos nosotros. Tenemos un sistema de taxis”, añadió el presidente.

“El Ministerio de Interior ha dado las instrucciones. Si esos se meten en el tráfico se hará lo que toque hacer. Nadie puede pisotear los derechos de nuestros taxistas”, agregó.

En Turquía entró en vigor una norma que prevé retirar la licencia de transporte de personas a las empresas que emplean conductores de Uber, como fórmula para luchar contra vehículos que funcionan de forma ilegal como



taxis. A la primera infracción se impondrá una multa de advertencia, y a la segunda se retirará la licencia para un periodo de dos años, informaron las autoridades, según Efe.

Al igual que ha ocurrido en otros países del mundo, en los últimos meses, colectivos de taxistas han protestado reiteradamente contra Uber, que consideran una competencia desleal, y en Estambul se han registrado incluso numerosas agresiones violentas de

taxistas contra conductores de Uber.

La plataforma de transporte desembarcó en Estambul en 2014, pero sus tarifas no son inferiores a las de los taxis, que también disponen una aplicación de móvil para pedir un vehículo. Pese a la nueva normativa, Uber confirmó que continuaría sus actividades en Turquía. Veremos si mantiene esta intención tras conocer las contundentes palabras de Erdogan. ▴

Ocupa aquest espai,
anuncia't al TAXI

Truca al 636 96 78 45

El STAC a favor de la modificación del ROTT para dar más poder normativo a las administraciones locales en transporte



El Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC), defensor del decreto de Colau a través del cual se pretende regular la actividad de las VTC en el AMB, apoyó el requerimiento del pleno metropolitano para pedir al Ministerio de Fomento para que modifique el artículo 182.2 del Reglamento de Ordenación de Transporte Terrestre (ROTT) y puedan tener más poder normativo las administraciones locales en el transporte de su territorio.

El Área Metropolitana de Barcelona aprobó solicitar al Ministerio de Fomento la modificación del artículo 182.2 del Reglamento de Ordenación de Transporte Terrestres (ROTT) para incluir una referencia en los reglamentos que puedan aprobar otras administraciones en esta materia. PP y Ciudadanos se abstuvieron en la votación del pleno.

El decreto Colau pretende regular

las VTC fundamentalmente por tres motivos. El principal, el perjuicio que se ocasiona a otra actividad, el taxi. Y otros como la contaminación y la sostenibilidad ambiental y económica.

Las principales líneas de este Reglamento son:

- Mantenimiento de la Proporcionalidad entre las VTC's y los taxis (1/30).
- Página de control-web de los servicios de estas autorizaciones locales.
- Identificación exterior propia de la AMB de los vehículos que operen en el Área.
- Autorización previa.
- Sanción de más de 4.001 euros.
- Los vehículos de más de 5 plazas tienen que estar adaptados para personas con movilidad reducida.
- Cada autorización será para un solo vehículo.
- La autorización de AMB sólo será para servicios urbanos.

Los fundamentos jurídicos en que se ha basado este Reglamento son: l'Estatut de Catalunya del 2006 que le da competencias en la regulación, la planificación, la gestión, la coordinación y la inspección del transporte urbano.

- Ley Municipal y de Regimen Local de Catalunya del 2003. El municipio tiene competencias propias en materia de transport public.
- Llei de l'Àrea Metropolitana de Barcelona de 2010 en los servicios que transcurren íntegramente en el territorio Metropolitano.
- Llei del Taxi (2003) Ya que el taxi es un servicio intervenido y regulado.
- Sólo podrían trabajar 399 autorizaciones VTC.

Llei Municipal i de Règim Local de Catalunya del 2003. El municipio tiene competencias propias en materia de transporte público. ▴

Modificaciones en el Reglamento Metropolitano del Taxi

El Pleno Metropolitano de Barcelona de la AMB aprobó diferentes modificaciones al Reglamento del Taxi

1. Sólo podrá haber un 15% de vehículos de más de 5 plazas incluida la del conductor. Este límite no será aplicable a los vehículos para el transporte de personas con movilidad reducida que certifiquen su adaptación según la norma UNE 26494 o la normativa vigente que la sustituya.

2. A partir del 1 de enero de 2019 no se autorizarán ni se aplicarán modelos de vehículos con motorización diesel. A excepción de los vehículos que puedan ser adaptados para el transporte de personas con movilidad reducida, según la norma UNE 26494 o la normativa vigente que la sustituya, hasta que el mercado disponga de alternativas de combustibles de bajas emisiones para este tipo de vehículos.

3. De forma general, los vehículos apli-



cados a una licencia no podrán superar los 10 años de antigüedad a contar desde su primera matriculación.

4. Los vehículos de segunda mano que se apliquen a una licencia no podrán exceder los cinco años desde su matriculación.

5. Los conductores de taxi tendrán que tener disponible en sus dispositivos móviles la aplicación APP "TAXI AL DIA", para recibir en tiempo real las notificaciones de la administración

competente, así como otras notificaciones de interés para el correcto desarrollo del servicio.

6. El pago del importe del servicio lo efectuará el usuario en el momento que finalice. Los conductores están obligados a extender un recibo del importe del servicio, mediante impresora conectada al taxímetro, y ponerlo a su disposición.

En diferentes puntos existen excepciones que pueden ser consultadas. ▴

Canarias modifica el reglamento del taxi y establece una tarifa plana del aeropuerto a distintos municipios de la isla

La Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias anunció la modificación del Reglamento del Servicio del Taxi, que incluye, entre otros cambios, la tarifa plana T4 y suprime la exigencia de la antigüedad máxima de los vehículos de doce años.

El documento se ha elaborado en consenso con el sector, ya cuenta con informe jurídico favorable y será elevado a Consejo de Gobierno para su aprobación para su remisión al Consejo Consultivo, ha señalado

la Consejería. La tarifa plana interurbana (T4) se aplicará desde los distintos municipios hasta los aeropuertos, y desde estos a los diferentes municipios.

Otra de las novedades es eliminar el derecho de tanteo y retracto de la administración concedente en el caso de transmisión de licencias entre familiares vivos, de primera y segunda línea de consanguinidad ascendiente y descendientes, mediante donación. Se establece que la transmisión será efectiva siempre que el receptor esté



al corriente en el pago de los tributos exigibles relacionados con la actividad del taxi y haya satisfecho las sanciones impuestas en el ejercicio de la actividad. ▴

L'STAC torna a reclamar la necessitat de l'ESO pels nous taxistes

Una de les principals preocupacions de la nostra organització ha estat sempre la formació del nostre col·lectiu, tant per la prestació d'un millor servei com també per l'augment en la professionalitat del mateix taxista.

És bàsic que l'entrada al sector hauria de fer-se en les millors condicions i amb un nivell òptim de cultura. Tenint en compte el servei que es prestarà, que ha de ser un servei de qualitat i de professionalitat. Recordem que fa alguns anys per accedir a la professió de taxista es requeria un nivell d'estudi mínim, com era el graduat escolar, el seu equivalent en l'actualitat és l'ESO, i que ara no es requereix. Considerem



necessari que es torni a sol·licitar per a així augmentar el nivell professional existent en l'actualitat i per al futur.

Tots som responsables de la visió que la societat té de nosaltres. Moltes ciutats del territori ja estan exigint un nivell d'estudi mínim. Entre elles Sevilla i Madrid: dues ciutats importants del territori, no només pel seu nombre d'habitants sinó també pel turisme i per

la població flotant existent. Considerem que Barcelona ha de ser una de les ciutats amb major exigència en els seus serveis i entre ells el del taxi. On un dels valors destacats hauria de ser la professionalitat i qualitat dels conductors destinats.

I sobretot davant de la competència que avui en dia tenim als carrers que comporta un nivell d'exigència més alt en el nostre servei. Pel compliment d'aquest objectiu no n'hi ha prou amb conèixer la ciutat i saber conduir. És imprescindible donar un tracte correcte als nostres clients, tenir coneixement de la història de la nostra ciutat, un nivell adequat d'anglès per atendre als nostres visitants entre d'altres coneixements. ▲

El STAC proposa que tots els taxistes estiguin adscrits a una emissora o APP

El taxi actual té un bon nombre de reptes. Un d'ells és donar un millor servei cada dia i més eficaç de cara a l'usuari. Sobretot tenint en compte l'actual oferta de transport que hi ha als carrers. El taxi compta amb un volum alt de passatgers, més de 100 milions anuals, i és un dels principals transports que utilitza el públic en general en la seva mobilitat.

Creiem que s'ha de donar un avanç important en les noves tecnologies a l'hora de la seva aplicació al taxi. Tot això tenint en compte que el sector ja està fent un esforç important com són la incorporació d'aplicacions, pagament amb targeta, exigència futura en els models dels vehicles cada vegada més ecològics i més sostenibles, etcètera.

Tot i això considerem que hi ha una gran atomització del servei de ràdio emissores i també d'aplicacions en el qual s'hauria de treballar perquè o bé amb acords de fusió o acords de col·

laboració conjunta es pogués cobrir la demanda d'aquests operadors. D'altra banda, actualment hi ha un gran nombre d'emissores que anuncien un servei de 24 hores del dia durant els 365 dies de l'any i no compleixen amb aquest objectiu. O simplement emissores que restringeixen el seu servei depenent de l'oferta que tenen de vehicles.

Tot sembla indicar que només una mica més del 30% dels taxistes estan en una emissora de ràdio o tenen una APP a on poden acudir els usuaris per demanar un taxi. Un mètode que cada vegada hauria de ser més gran davant l'avanç continu de les tecnologies i que la tendència és que vagi creixent però el sistema actual no compleix amb els objectius desitjats.

Finalment, i tenint en compte que és una necessitat social i sobretot de cara a l'usuari perquè pugui disposar en cada moment del taxi més proper. Pensant també en el futur de les tecnologies i de la mobilitat a la ciutat, cal que

s'implementin nous mètodes de treball en la flota i la necessitat d'una major coordinació de la mateixa.

Per tot això, i igual que ha succeït amb altres tecnologies com ha estat l'obligació del pagament per TPV, des del STAC considerem necessari que tots els taxistes de Barcelona i la seva Àrea Metropolitana estiguin incorporats en una de les APP existents o bé a una de les ràdio emissores per donar un millor servei als usuaris, la qual cosa en l'actualitat és bastant deficient ja que només poc més d'un 30 per cent té en el seu vehicle una d'aquestes dues formes per poder demanar un taxi per part dels usuaris.

Per tot això, l'STAC sol·licita una reforma:

Una reforma del Reglament Metropolità del Taxi perquè sigui obligat estar en una emissora de ràdio taxi o tenir una de les aplicacions existents o futures que es puguin crear de cara a donar un millor servei a l'usuari. ▲

Fedetaxi presenta el Plan para la creación del Libro Blanco del Taxi

La Comisión de Gobierno de FEDETAXI, presidida por Miguel Ángel Leal, aprobó por unanimidad un documento con 18 medidas para la mejora de la movilidad en el transporte de viajeros en vehículos de hasta 9 plazas que confía en que sirva de guía para la próxima convocatoria extraordinaria de la Conferencia Nacional de Transportes. Resumen de los 18 Puntos: Gobierno de España.

• Fomento.

- 1.- Puesta en marcha inmediata del mecanismo de control telemático de los servicios de VTC establecido en el Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre.
- 2.- Definir mejor la diferencia entre la contratación previa de la inmediata. Utilización de criterios como la consideración reglamentaria de una distancia mínima, periodos temporales razonables, o una combinación de ambos, por ejemplo.
- 3.- Modificación legal para revocar las autorizaciones de transporte de viajeros por reiteración en las infracciones, con más de dos sanciones firmes en vía administrativa en el periodo de un año.
- 4.- Mayor coordinación inspectora, con Agencia Tributaria, Inspección de Trabajo, Consumo y otras para el control efectivo del régimen de explotación de las VTC.
- 5.- Mayor control de los servicios de vehículos no provistos de autorización (intrusismo).
- Economía.
- 6.- Estudio de sistemas compensatorios por parte de los nuevos actores de la movilidad.
- Industria y Agenda Digital.
- 7.- Apoyo decidido a la innovación en el servicio público de taxi favoreciendo la calidad y la "experiencia de usuario".
- 8.- Ayuda a la transformación energética y sostenibilidad medioambiental de toda

la flota de taxi (70.000 vehículos).

• Interior.

9.- Aprobación y publicación inmediata de la Orden Ministerial que apruebe la implantación de matrículas específicas para taxis y VTC para el control del intrusismo.

• Empleo.

10.- Modificación de ET para devolver a los transportistas de viajeros al "principio de realidad" de las relaciones laborales, y lucha contra la precariedad laboral.

11.- Formación: Idéntica capacitación Taxi y VTC. (P.ej. 50 horas similar a propuesta en Portugal).

• Hacienda.

12.- Control fiscal de las actividades de las plataformas digitales y su tramado de

• Comunidades Autónomas y Ayuntamientos.

13.- Modificación pro-competitiva de la normativa de CC.AA. y Ayuntamientos.

13.1. Reforma del modelo de tarifas.

a) Ampliación de supuestos de tarifas fijas.

b) Previsión de servicios de taxi comparado en servicios precontratados.

c) Establecimiento de las tarifas con carácter de máximas en los servicios precontratados, que posibiliten su reducción en los casos y cuantías que se establezcan.

d) Incorporación del servicio público de taxi en actuaciones de movilidad como servicio (MaaS), fomentando el uso de tarjetas prepago y la comodidad integrada en abonos u otro tipo de medios de pago.

e) Flexibilización tarifaria en horas valle, colectivos con necesidades especiales, episodios de contaminación y otros supuestos específicos en beneficio del usuario.

13.2 Posibilitar mejora de parámetros de servicio, calidad y competitividad

del servicio público del Taxi.

f) Potenciar las fórmulas para la libre elección de vehículo y favorecer el incremento de vehículos de 9 plazas.

g) Enfoque al turismo como sector estratégico. Acciones "movilidad como servicio" incorporando al taxi.

g) Mejorar los mecanismos de financiación para la adaptación de la flota de taxis a las energías no contaminantes. Apoyo económico a flota taxis adaptados. Contratación pública sostenible y responsable con el sector del taxi.

14.- Control de actividad VTC: Medidas de multiplicación del control entre visados del mantenimiento de las condiciones de otorgamiento VTC (Estado y CCAA). Compromiso presupuestario real para intensificar inspecciones limitando el intrusismo y competencia desleal.

15.- Convenios CC.AA. y Ayuntamientos y creación de unidades especializadas de Policía Municipal en materia de intrusismo y regulación de transporte de viajeros en vehículos de hasta 9 plazas.

16.- Potestad de las CC.AA. para promover planes de reestructuración sectorial y/o amortización de licencias y autorizaciones. Estudio de sistemas compensatorios por los nuevos actores de la movilidad con análisis de costes de transición.

17.- La mejora de la experiencia del usuario: Apoyo público y promoción de las aplicaciones digitales de taxis e incorporación del servicio de taxi a los proyectos digitales públicos en materia de movilidad. Organización representativa de los taxistas de España 5 Coordinación competencial entre Estado, CC.AA. y Ayuntamientos.

18.- Estudio de la implementación de una autorización o licencia municipal y/o autonómica en relación a los transportes de urbanos de viajeros en vehículos de turismo que no son taxis. ▴

Fedetaxi solicita a la nueva ministra de Economía un presidente de la CNMC que rompa con la nefasta gestión de Marín Quemada

Ante la reiterada negativa de Marín Quemada a dimitir, aún después del varapalo que le ha dado el Supremo a la CNMC con la reciente sentencia sobre el ROTT de 2015, el presidente de FEDETAXI, Miguel Ángel Leal, solicita a la nueva Ministra de Economía, Nadia Calviño, que comience a trabajar en la designación de un sucesor que permita dejar atrás los años negros de Marín Quemada al frente de la CNMC. “Con el vencimiento del mandato en 2019 se abre una gran oportunidad para renovar la CNMC y designar un candidato que rompa definitivamente con la nefasta gestión de su actual presidente Marín Quemada”, sentencia el presidente de la organización representativa de los taxistas en España.



Es por ello que Leal cree que la nueva ministra debe comenzar ya mismo la búsqueda de un candidato que reúna las condiciones necesarias para alejar al supervisor del radicalismo dogmático del que ha sido preso durante la actual gestión.

Tanto el Ministerio de Fomento como la Federación Española del Taxi han hecho defensa desde el inicio del Real Decreto 1057/2015, de 21 de noviembre pues fue

una norma ampliamente consensuada por el Gobierno con FEDETAXI, como marco regulador en equilibrio y armonía de ambas modalidades de transporte de viajeros, buscando garantizar la prestación del servicio público del taxi en España, ante las pretensiones liberalizadoras de la CNMC.

Esta última había hecho causa general de las condiciones reglamentadas en la norma que ahora avala el Tribunal Supremo y contra la que además de numerosas declaraciones de su presidente, Marín Quemada, publicó un informe denotando dichas limitaciones y pidiendo la absoluta liberalización del servicio de arrendamiento con conductor (VTC) en España. ▶

José Luis Ábalos, nuevo ministro de Fomento

José Luis Ábalos (Torrent, 1959) es la excepción en el relato de que Pedro Sánchez afrontó las primarias del PSOE sin apenas aparato. Si alguien lo representa es él. Ingresó en la política a principios de los años ochenta y desde entonces ha enlazado cargos públicos, como el escaño de diputado las últimas cuatro legislaturas. El portavoz provisional del PSOE en el Congreso es también el secretario general de la provincia de Valencia desde 2012. Su dominio de la circunscripción con más militantes socialistas después de Sevilla y su conocimiento orgánico han sido determinantes en la reelección de Sánchez. Hasta el punto de que miembros de la federación andaluza, conscientes del peligro que entrañaba para la candidatura de Susana Díaz, trataron de que no tomara un papel activo. “Es una persona de partido. Y es aparato, sabe hacer muy bien los números como ha

demostrado en este proceso”, le pone en valor un dirigente cercano a la candidata derrotada. Compañeros en el Parlamento más críticos le acusan de marrullero.

Firme partidario del “no es no”, el sustituto de Antonio Hernando en la portavocía del grupo parlamentario se debatió entre mantener el voto en contra a la investidura de Mariano Rajoy y la abstención, posición aprobada por el comité federal. Al final le convencieron de que cumpliera la decisión del partido, cosa que hizo a regañadientes, consciente de que de lo contrario habría hecho peligrar su control de Valencia. Un lujo que no podía permitirse Sánchez si se decidía a dar la batalla en las primarias: además de José Luis Ábalos, solo otros tres secretarios generales provinciales estaban abiertamente con el líder reelegido (A Coruña, Albacete y Valladolid). Los cartones de Ducados que Ábalos se fumó en el patio del Congreso mientras se decidía entre lo

que le pedía el cuerpo y una visión más estratégica, unidas a la tensión de las semanas previas y posteriores al comité federal del 1 de octubre, le provocaron una úlcera. Pero le garantizaron su continuidad también en la dirección del grupo parlamentario, mientras los diputados del no que había perdían el puesto.

Su presencia en la dirección es una de las razones que explican su elección como portavoz. La certeza de que no generará problemas si no continúa de speaker en el Parlamento una vez se decida quién será el portavoz. La buena relación que mantiene con Miguel Ángel Heredia, cuya dimisión como secretario general del grupo parlamentario José Luis Ábalos no ha pedido, al contrario que por ejemplo Adriana Lastra, la otra diputada que escoltó a Sánchez en su vuelta a Ferraz, puede contribuir a pacificar al grupo socialista en el Congreso. ▶

El STAC denuncia la actitud de la ACCO de pretender la liberalización del sector del taxi a pesar del Supremo que sentenció su preservación

Una vez más, la Autoritat Catalana de la Competència (ACCO) ha emitido un informe en contra del sector y a favor de la liberalización del transporte de viajeros en vehículos de hasta 9 plazas (taxis y VTCs) sin atender los preceptos dados por el Tribunal Supremo donde indica claramente que el sector del TAXI es un servicio de INTERÉS GENERAL al cual hay que preservar por encima de las VTCs. Es más, manifiesta que “la previsión de una proporción entre el número de licencias (taxi) y autorizaciones (VTC) de 1/30 es sin duda una medida idónea y proporcionada”

A partir de aquí, el órgano de la competencia Catalana ha decidido emitir un segundo informe, justo después de la sentencia del Supremo, dando la sensación que hace oídos sordos a sus mandatos y también a pocos días de haberse aprobado la licencia urbana por el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) que pretende regular el servicio de VTC en su territorio, amparándose en sus competencias tanto del transporte como en las medioambientales.

Precisamente en este último punto, ACCO no hace referencia a que una liberalización perjudicaría la densidad en el tráfico en las grandes, ya muy saturadas y con altos índices de contaminación. Una vez más la ACCO mal interpreta los dos transportes y pide un regulador único cuando el servicio de los vehículos VTC ha sido uno concreto de toda la vida y la actual regulación así lo determina.

Las VTCs solo pueden trabajar bajo precontratación, con precios que dependen de la oferta y la demanda (variables y especulativos). El servicio

de taxi responde a servicios inmediatos, a mano alzada, en paradas señalizadas y también en servicios precontratados debidamente regulados, con unos precios aprobados por la Administración y que no varía en absoluto en ninguna situación de demanda de servicio.

Es FALSO que el precio del taxi dependa del valor de las licencias ya que las tarifas están reguladas por los ayuntamientos que son los que las aprueban y son autorizados por las comisiones de precios donde están representados todos los organismos desde sindicatos, representantes de los usuarios y las diferentes administraciones públicas.

En absoluto faltan licencias como se ha comentado por parte de ACCO ya que el AMB tiene 2000 taxis que descansan de lunes a viernes y 5000 los sábados y domingos que en caso de necesidad se pueden activar como ya sucede en los fines de semana.

Los requisitos que solicita la ACCO sobre seguridad y calidad en el transporte de viajeros en vehículos de 9 plazas, el taxi ya las dispone. En todo caso, que se dirija al sector de las VTC, empresas que van a pérdidas, donde la precariedad, la no profesionalidad y la elusión fiscal llevan consigo precisamente lo exigido por la Autoridad de la Competencia. ▴



TAXI CREDIT

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

otros préstamos con otras entidades también se conceden

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

WhatsApp

Interés al 6%
 USTED ELIGE LA CUOTA, devolución hasta 15 años
 Sin Avales, no incrementamos su coste bancario.

TAXICREDIT
 Créditos al Taxi

93 238 61 61

www.taxicredit.com

Buenos Aires, 28

Barcelona

Nuevos modelos de vehículos para prestar servicio de taxi en el AMB

En el transcurso de los últimos meses el Instituto Metropolitano del Taxi (IMET) ha autorizado diferentes modelos de vehículos para prestar servicio de taxi en el área metropolitana de Barcelona (AMB). Algunos ejemplos son:

TESLA MODEL S

Estamos sin lugar a dudas frente al vehículo 100% eléctrico más exclusivo del mundo, no existe ningún otro modelo eléctrico comparable en términos de distinción, prestaciones y autonomía (entre 490km-632km según versión). Se han autorizado tres versiones (75D, 100D y P100D) sólo diferenciadas entre sí por la potencia de sus motores y la capacidad de carga de sus baterías. Es una berlina grande de cinco puertas y cinco plazas, con cambio automático, de 4.97 m. de largo, 2.18 m. de ancho, 1.44 m. de alto y 2.96 m. de distancia entre ejes. Un diseño exterior moderno, con acabados que recuerdan más a los de un deportivo, e interior minimalista sin ni un botón gracias a la centralización de funciones a través de una gigantesca pantalla táctil de 17 pulgadas, mejor acondicionado para cuatro plazas a pesar de ser apto para cinco pasajeros. Posee un doble maletero, delantero y trasero, de 59,5 litros y 750 litros de capacidad respectivamente y un doble motor, delantero y trasero, capaz de conseguir una aceleración de 0/100km de entre 4.4-2.7 segundos y una velocidad máxima de entre 225-250km/h (según versión). Su precio aproximado es de unos 86.000€ la versión 75D, unos 110.000€ la 100D y unos 150.000 la P100D (todos con IVA incluido) y existe la obligatoriedad de instalar taxímetro junto a impresora en el espejo retrovisor.

NISSAN LEAF 2018 (40KWH)

La segunda generación del vehículo 100% eléctrico más vendido en el mundo es una berlina de tamaño medio, equipada con la tecnología más avanzada en seguridad, de cinco puertas y cinco plazas, con cambio automático, de 4.50 m. de largo, 1.80 m. de ancho, 1.54 m. de alto y 2.70 m. de distancia entre ejes. Un modelo que mejora a su predecesor en prácticamente todo: un nuevo diseño más moderno y dinámico, un nuevo interior con mejores acabados y materiales de mayor calidad, más maletero (435 litros), más potencia (110 kw=150CV) y, por supuesto, más autonomía (378 km según el fabricante, unos 250 km reales). Con la batería de 40 kWh se puede recargar a 16 A. en unas 16 horas, a 32 A. en unas 8 horas o con el conector "chademo" (sistema de recarga rápida) hasta el 80 % en unos 40 minutos. Su precio aproximado es de unos 32.000€ (IVA incluido) y la ubicación del taxímetro tanto puede ser sobre el tablier como sobre el espejo retrovisor.

LEXUS IS300h

Lexus, la marca premium de Toyota, presenta la tercera generación de una berlina media de cuatro puertas y cinco plazas, con vocación de generar una experiencia exclusiva, solo fabricada con tecnología híbrida y que con sus 4.68 m. de largo, 1.81 m. de ancho, 1.43 m. de alto y 2.80 m. de distancia entre ejes, compite en la misma categoría que un Audi A4 o BMW Serie3. Tiene una estética característica, moderna y con aspecto deportivo, que contrasta con su clásico diseño interior, pero con materiales ajustados y de buena calidad.



LEXUS IS300h



PEUGEOT 308 SW



NISSAN LEAF 2018 (40KWH)

La pega interior para el servicio de taxi es la plaza central posterior que se ve gravemente penalizada por un túnel de la transmisión sorprendentemente alto y la capacidad de su maletero, la misma que la de un Toyota Prius 3G (450 litros), con el inconveniente de que en este modelo se abre vía portón y no la luna entera.

Posee un motor de gasolina atmosférico de 4 cilindros, 2.5 de cubaje que junto al motor eléctrico desarrolla un total de 223 CV, con una fiable transmisión automática de convertidor de par, exactamente la misma tecnología que la del Toyota Prius, consiguiendo un consumo medio de 4.6 litros/100km (según la marca).

continúa pagina siguiente

Su precio aproximado es de unos 33.000€ (IVA incluido) y existe la obligatoriedad de instalar taxímetro junto a impresora en el espejo retrovisor.

PEUGEOT 308 SW

El renovado Peugeot 308 SW es uno de los principales superventas de la marca, un coche que lleva ya entre nosotros casi cuatro años, pero ahora a sufrido un buen lavado de cara con un nuevo diseño más atractivo y dinámico, además de diferentes novedades mecánicas que sitúan a este vehículo a la última en avances tecnológicos.

Este elegante familiar compacto de cinco plazas tiene unas dimensiones equilibradas de 4.58 m. de largo, 1.56 m. de ancho, 1.47 m. de alto y 2.73 m. de distancia entre ejes, con un amplio maletero líder en su categoría de 660



TESLA MODEL S

litros, pero las plazas traseras podrían tener algo más de espacio para las rodillas de los pasajeros.

La versión que se ha autorizado es la de GLP que monta un motor de gasolina 1.2 PureTech de 130 CV y tres cilindros con diversas modificaciones, cuyo objetivo es cumplir la normativa Euro6c y adaptarse al nuevo ciclo WLTP de homologación de consumos. La principal novedad de este motor es su

combustión optimizada que no cambia su potencia ni prestaciones, pero el consumo real desciende en un 4% (6.3 litros/100km de media en ciudad según la marca). Este motor se asocia única y exclusivamente a una caja de cambios manual de seis velocidades.

Su precio aproximado es de unos 18.000€ (IVA incluido) y la ubicación del taxímetro tanto puede ser sobre el tablier como sobre el espejo retrovisor. ▲

Coneix totes les nostres solucions per a taxi adaptat

Rehatrans

☎ 93 293 41 33



Nuevo SEAT León ST TGI.

Tecnología Híbrida. Gas Natural+Gasolina.

**Económico.
Ecológico.**



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



Abadalona L.M.

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

Consumo medio combinado de 6,3 a 6,4 m³/100 km. Emisiones de CO₂ de 111 a 112 g/km.

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