

TAXI LIBRE

SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA

DICIEMBRE - ENERO **205**



“El taxi ha estat castigat durament a la pandèmia”, J.M. Fortuny

Eleccions a la TTT del taxi el 1 de Març

**“Terrassa tindrà, aviat, tarifa de preu tancat”,
Jordi Servós**

ENTREVISTA /P10

“Hicimos más de 2500 servicios gratuitos”, Asif

ENTREVISTA /P16

Banyoles consigue rebajar la tasa de la parada

CATALUNYA /P24



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)

fnœ@lexusbarcelona.com



Lexus IS300H
(híbrido)



Toyota Proace Eurotaxi Bcn
(diesel)



Toyota Prius Plus
(híbrido)

EDITA

REVISTA PROFESIONAL DE
DIFUSIÓN NACIONAL

5ª Época, año XXIV nº 205

**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

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 Lleida
junto a La Seu Vella



Talleres ATLÁNTIDA

REPARACIÓN DE
AUTOMÓVILES



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

EDITORIAL

Una nueva jugada de UBER para hacerse con el mercado del taxi

Uber ha cambiado de estrategia y con una planificación clara. Hace tiempo que venimos diciendo que la compañía norteamericana pretende quedarse con el mercado del taxi, como ya lo ha hecho en otros países pero aquí de otra manera.

Las grandes empresas de VTC no han sacado sus coches por falta de rentabilidad económica y por lo tanto, UBER se ha quedado sin poder explotar su negocio.

En agosto de este año, UBER y CABIFY abandonan la patronal de las VTC, UNAUTO. A la luz pública, solo ha trascendido que fue debido a "desavenencias sobre el rumbo a tomar y diferencias con las empresas pequeñas".

Uber sigue con su objetivo: apoderarse del mercado del taxi. Lo intenta y ha intentado de formas diferentes desde que entró en España en marzo de 2014. UBER llega a Barcelona con coches y conductores particulares, sin ningún tipo de autorización administrativa y con el paraguas de la economía colaborativa. Las organizaciones del taxi logran parar al gigante norteamericano quien cambió su política.

En el 2015, ante la concesión masiva de autorizaciones de VTC por mandato judicial, UBER aprovechó esa circunstancia para dirigirse hacia ese tipo de vehículos y poder realizar sus servicios a través de ellos. Con precios liberalizados y libertad de movimientos, le hacia la guerra al taxi de forma directa.

Miles de expedientes han sido abiertos. Las administraciones estaban desbordadas, poniendo parches reglamentarios. En abril de 2018 se aprueba la incorporación en la LOTT del 1/30 para afrontar una posible sentencia negativa (que al final no fue) contra el ROTT, impugnado por las grandes empresas de VTC. Finalmente, la sentencia del Supremo reconoció al taxi como un transporte esencial y de interés público que había que preservar.

La administración sigue poniendo

parches. Los taxistas hartos de la política de las grandes empresas y aplicaciones de VTC salen a la calle y gracias a esta presión, en Septiembre de 2018 se aprueba el decreto Ábalos que le da competencia a las Comunidades Autónomas y Administraciones Locales para que regulen a los vehículos de alquiler con conductor.

El AMB aprueba un reglamento para regular las VTC en terreno metropolitano pero surge la pandemia y todo lo arrasa. Incluso a las VTC que prácticamente desaparecen de la movilidad. No le sale rentable económicamente a las grandes empresa tener a sus flotas en las calles.

UBER sigue persiguiendo su objetivo y a acechar al taxi. Primero adquiere Autocab que dispone de un programa de gestión de flota y comienza a negociar con Free Now. El taxi está en el ojo de la compañía norteamericana ante la debacle de las empresas de VTC.

Ahora UBER quiere trabajar directamente con el taxi. Pero UBER no viene a "colaborar" con el taxi, como va anunciando con este cambio de rumbo como ya se ha visto en las primeras guerras que tuvo con el colectivo. Viene a apoderarse del fondo de comercio del taxi, (taxistas y usuarios). Y lo deberíamos tener claro todos los taxistas porque va a hacer exactamente lo mismo que hizo Free Now con los taxistas en su día. Primero cobrar comisiones bajas, y después incrementarlas, una vez que tiene el mercado.

La entrada de UBER en el taxi va a ser perjudicial para el sector y lo veremos con el tiempo. UBER no trae nada para el sector y solo viene a llevarse el mercado del taxi. Solo podemos responder a esta multinacional con organización del sector y participación del taxi en los centros principales donde se planifique el transporte de viajeros. Así lo hemos solicitado a la Administración central ahora que se está negociando la ley de Movilidad.

ENTREVISTA



Josep Mª Fortuny, intervenint en l'últim Congrés de l'STAC a Lloret de Mar

“El taxi ha de sortir beneficiat amb les noves polítiques de mobilitat”, J.M.Fortuny

Josep Mª Fortuny, sub director de Transports de la Generalitat, ha viscut les diferents èpoques del taxi en les darreres dècades i va ser un dels redactors de l'última llei del taxi (2003) que ara es vol modificar i adaptar-la a la nova realitat.

Taxi Libre: ¿Com veu la situació de l'taxi en l'actualitat durant la pandèmia i que s'espera en la post-pandèmia?

Josep Mª Fortuny: El sector del taxi ha estat durament castigat durant la pandèmia. A la incidència del confinament i les restriccions a la mobilitat habitual de les persones cal afegir l'impacte fortíssim en activitats econòmiques a les que el taxi es troba vinculat de forma molt significativa: turisme, convencions, creuers, etc. A això cal afegir la estructura financera de les empreses, majoritàriament treballadors autònoms, que les fa especialment vulnerables a la persistència d'un cicle negatiu d'activitat i a la caiguda sobtada d'ingressos.

El que cal esperar del futur es, natu-

ralment que puguem tornar el més aviat possible al camí de l'activitat i el creixement que havien mostrat signes de recuperació després de la darrera crisi econòmica. No sabem quin en serà el ritme i la consistència, que anirà molt vinculada a la lluita sanitària contra la pandèmia i els seus efectes, però crec que no podem pensar en d'altra sortida ni de que aquesta no se'ns faci visible properament. Crec que les darreres i bones notícies en els progressos de la ciència per la lluita contra el virus ens obliga a ser optimistes al respecte.

Tot plegat pot configurar un nou escenari en els que els professionals han de ser conscients de que poden tenir lloc en el futur transformacions o alteracions en la oferta actual per la pròpia dinàmica del mercat, si la recuperació no es prou intensa com per assegurar els nivells d'activitat anteriors a la pandèmia.

T.L.: ¿Quines ajudes hi ha prevista des del Departament de Territori davant

de l'actual situació i la que pot venir un cop superada la crisi sanitària?

J.M.F.: En principi no existeix previsió d'ajuts específics al sector del taxi, sens perjudici que els professionals es puguin acollir a alguna de les línies d'ajuts establertes per a professionals autònoms davant de la pèrdua d'activitat com a conseqüència de la pandèmia. En el cas del transport públic col·lectiu, s'han arbitrat línies de finançament a les empreses que gestionen serveis urbans o serveis regulars mitjançant una part del tram 4 del fons COVID 19, constant en transferències de l'Estat a les CCAA, però el servei el taxi no es troba inclòs en aquests fons.

T.L.: Com veu el futur de el sector amb els plans de mobilitat de les grans ciutats (restricció de el vehicle privat, més carrils bicis, disminució de la zones de circulació de cotxes ...?)

J.M.F.: Crec que en bona lògica, el servei del taxi i en general totes les alternatives a la mobilitat en vehicle privat han de sortir-ne beneficiades. El taxi es un ser-

vei que ha gaudit històricament d'una demanda estable en un segment d'usuaris residents per diferents motivacions. A mes, ha pogut absorbir una part molt important de la mobilitat de les persones no residents (turismes, congressos, creues, fires, convencions, ets).

Ara bé, les polítiques de remodelació urbana i de reducció d'espai al vehicle privat han de ser proporcionades i realistes, per no privar de la necessària eficiència i competitivitat a un servei emprat cada dia per milers de persones de forma que els vehicles han de poder circular en condicions de fluïdesa circulatòria adients. Es important destacar l'esforç que el taxi ha fet i farà per actualitzar les seves condicions mediambientals reduint les emissions. Aquest esforç per contribuir a unes ciutats més netes ha de correspondre's amb la necessària flexibilitat en termes de temps i us de l'espai viari de la que entenem ha de gaudir el servei del taxi.

T.L.: ¿Quines haurien de ser les línies de la futura llei del taxi?

J.M.F.: La futura llei del taxi, serà en realitat volem que sigui la llei de transport de persones en vehicles fins a nou places, ha de comprendre la regulació d'aquesta activitat tenint en compte:

- Els profunds canvis en la mobilitat experimentats en els darrers anys i les directrius a escala europea i interna en el marc de la mobilitat sostenible.

- La eclosió de les plataformes telemàtiques per gestionar la demanda, que

gairebé han fet majoritari l'accés a la oferta mitjançant dispositius mòbils, alterant la tradicional equació favorable a la contractació del servei al mateix carrer.

- La coordinació de les activitats pròpies del taxi amb les de lloguer de vehicles de conductor, fixant unes regles del joc que permetin diferenciar ambdues activitats de forma que ambdues puguin coexistir en condicions d'igualtat de tracte per part de l'administració

Tot això en un escenari de la mobilitat en continua transformació. Les ciutats, els territoris, es roben davant de reptes que fa pocs anys eren molt difícils de preveure. I tots els participants en aquest nou procés han de posicionar-se per evolucionar al mateix ritme que ho fa la mobilitat, amb les noves tendències caracteritzades per la digitalització dels processos, la ambientalització dels elements de transport i la participació en un sistema de mobilitat on el component de servei dilueix les tradicionals separacions entre modes i mitjans, col·lectius i individuals en favor d'un espai col·laboratiu entre tots ells. Serveixin com exemple les exitoses polítiques d'integració tarifària i la progressiva implantació del concepte de mobilitat com a servei (MaaS).

T.L.: ¿Quan s'acabi la moratòria que tenen les VTC Quin hauria de ser el futur de les mateixes? ¿La llei ho contemplarà com serà el futur escenari de les VTC?

J.M.F.: El denominat Decret llei Abalos num. 13 / 2018 ha significat una profunda

transformació del regim jurídic de l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor, que ha passat a adquirir un caire netament territorial un cop hagi transcorregut el termini fixat per al període transitori. En aquesta avinentesa, cal regular amb rang de llei l'activitat que s desenvolupa en l'entorn urbà, en el que l'Estat ha volgut desaparèixer i aquesta responsabilitat correspon ara a les Comunitats Autònomes, que han de fixar les noves regles del joc en l'àmbit legislatiu, tenint en compte l'àmbit de decisió propi de les entitats locals.

Com expressava a l'anterior pregunta, la nostra voluntat es abordar un tractament normatiu d'ambdues activitats de forma que resti garantida la seguretat jurídica pel que fa a la diferenciació de les seves condicions de servei, i es pugui assolir un tracte equilibrat i respectuós amb les condicions de seguretat exigibles, el respecte dels drets de les persones treballadores i us de l'espai públic.

T.L.: ¿Obligaran a les VTC portar el distintiu per saber els dies que poden treballar?

J.M.F.: Es voluntat del Departament de Territori i Sostenibilitat que així sigui. Estem tramitant una disposició que estableix la obligatorietat, com ja succeeix amb el distintiu que indica el termini de validesa de l'autorització i que ja es va incorporar fa uns anys amb caràcter també obligatori. En breu termini confiem en disposar d'aquesta norma en plena vigència.



C/ Santander 71 - 73 (Nave 17)
08020 - Barcelona
93.313.1525 - 672.394.700
<http://tapiceriamelvi.com>
info@tapiceriamelvi.com

HORARIO

Lunes a Viernes de 6:00 a 14:00
y de 16:00 a 19:00

Como llegar



TAPICERÍA MELVI

SERVICIO INTEGRAL PARA EL AUTOMÓVIL



Fundas de asiento
a medida



Alfombrillas a
medida



Tapizado de volantes



Chapa y pintura
express



Servicio en el
mismo día

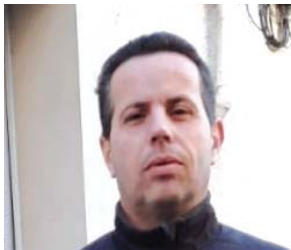


Limpiezas a mano

* Trae este anuncio para una limpieza básica GRATIS

MÉS ENLLÀ DEL GROC I NEGRE

Els ajuntaments també han de donar ajudes directes al taxi



Joan Vendrell

La ciutat d'Igualada està situada a l'est de l'Anoia, a 315,8 metres sobre el nivell de la mar, en el centre de la fossa d'erosió que rep el nom de conca d'Òdena. El municipi limita al nord i a l'oest amb el terme d'Òdena, a l'est amb Vilanova del Camí i al sud amb l'Anoia, que serveix de partió amb el terme de Santa Margarida de Montbui.

Igualada és capital de la comarca de l'Anoia. El municipi és a uns 60 km a l'oest de Barcelona.

En Joan Vendrell té quaranta-quatre anys i en fa 6 que es dedica al sector del taxi, a la ciutat hi ha en l'actualitat 15 llicències.

Des de fa un temps hi ha una radioemissora a la qual en Joan pertany i donen cobertura a tota la ciutat.

Quines mesures podria fer l'administració des del teu punt de vista per tal d'alleujar la situació econòmica produïda per

la pandèmia?

L'ajuntament no pot fer gran cosa econòmicament, potser condonar algun impost, Impost de circulació, etc.

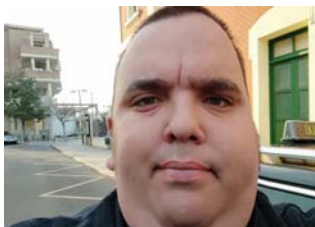
Més que tot, a part del combustible, les altres dues despeses més copioses per un taxista autònom, són assegurança de responsabilitat i quota autònom i no depèn d'ells.

Però sí que podrien utilitzar-nos en el sentit de fer desplaçaments que puguin estar implicats ells.

Per exemple, ara es fa un cribratge a l'Escorxador, perquè ara que estem parats l'Ajuntament podria pagar part o la totalitat del viatge per tal que les persones que s'hagi de fer la prova puguin fer el desplaçament de forma còmoda, àgil i segura.

Quines mesures creus que s'haurien de portar a terme per fer que la nostra feina sigui més segura en aquests moments?

En relació amb la seguretat a l'hora de realitzar els serveis doncs una mica el que ja fem, mascareta, rentat de mans i ús de gel hidroalcohòlic, desinfectar després de cada servei i intentar que la gent ens pagui sempre que es pugui amb TPV.



Sergio Pintado

Vilafranca del Penedès és un municipi de 40000 habitants aproximadament, capital de la comarca del Alt Penedès cuenta con 25 llicències de taxi. Actualment està en procés de puesta en marcha de la segona àrea de prestació conjunta del territori català, con 25 municipios, aglutina 52 llicències de taxi, de las cuales solamente en dos municipios disponen de más de 5 autorizaciones, en concreto junto con Vilafranca, Sant Sadurn d'Anoia. El resto se distribuyen entre el resto de pequeñas poblaciones.

Sergio Pintado tiene 34 años y hace 8 que se dedica al sector

del taxi en la capital del Alt Penedès.

Como consecuencia de la pandemia este compañero ha visto como la demanda ha bajado de forma drástica, ante la actual situación, ¿qué crees que se debería hacer desde la administración para mitigar las consecuencias económicas?

Básicamente en estos momentos se hacen del todo necesarias ayudas directas, a nivel local se debería revisar este año los impuestos municipales que nos afectan directamente.

Este año vamos a congelar las tarifas pero como todos sabemos actualmente en el sector el problema no es de tarifas si no de demanda.

La Generalitat debería apostar por ayudas directas al Taxi. Y a nivel nacional una moratoria en las cuotas de autónomos y una rebaja de impuestos, serian medidas muy bienvenidas y necesarias.

OPINIÓ



Las distintas redes donde participa el STAC.

Las redes sociales, una herramienta muy valiosa para dar a conocer el taxi

Las redes sociales se han convertido en los últimos años en una **herramienta muy valiosa** para dar a conocer el Taxi y promocionarlo. Tenemos un sector muy vivo, lleno de interesantísimas iniciativas que tienen que darse a conocer no solo entre los compañeros, sino también entre los ciudadanos que, al final, son nuestros potenciales clientes. Nosotros ya sabemos que *somos la leche*: ahora falta que lo sepan los demás.

Los taxistas solidarios de Sant Joan de Déu, los taxis cardioprotectados, los traslados gratuitos de sanitarios en tiempos de confinamiento, el excelente trabajo de Taxi Amic, Mascotaxi y su compromiso con el traslado de animales... Estas son actividades del Taxi que deben trascender más allá del propio taxi. La población debe sentir que el Taxi es mucho más que un

medio de transporte: el Taxi es un miembro activo de su comunidad. Y la manera de hacer llegar todas estas acciones de manera rápida y efectiva a todos los hogares es mediante el uso de las redes sociales.

También las redes sociales nos pueden ser útiles para que la gente sepa **qué es un taxi** y cuál es su funcionamiento. Parece una enorme estupidez, pero no es así, ya que los clientes esporádicos del taxi desconocen muchas cosas de nuestro trabajo. Interactuando con ellos hemos descubierto que no saben si se cobran unos suplementos o si ya se han eliminado; no saben que es obligatorio el TPV en los taxis; no saben qué tipos de tarifas tenemos (y mucho menos conocen el Precio fijo); no saben que los taxímetros no se pueden manipular gracias a los precintos; y así un largo etcétera.

Por eso, de un tiempo a esta parte, desde el STAC hemos apostado fuertemente por la pedagogía en redes. Queremos dar a conocer todo lo que es el taxi y el fenomenal colectivo humano que lo conforma. Y os animamos a todos/as a que intentéis resolver dudas que os puedan plantear clientes, ya que un cliente satisfecho es un cliente que retendremos para siempre. Tenemos que hacernos atractivos a ojos de los ciudadanos y que nos sientan suyos, porque esa será la manera de tenerlos de nuestro lado cuando salgamos a defender el Sector.

Web: www.stac.cat

Youtube: Sindicat del Taxi STAC

Twitter: @sindicatdeltaxi

Instagram: sindicatdeltaxi

Tiktok: @sindicatdeltaxi

Facebook: Stac Taxi (perfil) y @sindicatdeltaxidecatalunya (página)

OPINIÓ

Es l'hora d'apretar a les administracions per que ajudin al taxi

Des del 14 de març moltes coses han canviat a les nostres vides, ningú pensava aquell dia, que la repercussió que patiríem com a societat i com a sector ens portaria a la realitat actual. Moltes coses han canviat, com a sector em estat capaçs de capgirar la situació, realitzant tasques solidàries pràcticament a tots els racons del país, crec sincerament que em estat a l'alçada, val a dir, que com sempre que la societat ens necessita, no cal més que recordar els fatídics atemptats de les ramblles per citar una altra ocasió propera en el temps.

Des d'un principi els companys i companyes van implementar totes les mesures que des de les àrees de sanitat ens indicaven.

La feina ha passat de ser un pujar i baixar de clients a una neteja quasi permanent del vehicle, netejant després de cada servei les portes els cinturons de seguretat, etc.

Dia a dia, per contra hem vist com el temps anava passant i aquella idea de tornar a la casella de sortida s'allunyava amb noves mesures, noves informacions i per desgràcia més morts i malalts.

Ara ja és difícil no conèixer algú que ha mort i això ens fa sentir molt més vulnerables que al principi, durant la primera onada.

I ara, és quan tot el sector se n'ha

adonat que això ha vingut per quedar-se, per sempre potser no, però el temps suficient perquè tots i totes en patim les gravíssimes conseqüències econòmiques segur que sí, i davant d'això, la incertesa encara és més gran, no tan sols t'has de preocupar de la teva salut, sinó que a més, veus perillar el teu modus vivendi.

I que podem fer ara?

Doncs apretar, apretar a les administracions locals, que són les més properes a nosaltres i que han de garantir que les autoritzacions que ells han creat puguin sobreviure i donar servei amb dignitat als nostres veïns i veïnes. Ajudant al més necessitats, creant bons de taxi perquè la gent no vagi amuntegada en el transport públic col·lectiu. Incentivant el taxi a la demanda per aquells recorreguts que són clarament insostenibles per vehicles de gran capacitat. Regulant el servei perquè els companys i companyes no facin llargues jornades sense la suficient rendibilitat econòmica.

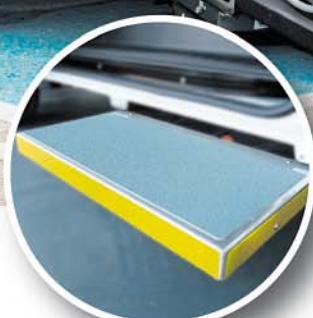
Apretar a la Generalitat, que ha vist com entraven per la porta del darre-re mils de vehicles de lloguer amb conductor emparant-se en la llibertat i la creació de llocs de feina i en el moment que han vist com baixava el turisme han fotut als seus treballadors en ERTES en el millor dels casos o directament han fotut la gent al

carrer i han tancat els vehicles al garatge, sense pensar ni un moment amb el servei, que ara més que mai segur que és del tot necessari tot i no ser rendible. Creant ajudes directes al sector del taxi de tota Catalunya, entenent la seva diversitat i les seves necessitats territorials. Realitzant campanyes publicitàries aprofitant els seus medis. Creant protocols específics per al sector que minimitzin les probabilitats de contagi en la feina. Repartint entre els professionals material per poder treballar amb seguretat davant la pandèmia.

I apretar al Govern Espanyol, exigint ajudes directes i moratòries bancàries perquè gran part del sector no es vegi obligat a malvendre el patrimoni treballat amb gran esforç durant anys de feina a deshores i molts cops sacrificant família i vida. Demanat exencions fiscals, rebaixa quotes d'autònoms i tot allò que estigui a les seves mans per tal de garantir la viabilitat de 100000 famílies a tot l'estat.

I sobretot per damunt de tot, mai mai us deixeu enganyar, la responsabilitat del que està passant és d'ells, no nostra, que no ens diguin que fem les coses malament, tots ells són els que han fet les coses tan malament que quan hem hagut de tirar de la sanitat pública, de les ajudes sectorials o de les rebaixes d'impostos, no han estat capaçs de fer-ho. Salut i força

Coneix totes les nostres solucions
per al Taxi adaptat



LA MILLOR ELECCIÓ

Des de 1997 líders en la transformació de vehicles per a trasllat de persones amb mobilitat reduïda.

ELS NOSTRES **SERVEIS**

- Vehicles nous
- Vehicles de lliurament immediat
- Servei postvenda

- ✓ **Compliment de normativa eurotaxi**
- ✓ **Reial decret 1544/07**
- ✓ **Norma UNE 26494**

DIFERENTS **SOLUCIONS**

- Rampes d'accés
- Rebaix de pis
- Esglaons
- Agafadors
- Respatllers i Reposacaps
- Sistemes d'ancoratge
- Condicionament d'alçada interior

ENTREVISTA



Jordi Servós, en la central de Tele Taxi

"El taxi de Terrassa tindrà, aviat, tarifa de preu tancat", Jordi Servós

La cooperativa de Taxis de Terrassa és una de les poques cooperatives de taxi que existeixen a l'estat i és la més antiga del país, fou creada, l'any 1956. Moltes coses han canviat des de llavors, en aquells moments, els taxis no eren com ara, eren negres amb el sostre gris, i tots tenien la seva parada assignada on havien de tornar després de cada servei, els enterros (que molts cops sortien de casa del difunt) havien de seguir unes rutes preestablertes dites rutes de sang, les guàrdies es feien a la porta de l'ajuntament, i la meitat de la ciutat com la coneixem ara, o no existia o estava apartada del nucli amb carrers de terra i sense llum. Parlem de mitjans dels cinquanta, quan Terrassa era una ciutat dormitori de tots aquells treballadors i treballadores que provenien d'altres

zones de Catalunya i la resta de l'Estat buscaven en la zona de Barcelona una forma més digna de viure que en les seves localitats natales.

Actualment la cooperativa compta amb 82 llicències de les 94 que hi ha a Terrassa, dóna servei a una ciutat que és la tercera de Catalunya amb més de

**Tele-Taxi
Terrassa és una
de les poques
cooperatives del
sector a l'Estat i
és la més antiga
del país, fou
creada l'any 1956**

250000 habitants, sent el seu Radiotaxi un de referència en l'àmbit català.

Parlem amb Jordi Servós que és l'actual president de la cooperativa.

Taxi Libre. Quants anys fa que et dediques al taxi?

Jordi Servós: El 22 de desembre farà 26 anys que sóc al sector.

T.L. Que ús ha fet buscar les mesures que després explicarem?

J.S.: Ja abans de la pandèmia la junta actual havia proposat una sèrie de mesures per tal de millorar el servei i fer-lo més atractiu als usuaris davant la greu situació que passava fruit de l'aterratge de les VTC, liberalitzades pràcticament després de la llei Òmnibus.

Ara amb la pandèmia s'ha fet més necessari que mai accelerar tota una sèrie de mesures per pal·liar l'actual situació,

T.L.: De quines mesures es tracta?

J.S.: Molta incidència tant a xarxes socials com en l'àmbit de la ciutat, en evidenciar que el servei del taxi és dels més segurs a l'hora de desplaçar-se, ja que es desinfecta constantment, i es fan tractaments setmanals d'ozó.

S'està treballant amb ajuntament, per tal de poder donar servei de taxi bus allà on no pot arribar les línies de bus de la ciutat.

Estem en converses amb serveis socials per tal de realitzar els desplaçaments de persones vulnerables que estan incapacitades per pujar al bus, subvencionades.

Donem màxima prioritat al servei de la nostra ciutat, fidelitzant al màxim els serveis. Aquesta mesura és de sempre i gràcies a ella entenem que ara per sort no patim tant la baixada que han fet les empreses.

Darrerament també s'ha arribat a l'acord de llençar la tarifa a preu tancat via app. Esperem tenir-la operativa a primers de l'any vinent.

Gràcies als serveis fets gratuïtament durant l'estat d'alarma a



Jordi Servós al costat d'un taxi de Terrassa

la mútua i hospital ara s'ha aconseguit fidelitzar encara més si cap aquests dos grans centres de la nostra ciutat.

T.L.: Respecte a la tarifa de preu tancat, quins objectius es busca amb aquesta nova forma de pagament?

J.S.: Les raons per què hem fet la tarifa de preu tancat es bàsicament per incentivar l'ús de l'app, això reduirà de forma considerable els temps d'espera telefònics per aquelles persones que no la utilitzin i facin ús del mètode tradicional que és trucar per telèfon per sol·licitar el servei. Creiem també que la gent jove un

cop s'obri altre cop l'oci nocturn, estarà interessada en aquesta nova forma de pagament, ja que és aquest col·lectiu en el qual trobem que cada dia més volen saber quan costarà el servei abans de demanar-lo. De fet volem incentivar l'ús mitjançant campanyes agressives de descomptes importants si sol·licites el vehicle mitjançant l'app. També sabem que tenim davant competidors amb VTC's molt forts, i si ens quedem quiets, correm el risc que ocupin l'espai que fins ara amb la nostra feina i esforç, el de tots els companys i companyes de Tele-Taxi, hem aconseguit minimitzar d'una forma molt important.

**PÁSATE AL
AUTOGÁS GLP**



GASPOINTCENTER®
transformando el futuro

**Y AHORRA
EN COMBUSTIBLE**

93 138 50 58
658 507 989
www.gaspointcenter.com
info@gaspointcenter.com






AMB

Treballant durament per impulsar mesures que ajudin al sector



El taxi necessita ajudes de l'Administració

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 seguit treballant durament per impulsar mesures que ajudin 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 d'octubre a desembre:

REGULACIÓ DEL SERVEI DE TAXI: A finals de novembre deixem enrere la insuficient "recomanació" i aconseguim finalment que l'IMET aprovi una regulació legal del servei de taxi, emparant-

se en un decret del PROCICAT que dota de garanties jurídiques aquesta mesura. Aquesta era una mesura molt lluitada, tant amb la Generalitat com amb l'IMET, des de la finalització de la darrera regulació legal. Ajustar l'oferta i la demanda per treballar dignament, rendibilitzar les nostres hores laborals i reduir despeses de l'activitat, era una prioritat. Aquesta serà una mesura vigent mentre segueixi vigent el decret del PROCICAT. Seguirem treballant per escurçar al màxim els terminis del procés de modificació reglamentària, perquè l'IMET pugui regular per si sol. Es preveu la seva aprovació definitiva cap a l'abril,

depenent de les esmenes que es presentin.

MORATÒRIES PRÉSTECES I HIPOTEQUES: Mitjancem amb totes les entitats bancàries, i AVALIS Catalunya, per aconseguir el seu compromís de reestructurar les operacions relacionades amb la compra de llicències o altres, via moratòria en el pagament de la quota mensual. Els nostres serveis jurídics preparen un model estàndar de carta per remetre a l'oficina on els companys hagin de realitzar la petició. Aquesta és una mesura vital per a la supervivència de la meitat dels professionals taxistes que actualment a l'AMB estan suportant el pes del

pagament mensual de la seva llicència. Instàvem des de fa mesos a l'IMET perquè s'impliqués en la causa i aconseguim que així sigui. També s'hi ha posat a disposició del sector els serveis d'assessorament de Barcelona Activa.

ACCIÓ DE PROTESTA AL CAR-

RER: El 26 d'octubre impulsam i organitzem, junt amb la resta d'associacions de l'AMB, una multitudinària marxa lenta per la Gran Via de Barcelona i posterior concentració en la Delegació del Gobierno a Catalunya. Traslladem a la delegada del Gobierno les nostres reivindicacions:

- Moratòria immediata a tots els préstecs vinculats a l'explotació.
- Ajudes sectorials directes al taxi per a evitar la ruïna de milers de companys.
- Facilitar l'accés a la prestació i la seva justificació
- Mesures excepcionals que garanteixin la supervivència del taxi com a servei públic.
- Cobertura legal del ministeri a les entitats locals.
- Obrir amb caràcter urgent una via de diàleg amb el Gobierno.

INSPECTORS TAXIS I VTC: De- manen per instància registrada, a l'atenció de presidència de l'IMET, la petició de què es reprengui el procediment de concurs de pla- ces per inspectors de l'IMET, que



Membres de l'STAC a la concentració davant de la Delegació de Govern a Barcelona

va quedar paritzada durant l'Estat d'Alarma a conseqüència de la pandèmia. Recordem que els inspectors de l'IMET també són responsables de la inspecció de VTC. En aquest darrer aspecte, seguim treballant perquè els diferents agents de l'autoritat, policies locals i mossos, també inspeccionin l'activitat de les VTC.

AJUDES ECONÒMIQUES:

Sol·licitem que l'AMB faci l'esforç d'aprovar una partida pressupostària d'ajuda directa al sector per a sufragar despeses extres que hem tingut enguany, com les mampares de protecció, desinfecció, elements de protecció

individual o fins i tot el canvi de tarifes.

ACCIONS JURÍDIQUES: Junt amb altres organitzacions del sector, per sumar forces, interposem una reclamació administrativa a l'IMET i un altre a la Generalitat, acollint-nos al Dret de Petició, per reclamar accions concretes d'ajuda al sector, com a màxims responsables de garantir la viabilitat econòmica del servei de taxi a l'AMB i a Catalunya, respectivament. Aquest era un compromís adquirit amb el sector per a la lluita dels nostres drets en tots els àmbits d'actuació possibles.

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

Auto Fuber *te ofrece para la carrocería:*

Badajoz, 50 - 52
08005 Barcelona - Poble Nou
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:



Compañías:



PINTURA

Auto Fuber

CARROCERÍA



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



Características técnicas:
SEAT LEON 1.5 TGI - 130 CV.

Desde 15.600 €*
*Iva no incluído, sujeto a financiación. Matrícula incluida



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

¡NOVEDAD!

Garantia:
3 años con límite de kms

FuberMotor

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

08 00 **19 00**

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

Características técnicas: DACIA LODGY- 1.6 110 CV. GLP **Desde 11.260 €***

*Iva no incluído, sujeto a financiación. Matrícula no incluida

ENTREVISTA



“Hicimos cerca de 2.500 servicios gratuitos durante la pandemia”, dice Umair Asif



El compañero Umair Asif nació hace 31 años en Sialkot, una ciudad de algo más de 500.000 habitantes situada en la provincia de Punjab, al norte de Pakistán. Hace unos 11 años llegó a nuestro país y desde hace cuatro trabaja en el Taxi: primero como asalariado y desde hace 2 años con su propia licencia. Durante los primeros meses de la pandemia, Umair colaboró con los servicios gratuitos a personal sanitario. ¡Conozcamos un poco más a Umair!

Taxi Libre: ¿Cómo pasaste las primeras semanas de confinamiento?

Umair Asif :La verdad es que al principio con bastante preocupación porque nadie se imaginaba esto. Y uno siente miedo por su salud y por la de su familia, ya que tengo un hijo pequeño.

T.L.: ¿Y una vez pasaron los primeros días?

U.A.: Pues pasados los primeros días me llamó un amigo que conoce a varios médicos y me comentó la posibilidad de hacer viajes gratuitos para ellos, ya que estaban luchando 12-14 horas cada día y muchas veces cuando acababan los turnos no había transporte público. Así es que nos organizamos y empezamos a hacer transportes gratuitos para los sanitarios de los diferentes hospitales. Empezamos un pequeño grupo de 4 o 5 amigos y al final terminamos siendo un gran grupo de unos 150 taxistas dando servicio a Vall d'Hebron, Can Ruti, Hospital del Mar, etc...

T.L.: Imagino que haríais muchos servicios gratuitos.

U.A.: Increíble. Primero nos llamaban 10 médicos, luego 20... Acabamos realizando alrededor de 2500 servicios gratuitos. Algún día llegué a hacer hasta doce traslados al día, una auténtica pasada. Al final nos llamaban hasta los cocineros del hospital y el personal de información (risas). Todos nos agradecían mucho el esfuerzo y eso nos daba más ánimos para seguir. Fueron momentos muy duros, pero lleno de detalles muy bonitos para recordar.

T.L.: Y actualmente ¿cómo ves el trabajo?

U.A.: Bueno, ya sabes que no tenemos ni un 20% de la actividad que había en Barcelona. No tenemos turismo, ni cruceros, ni congresos, ni vida nocturna: no hay nada. Una parte muy importante de la econo-

mía de la ciudad se basa en el turismo y sin turismo es muy difícil.

T.L.: ¿Crees que mejorará?

U.A.: Confío en que sí. De marzo a mayo del 2020 vivimos lo más duro y parece que ahora ya se empieza a ver la luz del túnel: los restaurantes vuelven a abrir, se anuncian vacunas, parece que todas las señales son positivas. Hay que aguantar unos pocos meses más. No mejorará la faena como antes a corto plazo, pero mejorará.

T.L.: Hablando de mejorar ¿qué crees que se podría mejorar del taxi?

U.A.: Por supuesto que hay cosas que se pueden mejorar, está claro. Pero tengo amigos por todo el mundo que trabajan en nuestro sector en Nueva York o en Dubai y dicen que el taxi de Barcelona es

de los mejores que hay. Creo que se podría mejorar en dos cosas:

1) Creando una app pública del sector que funcionara bien, porque el mundo cada vez es más moderno y la gente es lo que demanda. Poder ver cuánto tardará su taxi en llegar, saber la identidad del conductor y muchas cosas más que funcionan en las app privadas.

2) Deberían autorizar la instalación de cámaras en los taxis, tanto las que graban dentro del vehículo como las que graban el exterior. Porque eso daría mucha tranquilidad a los compañeros que trabajan de noche, y además nos daría una prueba muy valiosa en caso de accidente. Otros transportes como el Metro las tienen ¿por qué el taxi no?

T.L.: Hemos visto que eres muy

activo en redes sociales, especialmente en Instagram y Tiktok. ¿Crees que pueden ser importantes en el taxi?

U.A.: Las redes sociales son importantísimas. Todos los negocios se dan mucha publicidad en redes, y el taxi se había quedado un poco atrás mientras que "los otros" están muy bien posicionados.

Tenemos que darnos a conocer. Por ejemplo tenemos que enseñar a la gente cómo funciona el taxi, qué nos piden para sacarnos el carnet, enseñar los coches tan modernos y ecológicos que tenemos hoy en día, etc. Además, es la manera más fácil para llegar a los jóvenes, que serán los clientes del futuro.

Salud y buen trabajo, Umair.
¡Nos vemos en la pista!



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

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

TOYOTA MASTERTRAC | CENTRO EXCLUSIVO TAXI
www.mastertrac.es | Santander 23, 08020 Barcelona

Gamma Prius+: Consumo medio (5.8 hasta 6.0L/100km). CO2 combinado NEDC 112g/km. CO2 combinado WLTP desde 130 hasta 137 g/km
Gamma Proace: Consumo medio (6.7 hasta 7.8L/100km). CO2 combinado NEDC 137g/km. CO2 combinado WLTP desde 157 hasta 185 g/km

AMB



Membres de la UIB a la porta de l'STAC

LES ELECCIONS A LA TAULA TÈCNICA DEL TAXI SE CELEBRARAN L'1 DE MARÇ 2021

Jaime Sau, Carlos Fernández y Christian Navarro formarán la candidatura de la Unió de Barcelona de l'STAC

El Consell d'Administració del Institut Metropolità del Taxi (IMET), de dijous cinc de novembre, va aprovar que els taxistes del Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) escullin de manera telemàtica els seus representants enfront l'administració pels pròxims quatre anys, l'1 de març de 2021. Aquestes eleccions s'haurien d'haver celebrat el passat mes de juny, però la crisi sanitària ho va impedir.

Per a estar inclosos en el cens electoral i poder exercir el dret a vot, serà necessari que el titular de la llicència comprovi les dades relatives al correu electrònic i telèfon mòbil que figurin en el registre de llicències. Aquell que hagi de modificar-ho o aportar-ho haurà de comunicar-ho a través d'una instància abans del quinze de febrer.

Els representants de la Taula

Tècnica seran les candidatures que obtinguin el 10% o més dels vots vàlids emesos de l'opció 1 (persones físiques titulars d'una o dues llicències) i tindran més o menys representants en funció del percentatge de vot obtingut. En el cas de l'opció 2 (persones jurídiques i persones físiques titulars de tres o més llicències) serà la candidatura que obtingui més vots i estarà representada amb dues persones.

La junta de la Unió Intercomarcal de Barcelona de l'STAC ha decidit de forma unànime presentar candidatura a aquestes eleccions i ha escollit a Jaime Sau, Carlos Fernández i Christian Navarro com els seus representants.

L'actual junta de la UIB, sorgida del procés electoral de març 2019, està formada per un equip de treball àmpliament renovat i jove que es va marcar com un

dels seus principals objectius, recuperar la representació perduda en 2016 a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, per una organització històrica amb representació a tot el territori català.

En els pròxims mesos explicarem àmpliament el nostre programa electoral i projecte per a la millora de la professionalitat i competitivitat del nostre sector i millora de la qualitat de vida i conciliació familiar de tots els professionals taxistes. Projecte que aposta decididament per fomentar un servei d'excel·lència, un taxi rendible, sostenible i amb futur.

A grans trets i sense entrar en detalls, ja que la normativa de la convocatòria no ens ho permet, aquest és el projecte que defensarem i treballarem durant els quatre anys vinents des de la Taula Tècnica, si és que els companys ens feu confiança.

ESPAÑA

Los importes de los módulos se mantienen los mismos para 2021

MADRID. FEDETAXI/STAC.- El Gobierno mantiene el mismo límite actual de facturación para poder seguir acogido a módulos para 2021 que será aprobado en la Ley de Presupuestos que se tramita en la actualidad en el Parlamento. Asimismo se mantienen idénticos para 2021 los importes de los módulos de años anteriores

relativos a personal empleado y capacidad de los vehículos.

A su vez, el Gobierno propone prorrogar el actual límite de 125.000 euros de facturación anual para continuar acogido a módulos en 2021.

El Consejo de Ministros incluye en el Proyecto de Ley de Presupuestos para 2021 una nueva prórro-

ga del límite actual de facturación para acogerse a módulos en 2021.

De aprobarse finalmente la Ley de Presupuestos, sería el quinto año consecutivo que se prorrogan los límites de facturación anual de 125.000 euros para continuar seguir acogido al régimen de módulos, que el Gobierno justifica en la actual crisis sanitaria.

Actividad: Transporte por autotaxis. Epígrafe I.A.E.: 721.2			
Módulo	Definición	Unidad	Rendimiento anual por unidad antes de amortización Euros
1	Personal asalariado	Persona	1.346,27
2	Personal no asalariado	Persona	7.656,89
3	Distancia recorrida	1.000 Kilómetros	45,08

NOTA: El rendimiento neto resultante de la aplicación de los signos o módulos anteriores incluye, en su caso, el derivado de la prestación de servicios de publicidad que utilicen como soporte el vehículo, siempre que se desarrollen con carácter accesorio a la actividad principal.

Actividad: Transporte por autotaxis. Epígrafe I.A.E.: 721.2			
Módulo	Definición	Unidad	Rendimiento anual por unidad antes de amortización Euros
1	Personal asalariado	Persona	1.346,27
2	Personal no asalariado	Persona	7.656,89
3	Distancia recorrida	1.000 Kilómetros	45,08

NOTA: El rendimiento neto resultante de la aplicación de los signos o módulos anteriores incluye, en su caso, el derivado de la prestación de servicios de publicidad que utilicen como soporte el vehículo, siempre que se desarrollen con carácter accesorio a la actividad principal.

Actividad: Transporte por autotaxis. Epígrafe I.A.E.: 721.2			
Módulo	Definición	Unidad	Cuota devengada anual por unidad Euros
1	Personal empleado	Persona	903,46
2	Distancia recorrida	1.000 Kilómetros	8,78

Cuota mínima por operaciones corrientes: 10% de la cuota devengada por operaciones corrientes.

NOTA: La cuota resultante de la aplicación de los signos o módulos anteriores incluye, en su caso, la derivada de la prestación de servicios de publicidad que utilicen como soporte el vehículo siempre que se desarrollen con carácter accesorio a la actividad principal.



El CNTC a instancias de FEDETAXI solicita facilitar el acceso de taxistas a la prestación

Desde la Sección de Transporte Público Interurbano de Viajeros del Comité Nacional de Transporte por Carretera, **a instancias de FEDETAXI**, se ha solicitado al Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones **la adopción de determinadas medidas que faciliten el acceso de los taxistas a la prestación de cese de actividad**.

Por reducción de la actividad, ampliación del régimen de descansos, vía totalizadores del taxímetro o cualquier prueba de facturación admitida a derecho, **acompañada de una declaración responsable del titular de la licencia**, deberían ser motivos admitidos.

FEDETAXI ya presentó su propio escrito en esta misma línea ante el Ministerio el pasado 14 de octubre y ahora reitera la presión a través del CNTC.

Escrito dirigido al Ministerio:

Sr. Ministro:

La Sección de Transporte Público Interurbano de Viajeros de este Comité Nacional de Transporte por Carretera ha acordado solicitar la adopción de determinadas medidas que faciliten el acceso de los taxistas a la prestación de cese de actividad compatible con el trabajo por cuenta propia establecida en la normativa aplicable.

La situación de crisis económica por la que, como consecuencia de la pandemia que sufrimos, atraviesan muchos sectores de nuestra economía, está determinando **caídas de demanda del servicio del taxi por encima del 80%**, tanto en zonas turísticas como en las grandes ciudades e incluso en zonas rurales, estimándose para el ejercicio 2020 una disminución de la facturación del sector del 72/76 % respecto del año anterior. Con todo ello, los conductores asalariados continúan mayoritariamente

en ERTes que probablemente se convertirán en EREs, debiendo tenerse en cuenta que, el 98'3% de las autorizaciones de taxis de un total de 63.628 (datos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a 1º de Octubre de 2020) corresponden a trabajadores autónomos sujetos al régimen fiscal de estimación objetiva de IVA e IRPF, estando **exentos de llevar libros contables** y de otras obligaciones fiscales que permiten la acreditación suficiente de la facturación y por tanto de la reducción del 75% que previene la normativa citada.

Como bien sabe, señor Ministro, para acceder a las prestaciones, en el supuesto de que su actividad no se haya visto directamente restringida por alguna norma especial de orden sanitario, **los taxistas deben acreditar una reducción de su facturación del cuarto trimestre del año 2020 de al**

menos el 75% respecto del mismo periodo del año anterior, así como no haber obtenido durante el trimestre unos rendimientos **netos superiores a 5.818,75 €**. Para determinar el derecho a la prestación mensual se prorratearán los rendimientos netos del cuarto trimestre, no pudiendo exceder de 1.939,58 € mensuales.

Pues bien en el caso de que el sujeto tribute en el IRPF por estimación objetiva, está establecido para acceder a la nueva prestación compatible con el trabajo o a la prórroga de la del artículo 9 del Real Decreto Ley 24/2020 que, cuando se requiera acreditar los ingresos exigidos deberá aportarse la **documentación necesaria o cualquier otro medio de prueba**.

No se concretan, pues, fórmulas como las que ya se solicitaron por el Sector del Taxi hace más de 6 meses para eludir problemas y complicaciones en la comprobación de los datos y de este modo eliminar incertidumbres respecto al cobro de las prestaciones y resulta de todo punto necesario arbitrar medios de prueba concretos.

Partiendo de la base de que la mejor solución pasaría por decretar la condición de **sector especialmente afectado**, la Sección de Transporte Público Interurbano de Viajeros propone que se admitan como prueba suficiente los informes de las Comunidades o Ciudades Autónomas donde estén adscritas las licencias, en los que establezcan restricciones al pleno desarrollo horario o de jornadas o descansos de la actividad del taxi, o se reconozca un descenso en la movilidad o en la demanda de los servicios de taxi, que superen el 50% respecto a 2019.

De no hacerse así, podrían valorarse, como alternativas para

acreditar las pérdidas de facturación, las siguientes.

1ª.- Que a aquellos titulares de licencias en municipios que han acordado una reducción de la actividad o una ampliación del régimen de descansos **igual o superior al 75%, se les reconozca la pérdida de facturación** según el porcentaje de reducción declarado por el Municipio o ente con competencias en la materia. A tal efecto bastaría con la constatación de la aprobación de tal norma municipal, o en caso de ser necesaria, su aportación con la solicitud de la prestación. Igualmente podría tenerse en cuenta para justificar el descenso de la demanda cualquier informe o encuesta realizada por una empresa privada o pública que lo analice y determine.

2ª.- Para aquellos no comprendidos en el anterior supuesto, **la reducción de facturación podría acreditarse** con un resumen del totalizador del taxímetro referido al periodo de afectación del COVID-19 con reducción igual o superior al 75%. Sería por tanto necesario el documento totalizador del taxímetro acompañado de declaración responsable del titular sobre su veracidad. Ahora bien, este sistema sólo tendría aplicación parcial y debería complementarse con otras medidas puesto que la mayor parte de los aparatos taxímetros actualmente en uso no son aptos por razones técnicas para acreditar los datos requeridos y, además, debe tenerse en cuenta que en torno a dieciocho mil taxis no llevan aparato taxímetro por no estar obligados a ello lo cual se da especialmente en el ámbito rural. También quedarían fuera

de esta prueba los que han y ante nido a vería o renovación del taxímetro durante el mes de Marzo.

3ª.- Para los casos no comprendidos en los anteriores supuestos, podría admitirse como prueba de su facturación **alguno de los siguientes documentos** acompañados de declaración responsable del titular de la licencia:

- **certificación bancaria** acreditativa de reducción igual o superior al 75% de los cobros por TPV respecto al semestre anterior,
- **facturas de las estaciones de servicio** de las que resulte una reducción de suministro de carburante igual o superior al 75% contrastadas con las declaradas como gasto en la estimación objetiva de IVA en el periodo anterior correspondiente o certificación de la entidad bancaria que asocie una tarjeta de gasoil o similar (sistema Solred o similar),
- **certificación de las emisoras** o plataformas digitales acreditativa de una reducción igual o superior al 75% de los servicios prestados,
- **acreditación, con datos del cuentakilómetros en la ITV**, de la reducción igual o superior al 75% correspondiente de los kilómetros realizados en el periodo afectado, realizando una extrapolación por meses o días con los del año anterior, o, en el caso de los vehículos más antiguos, con la ITV pasada en los seis meses anteriores.

En la seguridad, Señor Ministro, de que no dejará de tener en cuenta las razones que asisten al Sector del Taxi en las peticiones que han quedado expuestas que son apoyadas por la totalidad de este Comité Nacional.

CATALUNYA

No creiem adient en aquests moments la creació d'una sola llicència al país

El passat 2 de desembre va tenir lloc de forma telemàtica la 24a Comissió Territorial del Taxi de Barcelona.

Per a tots aquells companys i companyes que no esteu massa avesats a aquestes coses, informar-vos que existeixen sis comissions territorials, que són les següents, Barcelona, Girona, Tarragona, Lleida, Baix Ebre i Alt Pirineu, en concret la celebrada el passat dia 2, era de la província de Barcelona.

Varen ser-hi presents per part de l'administració en Josep Maria Fortuny subdirector general d'Ordenació del Transport i Desenvolupament Sectorial, Jordi Mallol responsable de la secció de transport de viatgers del servei territorial de transports de Barcelona, Lara Medina Romero cap del Servei del Servei Territorial de Transports de Barcelona, Isabel Fernández Tuñón, de la secció de transports de viatgers i Maria Mercè Santmartí Miró directora dels Serveis Territorials a Barcelona.

Per part de les associacions i eren presents ATC, Elite, FCT, i com no el Sindicat del Taxi de Catalunya amb Núria Fernández de Mataró i Antoni Servos.



Concentració de taxis a juny de 2018 al passeig de Gràcia

En la primera part de la reunió es va informar de la petició d'augment de places en 35 llicències de diferents poblacions del territori, com recordem des de fa un temps aquest és un tràmit informatiu, ja que es va acordar que es tramitarien d'ofici i posteriorment s'informaria la següent comissió per tal de disminuir els temps d'espera i poder els companys i companyes agilitzar el canvi de vehicle.

A la segona part es va posar sobre la taula la petició de quatre llicències en diferents municipis

de la província, en aquest cas la posició del nostre sindicat no va tenir dubte, no creiem adient en aquests moments la creació d'una sola llicència al país. Dit això, ens vàrem comprometre a parlar amb els diferents ajuntaments peticionaris per oferir la nostra col·laboració a l'hora de buscar solucions als seus problemes de falta d'oferta, bé treballant amb la creació d'àrees de coordinació intermunicipal, bé parlant amb els companys de la població per evitar més oferta en els temps que corren.

CATALUNYA

Los taxistas de Banyoles logran que le rebajen la tasa de la parada

En estudio la bonificación del Impuesto de Circulación para el año 2021

Las paradas de taxis en el municipio de Banyoles sufrirán una remodelación y con ella la tasa de mantenimiento que es la más alta de toda Catalunya, se verá reducida. Este compromiso ha sido adquirido por el alcalde de la ciudad, Miquel Noguer, en una reunión mantenida con una representación de taxistas de la población y donde se encontraban también el presidente del STAC, Luis Berbel, y Marcos Díaz, máxima representante de la organización en las comarcas de Girona.

La parada principal de taxis de Banyoles, situada junto al Ayuntamiento tenía hasta ahora 8 plazas y ahora sufrirá una reducción en su número para el año 2021. Y para el año 2022 se estudiará la tasa de forma profunda ya que, actualmente, es la más alta de toda Catalunya, según un estudio realizado por el STAC.

Los miembros del STAC reclamaron al alcalde la bonificación del Impuesto de Circulación para los taxis de Banyoles, como un



Representantes del STAC con el alcalde de la ciudad

gesto por parte del Ayuntamiento de ayuda al sector. El alcalde, acompañado por el regidor de Vía Pública, manifestó que lo estudiaría para llevar una propuesta al próximo pleno del día 21 donde se han de aprobar las ordenanzas de forma definitiva.

Los taxistas reclamaron mayor atención al taxi por parte del ayuntamiento. Y sobre todo con respecto al resto de transportes, la mayoría deficitarios. Mientras el taxi se encuentra en la actualidad sumido en una grave crisis.

CATALUNYA



Taxis en una parada de Sabadell

Propostes de l'STAC de Sabadell al Pla de Mobilitat de la ciutat

SABADELL.- Aquest mes de novembre s'ha iniciat el procés participatiu del **Pla de Mobilitat Urbana de Sabadell** (PMUS), en què es dóna l'oportunitat a la ciutadania per opinar sobre les propostes que es presenten en aquest Pla i per manifestar necessitats i carències respecte a la mobilitat urbana i sostenible.

Aquest procés participatiu s'està duent a terme via on-line, mitjançant la plataforma Decidim (<https://decidim.sabadell.cat/processes/PMUS>).

A través d'aquesta plataforma, **membres del STAC de Sabadell** han manifestat les següents propostes, a l'apartat de preguntes obertes de l'enquesta:

1- S'ha **d'incloure el taxi en la xarxa de transport públic** de la ciutat, com a complement a les zones de pitjors connexions. A la pregunta 27 es parla de petits busos de barri, necessitat que es podria cobrir amb els taxis mitjançant convenis amb l'Ajuntament. S'ha de comptar més amb el servei del taxi com a mitjà de transport a la ciutat.

2- Hi ha algunes parades de taxi que es fan servir com a aparcament de càrrega i descàrrega, dificultant l'accés als propis taxis, i també moltes vegades ocupades per vehicles privats, moltes vegades amb la passivitat dels agents de la policia urbana, que hi passa i no actua. En moments com aquest de crisi, amb baixa demanda, **els taxis necessitem les parades lliures per poder treballar**.

3- És necessari **incentivar la flota de taxis elèctrics o híbrids a la ciutat**, facilitant punts de càrrega a les parades de taxi i oferint ajudes econòmiques a la compra, o bé reducció de taxes aplicables a vehicles autotaxi.

4- Hi ha algunes estacions de tren que tenen la **parada de taxis massa lluny de la porta** o bé fora de la vista del viatgers. Això dificulta l'accés al taxi de les persones amb mobilitat reduïda, dels viatgers que no coneixen la ciutat quan hi arriben amb tren, persones que arriben molt carregades, o en situacions de clima desfavorable, com els dies de pluja.

5- Els carrils bici de la Ronda Ponent, essent aquesta una de les principals vies d'entrada i sortida de la ciutat, ocupen massa espai de la calçada, sobretot en proporció al poc i mal ús que se'n fa per part dels ciclistes. Penso que es podria reduir un dels carrils per donar més cabuda als vehicles de motor que hi passen a diari, reduint d'aquesta manera els embussos que s'hi produeixen en hores punta en aquesta via.

6- A la Rda. Ponent es fa **molt difícil i perillós per als passatgers pujar i baixar dels taxis**, ja que el carril bici es troba entre el vehicle i la vorera i no hi ha cap zona on es pugui parar amb seguretat (ni tan sols a les interseccions).

7- El **paviment del carril bus-taxi de C/Vilarrubias està molt deteriorat** i la part de Rda. Zamenhoff està sempre ocupada per cotxes particulars i camions/furgonetes.

8- **Els patinets estan significativament un perill important**, tant per vianants com per vehicles rodats i per a si mateixos. S'hauria de **regular el seu ús** i sancionar-ne l'ús inadequat.



Lars-Göran Göransson, un “corona taxista”, observa la cámara desde su auto al llegar a un centro de distribución de pruebas del COVID-19 en el sur de Estocolmo.

“Corona taxistas” se ponen al volante para llevar tests de COVID en Estocolmo

El taxista Lars-Göran Göransson admite sentirse un poco ansioso cada vez que se pone un par de guantes de látex y levanta con cautela una prueba de COVID-19 entregada momentos antes desde una puerta en un suburbio de Estocolmo.

“Creo que es una forma segura de trabajar, pero sí, estoy nervioso por el virus”, dijo Göransson, de 55 años, uno de los más de 1.000 “corona taxistas” que ahora se ganan la vida transportando hisopos de COVID-19 entre las casas y los distintos puntos de recolección de laboratorios en la capital sueca.

Desde que comenzó la pandemia, las empresas privadas de taxis de alquiler han entregado a domicilio y recolectado más de un cuarto de millón de pruebas de COVID-19, una iniciativa que efectivamente pone a los taxistas al volante del régimen de pruebas de Estocolmo.

Bajo la iniciativa, dirigida por la autoridad sanitaria nacional, los taxistas, muchos de ellos inmigrantes con una presencia precaria en el mercado laboral, reciben 320 coronas (37 dólares) por hora, un poco más que un viaje estándar en el centro de Estocolmo.

Suecia, que se opuso a la tendencia internacional a principios de este año de imponer un bloqueo nacional para frenar la propagación del coronavirus, inicialmente tardó en implementar las pruebas, pero intensificó sus esfuerzos durante el verano boreal.

Su número de muertes por coronavirus hasta la fecha es de 6.555, una tasa per cápita mucho más alta que en sus vecinos nórdicos, aunque más baja que en algunos países europeos más grandes.

La rutina de trabajo diaria de Göransson ahora incluye arrodillarse sobre tapetes para recoger

los hisopos empaquetados y dosificarse generosamente en las palmas de las manos con desinfectante para manos.

Por lo general, las personas obtienen su resultado dentro de las 24 horas posteriores a la visita de un “corona taxista”, a quien es posible que ni siquiera vean, ya que el vehículo tiene como objetivo evitar el contacto cercano.

Göransson se enorgullece de ayudar en la lucha contra la pandemia de Suecia y dice que las pruebas rápidas pueden ayudar a frenar el virus, pero extraña el contacto humano.

“Normalmente este es un trabajo muy social”, comenta con nostalgia. “He estado conduciendo un taxi durante unos 20 años y la mejor parte es conocer gente”.

Fuente: Reporte de Colm Fulton; Editado en español por Janisse Huambachano

BREUS

Salt regula los taxis el fin de semana

Los taxistas han dividido las licencias en dos grupos. Y cada fin de semana trabaja uno. Esta iniciativa la ha tomado el colectivo para no entrar en negociaciones con el Ayuntamiento que lo único que supondría es alargar la situación. El día de fiesta se mantiene tal y como marca la ordenanza municipal.



Los taxistas piden la bonificación del Impuesto de Circulación en Mataró

En una reunión mantenida con el Ayuntamiento, los taxistas solicitaron algún tipo de ayuda similar a la que habían realizado con las terrazas de los bares y restaurantes que les han eximido del pago por tener las terrazas en la calle. El gobierno municipal a ver si realiza una bonificación para el impuesto de este año o para el del próximo.



Nova web de la Associació de Taxistes del Pirineu

La nova web és un canvi d'imatge, més moderna i on es poden localitzar tant per comarca com per municipi els taxistes de l'associació que donen servei a tot l'Alt Pirineu. L'encarregada de donar-li un nou disseny ha estat Rosa Gabarra, vicepresidenta de l'organització, que té més de 140 socis i que forma part de l'Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC).



El STAC de Tarragona, contra la creación de licencias en Calafell

Ha sido remitido un escrito, a Serveis Territorials de la Generalitat en Tarragona manifestando la oposición de nuestra organización a la creación de una licencia como, fundamentalmente a consecuencia de la situación actual. Por otro lado, se ha recomendado la creación de un Área de Prestación Conjunta con los municipios limítrofes para resolver el problema.



Nuevo ŠKODA

Octavia Combi

GNC Ambition 1.5 DSG 130cv



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Por **19.170€**

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 Vía 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.

OFERTA FINAL STOCK

IVA reducido



PROFESSIONAL



8+1 PLAZAS 120 CV

Financiado*

PVP: 29.000€

Contado

PVP: 31.000€

8+1 PLAZAS 145 CV

Financiado*

PVP: 33.900€

Contado

PVP: 35.900€

TALENTO 145 CV

Financiado*

PVP: 27.900€

Contado

PVP: 29.900€

FIAT TIPO SW

Financiado*

PVP: 14.800€

Contado

PVP: 16.800€

¡¡INCLUYE MAMPARA ANTIVIRUS DE SERIE!!

GASTOS DE MATRICULACIÓN INCLUIDOS

88
A
AUTO

CONTACTA

ÁNGEL PAÑART
652883889

FRANCISCO BORREGO
656544971

*Talento Financiando mínimo 20.900€ a 48, con permanencia de 36 meses al 6,99% T.I.N - PMR-

*Talento Financiando mínimo 20.900€ a 48, con permanencia de 36 meses al 8,99% T.I.N

**Fiat Tipo SW Financiando mínimo 12.000€ a 48, con permanencia de 36 meses al 8,99% T.I.N

Entrega inmediata. Incluye pintura amarilla, manguera y precinto. Oferta válida hasta fin de existencias.