

## Damià Calvet: "Taxis i VTC són dues activitats diferenciades"



06



Propostes del STAC  
a la llei que regularà  
taxis i VTC

20



Prueba al  
Nissan Leaf

22



El AMB aprueba tarifa  
cerrada para el taxi

## Coneix totes les nostres solucions per a taxi adaptat

I ara, homologat per a 7 places!



7 + 0

5 + 1

Rehatrans

☎ 93 293 41 33

# taxi

LIBRE



stac  
SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA



FEDETAXI  
TaxiEurope Alliance

Revista profesional de difusión nacional  
5ª Época, año XVIII nº 199

#### 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, Christian Navarro, Javier Ordiales i Antonio Murillo.

**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 · Laura Catalan  
www.gpl.cat · T. 625 60 11 07

**Imprimeix:** Indugraf Offset

**Dipòsit legal:** B-15564-1987

## Talleres ATLÁNTIDA

REPARACIÓN DE  
AUTOMÓVILES



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

## Aprobado, nuevamente, el Reglamento que regulará los VTC en el AMB



El pasado 21 de mayo se aprobó el Reglamento que regula la actividad de los VTC en el AMB. Un Reglamento al que todos y todas podemos ponerle pegas: “se podría exigir más por aquí, apretar un poco más por allá, etc”. Pero lo cierto es que se trata un texto ambicioso en el que se recoge gran parte de nuestras reivindicaciones. Estas son solo algunas de ellas:

- **Precontratación** de 60 minutos.
- **No geolocalización** de los VTC.
- **Dos festivos a la semana**, con turnos de 10h el diurno y 8h el nocturno.
- **No captación** de clientes.

Un Reglamento por el que todos los taxistas debemos felicitarnos, ya que lo hemos conseguido entre **TODOS**. Y es que todos fuimos todos los que peleamos por él en Gran Vía; fuimos todos los que unimos nuestras voces reclamando Justicia; y fueron todas nuestras familias las que estuvieron ahí dándonos su apoyo. Es un logro de todos y cada uno de vosotros, compañeros taxistas.

Y, por qué no decirlo, es fruto

también de la determinación de dos mujeres que apostaron siempre por el servicio público del taxi; que quisieron defender los derechos de humildes taxistas frente a la avaricia de las multinacionales; que lidiaron con presiones políticas de toda índole. Esas dos mujeres valientes y honestas son **Ada Colau** (alcaldesa de Barcelona y presidenta del AMB) y **Mercedes Vidal** (presidenta del IMET). A las dos, nuestro agradecimiento eterno.

Pero no debemos caer en la autocomplacencia. Esto no ha hecho más que comenzar. Ahora vendrán las alegaciones, las argucias legales y todo tipo de zancadillas que los enemigos del taxi pondrán al nuevo Reglamento. Daremos dos pasos adelante, luego nos tocará dar uno para atrás: ese será el camino. **Y ese camino lo andará el STAC con sus compañeros.**

En 1955 Gabriel Celaya escribió “La poesía es un arma cargada de futuro”. A día de hoy los taxistas podemos decir que “El reglamento es un arma cargada de futuro”. De **futuro y de esperanza.**

# El món del taxi més enllà del groc i el 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.*



**Raquel Gonzalo**, te 39 anys, en fa 12 que es taxista però la seva vinculació amb el sector es remunta dos anys abans quan va començar a treballar de operadora per una de les radi-oemissores de la ciutat.

Sabadell és capital de la comarca del Vallès Occidental juntament amb Terrassa. Té 208.246 habitants que la converteixen en la cinquena ciutat de Catalunya, el col·lectiu de taxis està format per 143 llicències a les que s'han de sumar 4 de Sant Quirze amb qui tenen àrea de prestació conjunta.

## • Quines creus serien les coses a treballar a la ciutat envers el sector del taxi?

Actualització anual de tarifes amb prou antelació per poder aplicar a primers de Gener (aquest any hem canviat tarifes a l'abril, l'any passat al juliol i anys anteriors als voltants de març)

Que els ens locals comptin amb el sector del taxi a l'hora de fer esdeveniments relacionats amb la mobilitat i sostenibilitat, com a agent social i de mobilitat que és.

També que es mencioni el taxi com a servei alternatiu en esdeveniments especials com fires i festes, al mateix temps que s'anunci-

en els autobusos municipals com a mitjà de transport.

## • I a nivell de territori, creus que hi ha coses que han de canviar en el desenvolupament de la nostra professió?

Poder recollir a fora de l'àmbit local amb contractació prèvia.

Aquesta es una necessitat que m'han tramès tant altres companys com clients que no entenen aquesta situació, entre els clients existeix en moltes ocasions la necessitat de que el taxista sigui algú de confiança. Si el taxi no pot donar resposta a aquesta necessitat altres o faran.

Empreses que volen centralitzar el servei de mobilitat en un mateix proveïdor, generalment un taxista de confiança a qui posen cara i amb qui fan els tractes directament i que veuen en les plataformes de VTC la solució alternativa i definitiva quan no se'ls pot servir a zones fora de la població d'origen.

Altres companys em manifesten tant la entrada al Àrea Metropolitana de Barcelona com la creació d'un Àrea de prestació conjunta amb altres poblacions de l'entorn com una necessitat.



**Carlos Conde Llorens**, te 46 anys, en fa 20 que es dedica el sector del taxi on va arribar des del sector del transport, actualment te la llicència numero 1 de Vilanova i la Geltrú.

Vilanova i la Geltrú és la capital de la comarca del Garraf. Històricament, és el resultat de l'agregació del nucli de la Geltrú, que antigament era un municipi independent, al terme de Vilanova de Cubelles, que anti-

gament formava part del terme de Cubelles, municipi actualment limítrof amb Vilanova i la Geltrú, en l'actualitat treballen al sector 26 llicències.

## • Quines creus serien les coses a treballar envers el sector del taxi?

Crec que si féssim una àrea del Garraf estaria bé i tot tipus de serveis i poder fer unes tarifes úniques, preus tancats etc.

# La Asamblea del Pirineo renueva la confianza en Latorre

‘Associació “Taxistes del Pirineu” celebró el pasado día 27 de abril la XII asamblea en el municipio de Montardit del Baix, en el Pallars Sobirà, con la participación de representantes de todas las comarcas en la que se circunscribe la organización.

La asamblea estuvo presidida por Francesc Javier Latorre, que fue renovado en su cargo, y también asistió el presidente del STAC, Lluís Berbel, asociación a la que pertenece “Taxistes del Pirineu”.

Latorre describió el crecimiento de la asociación con la incorporación durante el último año de taxistas de la Vall d’Aran y La Noguera. En la actualidad, la conforman 145 taxistas que además

de las comarcas descritas, recién adheridas, pertenecen al Alt Urgell, Alta Ribagorça, Pallars Jussa, Pallars Sobira y La Cerdanya.

Lluís Berbel explicó la intención de la Generalitat de realizar una ley para regular tanto a los VTC como a los taxis tras el decreto realizado con el mismo fin. Y destacó las líneas principales de esta normativa y sus temas principales y también el posicionamiento del STAC en cuanto a la defensa de una diferenciación clara entre los dos tipos de transporte: taxi y VTC.

Latorre realizó su informe de todas las actividades realizadas durante la anterior asamblea, se aprobó el informe



económico y también las propuestas para la modificación de estatutos así como la elaboración de una nueva página web. La asamblea finalizó con un “dinar de germanor”.

## GRUP DIFISA SABADELL - GRANOLLERS



## ESPECIALISTAS EN TAXI

### FIAT TALENTO

- Nueva versión para PMR
- Grandes mejoras para nuestros clientes
- *No decidas sin verla*

NOVEDAD



### NUEVO FIAT TIPO A GLP

- Transformado a GLP
- Software específico para taxi
- Ahorro en el combustible
- Garantía motor 2 años o 100.000 Km
- *Entrega inmediata*



**Marc Olmeda**  
639747442  
m.olmeda@difisa.com

**DIFISA**  
Ctra Terrassa 291 Sabadell  
www.difisa.es

**VALLÈS MOTOR**  
Ctra. Nacional 152 km 26,5 Granollers  
www.vallesmotor.com

# El AMB aprueba el Reglamento de los VTC

Desde la revista Taxi Libre vamos a explicar en un lenguaje "entendible" para todos los compañeros los aspectos que el AMB regulará de los VTC. Este reglamento está amparado en el decreto ley 13/2018 de 28 de septiembre del Gobierno de España y por el Decret Llei 4/2019 de 29 de gener de la Generalitat de Catalunya.

Para comenzar recordaremos que este reglamento solo se puede aplicar en servicios de VTC que comiencen y terminen dentro del AMB. El reglamento entrará en vigor a primeros de julio.

## VEHÍCULOS

- Los titulares de las autorizaciones VTC pueden registrar los vehículos en el Registro Metropolitano de Vehículos que pondrá en marcha el AMB, no es obligatoria la inscripción pero este hecho



- no eximirá a los titulares de las autorizaciones VTC a cumplir el este reglamento.
- El AMB identificará mediante adhesivo que tendrá que ser colocado en la parte inferior-derecha del parabrisas delantero de los vehículos, solo los vehículos identificados podrán aprovechar cuando el AMB fle-

- xibilice los horarios de servicio.
- Los requisitos de los vehículos son los mismos que actualmente se le exige al taxi:
  - Antigüedad máxima 10 años, excepto PMR y distintivo medio ambiental de la DGT "0" que será de 14 años.
  - Solo se podrán aplicar vehículos con distintivo medioambiental "ECO", "0" y vehículos de gasolina con el distintivo "C"
  - Solo se admitirán vehículos a gasoil cuando puedan ser adaptados a PMR bajo la norma UNE26494 o la norma que la sustituya y los vehículos que hay actualmente aplicados a las autorizaciones hasta que haya un cambio de vehículo.
  - Los vehículos a aplicar de segunda mano no podrán superar los 5 años de antigüedad.



continúa a la página siguiente



# ESTALVI I FIABILITAT PER MOURE EL TEU NEGOCI.



Dacia  
Logan MCV   
Des de 10.100€\*

Dacia Lodgy   
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<sub>2</sub> (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<sub>2</sub> (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 mànegua 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](http://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](http://www.daciaretailgroup.es)

**RRG**  
Embracing your  
mobility 

### PERSTACIÓN DE SERVICIOS

- No podrán circular por las vías públicas en busca de clientes.
- Cuando estén circulando sin viajeros, el conductor ha de justificar la inscripción del servicio en el registro de servicios correspondiente o que se dirige a un lugar autorizado de aparcamiento a los agentes de la autoridad que lo soliciten.
- No pueden estacionar en vías públicas y sin servicio asignado, han de estacionar en aparcamientos o garajes autorizados.
- Los servicios han de ser contratados con un mínimo de 60 minutos entre la contratación y la prestación efectiva del servicio.
- No se permite la geolocalización previa a la contratación.

- Es obligatorio la inscripción de servicios previamente en los registros correspondientes.
- En el interior de los vehículos es obligatorio que dispongan de cuadros con las tarifas vigentes, número de matrícula y número de registro del vehículo.
- Tienen que cumplir con la ley general para la defensa de los consumidores.

### CONDUCTORES

- Los conductores asalariados han de estar dados de alta en la seguridad social, con contrato en vigor y póliza de seguros en regla.

### DIAS DE DESCANSO

- Dos días de descanso semanales, uno en fin de semana y otro de lunes a viernes

- Los días de descanso se regularán mediante el número de autorización de la Generalitat de Catalunya, los pares descansarán los domingos y los impares descansarán los sábados. El día de descanso entre semana se asignará en función del número de vehículos que soliciten la inscripción en el registro.

### HORARIOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS

- Para el servicio diurno (06 a 22h.) solo podrán trabajar un máximo de 10 horas y en horario nocturno (22 a 6h.) un máximo de 8 horas
- El IMET podrá flexibilizar franjas horarias o periodos temporales por causas justificadas y la reducción de los días de descanso o tiempo de precontratación, para poder acogerse a estas flexibilizaciones, los vehículos han de estar inscritos en el registro de vehículos.

### SANCIONES

- Se autoriza al IMET y a sus servicios de inspección a la vigilancia del cumplimiento de este reglamento y los conductores estarán obligados a facilitar los documentos que requieran los inspectores.

### SANCIONES MUY GRAVES 1401-6000

- Obstruir o negarse a la actuación de los servicios de inspección
- Prestar servicio con el carné



continúa a la página siguiente

caducado por sentencia judicial o por falta de puntos

- Prestar servicio superando los niveles legales de alcoholemia, bajo los efectos de estupefacientes, con la ITV caducada y conductas que supongan un peligro grave y directo a las personas.

**SANCIONES GRAVES 301-1400**

- Prestar servicio sin tener seguro obligatorio.
- Prestar servicio con el permiso de conducir caducado.
- Buscar o captar pasaje mediante formulación de ofertas en andenes, vestíbulos de las estaciones, aeropuertos y cualquier otro lugar.

- No respetar el periodo de 60 minutos de contratación previa
- Admitir pasaje en parada, estacionamiento o a mano alzada.
- Incumplir horarios y días de descanso obligatorio
- Prestar servicio con el conductor sin dar de alta en la seguridad social.
- Prestar servicio utilizando la mediación de una persona física o jurídica no autorizada para esta actividad.
- Prestar servicio con vehículos que no cumplan los requisitos de este reglamento.

**SANCIONES LEVES HASTA 300**

- Prestar servicio sin incluir el servicio en el registro de

servicios de la administración competente.

- No acreditar la inscripción del servicio en el registro de servicios de la administración competente.
- Falsear o exhibir sin autorización el distintivo que acredita la inscripción de vehículos que regula este reglamento.
- Prestar servicio sin llevar la documentación que acredite la posibilidad legal de prestarlo.
- No tener el cuadro de tarifas expuesto para el conocimiento del público.
- Retener objetos abandonados en el vehículo sin informar a las autoridades en el plazo máximo de 48 horas.

\*Oferta Volkswagen Renting S.A. para un Caddy Profesional Kombi 5-asientos 1.4 TGI EU6 BM 81 kW (110 CV). Plazo 48 meses. Cuota (Sin IVA) de 190,00€ al mes. Entrada (Sin IVA) de 3.689,60€. Kilometraje: 15.000/año. Incluye mantenimiento y reparaciones, seguro a todo riesgo con franquicia. No incluye cambio de neumáticos. Oferta válida para vehículos con alta de cliente, matricula y baja del 1 al 30 de Junio de 2019. Ofertas válidas hasta 30/06/2019 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Incompatible con otras ofertas financieras. Gama Caddy con motores EU6 consumo medio: 7,0 m<sup>3</sup>/100 km. Emisión de CO2: 126 g/km. La imagen incluye equipamiento opcional con sobrepeso.

**volkswagenbarcelona.es**  
**ventaslc@volkswagenbcn.es**  
**635 540 658 / 663 146 490**

## Menos emisiones. Más km de autonomía.

# Caddy GNC por 190 €/mes

Tecnología híbrida Gas natural y Gasolina



Solicita una prueba de nuestros GNC

---

Vehículos en stock (manual, DSG, GNC)

---

Financiación a medida

---

Recompra del vehículo usado

---

Packs de mantenimiento a precios cerrados

### ¿Qué ventajas tiene?



**30%**  
AHORRO EN EL COMBUSTIBLE

**700** kms  
DE AUTONOMÍA SOLO CON GNC

Reducción **80%**  
EMISIONES DE NOx Y 15% LAS DE CO2

Menos de **35€**  
POR RECARGAR EL DEPÓSITO DE GNC



Barna Wagen  
Catalunya Wagen

# La Unió de Barcelona del STAC sol·licita la permuta de llicències de taxi entre titulars

La Unió de Barcelona del STAC ha sol·licitat per registre a gerència de l'Institut Metropolità del Taxi (IMET) que autoritzi la permuta de llicències entre titulars que, per motius personals, es posin d'acord per a la dita finalitat. Actualment el reglament metropolità del taxi no permet tornar a ser titular de llicència fins transcorreguts dos anys de la darrera transferència.

Adjuntem reproducció exacta de l'escrit presentat a l'IMET:

Ens adreçem a vostè per a traslladar-li una queixa que ens han transmès diferents afiliats del nostre sindicat i altres companys de professió, a més de proposar-li una possible solució a la problemàtica.

El cas és que per problemes personals hi ha titulars de llicència que els interessaria fer una permuta de llicència amb un altre titular amb qui arribessin a aquest acord, principalment amb la intenció d'intercanviar el dia de festa. L'actual reglament metropolità impedeix a una persona física que transmet la llicència poder tornar a ser titular d'un altre fins transcorreguts dos anys des de la seva transmissió.

Sol·licitem la modificació de l'article 22/2.1 del capítol V 'Transmissió de les llicències' que diu així: 'La persona que ha transmès



Barcelona, a 15 de maig del 2019

**A l'atenció de:**  
**Sra. Maria Teresa Carrillo Palacín**  
**Gerència**  
**Institut Metropolità del Taxi**  
**Carrer 62, núm. 18 - Zona Franca**  
**08040 - Barcelona**

Benvolguda,

Ens adreçem a vostè per a traslladar-li una queixa que ens han transmès diferents afiliats de la nostre organització i altres companys de professió, a més de proposar-li una possible solució a la problemàtica.

El cas és que, per problemes personals hi ha titulars de llicència que els interessaria fer una permuta de llicència amb un altre titular amb qui arribessin a aquest acord, principalment amb la intenció d'intercanviar el dia de festa. L'actual reglament metropolità del taxi impedeix a una persona física que transmet la llicència poder tornar a ser titular d'un altre fins transcorreguts dos anys des de la seva transmissió.

Sol·licitem la modificació de l'article 22/2.1 del capítol V 'Transmissió de les llicències' que diu així: 'La persona que ha transmès una llicència de taxi no pot ser titular d'una altra llicència fins transcorreguts dos anys des de la seva última transmissió.' O bé buscar la manera legal perquè la permuta de llicències entre titulars fóra viable.

L'hi agraïm per avançat la seva atenció i li preguem que tingui en consideració la nostra proposta traslladant-la, si ho creu oportú, a la pròxima reunió de la Taula Tècnica del Taxi per a debatre-la amb la resta d'associacions.

Per qualsevol informació complementària restem a la seva disposició.

Atentament:



**Jaime Sau Razquin**  
**Secretari de la Unió de Barcelona del STAC**

C/ Marina, 82 08018 - Barcelona Tel. 93 300 23 14 www.stac.cat stac@stac.cat  
 Membre de FEDETAXI

  
 Data: 17 MAIG 2019 Hora:  
 REGISTRE D'ENTRADA  
 Núm. 5465

una llicència de taxi no pot ser titular d'una altra llicència fins transcorreguts dos anys des de la seva última transmissió.' O bé buscar la manera legal perquè la permuta de llicències entre titulars fóra viable.

L'hi agraïm per avançat la seva atenció i li preguem que tingui en consideració la nostra proposta traslladant-la, si ho creu oportú, a la pròxima reunió de la Taula Tècnica del Taxi per a debatre-la amb la resta d'associacions.

# Nosotros los taxistas y el Aeropuerto de El Prat

Históricamente las organizaciones del sector tienden a nacer o crecer de forma exponencial en el aeropuerto, si tuviéramos que buscar la razón de este hecho probablemente nos daríamos cuenta que son varios los factores que coinciden para que esta sea una realidad repetitiva.

Por un lado las paradas del aeropuerto hacen que la interacción con otros taxistas sea muy importante debido a los ratos de espera que en estas paradas se pasan los compañeros. Por otro lado, y muy importante, los compañeros que dedican el mes que les toca a pasar todos los días en el aeropuerto acaban creando una complicidad que hace más fácil la unión entre ellos, pero:

¿No será que estos compañeros viven en muchas ocasiones situaciones que no se deberían dar en un país europeo?

¿Creemos que la imagen que tienen las paradas donde estos compañeros esperan su turno antes de pasar a la terminal son las adecuadas?

El aeropuerto de Barcelona está catalogado como uno de los 100 mejores aeropuertos del mundo, concretamente en la posición 42.

Estaremos de acuerdo que una de las cosas que AENA podría mejorar para subir en ese ranking es sin duda las paradas de espera de los taxis así como las zonas de encoche.

Durante mucho tiempo los compañeros y compañeras que pasan por el aeropuerto han manifestado sus necesidades, servicios limpios, zonas de descanso agradables, servicio de comidas decente etc.

Respecto a los servicios, una de las cosas que no se entienden demasiado es la diferencia entre la limpieza de los servicios que todos podemos comprobar cuando subimos al Hall y la de los ser-



vicios de la zona de espera, el recurso fácil es culpar al compañero del desastre, pero no nos engañemos, si limpiaran los servicios de la parra, solamente la mitad de ocasiones que los de Hall, otro gallo cantaría.

Si hablamos de las zonas de descanso son claramente mejorables, seguramente además sin necesidad de grandes presupuestos, con un poco de imaginación podrían cambiar la imagen del espacio, actualmente gris y sórdido, colocando árboles y plantas que le dieran un ambiente más agradable, en estos espacios debería haber todo tipo de servicios para los vehículos, como mangueras de agua a presión, aspiradores etc.

Capítulo aparte merece el tema de los bares que dan servicio a los compañeros y compañeras, desde la revolución que tuvo lugar hace unos años, parece que poco o nada ha cambiado, y lo peor,

parece que con las promesas de AENA nos damos por contentos, ¿no eran promesas lo que había entonces?, si no debíamos creer en su palabra entonces ¿por qué hacerlo ahora?

Tengo la sospecha que conforme las elecciones a la Taula Técnica del Taxi se vayan acercando, los problemas del aeropuerto se irán poniendo sobre la mesa, serán los de siempre, si cabe peor, dado que en los últimos cuatro años poco o nada se ha hecho al respecto, te pedirán el voto, te dirán que hay que cortar el aeropuerto, que quien cuentas eres tú, pero en el fondo sabes que una vez hayas depositado el voto solo los verás cuando quieran venderte su libro. La solución al despropósito del aeropuerto está en la Taula Técnica del Taxi y en su capacidad de ejercer presión al IMET, si en esta ocasión, que si recordáis accedieron a la Taula nuevos actores no se ha conseguido, una de dos, o son incapaces o era más difícil de lo que nos vendían, que no os cuenten milongas, que sí, que quien decide es AENA, pero quien tiene que velar por la dignidad del sector no es AENA es el IMET y quien tiene que presionar al IMET más allá del Facebook, es la Taula Técnica, recuérdalo cuando vayas a votar.

## ANGELA FRESQUET

Correduría de seguros

**30 años  
asegurando taxis**

Travessera de Gràcia, 431  
93 456 89 00 • 672 304 971  
[www.segurosparataxis.es](http://www.segurosparataxis.es)  
[angela@afcorredoresdeseguros.com](mailto:angela@afcorredoresdeseguros.com)



# Salvador Milà: “El Reglamento del AMB deja claro que el servicio VTC es distinto al taxi”

*El director de los servicios de presidencia de la AMB, Salvador Milà, atiende las consultas de Taxi Libre para hablar sobre las últimas novedades del sector.*

• **Taxi Libre:** Acaba de aprobarse el segundo proyecto que realiza el AMB para regular los VTC ¿Cuáles son los ejes principales?

**Salvador Milà:** El principal diría que es dejar claro que el Servicio que prestan los VTC es un servicio distinto y diferente en cuanto a modalidades de prestación, tipo de servicios que pueden prestar, condiciones de contratación y pre-contratación, condiciones técnicas de los vehículos, derechos y deberes de los prestadores y de los usuarios... que, en muchos aspectos, los hace diferentes del servicio de Taxi, evitando así la competencia desleal entre ambos sectores, siendo así que cada uno tiene su ámbito propio de actuación.

• **T.L.:** ¿Por qué el AMB cree que ha de regular los VTC?

**S.M.:** Porque como toda actividad que se realiza íntegramente en un municipio, en este caso en el área metropolitana de Barcelona, con independencia que disponga de una autorización del Estado o de la Generalitat, debe cumplir también con las condiciones de interés general que se corresponden con las competencias y obligaciones del AMB en materia de regulación del transporte urbano, seguridad viaria, protección del medio ambiente, regulación del tráfico, etc. Poniendo siempre por delante los derechos de la ciudadanía y de los usuarios para garantizar que se dé recibir



un buen servicio, con seguridad y eficiencia y con buena información sobre los precios aplicados, etc. Así como proteger los derechos de los trabajadores de los VTC.

• **T.L.:** ¿Cree que tras el decreto de José Luis Ábalos le da más garantías a la AMB para regular el servicio a los VTC?

**S.M.:** El Decreto “Ábalos” de septiembre de 2018, como sabemos, de una parte dio una “patada adelante” en la resolución definitiva del problema, que sería que en el ámbito urbano sólo existiera el servicio de Taxi, en tanto que los VTC quedarán para transporte interurbano; de otra parte atribuyó competencias claras a las autonomías, en nuestro caso a la Generalitat, y a las adminis-

traciones locales, en nuestro caso la AMB, para regular el periodo transitorio de cuatro a seis años en que se permitirá que los VTC sigan prestando servicios urbanos, con carácter “indemnizatorio”.

Por otra parte, el Decreto Ley de la Generalitat de Catalunya 4/2019, de 29 de gener, de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor, reafirmó y concretó las competencias del AMB para regular los aspectos que son objeto del Reglamento.

• **T.L.:** ¿Qué servicios han de realizar los VTC y qué diferencias han de existir con respecto al taxi?

**S.M.:** El alquiler de vehículos de turismo con conductor (VTC) constituye una modalidad de transporte discrecional de viajeros diferente del servicio de Taxi (transporte de viajeros sin itinerario ni periodicidad predeterminados). Dentro de este amplio concepto, y en tanto no entre en vigor la prohibición de prestar servicios urbanos, de aquí a cuatro o seis años, se produce una coincidencia con el Servicio de Taxi. La principal diferencia estriba en que los VTC no pueden captar clientes en la vía pública ni contratar servicios en el mismo momento del inicio del recorrido, sino que deben haber sido contratados con anterioridad al inicio de servicio, con un lapso de tiempo

continúa a la página siguiente

mínimo que en el caso del AMB será de sesenta minutos, y que todos los servicios deben quedar registrados, desde su pre-contratación hasta que finalice el servicio, en el Registro de VTC que tiene activado el Ministerio de Fomento y al que el AMB podrá acceder directamente así como el que pueda establecer la Generalitat de Catalunya.

**• T.L.: ¿Qué recorrido tendrá el Reglamento?**

**S.M.:** El Reglamento definitivamente aprobado el 21 de mayo por el Consejo Metropolitano de Barcelona, entrará en vigor en el plazo de un mes a contar de su publicación. Entretanto el AMB y en este caso el IMET al que se le ha hecho el encargo, deberá desplegar el plan de trabajo con necesidades de medios humanos y técnicos de inspección, registro, etc, para hacer efectivas las medidas previstas.

Aunque el Reglamento será seguramente recurrido ante la Justicia creo sinceramente que en este caso no será tan fácil que se suspenda su aplicación de entrada, ni tan siquiera en aspectos parciales.

**• T.L.: La Generalitat pretende realizar una ley para regular VTC y taxis ¿lo considera necesario?**

**S.M.:** Este es un compromiso que se adquirió por parte del Conseller de Territori i Sostenibilitat en las duras negociaciones del paso septiembre para desarrollar la Reglamentación catalana. No encontramos mal, de entrada, que se tramite una nueva ley que regule de forma unitaria y no contradictoria todo el sector del transporte discrecional de viajeros en vehículos de hasta 9 plazas con conductor (Taxi, VTC y otras modalidades de transporte adaptado, medicalizados, vehículos de empresa, etc).

**• T.L.: ¿Qué elementos deben ser prioritarios en la futura ley?**

**S.M.:** Debe ser una ley que tenga en cuenta no sólo los cambios tecnológicos que permiten la contratación online, las plataformas diversas o la libre competencia, sino que tenga en cuenta los requerimientos sociales y ambientales de las ciudades en los próximos decenios: la reducción del tráfico, una movilidad pública no contaminante adaptada a las distintas necesidades de los usuarios, que también tenga en cuenta los derechos sociales de los trabajadores y trabajadoras del sector, que establezca las funciones diferenciadas de uno y otro medio, que evite la competencia desleal, y que proteja los derechos de los consumidores y usuarios, evitando monopolios que al final acaben con incrementos de precios y tarifas abusivos valiéndose de posición dominante.

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

**TOYOTA**  
SIEMPRE MEJOR

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

**TOYOTA MASTERTRAC** | **CENTRO EXCLUSIVO TAXI**  
[www.mastertrac.toyota.es](http://www.mastertrac.toyota.es) | Santander 23, 08020 Barcelona

Gamma Prius+: Consumo medio (l/100km): 4,1 - 4,4. Emisiones CO<sub>2</sub> (g/Km): 96 - 101.  
\*Para vehículos ECO.

**TOYOTA HYBRID**

# Damià Calvet: "Cal disposar d'unes regles de joc clares"

• El passat mes de gener es va aprovar el Decret llei que regula els serveis de lloguer de vehicles amb conductor amb diversos aspectes essencials: una precontractació i la prohibició de geolocalització i captació. Què s'està fent des de la Generalitat per garantir el compliment de la llei?

El propi Decret estableix les mesures de control i, si s'escau, el règim sancionador. L'administració ha de ser conscient que l'adaptació de les empreses ha de ser progressiva. Una de les mesures de control és el Registre d'activitat de servei, que no existia abans ni a Catalunya ni a la resta de l'Estat, i això comporta que tant l'administració com les empreses ens hi hem d'ajustar amb el màxim rigor, però també comprensió. Hem fet jornades de formació per a aquelles empreses que ho han demanat així com també amb tots els agents de l'autoritat implicats: Guàrdia Urbana i Mossos d'Esquadra. D'altra banda, també estem amatents al compliment de la normativa i precisament fa molts pocs dies vam tancar l'expedient informatiu que havíem obert a una empresa de prestació de serveis VTC, un expedient informatiu que vam obrir, precisament, per esclarir les condicions de prestació del servei. Aquest expedient s'ha tancat requerint a l'empresa que adequi l'actual model de prestació del servei a la llei vigent i se li obriran 50 expedients sancionadors per incomplir el període mínim de precontractació de 15 minuts, tal i com estableix el Decret llei.

• Vostè ha parlat en alguna ocasió d'obrir el debat sobre les llicències de taxi i fins i tot ha plantejat la creació d'un fons per a la seva compra. A què es refereix exactament? Amb quina intenció es crearia aquest fons?

La idea, i en aquesta direcció hem de treballar, és que les llicències de taxi, un cop amortitzades, retornin a l'administració. La voluntat del Govern és abordar aquesta qüestió amb la màxima amplitud i consens. I ho hem de fer en el debat que tindrem amb el sector per elaborar la futura llei que regularà de manera integral el transport de viatgers en vehicles de fins a nou places. Serà una llei moderna, adaptada a les necessitats actuals però prou flexible per adaptar-se al futur amb l'objectiu que doni estabilitat a tothom.

• Recentment s'ha encetat la consulta pública prèvia de l'Avantprojecte de llei de transport de viatgers en vehicles de fins a 9 places (taxi i VTC) que, tal com vostè assegura, provocarà un canvi estructural important. Que n'espera d'aquest procés participatiu?

La consulta pública d'una memòria preliminar no és altra cosa que la manifestació del Govern d'endegar un projecte de llei. Amb la consulta prèvia es busca que el sector i la ciutadania donin una primera opinió d'aquells aspectes que al seu entendre ha d'incloure la futura llei. A partir d'aquí, el contingut de la nova norma l'aniran treballant els equips redactors del Departament de



Territori i Sostenibilitat, introduint tots aquells aspectes que de forma consensuada es vagin acordant en els diferents grups de treball que surtin del procés participatiu.

• Considera que aquesta futura llei ha de regular el taxi i les VTC com dues activitats clarament diferenciades?

Sense cap dubte. Són dues activitats diferenciades perquè sinó no tindria cap sentit mantenir dos conceptes ni tampoc hauria tingut cap sentit aprovar el Decret llei. El que abordarà la nova llei és com tractar aquells espais comuns que les actuals normes no tenien previst i que avui s'han de tenir en compte.

continua a la pagina següent

• **Més enllà de la diferenciació, quins aspectes considera vostè imprescindibles en la futura llei perquè els dos sectors (taxis i VTC) puguin conviure sense patir una competència deslleial?**

El que cal és disposar d'unes regles de joc clares que no indueixin a cap marge d'error ni d'interpretació de quin espai ocupa cadascú i preservant els principis de respecte i drets dels usuaris. En la consulta pública de l'Avantprojecte de Llei ja vam apuntar quins són els aspectes que al nostre entendre s'han de regular. En el cas del servei de taxi, estem parlant del règim jurídic de les llicències; taxi compartit i cobrament individual; flexibilització tarifària; àmbit territorial d'actuació; incorporació de noves tecnologies, i actualització dels drets dels usuaris. I en el cas dels VTC, les condicions exigibles als vehicles; requisits de formació i aptituds dels conductors; fixació de torns i períodes de descans; condicions relatives a la contractació del servei; normes per a l'execució del servei; règim específic aplicable a aeroports i ports; preus del servei, i plataformes de contractació. Del debat i consens entre tots n'ha de sortir la millor llei.

• **Les àrees de prestació conjunta són una bona solució per a millorar el servei de taxi en moltes poblacions limítrofes del nostre país. Actualment al territori, més enllà de l'àrea metropolitana de Barcelona, només trobem àrees de coordinació intermunicipal amb força problemes de coordinació. Des del STAC plantegem la creació d'una figura que coordini la logística entre els diferents municipis que les integren.**

Aquesta és una visió moderna i positiva de plantejar les coses i que a més

garanteix al taxi la seva eficiència en els recorreguts en buit i preserva el medi ambient. Poden estar segurs que ens tindran al costat per abordar aquest tema amb el màxim rigor i complicitat.

• **Què en pensa d'aquesta proposta? O quines possibles solucions alternatives es plantegen des del seu Departament per al foment d'àrees de prestació conjunta reals?**

Estem a favor de la mesura. Evidentment ho dic en termes conceptuals. Ara, cal veure el context i els diversos interessos.

• **L'any 2011 des del STAC vam realitzar un estudi que demostra l'estalvi de recursos públics si retornés al taxi el transport**

**sanitari a les comarques on l'ha perdut. Quan es modificarà la normativa de transport sanitari per poder competir amb els actuals prestadors d'aquest tipus de servei en igualtat de condicions?**

En aquest cas estem parlant d'un tipus de mobilitat molt sensible i transversal que afecta tota la ciutadania i no implica només al Departament de Territori i Sostenibilitat. És un tema que hem tractat diverses vegades amb el Departament de Salut, però els matisos i casuística són molt importants. L'impacte econòmic d'estalvi a què fa referència és important, sens dubte, però donar les màximes garanties a les persones usuàries d'aquest tipus de transport com a bé social d'interès general ho és en el mateix grau, sinó més.

**corritorauris**

*no seas inocente...*  
*y asesorate con Corritor Auris*

**Tramitamos todo tipo de riesgos,  
a medida para nuestros clientes.  
Vida, accidentes, hogar, comunidad,  
repatriación, salud, bajas, vehículos, etc.**

93 32 23 704 • 640 54 07 64 • [seguros@corritorauris.com](mailto:seguros@corritorauris.com)  
solo WhatsApp

# El STAC realitza aportacions a la consulta de la Generalitat sobre la futura llei que regularà taxis i VTC

La Generalitat de Catalunya va obrir el passat més d'abril una consulta pública prèvia a l'avantprojecte de llei de transport de viatgers de vehicles fins a nou places (taxi i VTC) que en un futur regularà definitivament l'activitat d'ambdós sectors.

Aquesta consulta té com a objectiu fer partícip les diferents entitats i ciutadania en general de l'elaboració de l'avantprojecte d'aquesta futura llei, amb el compromís per part del Govern d'incorporar quan escaigui les diferents propostes.

Com no podia ser d'una altra manera, des del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC), ens hem implicat des d'un primer moment en aquest procés participatiu, aportant tot el que creiem imprescindible que consti en aquest futur avantprojecte i posterior llei. Donada la transcendència d'aquesta consulta, a més de la tasca realitzada, des del nostre Sindicat hem volgut fer partícips a tots els nostres afiliats, obrint un compte de correu electrònic, des d'on se'ns han aportat diferents idees i suggeriments.

Aquesta futura llei, segons informen des de l'administració, té com a objectius: regular de forma integral i integradora les diferents modalitats de transport de viatgers, establint aquest en termes d'igualtat o equivalència de forma que cap d'elles resulti en una posició d'avantatge competitiu injustificat. Articular un nou escenari més obert i competitiu, millorant

l'oferta i les condicions econòmiques del servei per a les persones usuàries. Garantir uns estàndards de qualitat i seguretat per a persones usuàries i per a treballadors del sector. Potenciar un ús sostenible de l'espai públic comú i fixar el marc general d'actuació al que hauran d'ajustar-se les entitats locals.

Davant de la possibilitat real de generar un nou escenari legislatiu, on el nostre sector pugui sortir-ne perjudicat, des del STAC hem transmès a la Generalitat en aquest procés participatiu, moltes de les nostres reivindicacions històriques, enriquides amb diferents aportacions de companys i companyes de tot el territori, que pensem imprescindibles per al futur i la sostenibilitat del nostre sector.

Una de les premisses que em deixat molt clara, és que en aquesta futura llei és del tot imprescindible diferenciar clarament tots dos sectors (taxis i VTC). Ens genera inquietud l'objectiu plantejat per l'administració de 'regular de forma integral i integradora', per aquest motiu ens reafirmem en què taxis i VTC són diferents serveis que han de quedar regulats de manera diferent. Si no és aquest l'esperit de fons de la llei, l'únic que farem és legalitzar i normalitzar la situació actual. Quelcom del tot inacceptable.

Un dels documents adjunts del procés participatiu és la memòria preliminar de l'avantprojecte de llei. En aquest text, com a temes destacats, s'extreuen diferents conclusions del perquè de la irrupció de nous opera-

dors en la mobilitat, moltes d'elles errònies segons el nostre criteri, contradiccions en els objectius de regulació dels diferents serveis i una preocupant acceptació que un cop hem arribat a la situació actual l'estatu quo no pot canviar. Des del STAC, hem rebut totes aquestes afirmacions una per una, amb la finalitat de transmetre que l'augment desproporcionat, de fins a un 30% aproximadament, de la flota de vehicles de fins a nou places a Catalunya pot vulnerar clarament l'actual llei en el seu article 3/B.: "L'equilibri econòmic de l'activitat i la suficiència del servei, que es concreta en la limitació del nombre d'autoritzacions de l'activitat i l'establiment de tarifes obligatòries."

En el que es refereix exclusivament al sector del taxi, com a temes més destacats, hem defensat el manteniment de l'actual règim jurídic de les llicències i la regulació en el que a l'àmbit territorial es refereix, és a dir: que es mantingui l'actual percentatge de llicències en mans d'autònoms i empreses i que aquestes autoritzacions siguin municipals i circumscrites a un territori determinat. Apostem pel taxi compartit, cobrament per plaça i una flexibilització tarifaria controlada, com a propostes per a guanyar mercat. La incorporació de noves tecnologies per estar a l'última en innovació, l'actualització dels drets dels usuaris perquè aquests estiguin

continua a la pagina següent



sempre al centre de l'equació, un augment del nivell dels professionals que accedeixen al sector i la recuperació del transport sanitari.

Referent al sector dels VTC, com a temes més desatacats, reclamem que els vehicles adscrits a aquestes autoritzacions tinguin unes prestacions superiors a la mitjana, en forma de dimensions o de potència, ja que els VTC van ser creades en un inici per

un mercat molt específic, totalment diferent del taxi. Una acreditació professional d'accés per als conductors i una fixació de torns i períodes de descans obligatoris. Evidentment, el manteniment dels aspectes relatius a la precontractació, a la prohibició de captar clients en via pública, a l'obligació de registrar els serveis en una pàgina web de control, que ja consten en el decret llei de la Generalitat. La

regulació tant de preus com de les plataformes de contractació i un enduriment de la normativa sancionadora.

Des del STAC estarem molt atents a l'esborrany que pugui sortir d'aquest procés participatiu, que esdevindrà en un avantprojecte de llei, que posteriorment es debatrà amb tots els grups polítics al Parlament. Un procés que pot durar uns divuit mesos i que resulta vital pel futur del nostre sector.

# L'STAC sol·licita facilitar als usuaris la tasca de queixa o denúncia

La Unió de Barcelona del STAC sol·licita per registre a gerència de l'Institut Metropolità del Taxi (IMET) que els usuaris y usuàries del servei de taxi, puguin presentar queixes o denúncies sobre quelcom referent al servei via telemàtica, amb certificat digital, o presencialment a la seu de l'administració més propera al seu domicili.

Actualment les úniques vies existents per poder formular una queixa o denuncia, per part de l'usuari, són: o be presencialment a la seu de l'IMET o enviant un formulari per correu postal a l'Institut.

Adjuntem reproducció exacta de l'escrit presentat a l'IMET:

Ens adrecem a vostè per transmetre-li una queixa, que ens formulen de forma freqüent els usuaris i usuàries del servei de taxi a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, referent a les diferents vies per a formular denúncies sobre el servei que tenen a la seva disposició.

Actualment les úniques vies existents per poder formular una queixa o denúncia, per part de l'usuari, són: presencialment o enviant per correu postal a l'Institut Metropolità del Taxi (IMET) el document de denúncia, que es troba en la pàgina web de l'Institut, degudament signat, especificant els motius de la denúncia i acompanyar-lo del rebut d'impressora emès pel taxista i on figuren les seves dades professionals.

Com dèiem, molts usuaris i usuàries reclamen una via més àgil per cursar una queixa o denuncia que el correu postal o una via de més proximitat que desplaçar-se a les



Barcelona, a 30 de maig del 2019

**A l'atenció de:**  
 Sra. Maria Teresa Carrillo Palacín  
 Gerència  
 Institut Metropolità del Taxi  
 Carrer 62, núm. 18 - Zona Franca  
 08040 - Barcelona

Benvolguda,

Ens adrecem a vostè per transmetre-li una queixa, que ens formulen de forma freqüent els usuaris i usuàries del servei de taxi a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, referent a les diferents vies per a formular denúncies sobre el servei que tenen a la seva disposició.

Actualment les úniques vies existents per poder formular una queixa o denúncia, per part de l'usuari, són presencialment o enviant per correu postal a l'Institut Metropolità del Taxi (IMET) el document de denúncia, que es troba a la pàgina web de l'Institut, degudament signat, especificant els motius de la denúncia i acompanyar-lo del rebut d'impressora emès pel taxista i on figuren les seves dades professionals. Com dèiem, molts usuaris i usuàries reclamen una via més àgil per cursar una queixa o denuncia que el correu postal o una via de més proximitat que desplaçar-se a les instal·lacions de l'IMET de la Zona Franca de Barcelona.

Per aquest motiu i donada l'importància d'erradicar les males praxis, que tant de mal fan al nostre sector, considerem de vital importància facilitar la tasca de queixa o denúncia als nostres usuaris i usuàries. Per exemple, fent possible la denúncia via online amb certificat digital o presencial a l'administració de més proximitat al domicili de l'usuari o usuària i que aquesta fos la responsable de fer-la arribar a l'IMET.

Li agraim per avançat la seva atenció i li preguem que tingui en consideració la nostra proposta traslladant-la, si ho creu oportú, a la pròxima reunió de la Taula Tècnica del Taxi per a debatre-la amb la resta d'associacions.

Per qualsevol informació complementària restem a la seva disposició.

Atentament,



**Jaime Sau Razquin**  
 Secretari de la Unió de Barcelona del STAC

C/ Marina, 82 - 08018 BARCELONA - 93 300 23 14 - www.stac.cat - stac@stac.cat

**REGISTRE D'ENTRADA**  
 Data: 30 MAIG 2019 Hora:  
 Núm: 5880

instal·lacions de l'IMET de la Zona Franca de Barcelona.

Per aquest motiu i donada la importància d'erradicar les males praxis, que tant de mal fan al nostre sector, considerem de vital importància facilitar la tasca de queixa o denúncia als nostres usuaris i usuàries. Per exemple, fent possible la denuncia via online amb certificat digital o

presencial a l'administració de més proximitat al domicili de l'usuari o usuària i que aquesta fos la responsable de fer-la arribar a l'IMET.

L'hi agraim per avançat la seva atenció i li preguem que tingui en consideració la nostra proposta traslladant-la, si ho creu oportú, a la pròxima reunió de la Taula Tècnica del Taxi per a debatre-la amb la resta d'associacions

## Núria Fernández seguirá liderando la Unión Local de Mataró

El pasado 26 de marzo se celebró la Asamblea anual de los socios de Mataró donde se trataron todos los temas de actualidad que rodean al taxi entre ellos los más recientes como el decreto de la Generalitat que regula las VTC's tras el decreto del Ministerio de Fomento que dio potestad a los ayuntamientos y Comunidades Autónomas. También se habló del reglamento de la AMB y el cambio en el sistema tarifario con la introducción de un precio cerrado para quienes trabajen con APP.

Uno de los puntos de la Asamblea era la renovación de Junta. Al no presentarse ninguna candidatura, los



actuales compañeros continúan, al frente de la cual se encuentra Núria Fernández, y la incorporación del compañero Jacinto Vázquez como vocal, en sustitución de Miguel García,

próximo a su jubilación después de más de treinta años como taxista y afiliado al STAC y también durante una larga época al frente de la dirección de la Unión Local de Mataró.

# REVISTA **taxi** LIBRE

Más de 30 años informando al sector

**5.000**  
ejemplares



Distribución  
**EN PUNTOS CLAVE**  
del sector



revista  
**GRATUITA**

¿Quieres anunciarte? ¡ÉSTA ES TU REVISTA!

[laura@gpl.cat](mailto:laura@gpl.cat) · 625 60 11 07



# Prueba Nissan Leaf

En esta ocasión os presentamos el futuro hecho realidad en el presente, el vehículo eléctrico más popular y asequible a la vez que práctico, el Nissan Leaf de segunda generación.

Es un coche compacto del segmento medio (4,49 mts.).

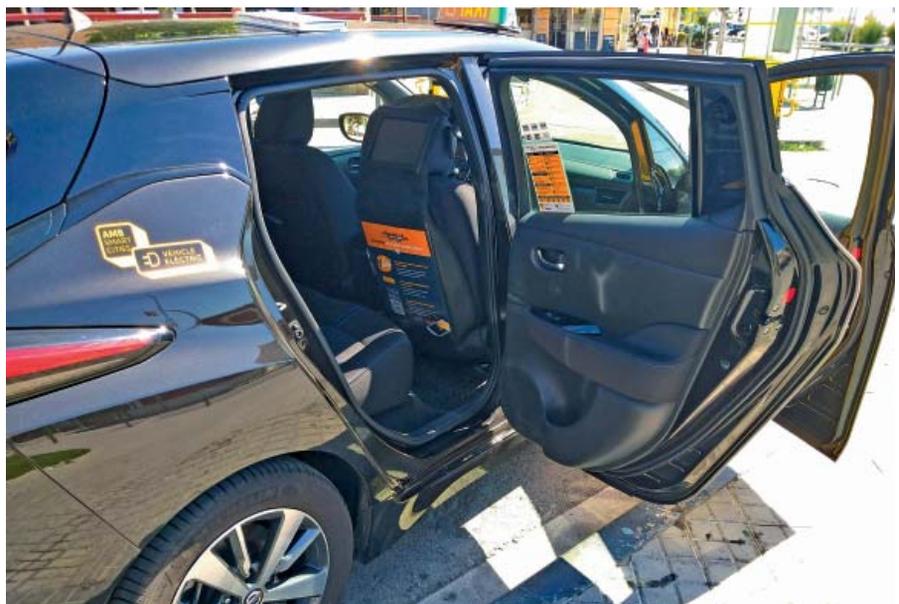
El espacio interior es cómodo y moderno, así como la calidad de los materiales y el ensamblaje del vehículo es de calidad, aunque hay que reconocer que el espacio de las plazas traseras es un poco justo.

La sensación que percibes al emprender la marcha es de suavidad absoluta. Si has llevado un Prius, la sensación de relax se multiplica por tres.

La potencia es sobresaliente, tiene 150cv.y al ser eléctrico la entrega de par es muy lineal e inmediata, siendo la respuesta al acelerador contundente, posiblemente muy por encima de la mayoría de coches de su segmento, sumándole además la ausencia total de ruidos, vibraciones y humos. EMISIONES CERO.

En esta prueba dinámica hemos comprobado la eficacia de todos los sistemas de seguridad de los que consta, la suspensión es buena, no se aprecia balanceo en curvas y la absorción de baches es correcta.

En cuanto a los sensores que lleva (ángulo muerto, salida de carril, etc.) correctos no, espectaculares. Una de las particularidades que tiene es el E-pedal, ¿Qué es? ¿Cómo funciona?. Es un sistema de retención automática del coche mientras conduces. Al soltar el acelerador al llegar a un semáforo el coche se detiene sin la necesidad de accionar el freno pisando el pedal.



Todo esto implica que el coche quede totalmente frenado independientemente esté en llano o cuesta hasta reemprender la marcha de nuevo. Todo este proceso conlleva un periodo corto de adaptación, así mismo es una ventaja en seguridad y confort.

Ahora vamos a la cuestión importante, LA AUTONOMIA.

Este modelo es el de 40kw y según hemos podido comprobar la auto-

nomía real para un turno de trabajo habitual con un conductor y con una conducción también normal es de entre 220 y 240 kms, haciendo una carga intermedia de media hora (no se aconseja hacer más de una al día) se le pueden sumar otros 100kms. Así y todo, en el cuadro se especifica muy bien todo lo concerniente a este tema.

continúa a la página siguiente

## MOTOR

### ESPECIFICACIONES:

<b>LONGITUD.</b>	4.479 mm.
<b>ANCHURA.</b>	1.790 mm.
<b>ALTURA.</b>	1.535 mm.
<b>DIST. EJES.</b>	2.700 mm.
<b>POTENCIA.</b>	150 CV.
<b>BATERÍA.</b>	40 KW.

Como conclusión. Me ha encantado. El coche es muy cómodo y seguro, teniendo una conducción súper relajada. Tiene tecnología a raudales y todo ello a un precio relativamente asequible: 30.800 euros, matriculado y con descuentos del fabricante. Hay que tener en cuenta que el gasto en combustible es mínimo, el mantenimiento igual y las exenciones en impuestos y peajes muy importantes.

Todo este reportaje ha sido posible gracias al compañero y propietario del coche Ángel García.



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



### AUTO-REPARACIÓN **MANUSAN, S.L** REPARACIÓN GENERAL DEL AUTOMÓVIL



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

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

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

# La tarifa de precio cerrado se implanta en el taxi del AMB

El pasado mes de junio entró en vigor la tarifa de precio cerrado (o Tarifa 5). Esta tarifa siempre ha sido reclamada por parte del STAC, pues consideramos que es una demanda de los clientes del taxi y que, al no poderla ofrecer, muchos de ellos se iban a las VTC que sí la ofrecen. A partir de ahora saldremos a ganarnos la clientela en igualdad de condiciones.

Somos más que ellos, más profesionales (ellos NO lo son), tenemos mayor velocidad comercial y ahora además contamos con la nueva tarifa, que esperamos que sea el gancho de izquierda que les envíe a la lona del ring del asfalto. Figuradamente, claro.

Toda esa clientela que a veces nos ha expresado su malestar porque otro taxista les "dio vueltas innecesarias"; o "fue por la calle donde los semáforos iban peor sincronizados"; o "se metió por ahí porque sabía que íbamos a coger retención"; o el turista que desconfía de nuestra profesionalidad... todos esos clientes volverán. Y volverán por la seguridad que les da saber el precio de antemano.

Pero como en todas las cosas que comienzan, es normal que surjan dudas. Dudas sobre si perderemos dinero en los viajes, sobre si las app podrán poner los precios que quieran, etc. No hay más que ponerse a hablar con compañeros en las paradas para ver que cada cual tiene sus temores. AQUÍ Y AHORA intentaremos resolver algunas de esas preguntas:

Concepte	Euros
<b>Laborable 8:00 - 20:00</b>	
Baixada bandera	3,20 €
Preu km camera <= 5 km	1,77 €/km
Preu km camera >5 i <= 7 km	1,63 €/km
Preu km camera >7 i <= 10 km	1,51 €/km
Preu km camera > 10 km	1,28 €/km
<b>Laborable 20:00-8:00, dissabtes i festius</b>	
Baixada bandera	3,20 €
Preu km camera <= 5 km	1,82 €/km
Preu km camera >5 i <= 7 km	1,71 €/km
Preu km camera >7 i <= 10 km	1,62 €/km
Preu km camera > 10 km	1,39 €/km
<b>Suplements</b>	
Origen/destinació aeroport	3,10 €
Vehicles de més de 5 places amb més de 4 passatgers (incloent tots els passatgers)	3,10 €
Nits especials (20-8 h) 23/11 - 24/11 : 24/28 - 25/XXI: 31/09 - 1/1	3,10 €
<b>Altres conceptes</b>	
Trajectes molt adonats €→ Aeroport	39,00 €
Percepció mínima camions origen aeroport incloent tots els suplements	20,00 €
Import mínim d'un servei immediat	5,00 €
Import mínim d'un servei amb reserva anticipada	7,00 €

## • ¿Cuándo se implantó?

Se incorporó al sistema tarifario a partir del 8 de junio. Desde esa fecha se podrá instalar en los taxímetros, pero las diferentes APP la irán implantando de forma progresiva.

## • ¿Desde dónde se ofrecerá?

Los usuarios y usuarias la podrán solicitar única y exclusivamente a través de las aplicaciones (APP) de empresas de contratación de servicios de taxi.

Como taxistas, si queremos ofrecer esta tarifa cerrada, deberemos formar parte de alguna APP que la ofrezca, la que uno quiera, sino no podremos.

## • ¿Con qué objetivo?

Ofrecer la posibilidad a los usuarios y usuarias de saber de antemano, mediante teléfono móvil, en el momento que quiera realizar un

servicio, el precio final que pagará por el trayecto.

## • ¿Cómo se calcula?

La tarifa está basada en una bajada de bandera y en un precio kilométrico (integra el componente tiempo y distancia), incluidos suplementos.

## • ¿Qué incluye el precio cerrado?

El desplazamiento y cinco minutos de espera. El cliente debe saber que no se podrán hacer paradas intermedias, ni cambios de destinación.

## • ¿Es obligatorio ofrecerla?

No, no es obligatorio ofrecer esta tarifa, aunque sí muy recomendable. El usuario o la usuaria siempre podrá elegir entre precio taxímetro o precio cerrado.

## • ¿Qué marcará en el taxímetro?

Marcará la tarifa 5 e importe 0€, para al finalizar el trayecto cobrar lo que indique la app.

## • ¿Existe importe mínimo?

Sí, 5€ en el caso de servicios inmediatos y 7€ en caso de reservas.

## • ¿Qué pasa en el caso de las anulaciones?

La política de anulación de servicios la fijará de forma independiente cada APP sin tener porqué coincidir una con otra.

## • ¿Cómo se me abonará la carrera?

En efectivo, mediante la propia APP o con tarjeta bancaria o sistema de pago vía teléfono móvil.

# El taxi compartido

Esta es una demanda histórica de nuestro sindicato, si bien la Ley del Taxi de 4 de julio de 2003 mediante su artículo 21 cuando habla de la contratación por plaza y el pago individual parece abrir esta posibilidad, lo condiciona a un informe previo del Consell Català del Taxi y con una única motivación que es la de defecto de transporte público colectivo.

Nuestra posición al respecto es la de avanzar en esta línea así como agilizar y universalizar esta opción, creemos que somos competitivos

con otros medios de transporte de mayor capacidad y que la administración debe facilitarnos esta posibilidad. El mercado potencial es muy grande e interesante para el sector, pero no solo para el sector, las administraciones locales podrían reducir sus costes en desplazamientos que no precisan de las capacidades de los vehículos que actualmente prestan el servicio y que generan desajustes entre lo que paga el usuario y lo que cuesta el servicio. Pensemos también en las promociones que se podrían hacer en trayectos a los

centros de ocio entre poblaciones los sábados por la noche o en el transporte sanitario que no precisa de asistencia, los Transfers, el Aerobús etc. Como decimos las oportunidades son muchas.

Actualmente ya existen aplicaciones que facilitan este tipo de servicio, de forma que usuarios que van al mismo destino puedan ser recogidos en diferentes ubicaciones. El taxista no perdería en este tipo de transporte y lo más importante daríamos solución a problemas de movilidad que si no solucionamos nosotros otros vendrán y lo harán.

## PROMOCIÓ 2019

Sense quota d'entrada

Sense dipòsit

Sense emissora

I ARA GAUDEIX DE...

**DOS PRIMERS MESOS  
AMB 50 % DESCOMPTE**



També disponible



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

# ARC

IMPULSAMOS TU LIBERTAD

## TU ALIADO PARA EL DÍA A DÍA

- Rampa plegable y ligera. Despliegue fácil y sin esfuerzo.
- Acabados y accesorios de calidad Mercedes.
- La mejor visibilidad y dinámica de conducción.
- Asientos versátiles y configurables. Hasta 8 plazas.
- No altera el diseño exterior del vehículo.



Mercedes-Benz  
VITO L3

ARC · C/Joan de la Cierva, 1 · 08960 Sant Just Desvern (Barcelona) · Tel. 93 260 19 65 · [info@arc-soluciones.com](mailto:info@arc-soluciones.com)  
[www.arc-soluciones.com](http://www.arc-soluciones.com)

\*ARC cumple con todas las normativas Europeas relacionadas con vehículos para el transporte de personas con movilidad reducida, con respecto a capacidad de plazas y altura interior del habitáculo (Directiva 2007/46/CE y Norma UNE 26494-2:104)