stac
SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA

TAXI LIBRE

SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA

OCTUBRE - NOVIEMBRE **204**

“El taxi ha de saber su papel en la movilidad sostenible”, Marc Tarrés

"El taxi es transporte escolar y sanitario"

FEDETAXI **/P04**

El asalariado ha de luchar por su convenio

ENTREVISTA **/P10**

Intens treball de la UIB per la millora del sector

AMB **/P16**

Nuevo ŠKODA Octavia Combi

GNC Ambition 1.5 DSG 130cv

ŠKODA
SIMPLY CLEVER

Por 20.175€

Con la compra de tu modelo taxi incluye instalación y pintura.

MOGADEALER

C/ Aragón, 602 (esq. Meridiana) · 08018 Barcelona · Tel. 93 232 10 00 · david.depablo@m-automocion.com · www.mogadealer.es
Gran Via de les C.C., 484 · 08015 Barcelona · Tel. 93 424 87 28 · david.depablo@m-automocion.com · www.mogadealer.es
C/ Ciudad de Asunción, 38 · 08030 Barcelona · Tel. 93 839 44 24 · acm@m-automocion.com · www.mogadealer.es

* La oferta incluye descuentos comerciales vigentes + Oferta de financiación para clientes que financien a través de Volkswagen Bank GmbH S.E. EFC. un crédito mínimo de 13.000 € y una duración de 60 meses y permanencia mínima de la financiación de 36 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado: ŠKODA Octavia combi con opcionales. No incluye gastos de matriculación .

EDITA

REVISTA PROFESIONAL DE DIFUSIÓN NACIONAL
5ª Época, año XVIV nº 204

SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA
Primera revista del taxi de España Fundada el año 1979

Director Lluis Berbel.
Redacció Albert Vilardaga.
Col·laboracions Francisco Javier Latorre, Antoni Servós, José María Sánchez Baena, Carlos Fernández Romero,Christian Navarro, Javier Ordiales i Antonio Murillo.
Producció STAC Marina, 82, 08018 Barcelona. · Tel. 93 300 23 14

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
Foto de portada Taxis de Salt haciendo cola en una parada de la ciudad

EDITORIAL ·

Competencia

Una vez más, hemos tenido conocimiento, al parecer, de la intervención-actuación de la Autoritat Catalana de la Competència (ACCO) por las "recomendaciones" sobre la prestación del servicio de taxi en el AMB que ha realizado el Institut Metropolità del Taxi (IMET), a petición de las asociaciones, para adecuar la oferta a la demanda

Las intervenciones en el taxi del supra-organismo que es ACCO, en Catalunya y su hermano mayor la CNMC (Comisión Nacional de Mercados y Competencia) a nivel Estatal son constantes y de forma reiterada.

La liberalización del servicio parece que sea su objetivo tanto en los numerosos informes que ha realizado en torno a nuestro colectivo como en la práctica habitual de interposición de recursos como fue por parte de la CNMC contra el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) en una de sus últimas modificaciones en noviembre de 2015, cuyo objetivo era liberalizar las condiciones de las autorizaciones VTC.

En los mismos términos se mostró, cuando apareció UBER disfrazado de economía colaborativa y cuando los diferentes reglamentos aprobados por el AMB para regular los vehículos VTC.

Nuestra organización siempre ha pensado que dichos organismos tienen excesivo poder que condicionan y se sitúan por encima de leyes y normas que realizan los representantes escogidos por la ciudadanía.

La normativa de la competencia fue aprobada con la ley 15/2007 del 3 de Julio y más tarde, en octubre de 2013 se puso en marcha la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. La ACCO fue creada con la ley 1/2009 de 12 de febrero y depende del Departament de la Vicepresidencia i d'Economia i Hisenda.

El Consejo de la CNMC es el órgano colegiado de decisión. Está integrado por diez miembros nombrados por el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, entre personas de reconocido prestigio y competencia profesional en el ámbito de actuación de la Comisión. Su nombramiento debe contar con la aprobación de la Comisión de Asuntos Económicos y Transformación Digital del Congreso de los Diputados

Aunque se define como "defensor" de los consumidores y usuarios y su existencia es en beneficio de ellos. Así como velar por una regulación eficiente. No creemos que en el caso del taxi lo sea así.

La regulación del taxi depende en primera instancia de los ayuntamientos quienes tienen conferidas las competencias por leyes o Reglamentos aprobados por las Comunidades Autónomas o en su defecto por la Administración Estatal. Son ellos los que deben decidir cual es el mejor servicio para el ciudadano sin que interfieran supra organismos con demasiado poder, más incluso que aquellos que son elegidos por los ciudadanos.

ENTREVISTA

Marc Tarrés, abogado y profesor.

Las nuevas normativas han de clarificar el papel del taxi en el transporte urbano

La pandemia por COVID-19 y sus efectos sobre la actividad económica mundial han dado de pleno en sector del taxi. En Catalunya, pero muy especialmente en el área metropolitana de Barcelona, se ha visto afectado de un modo casi dramático y con una sensación cierta de desamparo por parte de las administraciones públicas competentes.

La situación actual ha agravado la incertidumbre provocada con la concesión durante la última década de miles de autorizaciones VTC. Esas autorizaciones terminaron en manos de unos pocos operadores que las pusieron a disposición de conocidas plataformas digitales que irrumpieron abruptamente en el transporte urbano en vehículo de turismo aprovechando resquicios legales. Ahí, reconozcámoslo, no se supo -pudo- prever ni la agresividad que iban a mostrar esas novedosas startup gracias los cientos de millones de capital riesgo que les lloverían, ni el impacto que la novedad de las aplicaciones en los smartphone iba a tener en la gente.

Las idas y venidas normativas que el tema de las VTC ha tenido en España durante estos últimos años no han terminado. El tema sigue estando allí y entre las últimas novedades se encuentra un proyectado nuevo Real Decreto sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor que daría respuesta a las objeciones planteadas en la Sentencia del Tribunal Supremo del pasado 6 de marzo de este año por el que se anularon determinados artículos del RD 1076/2017.

Pero más allá de las normas que, sin duda, tienen que haber, lo que quedó claro desde un principio en Estados Unidos es que “la ley no es lo que está escrito, es lo que se hace cumplir”. Y eso mismo es aplicable en Europa y en cada uno de los países, incluido el nuestro, en que pese a los vaivenes normativos y judiciales, esas conocidas plataformas permanecen y se adaptan a los marcos regulatorios con la voluntad firme de ser los operadores globales de la movilidad urbana. De lo que se trata ahora es el que el taxi vaya a seguir siendo un actor principal en esa movilidad y para ello es necesario que los taxistas “aguanten” de la mejor manera posible la caída de ingresos que están sufri-

endo a causa del parón económico y la caída drástica del turismo,

El mantenimiento ahora de la actividad precisa de medidas adecuadas y equivalentes a las que han sido adoptadas en el caso del transporte colectivo. Sabemos que el número de viajeros de autobús y metro ha descendido respecto a fechas del año anterior pero con todo y atendiendo a la singular situación sanitaria se ha incrementado la capacidad, así como las frecuencias de paso, lo cual tiene un coste económico que está siendo asumido por ser necesario.

En el caso del taxi se han echado en falta ayudas económicas, que sí se han dado en otros países, pero también han estado ausentes decididas medidas regulatorias por parte de quien es competente para adoptarlas. Durante el estado de alarma se pudo reducir la oferta de taxi pero tras su pérdida de vigencia aquélla volvió a la "normalidad" del día 13 de marzo. Resultaba evidente que eso no iba a ser así, de tal modo que el Instituto Metropolitano del Taxi optó durante el mes de julio por establecer descansos obligatorios entre semana que pasaron por llevar a ese mes los días festivos del año -con lo cual esos días podrán ser trabajados-. Tras la calma chicha de agosto llegó la realidad de septiembre y lo que no se consideró antes de verano -adoptar medidas normativas transitorias que previesen la tormenta que se avecinaba- ha sido reconocido ahora como necesario. Así se han anunciado diferentes medidas entre las que se encuentra una modificación del Reglamento Metropolitano de Taxi que permita adecuar la oferta a la demanda. La tramitación administrativa va a requerir su tiempo, con lo que mientras ha tenido que ser el propio sector el que con un alto sentido de responsabilidad se haya "autorregulado", tratando de mantener la viabilidad del taxi del AMB y a la vez garantizar una correcta prestación del servicio a la ciudadanía.

Para el taxi es esencial poder mantener esa viabilidad en estos momentos pero no es menos importante tomar en cuenta cuál va ser su papel en los nuevos modelos de una movilidad urbana fundamentada en un transporte sostenible, inclusivo y resiliente. En este sentido la futura Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte debiera tener presente también al taxi.

La descarbonización del sector puede ser, por ejemplo, un elemento catalizador que muestre a Barcelona como pionera y ello gracias a la importante presencia que tiene en su área la industria del automóvil y componentes. La difusión de los servicios de la sociedad de la información -bien presentes en Barcelona- también debe posibilitar que el taxi cuente con una plataforma digital radicada en la ciudad y que a la vez le permita estar presente en las plataformas de transporte combinado. La micromovilidad es ciertamente una realidad innovadora pero no puede alcanzar a toda la población y, por tanto, el taxi constituye un elemento imprescindible para la movilidad de muchas personas.

Todos esos retos son alcanzables pero para ello son necesarias reglamentaciones sectoriales claras y también innovadoras que van desde una nueva ley a nuevas reglamentaciones locales que clarifiquen el papel que tiene que jugar el taxi en el transporte urbano del siglo XXI.

En estos momento muchas voces se alzan para dejar a un lado el desánimo generalizado y exigir cambios que pueden ser oportunidades para Barcelona y su área metropolitana. El taxi, lejos de mantener una posición meramente defensiva, debe también reclamar esos cambios y garantizarse así un futuro sostenible.

Marc Tarrés
Profesor de Derecho Administrativo
Universitat de Barcelona

MÉS ENLLÀ DEL GROC I NEGRE

El taxi s'ha de presentar com segur i próxim

El transport sanitari i escolar manté viu els taxistes d'algunes zones de Catalunya

Kiko La Torre

El Pont de Suert és una localitat que es troba a poca distància de la frontera administrativa amb l'Aragó, així com de la frontera lingüística del català amb l'aranès (occità). Té aproximadament 2.500 habitants, és a 848 m d'altitud i és la capital de comarca més petita (2.570 habitants) de Catalunya. El riu que hi passa és el Noguera Ribagorçana. Està situada en una vall entre el Pirineu axial i les serres interiors.

La família de Francisco la Torre es dedica al món del taxi des de fa setanta anys, quan les comunicacions entre aquesta localitat i Lleida o Barcelona no eren les que hi havia ara i els transports es feien en altres tipus de vehicles, i la neu era quasive omnipresent durant llargues temporades.

En Francisco es dedica al Taxi des de fa trenta-cinc anys, treballa una de les 10 llicències que hi ha a la localitat.

És el President de l'Associació Taxistes del Pirineu des de la seva creació ara fa tretze anys, en aquests moments ja compta amb 157 llicències de tot el Pirineu.

Com està la situació actual a la vostra zona de feina?
Durant l'estiu al Pirineu la feina ha anat força bé, la gran afluència de gent d'altres zones de Catalunya i de l'estat ha fet créixer la demanda.

Quines alternatives proposaries a nivell local o general per tal d'incentivar l'ús del nostre servei o rebaixar costos d'explotació?
Ara mateix estem molt expectants de com funcionarà el transport escolar, aquest juntament amb el transport sanitari és la base dels nostres serveis.

També per mirar de créixer i oferir millor servei a l'usuari estem treballant per fer un àrea de prestació conjunta amb tres municipis de la nostra comarca, l'Alta Ribagorça.

Marcos Díaz

Salt és un municipi de la comarca del Gironès que forma part de l'àrea urbana de la ciutat de Girona.

S'estén per la riba dreta del riu Ter, dins el pla de Girona. Al nord i a l'oest limita amb el municipi de Sant Gregori; al sud, amb els de Bescanó i Vilablareix; i a l'est, amb el de Girona.

En Marcos fa vint-i-dos anys que es dedica al servei de taxi, és el president de la unió intercomarcal del Sindicat del Taxi de Catalunya a Girona. Al municipi hi ha 14 llicències de taxi i treballen de forma coordinada amb els companys de Girona.

Com està la situació actual a la vostra zona de feina?

Doncs en aquests moments la reducció de facturació està entre el 60 i el 70% comparant amb la mateixa època de l'any de l'anterior exercici.

Quines alternatives proposaries a nivell local o general per tal d'incentivar l'ús del nostre servei o rebaixar costos d'explotació?

És molt important potenciar el servei de taxi com un servei segur i de proximitat.

En aquests moments hem de treballar per formar part del transport sanitari, a tots els nivells des de transportar mostres de sang fins al trasllat tant de malalts com de metges.

Manel González

Alguaire és una població de la comarca del Segrià. Se situa al peu d'una muralla sobre la qual s'alçava el Castell. I conviuen uns 300 veïns i veïnes.

La seva economia se sosté principalment en l'agricultura i ramaderia. El seu terme municipal acull l'Aeroport de Lleida-Alguaire.

Inaugurat el 17 de gener de 2010, la instal·lació dóna servei a la ciutat de Lleida, la seva àrea d'influència i el Principat d'Andorra. La Generalitat de Catalunya va preveure un trànsit estimat de 395.000 passatgers anuals en un termini de 10 anys i la creació de 60 llocs de treball directes i de 900 indirectes, però la realitat és que l'aeròdrom només va tenir 115.043 passatgers durant els seus tres primers anys de funcionament . La manca de tràfic comercial regular -abans de la crisi actual, gestionava un parell de vols regulars per setmana, més l'ocupació ocasional invernal-

Manel.....porta dotze anys dedicant-se al món del taxi en aquesta població, que compta amb tres llicències de taxi, és l'actual President de l'associació Apataxi que compren entre 170 i 180 llicències de les comarques del Lleida i la capital.

Com està la situació actual a la vostra zona de feina?

La feina principal és la del transport sanitari quan n'hi ha, altres companys també fan transport escolar i tots esperen que aquesta temporada sigui millor que la passada quan es van tancar les escoles a principis de març.

Quines alternatives proposaries a nivell local o general per tal d'incentivar l'ús del nostre servei o rebaixar costos d'explotació?

En aquests moments alternatiu més enllà de la feina que fem poques, mantenir el que fem i intentar créixer en la mateixa línia, a nivell de rebaixar costos, les taxes municipals haurien de ser paralitzades mentre duri l'actual situació.

OPINIÓ

... Ya lo decíamos

Uber quiere irrumpir de manera contundente en el mundo del taxi

Cuando aparecieron las plataformas My Taxi y Haillo, algunas organizaciones ya anunciamos que empresas privadas, ajenas al sector, venían a por el mercado del taxi tanto de clientes como taxistas. Dejábamos en manos privada, ajenas al taxi, nuestro fondo de comercio. Como puede suceder ahora si se confirman las noticias aparecidas en los medios de comunicación: "Uber apuesta fuerte: quiere comprar Free Now".

My taxi fue fundada en el 2009 por dos empresarios alemanes que desarrollaron una aplicación para solicitar taxis: My Taxi. Dominaban el software y eran ajenos al sector. Rápidamente My Taxi se extendió por todo el mundo. Las empresas propias del taxi, dominadas por los taxistas, dormidas todavía en el desarrollo de aplicaciones ágiles como las gestiones de flotas, apenas reaccionaron. Sus procesos de transformación fueron lentos.

My Taxi entra en el 2012 con un gran despliegue de medios, tanto de infraestructura como de publicidad y adelantándose al sector del taxi. Rápidamente tiene un buen número de clientes tanto de usuarios como de taxistas. Algunas organizaciones manifestábamos que se estaba jugando con fuego. Que nuestro fondo de comercio no lo podíamos dejar en manos de My Taxi, gobernado por manos privadas que algún día lo podrían vender a plataformas como Uber y Cabify. La plataforma nacida en Alemania ya contaba con su presencia en más 100 ciudades europeas. La evolución fue muy rápida.

En el 2016, My Taxi se fusiona con Haillo y crean la mayor plataforma europea de contratación de taxis, siempre, ambas plataformas mandadas por capital privado. My Taxi estaba dominado por la compañía automovilística Daimler desde el 2014. La fusión nace con la idea de competir contra las otras plataformas, recién establecidas en Europa como Uber y Cabify. Tampoco nos convencía este argumento dado por la compañía alemana y más, cuando entraron a competir con el mercado del taxi. Ofreciendo descuentos y con una lucha feroz por la captación de clientes, fuera como fuera. FEDETAXI presentó una demanda ante la Comisión Nacional de los Mercados y Competencia.

De hecho, esta política agresiva que utilizó My Taxi en España en base a descuentos, le costó unas pérdidas millonarias; cerca

de 6,2 millones de euros. Daimler inyectó entre 2015 y 2016: 17 millones de euros para reflotar la compaía en España. Siempre el capital privado detrás de esta gran plataforma.

La fusión entre My Taxi y Haillo era un ejemplo que debería haber seguido las compañías de taxi. Pero no. No fue así. El taxi siguió atomizado en pequeñas compañías y solo una de Madrid tenía más de tres mil taxis cuando en España existían mas de 70.000. Nuevamente, el sector no reacciona, al contrario.

Manifestación contra Uber en Barcelona

My taxi se convirtió en Free Now, tras la aprobación regulatoria en febrero de 2019, Daimler y BMW anunciaron el nacimiento de la familia de marcas NOW, surgida de su fusión empresarial por mil millones de euros. Con esta nueva política, también cambia el trato con los taxistas y ahora, que ya tiene dominado el mercado, tanto de clientes como de usuarios, aumenta los porcentajes que cobra a los taxistas por los servicios: más de un 12% más IVA. Pero cuando este hecho se dio, también decíamos que este era el primer paso, porque el siguiente sería doblar el porcentaje.

La pandemia ha afectado al negocio de UBER y CABIFY sostenido por operadores y empresas que no pueden mantener infraestructuras con un buen número de vehículos y trabajadores que no aportan ninguna rentabilidad económica. La presencia de esos vehículos en las calles de las ciudades se reduce a la mínima expresión en comparación a la época anterior a la crisis sanitaria.

Concretamente UBER ve en el mercado del taxi el desarrollo de su negocio ya que a través de los VTC lo tiene paralizado. El primer paso lo da con la adquisición de AUTOCAB, empresa inglesa desarrolladora de una gestión de flotas para taxis, en agosto de este año. El titular de un medio de comunicación es claro. “La jugada de Uber en la compra de Autocab: Ya tiene la base de datos de los taxis”.

Pero UBER no para y pretende quedarse con Free Now. Empiezan los globos sondas pero esto era de preveer. UBER dio el primer paso con la compra de AUTOCAB, quedarse con el fondo de comercio del taxi, tanto de usuarios como de taxistas. Ahora lo pretende hacer con FREE NOW. Todo esto ya se anunció en su día cuando en el 2009 apareció MyTaxi. Dejar en manos privadas el transporte de viajeros en taxi, al final, quien lo pagará serán los propios taxistas y los ciudadanos.

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 Diagnosis (Diésel-Gasolina) - Oferta en neumáticos, baterias, frenos, aceite y filtros
Inyección electrónica, aire acondicionado, pre-itv + frenómetro (Gratis).

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

ENTREVISTA

Hay que mejorar las condiciones de los asalariados

Los trabajadores **asalariados del taxi** también han sufrido en primera persona las consecuencias de la crisis derivada de la pandemia. El compañero Khalid Boutoto, taxista desde el 2015 y asalariado, nos cuenta su experiencia.

Khalid, originario de Marruecos, llegó a Catalunya hace 12 años, después de haber vivido 7 años en Holanda y 10 en Francia. Tras pasar por diferentes trabajos, se decidió por el taxi por su afición a los coches, a conducir y por su gusto para tratar con el cliente. Y todos estos años ha trabajado duro como tod@s, hasta que la pandemia y la crisis estallaron.

"Nadie esperaba tanto impacto, pero cuando se canceló el MWC, se cerró el ocio nocturno, las calles desiertas, el aeropuerto vacío... ahí empecé a temer por el trabajo y sobre todo por mi familia". Por suerte, su jefa Carmen fue sensible ante la problemática sanitaria y por **responsabilidad** ambos acordaron que Khalid se quedara en casa con la familia.

"A día de hoy aún sigo en paro, porque con la caída tan bestia que hay en la facturación esto no es rentable ni para mi ni para la jefa. Actualmente hay más gastos que ingresos y es una ruina. Aunque espero que con el inicio de los colegios y, si poco a poco va volviendo la actividad, pueda reincorporarme pronto al trabajo porque hay que luchar y tirar esto para delante".

Khalid Boutoto, asalariado en el taxi

"También tengo amigos en flotas que lo están pasando muy mal con la crisis. Unos han estado en ERTE, otros en paro, algunos pudieron cobrar pronto, otros cobraron muy tarde,... Pero soy optimista. **Creo que lo peor ya pasó y poco a poco vamos a salir de ésta".**

El futuro del sector lo ve en positivo. Cree que el taxi nunca desaparecerá. "Se irá digitalizando, incorporando nuevas tecnologías, quién sabe si veremos taxi voladores (risas), pero seguro que habrá una gran revolución en el servicio. Y a la vez que evolucione el taxi también deberemos mejorar como taxistas en atención al cliente, idiomas, etc".

Khalid quisiera reivindicar el papel de los asalariados. "Somos el pulmón que da aire al sector, sobre todo en la franja nocturna, donde aguantamos todo tipo de historias. Somos importantes en el servicio a la ciudad y por eso creo que se **tendrían que mejorar las condiciones en el convenio de los asalariados y darnos voz y voto en el sector. Que se cuente con nuestra** opinión".

Buena suerte, amigo. Esperemos que todo vaya mejorando y podamos verte en breve detrás del volante del Prius +.

AMB

Un lamentable error de la Guardia Urbana con los plazos de la ITV

Jordi Ruiz Fernández, taxista de Barcelona, con la licencia se encontró el pasado el 14 de Agosto con un percance con la Guardia Urbana que le supuso el ingreso de su taxi en el depósito municipal, por un error del agente que luego se pudo demostrar. La actuación del STAC fue rápida y evitó que el vehículo durmiera todo el fin de semana en el parking.

Eran sobre las 12 aproximadamente. Jordi circulaba cerca de la parada de taxis de la calle Sant Quintín, junto al Hospital de Sant Pau. La Guardia Urbana estaba multando a los taxis que se encontraban en la parada, pero que formaban una doble fila porque no cabían todos. Uno de los agentes se dirigió a mí, que estaba circulando. Me paró y me comentó que tenía la ITV caducada.

"Tras diferentes explicaciones que le di, hizo caso omiso. Incluso, le enseñé el BOE donde pone claramente que las prórrogas que dio el Estado para la revisión de la ITV, hay que contabilizarlas a partir de que acabó el Estado de Alarma, el pasado 21 de Junio", dice Jordi

"El agente se asesoró y llamó a Sala, la central de la Guardia Urbana, y le confirmaron su opinión (otro error). A partir de aquí, el agente dio la orden para llevar el vehículo al Depósito de la plaza de les Glories" asegura Jordi.

Jordi Ruiz con Lluís Berbel junto al taxi sacado del depósito municipal

Jordi llama a los responsables de STAC. Primero, llamó a José Mª. Sánchez, del STAC y este le proporcionó el teléfono de Lluís Berbel. "Iniciaron gestiones. Tuvimos que demostrar con todos lo que hablamos de la administración (gerente del IMET) y Guardia Urbana, que se estaba cometiendo una injusticia", asegura Jordi.

Finalmente, prácticamente a las 20 horas de ese viernes 14, llegó la orden al Depósito Municipal de Les Glories para que pusieran a disposición de Jordi el vehículo. "Al principio, al coche se le encendía todas las luces, se supone que fue como consecuencia del transporte. Después, quedó una sola, que era un sensor de la dirección que tuvo que ser reparado, con un coste fue de cerca de 700 euros", dice Jordi quien añade "la empresa de las grúas asumió el cargo".

Asimismo, el documento de la licencia metropolitana dónde se inscribió la sanción, también fue rectificado y condonado, asegurando que "la ITV estaba en vigor". Jordi reclamará a la Guardia Urbana el día perdido que le supuso esta" lamentable confusión".

Todo parece ser que este lamentable error que cometió este agente ya se había repetido con algún con otro compañero que le ha supuesto coste económico por los días no trabajados y también el pago de la grua y la sanción. El servicio jurídico del STAC está llevando elcaso.

Auto Fuber *te ofrece para la carrocería:*

Badajoz, 50 - 52
08005 Barcelona - Poblenou
Tel. 93 485 00 49

HORARIOS: No cerramos al mediodía
Horario: 7.00-19.00 h. Sábados 7.00-14.00 h

- ***MÁXIMA RAPIDEZ** en reparación*
- ***MÍNIMA ESTANCIA** en taller*
- ***CERTIFICADO ESTANCIA***
- *Máxima **CALIDAD y GARANTIA***
- ***Descuento 10 % en franquicia***

Marcas:

SEAT · TOYOTA · FIAT · DACIA

Compañías:

MAPFRE · ZURICH · Allianz · musepan · ase grup seguros · RACC · agrupaciómútua

PINTURA

Auto Fuber

CARROCERÍA

EL AMARILLO / NEGRO SIGUE SIENDO NUESTRO COLOR
ESTEM AL TEU COSTAT MÉS QUE MAI

Auto Fuber

07 00 – 19 00

HORARI:
Dilluns a Divendres de 7:00 a 19:00 h
Dissabtes de 8:00 a 14:00 h
NO TANQUEM AL MIGDIA

Badajoz, 52 · 08005 · Barcelona · 22- POBLE NOU · Tel.: 93 485 00 49
autofuber@autofuber.com www.autofuber.com

FuberMotor

08 00 – 19 00

HORARI:
Dilluns a Divendres de 8:00 a 19:00 h
NO TANQUEM AL MIGDIA

Bac de Roda 165 169 - 08018 BARCELONA
Tel. 93 308 72 58
info@fubermotor.com

Badajoz, 52 - 08005 BARCELONA · POBLE NOU
Tel.: 93 485 00 49
autofuber@autofuber.com

Características técnicas: DACIA LODGY- 1.6 110 CV. GLP **Desde 11.260 €***
*Iva no incluido, sujeto a financiación. Matrícula no incluida

ENTREVISTA

Barcelona es la ciudad con más posibilidades para el taxi

1. ¿Qué os ha reportado vuestra estancia reciente en España?
La estancia en España nos ha permitido intercambiar con funcionarios e invitados sobre el servicio de taxi en Europa en sentido general y específicamente en España. Nos permitió además actualizarnos sobre las nuevas regulaciones y tendencias del servicio.

2. ¿Qué ideas creéis que podéis aplicar en Cuba? Describirlas
En nuestro criterio los elementos que pudiesen estudiarse para aplicar en Cuba en un período de corto a mediano plazo son:

- Elaborar una propuesta de Reglamento nacional para el servicio de Taxi en el país.
- Proponer la aplicación del sistema de organización para la prestación de servicios de taxi en las terminales aéreas de Barcelona en las terminales aéreas internacionales de cuba.
- Habilitar vehículos para prestar servicios de taxi a personas con movilidad reducida. Esto implicaría no sólo una posibilidad adicional para estas personas, sino que algunos de estos servicios que hoy se hacen sólo en ambulancia, puedan hacerse en taxi.
- Implementar y fortalecer una sola aplicación de solicitudes de servicio de taxi en una sola plataforma integral que gestione estos a nivel nacional.
- Crear una escuela de formación de taxistas, implementándose como requisito obligatorio poseer un carnet que lo acredite como tal para poder ejercer esta profesión.
- Perfeccionar el sistema de gestión de la actual Empresa

Los compañeros de CUBATAXI, Jorge Luis Díaz Hernández Michel Concepcion Diego junto con miembros del STAC en la última Feria del Taxi

CUBATAXI con las experiencias obtenidas en el funcionamiento del Grupo Empresarial de taxis Garrido de España y la Empresa TAXISCUBA.

- Crear una organización que sea la rectora de las regulaciones y funcionamiento de todos los taxis del país independientemente de las formas de gestión que se utilicen.

3. ¿Cuantas veces habéis venido a Barcelona?

Nuestra presencian en España ha sido fundamentalmente en las ferias, hemos participado en tres incluyendo la última que se celebró el año pasado. Otra vez participe en el congreso de la STAC como invitado.

4. ¿Por qué Barcelona?

A principios del año 2000, el Gobierno de la Ciudad de Barcelona estrechó sus relaciones con de Gobierno de La Habana incrementando la cooperación en distintas esferas entre las que se incluía el sector del transporte. En aquel entonces nos visitó en la Habana una delegación donde participó el compañero Miguel Tomas en representación de los taxis de España quién hizo una exposición de la historia del taxi en España y Europa. Nosotros hemos hecho un estudio sobre este servicio y hemos notado que Barcelona es una de las ciudades del mundo donde existen más herramientas para el funcionamiento del taxi.

5. ¿Cómo está en estos momentos el taxi en Cuba?

En estos momentos se acaba de modificar en Cuba el Reglamento de la Licencia de Operación del Transporte donde se establecen los tipos de licencias que se otorgan y los requisitos para operar los servicios del transporte, incluido el Taxi. A partir de enero de 2020 se comienzan a aplicar las nuevas regulaciones.

6. ¿Habéis incorporado algún tipo de tecnología o gestión de flotas en vuestras flotas?

Si. Se han incorporado gestión en la flota de medios de la Empresa y tecnología relacionado con los taxímetros y una aplicación para la solicitud del servicio.

7. ¿Tenéis una APP?

Si, contamos con una APP para la solicitud e servicios que se está comenzando a implementar paulatinamente en La Habana y en los principales polos del país. La aplicación se nombra D´Taxi.

8. ¿Cuantos taxis existen en Cuba? Una breve explicación. Y cuantos tipos de taxis existen.

En Cuba existen más de 23.500 taxis, de ellos más de 16 mil que son propietarios de sus autos y son explotados por personas naturales, por lo que más de 68 % de los taxis en el país no son operados por ninguna empresa.

A partir de las nuevas regulaciones existe en Cuba dos tipos de Licencias para operar el Taxi: la de servicio de “Alto confort o clásico” que es la que funciona bajo las regulaciones de la Empresa taxis cuba para el servicio al turismo y que tiene asociados hoy más de 6000 mil y la de servicio “Regular”. Que agrupa principalmente el resto de las licencias en taxis colectivos o ruteros

9. ¿Dónde se concentran el mayor número de taxis?

El mayor número de taxis del país se concentra en La Habana donde están otorgadas más de 10.700 autorizaciones, lo que representa más del 45 % de todas las entregadas en el país.

10. ¿Qué población tiene Cuba?

Según los datos del último censo Cuba tiene 11.338.130 habitantes, de ellos 2.130.610 viven en La Habana.

AMB

Taxis en una de las paradas de plaza Catalunya

Balanç acció UIB

La junta de la Unió de Barcelona de l'STAC, en el seu àmbit d'actuació local, durant els darrers mesos ha treballat més que mai si cab per ajudar al sector a superar la dramàtica situació de crisi econòmica que patim, arran de la baixada dràstica de demanda de taxi. Aquestes són les principals línies d'actuació de juliol a setembre:

- REGULACIÓ DEL SERVEI DE TAXI: hem defensat, i seguim defensant, la necessitat d'ajustar l'oferta i la demanda per treballar amb dignitat, rendibilitzar les nostres hores al carrer i reduir despeses de l'activitat. Treballem per l'aprovació d'una regulació amb garanties jurídiques i no una simple recomanació. Diferents informes jurídics que hem presentat a l'administració avalen la viabilitat de la proposta. Per aconseguir-ho hem mantingut diferents reunions tant amb l'IMET/AMB, com amb la Generalitat de Catalunya, Salut i Transports, a més d'impulsar diferents sondejos entre afiliats per conèixer el seu parer. A finals de juliol però, davant la finalització de la regulació impulsada per l'IMET, vam arribar a un històric pacte sectorial amb les diferents organitzacions i empreses d'intermediació del sector, per impulsar una regulació voluntària duran el mes d'agost, que va tenir molt seguiment entre els companys.

- INCENTIUS A LA DEMANDA: demanem l'aprovació d'una sèrie d'iniciatives concretes per a tractar d'incentivar la demanda. Proposem impulsar el taxi compartit, descomptes a ciutadans vulnerables sufragats per l'administració, accelerar l'entrada en funcionament de l'app pública, incorporar el servei del taxi a modalitats integrals de pagament o qualsevol mena d'iniciativa digital en matèria de mobilitat, promoció de les tarifes en les parades de taxis, campanyes publicitaries de promoció del servei, ocupació total de les places autoritzades en el vehicle i la implantació total del reglament metropolità que regula l'activitat de les VTC.

- AJUDES ECONÒMIQUES: més enllà de les necessàries ajudes a autònoms que s'haurien d'aprovar des del Govern central. En l'àmbit local hem demanat: la condonació de l'impost de circulació municipal, la implicació de l'administració exercint de mitjancer amb les entitats bancàries per aconseguir moratòries en el pagament de préstecs per compra de llicència i amb el sector automobilístic per impulsar ajudes pels companys que hagin de canviar-se el vehicle. Demanem també, la creació d'un pla per a garantir la transferència de llicències, especialment als companys que desitgin jubilar-se o prejubilar-se.

- INICIATIVES JURÍDIQUES: juntament amb els nostres serveis jurídics i altres juristes especialistes en la matèria, estudiem la possibilitat de reclamar tots els perjudicis derivats de la inacció de l'IMET, com a màxim responsable de garantir la viabilitat econòmica del servei de taxi a l'AMB.

- MOBILITAT: presentem, en col·laboració amb les associacions de la Taula Tècnica, un dossier amb totes les parades de taxi de la ciutat que són susceptibles de ser ampliades. Proposem també parades de nova creació en punts estratègics de demanda. Participem en diferents reunions amb l'equip de mobilitat de l'ajuntament i Guàrdia Urbana, on demanem una necessària millora de la nostra velocitat comercial (carrils taxi, girs especials, etc) i tolerància amb les dobles files a parades, sempre que no entorpeixi el trànsit.

Un NUEVO concepto de PMR by DIFISA

HECHO PARA DURAR

NUEVA FIAT TALENTO
2.0 L 145 CV
33.495€*

- CON **NAVEGADOR 7"**
- LLANTAS 17"
- SENSOR DE LLUVIA Y LUZ
- CRUISE CONTROL

MÁS ÚTIL, SEGURA, PRÁCTICA Y CON MÁS CONFORT

- **Rampa plegable integrada en el suelo.**
- Cinturones y anclajes de la silla integrados.
- Asientos traseros con apoyabrazos y reclinables.
- Más facilidad y **amplitud de carga**.

*Precio sujeto a financiacion de mínimo 25.000€ a 60 meses.

Descubre la gama HÍBRIDA y ELÉCTRICA

NIRO
Híbrido y/o eléctrico

TOURER
Híbrido o enchufable PHEV - Consumo medio 1,3 l/km

DIFISA
CONCESIONARIO OFICIAL
Ctra. de Terrassa, 291
Sabadell

DIVACAR
Concesionario Oficial
Rd. de Ponent, 125
Sabadell

★★★★★
SERVICIO 5 ESTRELLAS PARA TAXISTAS EN NUESTROS TALLERES.

ESPECIALISTA
696 111 971
Juanjo

FEDETAXI

Taxista de Solsona realizando transporte sanitario

Los taxistas piden la entrada en los concursos de transporte escolar y sanitario

La Federación Española del Taxi, Fedetaxi, ha pedido este martes la entrada del sector en los concursos público de transporte escolar, laboral y sanitario, de los que, una gran parte de ellos, ha sido excluido "injustamente" por las Administraciones hasta la fecha.

En España, el transporte escolar y laboral se realiza principalmente mediante autobuses y el sanitario, a través de ambulancias, pero estos servicios son muy costosos para el erario público y se encuentran infrautilizados, ha explicado Fedetaxi en un comunicado.

A su juicio, la cooperación del taxi con las empresas de autobuses y ambulancias "posibilitaría un mejor y menos costoso servicio" a los usuarios, por lo que va a trasladar al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana una propuesta en este sentido.

Según Fedetaxi, en desplazamientos regulares de escolares en zonas rurales con baja densidad de población, en los de asistencia programada a centros sanitarios para recibir tratamientos como diálisis, radioterapia o rehabilitación o en los de empleados públicos "resulta más conveniente" que se presten mediante vehículos de taxi.

La patronal ha recordado que la propia Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) apoyó esta petición, recomendando a las administraciones que incorporen a los taxistas en los citados servicios de transporte.

La organización solicitará esta semana al ministerio que aborde medidas favorecedoras para la supervivencia de los más de 65.000 taxistas de España y los 35.000 conductores a los que dan trabajo, en el momento que las pérdidas acumuladas del sector superan ya el 60 % de su facturación y la previsión para lo que resta de año "no es nada halagüeña.

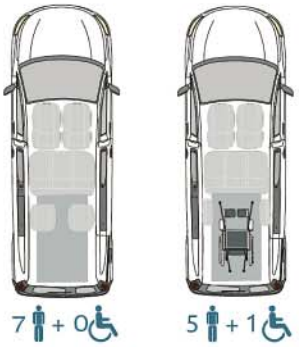
Fedetaxi solicitará, asimismo, una reunión al ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, para abordar la propuesta que le realizó en junio pasado sobre diez medidas urgentes para la recuperación del taxi, tras el impacto sectorial de la crisis sanitaria y económica que no logra remontar.

La patronal ha reiterado la necesidad de que se eliminen las cargas sociales y tributarias al sector, como medida coyuntural para evitar su ruina, toda vez que las ayudas al cese de la actividad "están siendo un fracaso" respecto a las expectativas generadas sobre el "escudo social".

La tesorería de los autónomos titulares de licencias de taxi está "en mínimos", con ingresos que apenas cubren los costes de la actividad, prestaciones por cese de actividad inciertas y pendientes de cobro, así como un acceso a la financiación muy complejo para la gran mayoría, ha lamentado Fedetaxi.

Coneix totes les nostres solucions per a taxi adaptat

I ara, homologat per a 7 places!



Rehatrans

93 293 41 33

FEDETAXI

Los taxistas, ante su ruina, piden actuaciones urgentes

Intensa agenda del sector para impedir la debacle irreversible de su negocio

Los taxistas se reunirán esta semana con CEOE-ATA, el MITMA, responsables políticos y de Comunidades Autónomas.

Sufren el mayor desplome de facturación en 50 años y ya acumulan un descenso acumulado del 67%.

Madrid, 28 de septiembre de 2020.- La organización representativa de los taxistas, FEDETAXI, desarrollará esta semana una intensa agenda de reuniones para promover apoyos y exponer sus medidas urgentes para salvar al sector del taxi de la ruina en que se encuentran instaladas las 100.000 familias que dependen del mismo en España.

"El sector del taxi va a intensificar su diálogo social e institucional porque necesita respuestas urgentes respecto a las expectativas generadas sobre el "escudo social" y el futuro a corto plazo", recalcó el presidente **Ángel Julio Mejía.**

Para los representantes de la Comisión de Gobierno de FEDETAXI resulta prioritario visibilizar el hundimiento de las recaudaciones diarias de los taxis, que apenas dan para cubrir los gastos de la actividad, lo cual pone en peligro de inviabilidad el servicio público de taxi en nuestras ciudades y pueblos, para lo que el Gobierno

Protesta de taxistas en Madrid por la situación que vive el sector

debería actuar con urgencia suprimiendo o reduciendo drásticamente gastos fijos de la actividad y favorecer la liquidez y financiación de los autónomos titulares de licencias. También la situación de los 35.000 conductores asalariados de taxis en ERTE es muy precaria, ya que acabarán perdiendo sus puestos de trabajo si tampoco se atienden las solicitudes de prórroga de estas situaciones o si el mercado de la movilidad no se recupera antes de 2021.

El desplome de ingresos va desde el 93% en las zonas turísticas hasta el 48% en ciudades medias y pueblos del interior, con una media de caída nacional de -67%. Pero en todos los casos es manifiestamente insuficiente para garantizar una mínima rentabilidad de la explotación y viabilidad económica del servicio publico de taxi. Un servicio cuya obligación de prestación a los ciudadanos depende legalmente de los Ayuntamientos pero cuya estructura y régimen regulador depende de las Comunidades Autónomas y sus condiciones fiscales, sociales, laborales, de competencia y mercado, dependen del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por lo que la toma de medidas viene siendo harto compleja cuando la coordinación entre administraciones tiende a ser nula.

El sector del taxi, a diferencia de los autobuses municipales y otros servicios ferroviarios, no está contando con apoyo ni ayuda suficiente por parte de las administraciones públicas, quedando abandonados a su suerte y excluidos de las ayudas de más de 400 millones de euros arbitradas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por lo que los representantes de FEDETAXI entregarán nuevamente su plataforma de medidas para el taxi y solicitarán a MITMA mejoras en la regulación, apoyo administrativo y ayudas económicas e intentarán que las políticas sobre autónomos no posterguen tampoco sus intereses, dado la condición de servicio público regulado que tiene este sector.

Última oportunidad para hacerte con una Caddy Taxi este 2020.

Tenemos 17 unidades de VW Caddy con precios increíbles.

Unidades en:

- Gas natural (Etiqueta ECO) y Diesel
- Manuales y Automáticas
- De 5 o 7 plazas
- Unidades adaptadas para personas con movilidad reducida.

Regalamos el primer cambio de aceite para taxistas
con la compra de una Caddy Taxi

Visítanos en nuestros centros (abrimos los sábados):

- Selva de Mar 69-81 · 08018 Barcelona
- Ctra. Nac. II Km. 643 · Quadis Autocentre 08349 Cabrera de Mar
- Ctra. Granollers- El Masnou Km. 15,5 · Quadis Autocentre 08400 Granollers

O llámanos al 676 523 075

Vehículos Comerciales

Motorsol

info@motorsol.es
www.motorsol-volkswagencomerciales.es

BREUS

El TJUE esclareix les diferències entre els serveis d'UBER i FREENOW

L'advocat general del tribunal europeu assenyala en el seu informe que, a diferència d'Uber, qui crea i organitza un servei de transport, aplicacions com FREENOW o PideTaxi simplement es limiten a prestar un servei extern no essencial per al servei principal: el de transport.

Competència impugna l'últim decret del Govern basc sobre els VTC

La CNMC denuncia la normativa d'Euskadi, que protegeix al taxi sobre els vehicles de transport amb conductor.

Cabify i Uber abandonen la patronal de les VTC

Les dues grans plataformes que han consolidat el seu creixement en l'associació amb autoritzacions VTC, han abandonat la patronal del transport UNAUTO entre discrepàncies sobre el rumb a prendre i diferències amb les empreses petites.

Les màfies de bicitaxis prenen el passeig marítim de Barcelona

Jaime Sau, secretari de la Unió de Barcelona de l'STAC, explica a Metròpoli Oberta que: "Molts dels conductors ofereixen la seva activitat sense llicència, tan sols 500 dels 2.000 que hi ha són legals i ni tan sols utilitzen el model de vehicles requerit per la normativa".

L'Ajuntament de Tarragona convoca les proves per l'obtenció del carnet de taxista

La convocatòria per les proves per a l'obtenció de la 'cartilla' municipal de taxista es celebrarà el 26 de novembre.

Els taxis de Terres de l'Ebre reinician la seva activitat

A les Terres de l'Ebre, s'han obert les rutes escolars, dos més que en l'anterior curs, s'han iniciat un altra vegada els trasllats de gent gran als Centres de Dia, al voltant d'un 50%. Fruit de la fidelització dels nostres clients en TDeTaxi, feina que s'ha fet durant anys i que ara tenim els resultats. En el transport escolar hem aconseguit l'ocupació completa dels vehicles. Tanmateix, en l'actualitat estem realitzant una app pel servei de taxi.

El STAC reclama major protagonisme del taxi a Sabadell

La nostra companya Raquel Gonzalo va participar en la reunió de la Taula de Mobilitat de la seva ciutat, on es va presentar el Pla de Mobilitat Urbana de Sabadell per als pròxims sis anys i va reclamar que es tingui més en consideració al taxi com a actor principal de la mobilitat.

Els taxistes de Terrassa congelan tarifes pel 2020

Els companys de Terrassa aposten per congelar les tarifes del taxi pel proper exercici, la baixada de demanda i la situació actual ha fet prendre aquesta decisió. Terrassa compta amb 94 llicències de taxi que han vist reduir la seva demanda en més d'un 60%.

Taxis de Mataró se concentran en el ayuntamiento para mantener la regulación

Cerca de 50 taxis de Mataró se han concentrado el jueves 1 de octubre en la puerta del ayuntamiento de esa ciudad en protesta por la falta de regulación del taxi en esa ciudad. Tanto STAC como Élite habían realizado el llamamiento. Por la tarde ya se publicó el decreto que regula el sector cuya presencia será del 50% debido a la caida en la demanda.

TOYOTA

TEAM´S MOTOR

SIEMPRE
MEJOR

TOYOTA

C. Paris 70, 08029 Barcelona 93 410 38 38 (exposición y venta)
C. Viladomat 275, 08029 Barcelona 93 363 61 00 (taller)
Crta. Reial 131, 08960 Sant Just Desvern 93 473 28 02 (ventas y taller)

mpaguina@motorllavina.com

LEXUS

C. Paris 82, 08029 Barcelona 93 112 94 14 (exposición y venta)
C. Tuset 23, 08006 Barcelona 93 200 64 64 (ventas y taller)
C.Buigas 21, 08017 Barcelona 93 566 65 25 (ventas y taller)

fncœ@lexusbarcelona.com

Lexus IS300H
(híbrido)

Toyota Proace Eurotaxi Bcn
(diesel)

Toyota Prius Plus
(híbrido)