

TAXI LIBRE

SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA

OCTUBRE - NOVEMBRE 209



**“El taxi ha emprés ja un camí irreversible de modernització”,
Mercè Rius**



La parcialidad del Tribunal Superior de Justicia de Catalunya

OPINIÓ / P12

Ponemos a prueba el nuevo London Taxi

MOTOR / P22,23 i 24

Taxistes de Lloret, exemple de feina ben feta

MÉS ENLLÀ / P18

SANT BOI

HOSPITALET

MOLINS DE REI

GAVÁ



TU TAXI CON TOYOTA STARBAIX

La preparación de los coches realizada en nuestros talleres oficiales de plancha y pintura con **pintura original Toyota.**



4 TALLERES DE MECÁNICA
EN DISTINTAS UBICACIONES



2 TALLERES DE CARROCERÍA



**EMPLAZAMIENTO ESTRATÉGICO EN LA
RUTA DEL AEROPUERTO Y AVE**



PRECIOS ESPECIALES Y DESCUENTOS
REPARACIÓN, MANTENIMIENTO, RECAMBIOS Y ACCESORIOS



COROLLA SEDAN HYBRID

CAMRY HYBRID



toyotastarbaix.com

Ctra. de la Santa Creu de Calafell, 31, 08830 Sant Boi de Llobregat, Barcelona
Tel. 936 52 59 90

EDITA

REVISTA PROFESIONAL DE
DIFUSIÓN NACIONAL
5ª Época, año XXIV nº 209

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 Nueva imagen de los vehículos de Barnataxi



EDITORIAL

En peligro años de mejoras en el taxi

Hace pocos días pudimos escuchar unas declaraciones del director general de **Free Now** en España, Jaime Rodríguez, donde sigue opinando que el taxi necesita flexibilizar tanto los días festivos, los horarios como en el **número de licencias** (en su opinión desde 1984 no se han modificado). Y por último, también cuestiona el **valor de las licencias**.

En mayo de este año, en unas declaraciones a un medio digital se reafirmaba en: "la necesidad de **flexibilizar** la regulación en torno al sector del taxi para que pueda competir en **igualdad de** condiciones frente a los VTC".

Las manifestaciones del dirigente de Free Now van todas encarradas a **quitar los días de fiesta, liberalizar horarios y número de licencias** (¡¡¡quien ha dicho que faltan!!) en definitiva, crear la selva para el taxi y ello conllevará a una **precarización del trabajo** para el taxista, después de años de lucha de los sindicatos para humanizar nuestro sector.

Marc Tarrés en el libro en el que ha escrito junto con otros profesores de la Universidad "**Servicios en Plataforma. Estrategias reguladoras**", manifiesta: "Hasta que esas empresas (léase plataformas) no alcancen el **estatus de monopolio** lo cual es la tradicional tendencia de todo sujeto privado que accede a un mercado a través de autorizaciones, su rentabilidad solo puede venir por el **traslado de costos a los conductores no asalariados o a la precarización de los que lo son**".

Y eso es lo que está sucediendo en la actualidad con **Free Now** que pasó con su antecesor, **My Taxi**, de cobrar un euro el servicio y pasar, más tarde, ya con Free Now, a girar un porcentaje por la facturación (**al entorno de un 15%**). Y algunos pensamos que pasará a cobrar en poco tiempo entre el **20 y el 25 %** del servicio o a venderlo al mejor postor (si entran en juego los VTC que es lo más probable en el tiempo). Lo venimos diciendo hace tiempo...y esa va a ser la dinámica sino acaba en **manos de Uber**.

Jaime Rodríguez ha de entender que si el **mercado de los VTC** se encuentra en la situación actual como está, es debido a unos errores normativos de las diferentes administraciones que han provocado el **incremento de su número de vehículos** de forma desorbitada. Cuando su servicio, en su creación, estaba destinado a **otro tipo de público**, complementario al taxi, y no para **hacerle la competencia** como se le está haciendo ahora. Ese es el marco regulatorio que ha de cambiar y en el cual están luchando todas las organizaciones del taxi, para que se restituya el verdadero fin de los VTC.

Free Now necesita el taxi (hasta que no tenga la necesidad) en España para conseguir su **Fondo de Comercio**, cosa que no sucede en otros países como Francia, donde **solo trabaja con VTC** (allí es libre tener una autorización de este tipo), Bruselas y otros...

El directivo de **Free Now** elude comentar las noticias de **la compra** de su compañía por parte de Uber y lo traslada a: "Nunca hemos comentado sobre esto porque principalmente afecta a la actividad de nuestros accionistas Daimler y BMW"

El **taxi en Barcelona** y en las principales ciudades de España está sufriendo un **tsunami de las plataformas** cuyo objetivo principal es **monopolizar el mercado** del transporte de viajeros y una vez aniquilado el taxi, **marcar sus pautas** y evidentemente sus precios.

Pero para ello **necesita que el sector quede liberalizado**, el dirigente de **Free Now** lo denomina **flexibilizar**, y romper con **el taxi actual: fuera fiestas, fuera horarios, libertad del número de licencias....** Al final como los Riders pero en el transporte de viajeros.

Es urgente, seguimos diciendo, **un planteamiento por parte del sector y a reforzar sus lazos**, así como la puesta en marcha de una **aplicación pública**. No cejaremos en dar este mensaje al colectivo, para que no caiga en manos de las **depredadoras plataformas**.

Talleres ATLÁNTIDA

REPARACIÓN DE
AUTOMÓVILES



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

ENTREVISTA

El taxi ha d'anar incrementant progressivament els nivells de qualitat oferts", Mercè Rius



Mercè Rius

Nascuda a Badalona (1968). Doctora en Ciències Biològiques per la Universitat de Barcelona (UB) i tècnic superior en Prevenció de Riscos Laborals. Ha cursat també el Programa de Desenvolupament Directiu (PDD) d'IESE.

Ha estat regidora a l'Ajuntament de Badalona i diputada adjunta de Medi Ambient a la Diputació de Barcelona. Ha estat directora de l'Institut Català d'Energia (ICAEN) i, des del 2016, directora general de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic.

Actualment directora general de Transports i Mobilitat del Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori.

– Vostè gestiona un departament molt ampli, on s'hi troba el taxi juntament amb la vicepresidència. Quina visió té del nostre sector?

En primer lloc vull aprofitar aquesta ocasió per transmetre una salutació molt cordial a totes les persones i tots els professionals vinculats a l'STAC i en general al conjunt del sector del taxi. He conegut al llarg de la meua trajectòria professional aquest sector i no em són gens aliens molts dels seus problemes i moltes de les seves reivindicacions.

El sector del taxi, un dels que podríem considerar com a tradicionals i gairebé històrics en l'àmbit de la mobilitat a les nostres ciutats i territoris, ha de plantejar-se les necessàries transformacions, situat com està en un entorn en el que cada cop irrompen noves modalitats propiciades per la revolució tecnològica. És necessari, doncs, un esforç d'adaptació sempre amb l'objectiu de mantenir i millorar un model de prestació orientat a la satisfacció dels interessos de la ciutadania. Es tracta, per tant, d'evolucionar tenint en compte aquest objectiu i per tant incrementant progressivament els nivells de qualitat oferts.

- La llei del transport de viatgers en vehicles de fins a 9 places va quedar sobre la taula a l'anterior mandat. Quin es el seu futur, quins terminis hi ha previstos?

Estem reprenent, al sí del nostre Departament, el tractament d'aquesta iniciativa que abans de la pandèmia havia estat ja subjecta a consulta prèvia i aprovació d'una memòria preliminar. En aquesta nova legislatura hem de continuar avançant mitjançant l'elaboració d'un avantprojecte de llei i prèviament valorar també la situació que comportarà el transcurs del període transitori previst al Reial Decret Llei estatal 13/2018, de 28 de setembre, i que finalitza el mes d'octubre del proper 2022 i les diferents sentències judicials que ens poden fer modificar algun criteri.

- De quina forma es regularan el taxi i les VTC? Es diferenciarien els dos sectors?

El plantejament en qualsevol cas parteix de la diferenciació entre ambdues activitats i al mateix temps de l'establiment d'unes regles que en el marc de la necessària seguretat jurídica delimitin amb claredat els àmbits respectius i el paper que han de jugar les plataformes de contractació.

En la consulta pública de l'Avantprojecte de llei ja vam apuntar quins són els aspectes que al nostre entendre s'han de regular. En el cas del servei de taxi, estem parlant del règim jurídic de les llicències; taxi compartit i cobrament individual; flexibilització tarifària; àmbit territorial d'actuació; incorporació de noves tecnologies, i actualització dels drets del usuari. I en el cas dels VTC, entre d'altres, les condicions exigibles als vehicles; requisits de formació i aptituds dels con-



La reunió es va fer al despatx de la Directora.

ductors; condicions relatives a la contractació del servei; normes per a l'execució del servei; règim específic aplicables a aeroports i ports; preus del servei.

- Vostè també porta la cartera de Polítiques Digitals, com veu el taxi en aquest àmbit?

L'actual Departament de Vicepresidència engloba competències que anteriorment es repartien en el de Polítiques Digitals i Territori i Sostenibilitat.

En l'àmbit de la Secretaria Sectorial, el taxi es segueix tractant en la Secretaria de Territori i Mobilitat i específicament a la Direcció general de Transports i Mobilitat que ara ocupa.

A banda d'aquest tractament sectorial específic, la inclusió de les competències en matèria de polítiques digitals ens permetrà afrontar amb més intensitat els reptes que en el món de la digitalització es plantegen per a tots els sectors i activitats del transport i la mobilitat i entre ells el del taxi.

La creació del nou Departament de Vicepresidència que engloba les competències sobre territori i mobilitat i polítiques di-

gitals és, en aquest sentit, una bona oportunitat per coordinar polítiques en l'àmbit sectorial del taxi amb les que corresponen a la voluntat del Govern, d'avançar de forma decidida en la digitalització del nostre país.

- Quin missatge transmetria al sector del taxi?

El taxi ha emprés ja un camí irreversible de modernització. Els professionals són conscients de que la seva supervivència passa per l'adaptació constant a les demandes d'una societat cada cop més exigent: Qualitat, disponibilitat, preu, tecnologia, descarbonització. Cal fer un esforç en incorporar en aquest projecte aquells professionals del sector que encara no han assumit o que pensen que poden continuar indefinidament sense afrontar aquests canvis.

El missatge ha de ser d'optimisme en el futur, però no com un missatge acomodaticí sinó transformador que expressi la voluntat d'avançar en la recerca de nous horitzons professionals en un entorn de la mobilitat cada cop més complex i competitiu.


 NACIONAL


Manifestación de taxistas en el 2018.

Curso transcendental para el sector del taxi de toda España

Siempre decimos: “este año va a ser muy significativo para el taxi ya que se van a decidir cuestiones importantes tanto a nivel judicial como a nivel político”. Últimamente, todo está en manos de los jueces, incluido el futuro de nuestro sector. Pero creemos que este curso político/sindical que empezamos ahora, no solo va a ser sustancial sino el más trascendental por lo que se va a resolver.

A finales de Julio ya tuvimos algunas noticias que nos hicieron presagiar de la importancia de lo que va a venir a partir del mes de septiembre.

Recurso de Cabify ante el Supremo. A finales de Julio, el Tribunal Supremo admitió a trámite un recurso de Cabify por una sentencia del Tribunal Superior de

Justicia de Madrid que resolvió en contra de la Plataforma un litigio por una sanción de la Comunidad Autónoma. La demanda de Cabify pone en cuestión, y así lo dice el Tribunal, si la proporción 1/30 es la ajustada o se ha de modificar. Es decir, una revisión de la sentencia del Supremo de junio de 2018.

Casación sentencia Tribunal Superior de Justicia Vasco. Otro de los asuntos que también se van a dilucidar en los próximos meses es el recurso de casación que se va a interponer tanto el Gobierno Vasco como la Federación Vasca del Taxi por la sentencia desfavorable que realizó el Tribunal Superior de Justicia Vasco en contra del periodo de precontratación de 30 minutos y la geolocalización, fijados en el nuevo Reglamento vasco. Creemos que el recurso de

casación marcará doctrina respecto a esos dos aspectos. Hay que recordar que existe divergencia en las diferentes comunidades como en Galicia, Catalunya (15 minutos), Baleares (30), Aragón (15 minutos), Comunidad de Valencia (60 minutos), Elche...

Tribunal Europeo. El Tribunal Superior de Justicia de Catalunya, dentro de la demanda contra el primer Reglamento a las VTC en el AMB, ha planteado dos cuestiones prejudiciales en las que se pide pronunciamiento al alto tribunal de Europa sobre dos temas: si la exigencia de una ratio (1/30) es compatible con la libertad de establecimiento tal y como lo marca el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE); y también sobre el requerimiento de dos autorizaciones distintas (servicios

urbanos e interurbanos). Esta demanda ya está en curso y actualmente se encuentra en la fase de alegaciones. Tanto ANTAXI como el STAC, y otras organizaciones del sector, ya hemos presentado nuestras contestaciones.

Decreto Ábalos. En septiembre de 2018, fue aprobado por el Parlamento español el decreto-ley 13/2018, conocido como decreto Ábalos en el que se dio potestad a las Comunidades Autónomas y Ayuntamientos para regular a los VTC e incluso condicionarlos con un tiempo de precontratación del servicio y la geolocalización de los vehículos. Asimismo, modificó el artículo 91 del ROTT por el cual solo podrían hacer servicios interurbanos. Aunque, y en concepto indemnizatorio, se les dio la posibilidad que explotaran las autorizaciones con el actual régimen durante 4 años. Ese plazo se acabará en el 2022. Antes de esa fecha, las administraciones desde la Estatal hasta las locales deberán de determinar cómo trabajarán las VTC a partir de ese año.

En el ámbito de la **Generalitat de Catalunya** tenemos pendiente dos temas importantes:

La ley de transporte de viajeros en vehículos de hasta 9 plazas. La Generalitat de Catalunya ha de elaborar y presentar la futu-



Salida de la manifestación en la puerta del STAC

ra ley que regulará tanto el sector del taxi como el de los VTC. El proceso se inició en el 2018 donde el STAC realizó sus aportaciones y se paralizó. Tras las elecciones y con el nuevo gobierno de la Generalitat pensamos que esta ley, durante este curso, se desarrollará. El futuro texto será importante ya que configurará el nuevo estadió donde trabajarán tanto taxis como VTC. Una de las cuestiones esenciales es la diferenciación de ambos sectores y el futuro de las licencias de taxi.

Transporte Sanitario. Tras la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Extremadura en la cual se reconoce al taxi como transporte para el traslado no urgente de enfermos gracias a un decreto ley realizado por el Gobierno extremeño, se ha abierto una bre-

cha para hacer lo mismo en Catalunya. Desde hace ya varios años, el STAC reivindica el tema y es ahora más que nunca, con la normativa de Extremadura, que también se realicen este tipo de servicios en todo el territorio catalán.

Aplicación pública y cumplimiento del reglamento por parte de los VTC. En el AMB, una de las cuestiones más importantes para este curso será el desarrollo de la Aplicación Pública y su puesta en funcionamiento. Y también el cumplimiento por parte de los VTC del Reglamento de la AMB, entre otros.

Un año en que las organizaciones han de estar muy pendientes y en señal de alerta por que el objetivo final de todas estas cuestiones, o la mayoría, es la liberalización de nuestro sector.

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, 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

OPINIÓ

¿El Tribunal Superior de Justicia de Catalunya contra los intereses del taxi?

Como es conocido por el sector, el AMB aprobó en el año 2018 el **Reglamento de ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos de hasta nueve plazas** que circula íntegramente al ámbito del Área Metropolitana de Barcelona (RM) por el que, entre otras cuestiones, se establece la **obligación de las VTC de disponer de una autorización específica para el ejercicio de su actividad en servicios prestados íntegramente en el ámbito metropolitano y el establecimiento estricto de la ratio 1/30** dentro de su espacio territorial.

El citado **Reglamento se encuentra actualmente suspendido** como consecuencia de la entrada en vigor del Real Decreto Ley 13/2018 de 28 de septiembre por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, norma que incluye una disposición transitoria que establece **un periodo de cuatro años desde su publicación** en el que los vehículos VTC se suje-



David Chacón, abogado

tan a un régimen especial.

En cualquier caso, el RM es objeto de **diversos procesos judiciales** interpuestos por diferentes empresas e instituciones cuyos procedimientos se llevan por la **sección tercera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Catalunya** en los

que se pretende su derogación. Los **servicios jurídicos del STAC** estamos personados, formando parte de los distintos procedimientos en curso.

En el seno de uno de esos procedimientos la Sala ha decidido plantear ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) una cuestión prejudicial

al objeto de que el alto tribunal se pronuncie en referencia a dos cuestiones relativas al RM:

CUESTIÓN PRIMERA: ¿Los artículos 49 y 107.1 del TFUE se oponen a sendas normas nacionales -legales y reglamentarias- que sin motivo plausible alguno limitan las autorizaciones VTC a una por cada treinta licencias de taxi o menos?

CUESTIÓN SEGUNDA: ¿Los artículos 49 y 107.1 del TFUE se oponen a una norma nacional que sin motivo plausible alguno establece una segunda autorización y requisitos añadidos para los vehículos VTC que desean prestar servicios urbanos?

En resumen, **la Sala viene a cuestionar** la oportunidad de que el RM pueda aprobar en su ámbito territorial **la limitación de la ratio 1/30** (una licencia VTC por cada treinta licencias de taxi) y la **obligación de una autorización** específica en el territorio metropolitano para las VTC.

Lo primero que cabe destacar es que **la Sala ha venido desde el principio pronunciándose** y sosteniendo una **doctrina muy cercana a los intereses de las VTC** y por ende contraria a nuestros intereses. **Las propias cuestiones prejudiciales ya suponen** en sí una especie de pronunciamiento **contrario a los intereses del sector del taxi** cuando incluye en ambas la manifestación “sin motivo plausible”. Esto es, **el tribunal se pronuncia** previamente considerando que **no existen** motivos que justifiquen las obligaciones contenidas en el RM. Se espera de Sus Señorías **una posición más neutra** de la que están mostrando con el contenido

de las cuestiones prejudiciales planteadas. Podría haber trazado la Sala ambas **cuestiones sin necesidad de incluir esa opinión** y el contenido hubiera sido el mismo, pero desde una perspectiva de neutralidad.

En cuanto al fondo de las cuestiones planteadas, **desde los servicios jurídicos del STAC** nos hemos pronunciado en el sentido de considerar que nos encontramos ante **dos consultas ya resueltas por nuestro Tribunal Supremo** en su Sentencia nº 921/18 de Sala de lo Contencioso Administrativo de fecha 4 de junio de 2018.

En la mencionada sentencia se establecen los fundamentos jurisprudenciales de dicha Sala relativos justamente a la cuestión **de la oportunidad de establecerse una limitación a las autorizaciones** de VTC respecto de las autorizaciones de autotaxi, la conocida Ratio 1/30. Así, en un concienzudo estudio de las normas vigentes y de la jurisprudencia interna y comunitaria, el TS viene a resolver: **“la justificación de preservar un equilibrio entre las dos modalidades de transporte urbano a fin de asegurar una modalidad como la del taxi**, la previsión de una proporción entre el número de licencias es sin duda una medida idónea y proporcionada”

En definitiva, el Tribunal Supremo ya ha dado respuesta al asunto despachándolo en el sentido de **considerar ajustado a derecho la aplicación de la ratio 1/30** en tanto que considera la existencia de desequilibrio entre ambos sectores (Taxi-VTC) y que se trata de una medida idónea y proporcional.

En relación con la segunda de

las cuestiones planteadas dispone la Sentencia anteriormente mencionada: “dicha razón de interés general no pretende la regulación global del sector o alcanzar unos determinados resultados o estructura, sino que se limita a formular un objetivo de política en el transporte municipal mediante vehículos (que se preste dicho servicio con unas características determinadas) **y los requisitos responden a asegurar la viabilidad económica de dicho objetivo** en el marco de la competencia en el sector”.

En ese sentido, respecto del **establecimiento de una segunda autorización**, está debidamente fundamentado en el RM, respondiendo a **razones de interés general** relativas a las políticas medioambientales, los derechos de los consumidores y la ordenación del transporte en el territorio. Se trata de una **medida proporcionada** e idónea, por lo que de nuevo no nos encontramos ante el establecimiento de requisitos sin motivos plausibles, entendiendo que de acuerdo con el sentido etimológico del término es plausible aquello que admite o permite una justificación.

En definitiva, **lo que pretende la Sala** con la interposición de ambas cuestiones es **obtener un nuevo pronunciamiento sobre un asunto que ya ha sido resuelto con anterioridad** y que es actualmente la doctrina firme de nuestros tribunales.

No cabe por tanto en este momento **requerir del Tribunal de Justicia de la Unión Europea** la resolución de un asunto en una “segunda instancia” pues no es esa la función del TJUE.


 NACIONAL


ANTAXI afronta el momento más difícil del sector

ANTAXI realizó, a principios de septiembre, una **Asamblea Extraordinaria** en la cual participaron los servicios jurídicos donde dieron a conocer y valoraron la situación de los **últimos procesos judiciales** y también se debatió la **situación del sector**.

El reconocido bufete de abogados que está representando a ANTAXI en los tribunales, explicaron con detalle las actuaciones en los últimos procesos judiciales, entre ellos, **la defensa del 1/30** y el resto de las regulaciones a los VTC, tanto en el **Tribunal Europeo** como en el **Tribunal Supremo**.

La Asamblea Extraordinaria valoró positivamente la **aprobación del registro electrónico** cuyo borrador de Resolución de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se anuncia la entrada en funcionamiento del Registro de Comunicaciones de los Servicios, se está

debatido en la actualidad.

Otro de los debates fue la **valoración positiva del endurecimiento de sanciones** a los VTC que ya ha pasado todos los trámites legislativos y en la actualidad ya están en vigor. A partir de aquí, la Asamblea adquirió el compromiso de hacer un seguimiento para contrastar si son efectivos los cambios para acabar con el intrusismo que sufre el Taxi en toda España.

Tanto **la modificación de la LOTT en el tema sancionador** como la puesta en marcha del Registro en las condiciones que han marcado los tribunales eran muy esperadas por el sector. **ANTAXI ha valorado positivamente** su implantación, aunque la mayoría de los representantes han mostrado su escepticismo sobre la puesta en marcha y control que hagan los servicios de inspección en algunas Comunidades Autónomas.

Encima de la mesa ha quedado la propuesta de iniciar movilizaciones nacionales para **protestar contra el intrusismo** continuado que sufre el sector en la práctica totalidad del territorio nacional, que se acentúa en las zonas de la Costa del Sol o Madrid.

Hay que tener en cuenta además que queda cerca de un año para que las VTC **dejen de poder hacer transporte urbano sin autorización** y el sector exigirá indemnizaciones millonarias a la Administración que lo permita.

En los próximos meses **vamos a vivir con seguridad mucha tensión** en el sector, ya que las plataformas de VTC son **cada vez más agresivas** al ver que se les acaba la "patente de corso" y algunas administraciones siguen **poniéndose de perfil** ante la multitud de ilegalidades que se cometen en el Transporte discrecional de viajeros.


 AMB


Nueva parada a la porta de la Maternitat

SEGUIM TREBALLANT! SEGUIM LLUITANT!

Principals accions de la Unió de Barcelona de l'STAC de juliol a setembre

DENÚNCIES A EMPRESSES DE VTC DAVANT LA INSPECCIÓ DE TREBALL DE CATALUNYA

Presentem **200 denúncies** de l'àmbit laboral de Barcelona dirigides a la Inspecció de Treball i Seguretat Social de la Generalitat de Catalunya.

Les diferents empreses denunciades són titulars d'autoritzacions de transport de viatgers amb conductor (VTC) i totes elles tenen el seu centre de treball domiciliat en l'Àrea Metropolitana de Barcelona, encara que moltes d'elles tenen el seu domicili fiscal fora de Catalunya, principalment en la Comunitat de Madrid.

El motiu de la denúncia és que, sent ocupadors amb almenys un treballador, **no compleixen amb la normativa actual de control d'honorari dels treballadors**, ni compleixen amb l'estipulat en l'última sentència del Tribunal de Justícia de la Unió Europea (TJUE).

El TJUE va sentenciar el 14 de

maig que els Estats membres han d'obligar els empresaris a implantar un **sistema objectiu, fiable i accessible** per a computar la jornada laboral diària realitzada per cada treballador.

DENÚNCIA PER PUBLICITAT FRAUDULENTA DE FREENOW A GOOGLMAPS

FreeNow, a requeriment de l'IMET després de la reclamació propiciada per l'STAC, **corregeix l'error de càlcul a la baixa publicitat** a través de Google Maps, que no corresponia amb la tarifa oficial del taxi de l'AMB. En aquest sentit, denunciem també el cobrament d'una **nova taxa fora de tarifa**, a l'espera de resposta de l'administració.

MOBILITAT

- Sol·licitem la creació d'una nova parada de taxis al costat de la porta principal del **recinte Maternitat** i l'ampliació de la parada de la clínica

Puigvert, la **clínica del Remei** i del **tanatori de Sancho de Àvila** (C/Zamora amb C/Almogàvers). **Totes elles senyalitzades i operatives actualment.**

- Reclamem la senyalització vertical que manca en la parada de l'hospital de Sant Pau (C/Sant Quintí) i la seva ampliació. **Actuació confirmada però pendent.**
- Aconseguim, junt amb els companys habituals de la zona i en col·laboració amb responsables de la clínica, que finalment entri en funcionament el nou sistema de sensors de la parada de la clínica **Tecknon** i la pantalla lluminosa visible des de la parada de Marquessa de Villalonga, que indica les places buides.
- Sol·licitem la creació d'una nova parada de taxis davant del nou **hotel Leonardo Royal** (C/Alts Forns-Zona Franca) amb capacitat per a 3 taxis en fila. **Actuació confirmada però pendent.**

AMB

Esther Morales, bocados de calidad en la parrilla

Si eres taxista y sueles parar en el aeropuerto el mes que te toca, seguro que alguna vez habrás estado de pie en la entrada de la parra esperando a que llegue **Esther con su moto**. Porque con la ausencia de servicio de bar, los bocadillos y ensaladas de **Bocata Va** que nos trae Esther son la única posibilidad que tenemos los compañeros de tomar algo rico durante la espera.

Lo que muchos de vosotros no sabréis es que **Esther fue taxista** antes de formar parte de Bocata Va. Ella tiene un **máster en Relaciones públicas** y estuvo trabajando como comercial, pero "llegó la crisis y estaba todo muy parado". Y ese parón en la Economía hizo que se sacara la credencial y que trabajara como taxista durante dos años. Dos años en los que estuvo en el turno de noche y que los recuerda como **"una muy buena experiencia"**.

Más tarde dejó el sector, pero no el contacto con el mundo del Taxi, ya que por su trabajo en Bocata Va tiene contacto diario con los compañeros, "que son muy majos, encantadores". Ellos le **piden por la app los bocadillos o ensaladas** que quieren, aunque siempre lleva preparado alguno



Esther junto a compañeros en la parrilla del aeropuerto

de más. Incluso lleva latas de refresco, ya que las máquinas de vending de la parrilla muchas veces no funcionan o directamente están sin producto.

Una dejadez en las instalaciones que indignan a Esther, que cree se serían fácilmente mejorables. **"No costaría nada poner unos bancos para que la gente pudiese descansar y no se tuviese que llevar su propia silla plegable; o un tejadillo que diese**

sombra en la zona de los baños donde tanta gente se reúne a hablar; o ni que fuese una pequeña barra donde dejar el café mientras se lo toman"

Las instalaciones y servicios del aeropuerto para los taxistas dejan mucho que desear. Pero por suerte siempre nos quedará el buen hacer y la simpatía de Esther, que nos trae bocados de calidad mientras esperamos a que salga nuestra fila.



TOYOTA COROLLA SEDAN ECO

EL TEU TAXI DE NOVA GENERACIÓ DE MENOR CONSUM



Equipament per al teu confort:



Seients davanters calefactables



Suport lumbar elèctric



Retrovisors plegables i calefactables



Compatibilitat amb Apple CarPlay i Android Auto™

ECO

Baixes emissions



Motor híbrid i bateria de ions de liti

Per 230 €/mes

84 quotes. Entrada: 5.493,55 €. TIN: 3,50%. *TAE: 4,39%.

Més de la meitat dels taxis venuts a Espanya son Toyota**

Escull bé

TOYOTA TEAM'S MOTOR
www.teamsmotor.toyota.es

C. Paris, 70-78, 08029 Barcelona
Telf: 93 410 38 38

Crta. Reial 131, 08960 Sant Just Desvern
Telf: 93 473 28 02

Emissions CO₂ (g/km): 100 – 116. Consum mitjà (l/100 km): 4,4 – 5,1.

*Preu corresponent a Corolla Sedan Electric HybridECO en color Negre Atzabeja. Preu per finançar: 22.149,11 € (PVP al comptat sense serveis: 22.149,11 €). Entrada: 5.493,55 €. TIN: 3,50%. TAE: 4,39%. 84 quotes de 230 €/mes. Comissió d'obertura finançada (2,75 %): 458,03 €. Import total del crèdit: 17.113,59 €. Import total del deute: 19.320 €. Preu total a terminis: 24.813,55 €. Cost total del crèdit: 2.664,44 €. Import dels interessos: 2.206,41 €. Sistema d'amortització francès. Oferta financera amb el producte Toyota Credit de Toyota Kreditbank GmbH sucursal a Espanya. IVA, transport, impost de matriculació, promoció i aportació del concessionari inclosos. Altres despeses de matriculació, pintura metal-litzada i equipament opcional no inclosos. El model visualitzat no correspon amb el model de l'oferta. Oferta vàlida fins al 30/11/2021 a la Península i Balears. Promoció no acumulable a altres ofertes o descomptes. Condicions de l'oferta per al col·lectiu taxista. Oferta realitzada per Toyota España, S.L.U. (Avda. de Bruselas, 22. 28108 – Madrid) i la seva xarxa de concessionaris. Per a més informació, consulteu el vostre concessionari habitual o visiteu toyota.es. Els nivells de consum de combustible, així com d'emissions de CO₂ es mesuren en un entorn controlat, d'acord amb els requisits de la normativa europea. Per a més informació o si esteu interessats en els valors d'un vehicle amb diferent acabat, si us plau contacteu amb Toyota España, S.L.U. o el vostre concessionari Toyota. El tipus de conducció, juntament amb altres factors (condicions de la carretera i meteorològiques, trànsit, conducció del vehicle, equip instal·lat després de la matriculació, càrrega, nombre de passatgers, etc.) incideix en el consum de combustible i emissions de CO₂.

**Segons dades oficials de matriculacions de la DGT corresponents al període gener - juliol 2021.

Toyota Corolla Sedan **Electric Hybrid**, próximamente Toyota Camry **Electric Hybrid** y Proace Verso TPMR

Corolla Sedan **Electric Hybrid** es el modelo estrella de Toyota en taxi, con Camry **Electric Hybrid** llevando al taxi a un nivel superior y Proace Verso TPMR como el modelo accesible para poder trasladar a personas con movilidad reducida

Toyota España presenta tres modelos pensados para garantizar el mayor confort y seguridad para los profesionales del sector



Corolla Sedan **Electric Hybrid**, para un día a día más cómodo, seguro y confortable

Este modelo, equipado para garantizar el confort al volante, está equipado con asientos delanteros calefactables y soporte lumbar con ajuste eléctrico para el conductor. Es agradable y amplio a bordo, consecuencia de su habitáculo independiente a la zona de carga, con lo que se consigue una mejor insonorización y climatización; el maletero es de 529 litros de capacidad.

Otro de sus puntos **fuertes** es la seguridad: va equipado con Toyota Safety Sense, un conjunto de elementos de seguridad activa, líder en su clase, y dispositivos de seguridad pasiva, como el airbag de rodillas para el conductor.

Su etiqueta ECO ofrece el acabado con consumos y emisiones de **CO2** más bajos de la gama Corolla Sedan: **4,3l/100 km(*)** y **98g/km (*)**.

Con este modelo puedes disfrutar de la última generación del sistema híbrido de Toyota que garantiza la **máxima** fiabilidad y silencio. La facilidad de conducción viene de serie con el cambio automático, cámara de visión trasera, la pantalla de 17,78 cm (7") del cuadro de instrumentos o el sistema multimedia Toyota Touch@2 de 20,32cm (8"), compatible con Apple CarPlay y Android Auto™. Para un día a día más cómodo.





Camry **Electric Hybrid**, para llevar tu negocio a un nivel superior

El aplomo que transmite parte de la elegancia refinada de una berlina de alta calidad hará de los servicios de larga distancia una experiencia distinta donde la imagen de tu negocio estará a la altura que tú decidas. Es muy agradable y amplio a bordo, consecuencia de su habitáculo independiente a la zona de carga, con lo que se consigue una mejor insonorización y climatización.

Está **equipado** con Toyota Safety Sense, una tecnología puntera en el mercado que ofrece cierto grado de autonomía, avisando al conductor de posibles peligros y asistiendo a la conducción.

Su espacio es sereno y confortable, va equipado con pantalla multimedia de 22,86 cm (9"), compatible con Apple CarPlay™ y Android Auto™.

Desde octubre, y en todos los modelos de Toyota para taxi, se incluye, si el cliente quiere:

- Taxímetro de espejo, perfectamente

integrado en el vehículo

- Impresora bluetooth
- Módulo luminoso
- Garantía 3 años o 100.000km



Proace Verso TPMR, taxi accesible

La única misión de este modelo es ayudarte a alcanzar todo lo que te propongas. Con espacio interior para llevar hasta seis pasajeros, podrás realizar las tareas de transporte de personas con movilidad reducida y taxi de gran volumen. Dispondrás de un vehículo de 5 plazas + una para PMR o de 7 plazas (**incluido** el conductor)

El display Toyota Touch® 2 de 17,78 cm (7") y el sistema de navegación de alta resolución Pro-touch facilita la conducción. Y la máxima accesibilidad y confort de viaje están garantizadas gracias a los asideros y el peldaño eléctrico lateral para facilitar la entrada al vehículo. Acceder con la silla de ruedas será sencillo **ya que la rampa de acceso tiene una inclinación mínima**. El climatizador automático permite ajustar la orientación de la ventilación, así como la temperatura deseada de los pasajeros en una o varias zonas.

Ofrece una **perfecta** integración entre coche y adaptación: la rampa hace las veces de suelo para la tercera fila de asientos y el maletero cuando no se está realizando un transporte para una persona con movilidad reducida.

Otro de sus puntos fuertes es el legalizado llave en mano: desde Toyota Se Adapta y junto con Euromobility se hace todo el trabajo. Con la máxima seguridad que ofrecer haber realizados todos los ensayos exigidos por un proceso de homologación de tipo.



ENTREVISTA



Marc Tarrés, en un momento de la entrevista en Radio TAXI LIBRE

“Una aplicació pública pot ser obligatòria”, Marc Tarrés, professor a la Universitat de Barcelona

Entrevista al Programa Ràdio Taxi Libre a un de dels més gran expert en la regulació del nostre sector.

Dins del marc de les entrevistes que realitzem al programa Ràdio Taxi Libre el passat 22 de setembre vàrem comptar amb la presència del professor Marc Tarrés.

Parlem del llibre que ha sortit fa poc, Servicios en plataforma estrategias regulatorias.

Aquest llibre forma part d'una col·lecció sobre aspectes de Dret regulatori que fa la càtedra de serveis públics de la facultat de dret de la Universitat de Barcelona, té una visió pluridisciplinària entre el dret privat i el dret públic.

Vostè diu al llibre, les plataformes són un esdeveniment de ruptura, res tornarà a ser el mateix, que vol dir professor?

Pot semblar un tòpic, però és cert, en els últims vint anys els canvis són espectaculars. Tot te a veure amb l'aparició dels telèfons intel·ligents, això ha suposat una ruptura amb la forma de viure i de relacionar-nos en el dia a dia. Una persona de menys de vint-i-cinc anys entén agafar un taxi a ma alçada.

Probablement la primera part de la pandèmia hi ha ajudat en

l'ús més freqüent de les aplicacions, existeix un canvi d'hàbits important amb un ús extensiu de la via pública fruit del comerç electrònic.

Estem en un moment de transformació, a Europa existeix la idea d'una regulació incisiva en aquest sentit, que es fa necessària com ha quedat pales en altres moments de la història.

Les plataformes han desdibuixat les fronteres tradicionals entre taxi i VTC. Planteja una sèrie de solucions o vies a tenir en comp-

te com a sector, que vol dir.

La problemàtica de les VTC's no s'hauria donat s'aquesta manera sense l'aparició de les aplicacions.

Com a opinió personal crec que en algun moment hi haurà una confluència en aquestes modalitats de transport de viatgers en vehicles turisme o bé hi haurà una delimitació més estricta que la d'ara.

En el cas Espanyol la pandèmia ha suposat posar el comptador a zero, l'unicorn més important de l'estat en aquests moments a venut 800 llicències per falta de liquiditat, el sector del taxi ha d'aprofitar aquesta conjuntura.

Que més s'ha de plantejar el sector el taxi?

Una posada al dia tecnològicament parlant via una aplicació que sigui interessant per a l'usuari.

Europa vetlla pels consumidors i les seves dades, i es planteja la importància en el futur immediat de les aplicacions de mobilitat

L'aplicació que serveix a Barcelona ha de servir també a Roma o París.

Una aplicació pública pot ser obligatòria, però mai excoent és a dir, mai en règim de monopoli.



Europa está preocupada por las plataformas digitales, afirma Marc Tarrés.

Pel que fa a les plataformes de mobilitat, ara n'hi ha diverses que copen el mercat.

Hi pot haver una plataforma multimodal de titularitat pública que integri el taxi.

Hi ha una sentència de la Unió Europea que diu clarament que la intermediació és lliure.

El sector del taxi s'ha d'integrar en una aplicació si potser pública.

Estem assistint uns canvis en la mobilitat que ens poden semblar futuristes, penseu que algunes d'aquestes grans plataformes pertanyen a grups automobilístics, això no és casual.

Podria passar que el taxista tin-

gui la seva llicència, però que l'exploti a través d'un vehicle que al seu torn pertanyi a una aplicació.

Final del Decret Ávalos.

No sabem si tindrà pròrroga, el temps s'acaba, per tant, abans s'ha de tenir la sentència del tribunal de justícia de la Unió Europea sobre el primer reglament metropolitana del 2018 per saber si l'1/30 urbà atempta contra la llibertat d'empres i concurrència.

Gràcies, professor.

Entrevista completa al programa TaxiLibre de 22 de setembre del 2021, recupereu-lo en podcast.



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

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

TAPICERÍA MELVI

SERVICIO INTEGRAL PARA EL AUTOMÓVIL

 Fundas de asiento a medida

 Chapa y pintura express

 Alfombrillas a medida

 Servicio en el mismo día

 Tapizado de volantes

 Limpiezas a mano

* Trae este anuncio para una limpieza básica GRATIS

MÉS ENLLÀ DEL GROC I EL NEGRE



Joan Terrades Vilabella, president de l'Associació de taxistes de Lloret de Mar.

Un exemple de la feina ben feta i de cap on pot anar el nostre sector en aquests temps convulsos

Joan Terrades Vilabella, president de l'Associació de taxistes de Lloret de Mar.

En Joan té cinquanta-vuit anys i en fa 38 que es dedica a l'activitat del Taxi, és la tercera generació que treballa amb la llicència 31 d'aquesta localitat.

La nostra és una zona turística i són aquests els nostres més importants clients, sobretot el turisme estranger donat que el nacional no fa tant ús del nostre servei, durant la pandèmia això hi ha quedat per desgràcia del tot pales.

Els caps de setmana sí que treballarem més amb l'usuari autòcton.

En situació normal la nostra feina comença als voltants de la setmana santa i fins a finals d'octubre, durant aquest període de temps fem un reforç de l'oferta posant dos conductors per llicència.

La resta un cotxe un conductor, i ens regulem els caps de setmana per tenir un cap de setmana de cada dos, a part del dia festiu d'entre setmana, d'aquesta forma hem aconseguit compensar la dedicació forta de l'estiu amb una conciliació familiar durant els mesos d'hivern.

Durant la pandèmia ens vàrem regular per grups de treball que varen arribar a portar-nos quatre dies a casa i dos treballant, després dos a casa i dos treballant, i això sempre d'una forma consensuada per part de tots els companys i companyes.

Ara sembla que la feina es va recuperant una mica, aquesta temporada juny, juliol i agost ha anat bastant millor, l'obertura de fronteres va ser un fet important i benvingut, tant per nosaltres com per la resta d'activitats lligades al turisme.

Hem arrencat una sèrie de propostes amb l'ajuntament de

Lloret en relació amb la seguretat del col·lectiu, que és un tema que ens comença a preocupar. Volem posar un sistema d'alarma a tots els vehicles connectat amb la policia de Lloret, càmeres de videovigilància a les parades de taxi i hem aconseguit que a la parada hi hagi vigilància física en el torn de nit. **Tenim dues llicències pròpies i junt amb la publicitat aconseguim que els costos d'explotació dels companys surti a cost zero, taxímetres, tauletes, aplicacions lluminosos, etc.,** això o hem aconseguit amb l'empresa de la qual en soc gerent Radiotaxi Lloret des de fa vint anys.

També fem molts desplaçaments als aeroports tant a Girona com a Barcelona, i fem molt servei en el sector de l'oci nocturn que ara encara està amb les restriccions força flux, a part fem assistències en carretera mútues i tota mena de clients abonats.

ENTREVISTA

“Las grandes APP vienen a comerse el pastel del taxi”

Francisco Rodríguez Brígido tiene 43 años, hace 15 años que trabaja en el sector en Granollers y su área de prestación.

Forma parte de la actual Ejecutiva del Sindicat del Taxi de Catalunya.

¿Como ves el futuro del sector ante la entrada de las apps?

Personalmente creo que las apps vienen a aportar al sector a ser más competitivos y esto puede ayudar a que el taxista consiga en el mismo tiempo más servicios y por lo tanto gane más. Eso sí desde el sector no se debería caer en hacer uso de grandes App que tienen otros intereses estas no vienen a ayudar a mejorar vienen a comerse el pastel del taxi, cualquiera con un poco de reflexión lo debería ver, lamentablemente no es así. Estas Apps que vienen a devorar al sector sabemos cuáles son, empezaron cobrando poco, han aumentado lo que cobran por carrera y el día que quieran dirán pues ahora te cobro un 30 o 40 % del servicio y el día que puedan asumir con otros tipos de vehículos que no sean taxis la demanda pues dirán adiós al taxi.

¿Qué crees que se puede hacer desde nuestra Organización al respecto?



Francisco Rodríguez. 15 años en el taxi

Desde nuestra organización se debe reivindicar una App pública para toda Catalunya en la que cualquier taxista pueda darse de alta y poder realizar los servicios de su zona. Así como de momento recomendar a los taxistas que se unan a emisoras con Apps en manos de multinacionales, es aquello que dicen sólo el pueblo puede salvar al pueblo pues aquí pasa lo mismo sólo los taxistas pueden salvar el sector.

¿Cuáles piensas que son los retos del taxi?

Los retos de presente y futuro, no son fáciles porque todo está cambiando a pasos agigantados. Cada vez es más complicado circular por las ciu-

dades, por restricciones que apuntan en todos los sentidos al tráfico de vehículos en general, muchas ciudades con los centros cerrados a la circulación, calles con menos carriles de circulación, restricciones de contaminación. En este sentido pedir la mayor facilidad de circulación y acceso a las ciudades para el taxi. **Que nunca dejen al taxi de lado como ha pasado en algunos carriles bus-taxi en Barcelona en la que en un primer momento los han puesto exclusivos sólo Bus y hemos tenido que pedir que rectificaran desde nuestra organización.**

Después también tenemos por delante la electrificación del parque automovilístico, para el taxista normal a día de hoy en mi opinión no se cumplen los requisitos para dar el salto, es posible que entre 2 y 5 años la cosa haya cambiado pero a día de hoy no, ni por precio de los vehículos, ni por autonomía de los mismo, ni por la red de sitios de recarga es viable. Deberíamos reivindicar mayores ayudas reales y directas de los gobiernos al sector para esta transformación.

ENTREVISTA

“El taxi tiene soluciones pero exigirá mucho sacrificio”. Manel Carrillo

Manel Carrillo tiene 50 años, forma parte del sector desde hace 30 años, en su caso entro en la profesión siguiendo la tradición familiar. Tiene la licencia en Manresa localidad en la que trabaja y que forma parte del Área de prestación conjunta de la Catalunya Central, que comprende además de Manresa los municipios de Sant Fruitós de Bages, Santpedor y Sant Joan de Vilatorrada.



¿Qué crees que deberíamos hacer ante esta predicción tan negativa?

Soluciones hay, pero exigirá mucho sacrificio y no tengo tan claro que los taxistas estemos a la altura. Nuestro mayor aliado pueden ser las leyes anticontaminación. Coches sostenibles y limpios, taxistas con buena imagen y siempre mucha educación. Llevar al cliente por el camino más económico, cobro con tarjeta, idiomas, diferentes modelos de vehículos para todos los tipos de clientes, las compañías de taxi siempre tienen que decir si a los requerimientos del cliente, **solo desde una visión de trabajo profesional y especializada que amplíe los nichos de mercado podremos tirar adelante.**

¿Cómo ves el futuro del sector?

El futuro del taxi muy negro.

Con la llegada de las multinacionales y los buitres que se quieren comer el mercado del sector la situación es complicada.

El coche inteligente y los ve-

hículos autónomos, todo y estar aún muy lejos, nos quitarán mucho mercado y veremos de qué forma seremos capaces de adaptarnos.

**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





ENTREVISTA

"La capacidad de lucha del sector le hará superar los grandes retos"

Josefa Gil Martínez (Pepi) tiene cincuenta y siete años, empezó a trabajar en el Sindicato del Taxi de Catalunya en septiembre de 1999, en esos momentos con Rafael Carmona y Miguel Tomás.

Desde el principio ha sido una de las piezas claves en el área de gestoría donde se mantuvo hasta el año 2014 en el que paso a tomar el relevo del entonces tesorero y a formar parte de la Ejecutiva en el congreso que tuvo lugar en el Mont Sant Benet en Sant Fruitos de Bages.

Todo y no ser taxista es una de las voces más autorizadas por su trayectoria dentro de nuestra organización. Durante la pandemia ha vuelto a demostrar que es una trabajadora incansable y que su compromiso con las dificultades de los compañeros está fuera de toda duda.

¿En qué ha cambiado el sector del taxi desde el año 1999?

El cambio ha sido general en la sociedad, fruto de este cambio el sector no deja de ser un espejo, al que han accedido personas venidas de fuera que poco a poco ocupan el espacio de los taxistas más veteranos, al-



Josefa Gil, responsable Económica

go que sin duda también paso con la emigración de los años 50/60 del siglo pasado. Ahora el sector está más modernizado todo y que sin duda se deba incidir mucho más en este aspecto.

¿Cómo has vivido la pandemia desde el Sindicato?

Primero con nerviosismo frente a lo desconocido. Tuvimos que cerrar las puertas del Sindicato por primera vez en su historia e irnos a trabajar desde casa poniendo en marcha el teletrabajo, algo impensable las semanas anteriores al catorce de marzo, la última semana ya estuvimos preparando esta posible acción, y de hecho el día trece ya todos nos fuimos pensando que el lunes trabajaríamos desde casa.

Al principio tuvimos mucho

trabajo que sumado a las noticias nos hacían temer consecuencias globales impensables en esos momentos. Poco a poco fuimos conociendo casos entre nuestros afiliados que nos golpearon muy fuerte y nos hizo ver la gravedad de la situación.

Después volvimos a las oficinas, primero a puerta cerrada y poco a poco hemos vuelto a la plena normalidad. Los afiliados y afiliadas hacen mucho más uso ahora de los medios telemáticos. **El colgar la información en las carpetas virtuales era algo que teníamos en mente, pero que debido a la pandemia hemos acelerado y ha tenido muy buena aceptación por parte de los afiliados.** Es una metodología opuesta a la habitual ya que nuestra relación con los afiliados es bastante cercana.

¿Cómo ves el futuro del sector?

Con optimismo, sobre todo por la capacidad de lucha que he visto en este sector desde que entre a formar parte de esta organización, el taxista es luchador por norma, y estoy convencida de que superara los graves retos a los que en estos momentos se enfrenta.

MOTOR

Probando el nuevo London Taxi

Daniel Capella, compañero de Terrassa, ha realizado un estudio exhaustivo del vehículo

Podéis ver el estudio completo en:

<https://stac.cat/estudio-del-nuevo-london-taxi-2021/>

Hace unos meses, apareció en diferentes medios de comunicación la noticia de que London taxi aterrizaba en España. Estableciéndose en Madrid un concesionario en el que se vendería tanto el mítico taxi de Londres como una nueva furgoneta con la misma motorización, la VN5.

Busqué información al respecto y rellené, en la web oficial, el formulario de contacto solicitando información al respecto como taxista que soy y al poco tiempo recibí una llamada del comercial Sr. Agustín, de London Taxi Barcelona (concesionario Ronda 15 de Volvo de la población Cornellà de Llobregat).

Acordamos durante el mes de septiembre la cesión unos días de una unidad matriculada para probarla desde los ojos de un taxista y ese día llegó el lunes 13 de septiembre hasta el viernes 17 de septiembre. Haciéndole en este espacio de tiempo varios tests de consumo y autonomía para llegar a conclusiones propias más allá de los datos oficiales.

En primer lugar, antes de hablar del vehículo, quisiera desde la perspectiva del taxista hablar de la estrategia comercial para que este vehículo sea un auténtico éxito o fracaso.

De momento está mas cerca de la segunda opción que de la primera y quiero hablar de ello ya que sin ventas

no hay futuro por muy buen vehículo que sea. Trataré de poner el foco en el problema a través de varios ejemplos para que se entienda el error conceptual entre vendedor y comprador a vistas de un taxista.

Imaginemos que soy un fabricante que goza de una gran reputación y calidad constructiva en ropa adaptada a climas extremadamente fríos. La fábrica y sede se encuentran en Noruega y allí soy conocido por hacer chaquetas que hasta los esquimales se abanicen de calor a -30o. Un buen día decido expandir el negocio traspasando fronteras y elijo como ubicación para vender mi genero premium la ciudad de San Juan de Puerto Rico. Abro allí una gran tienda llena de artículos y en 3 años no he vendido ni un par de calcetines. Cual fue mi error? Vender un producto en un lugar sin tener en cuenta el clima local incompatible con el clima al que está destinada mi ropa. Parece obvio no? Pues algo similar le ocurre a London Taxi con el sector del Taxi en España. Ya que el vehículo es casi perfecto para prestar el servicio por el cual fue diseñado pero la actividad económica del taxi no da para una inversión tan grande y para los pocos que se pueden permitir una inversión tan elevada, dada su situación económica personal, van a elegir un vehículo

de la marca Tesla o Mercedes puesto que no mirarán la accesibilidad del vehículo sino el confort personal de un vehículo de gama alta de donde van a pasar muchos años muchas horas diarias en su interior.

Pongo otro ejemplo centrándome en los vehículos de 4 servicios públicos esenciales de interés general que funcionan las 24 horas del día y los 365 días del año.

- 1.- Los bomberos:** Camiones bomba que son utilizados tanto para apagar fuego, achicar inundaciones, rescates, excarcelaciones en accidentes ,etc. Camiones escalera extensible, hidroaviones, helicópteros, unidades de intervención rápida como 4x4.
- 2.- Equipos sanitarios:** Ambulancias, vehículos de intervención rápida, ucis móviles, helicóptero-uci.
- 3.- Vehículos policiales:** Patrullas municipales ya sean coches o motos, de la policía autonómica, policía nacional, unidades de atestados, traslado de presos, unidades aéreas, etc.
- 4.- Ejercito:** Aquí si que es el despilfarro total. La barra libre económica ya que hay vehículos exclusivos de millones de euros cada uno y sin apenas uso. Sean submarinos que no flotan y no caben en el muelle donde deberían ir, barcos



del ejército en los que aparece droga, aviones como el F-35 que cada unidad vale 111 millones de euros y tiene un coste de funcionamiento de 125.000€ por hora de uso, etc etc etc.

Todos los vehículos nombrados anteriormente son vehículos comercialmente exclusivos.

Diseñados exclusivamente para la función a desempeñar y por lo tanto con un volumen extremadamente reducido de ventas y la empresa que los diseña, fabrica y vende debe tener beneficios vendiendo muy pocas unidades por lo tanto el precio por unidad es elevado pero en todos los casos anteriores el coste de todos estos vehículos es asumido por la administración pública dando igual entonces el importe.

Ahora hablemos del taxi...

¿Existe un vehículo concebido para taxi pensando en todos los supuestos de movilidad?

Si, y podríamos decir que el London Taxi es prácticamente el único diseñado para este fin.

¿Existe alternativa?

Si, un vehículo normal y corriente al que se le instala un taxímetro y unas pegatinas en la puerta. Un vehículo que al gozar de grandes ventas, puede el fabricante tener unos márgenes de beneficio muy inferiores ya que se compensa el poco margen con las unidades vendidas.

¿Quién paga el vehículo?

Aquí está, en mi opinión, la incompatibilidad de London Taxi con el cliente objetivo para que pueda despegar en ventas en España... Este vehículo y su precio está enfocado a ser vendido a la administración pública como garantía de calidad en el servicio de transporte urbano en turismo de hasta 7 plazas incluido el conductor. Los autobuses urbanos, por ejemplo, su coste no lo asume el conduc-



Modelo Austin Seven

tor, pero en el caso del taxi si.

El taxi en España es una autorización administrativa, mal llamado "transporte público" que no recibe ni un céntimo "público". Podríamos pensar que cada licencia municipal en realidad es la privatización de un taxi, la externalización de un servicio que debe vivir de si mismo con el beneficio que genera su propia actividad.

¿Soluciones?

Pocas... muchos taxistas están de acuerdo en que es un vehículo pensado y perfecto para el taxi pero al saber el precio lo primero que dicen es que si tuvieran ese importe para gastarse en un coche no iba a ser este el coche elegido.

La única solución es que la administración pública sea local, autonómica o nacional subvencionara este vehículo para ponerlo a la altura de las alternativas de vehículos adaptados para transportar una silla de rueda. O dicho de otro modo, en una horquilla de 40.000€

Mas dinero de 40.000-45.000€ el taxista busca un lujo que el LEVC no ofrece ya que lo que

ofrece el LEVC es la perfección en accesibilidad y el taxista en su inversión elevada busca lujo y confort personal que a la vez también repercute en el confort de los pasajeros pero obviando las facilidades de acceso en el vehículo que ofrece el LEVC.

Otro factor a tener muy en cuenta es la irrupción de las aplicaciones que hacen la competencia desleal al taxi



Interior del nuevo modelo de London

desde el intrusismo de las VTC. Que no son un taxi y actúan como un taxi. Dichos vehículos y aplicaciones han hecho disminuir, y mucho, el rendimiento económico de la actividad del taxi y por consiguiente la cantidad disponible a destinar en la inversión del vehículo con el que llevar a cabo la actividad económica.

Otro factor, los miedos del taxista:

Un taxista normalmente compra un vehículo muy vendido y que por lo tanto tenga una potente logística de recambios detrás disponible. Supongamos que alguien adquiere un vehículo sin muchas ventas y tiene un ligero golpe y cuyos recambios todos tienen que venir por mensajería de otro país y tardan semanas en llegar. Por no hablar de la experiencia de un mecánico ante un vehículo que desconoce y del que solo tiene manuales online del fabricante pero 0 experiencia en solucionar problemas en el. Un taxista no tiene plan B. Si se rompe el coche se queda sin ingresos el tiempo que esté el vehículo en el taller y fuera de servicio. Algo tan simple como una rotura de cristal de un vehículo atípico puede suponer semanas sin trabajo ni ingresos.

En resumen, el LEVC es un coche ideal para el taxi por su concepción en accesibilidad pero fuera del alcance del taxista económicamente. Es necesario por parte de quien sea equiparlo económicamente a las alternativas existentes en su categoría tanto de tamaño como de ca-

pacidad en el transporte de sillas de ruedas. Solo así el autónomo taxista se puede plantear como opción su adquisición.

El vehículo:

Lo primero que llama la atención es la forma inglesa tan típica allí y tan extraña fuera del Reino Unido. Podríamos pensar en el paralelismo europeo del primer Volkswagen Beetle y la versión moderna del Beetle. Este vehículo, el London taxi, conserva las líneas y raíces de diseño de por ejemplo un Austin Seven.

Y es que para poder vender este vehículo fuera de su zona de confort han tenido que hacer una brutal inversión rediseñando por completo el coche ya que no solo han cambiado el volante del lado derecho al izquierdo. También hay que cambiar la estructura metálica donde va la batería, la forma de la batería en sí, el salpicadero, la mampara, asientos tras la mampara, rampa de acceso, etc. Se ha hecho una gran inversión en rediseñar de nuevo el coche entero y solo para poder ser vendido fuera del Reino Unido.

Por dentro parece un autobús ya que la distribución, agarraderas, suelo, plásticos... todo esta pensado para ser impermeable y de fácil limpieza con agua. Sin poder absorber olores en ningún material textil en caso de accidente (vómitos).

Y en especial, su punto fuerte, es que esta diseñado para la ACCESIBILIDAD de todo tipo de personas con problemas de movilidad de todo tipo. Ya sea alguien que no puede flexionar la rodilla, una persona anciana que no puede sostener su peso sobre una pierna con la rodilla flexionada y para subirse en un turismo normal tienen que hacer peripecias de sentarse primero y luego maniobrar para girarse (para eso el LEVC tiene un asiento móvil para sentarse fuera del vehículo).

Y también soluciona el gran pro-



El London en una parada de taxis de Terrassa

blema que tiene la gente que necesitan para su movilidad personal SILLAS DE RUEDAS no teniendo servicio disponible en muchos lugares. Y durante el día con suerte...

A nivel constructivo es un tanque de 2300kg. Es muy contundente en todos los aspectos se mire por donde se mire. Las puertas pesan y mucho, muy silencioso, poco ruido aerodinámico, climatización independiente entre la parte del taxista y la parte trasera habiendo un mando táctil a disposición del pasajero para ajustar la temperatura y potencia del ventilador, tomas usb, toma de corriente de 220 para los pasajeros, megafonía activable con un botón tanto por parte del taxista como por parte del pasajero para poder hablar y que se escuche la parte delantera del taxista por los altavoces de la parte trasera y viceversa la parte trasera por los altavoces delanteros. Mampara de seguridad, una excelente iluminación led por todos lados tanto en el suelo como en los laterales y techo.

Mecánicamente es un vehículo 100% eléctrico de rango extendido. Es decir, un vehículo eléctrico con un pequeño motor de gasolina cuya única función es producir electricidad ya que no existe ninguna transmisión mecánica entre el motor de gasolina en la parte delantera y las ruedas motrices traseras. Con cargador de a bordo de 11kw, 22kw en opción y toma de

carga Chademo además de CCS-Combo de 50kw.

Conclusión:

El LEVC es un vehículo diseñado para ser taxi, y como los otros vehículos de servicios públicos que he mencionado anteriormente, su exclusividad para una actividad concreta le determinan unas ventas minoritarias. Pero a diferencia de los otros servicios públicos, el taxi si que tiene alternativas de vehículos pudiendo disfrazar de taxi un turismo normal y corriente. Quien lo paga lo ve con ojos de equilibrio económico entre la inversión necesaria y el rendimiento económico en su vida útil. La accesibilidad del pasajero en el vehículo entra en segundo plano.

A mayor inversión mayor es el confort que se busca.

En la administración pública existen partidas presupuestarias para rescatar bancos, autopistas, plataformas petrolíferas, etc etc. Con un poco de voluntad por parte de la administración pública (utopía) en la prestación de un transporte público de calidad, sobretodo para personas de movilidad reducida, podría ponerse económicamente al alcance del autónomo taxista este vehículo. Pero ya sabemos que la voluntad política dura lo que dura la campaña electoral previa a unas elecciones.

Por ahora, como taxista, veo muy alejada la posibilidad de que este vehículo sea en un futuro tan normal como un Toyota Prius+ taxi.

BREUS

Els taxistes tarragonins treballen per tenir vehicles de set o vuit places



El sorteo de Cris Taxi queda desierto y se traslada a Navidad



El sorteo organizado por Cris Taxi el pasado 15 de agosto ha quedado desierto al no venderse el número cuyas cifras debían coincidir con las

Reunió amb Loteutaxi i amb l'Associació Provincial de Lleida



Els companys Lluís Berbel i Antoni Servos es van desplaçar a Lleida en el marc de les visites periòdiques que la nostra organització realitza a les diferents unions i associacions del territori.

Al matí es varen reunir amb els companys de Loteutaxi, després d'in-

Sí que n'existeixen mitja dotzena, tot i que són vehicles adaptats per a persones amb mobilitat reduïda. D'aquesta manera, els taxistes tarragonins ja han iniciat contactes amb l'Ajuntament per tal de fer factible aquest propòsit, encara que no es durà a terme a curt termini. Sigui com sigui, l'objectiu és oferir un servei que ja es pot sol·licitar en moltes de les poblacions properes, especialment les més turístiques, situades a la costa.

últimas cifras del número de la ONCE de ese día.

El sorteo consistía en un reloj de señora y un colgante, donado por la casa de relojes MAREA. Finalmente, la organización ha decidido sortearlo en la campaña de Navidad.

La acción de estas taxistas surgió gracias a la iniciativa "CRIS Taxi", impulsada por la FAAT (Federación Andaluza de Autónomos del Taxi) y desarrollada por cerca de 54 mujeres hace ya siete años. Entre ellas se encuentran varias compañeras de Barcelona a las que el STAC les ha dado apoyo absoluto y se ha implicado dándoles protagonismo en su actividad social.

tercanviar opinions de la situació actual del sector a la capital lleidatana els companys varen indicar la bona marxa del sector tot i la pandèmia i l'esforç que han fet des de la seva radiomissora perquè els socis pateixin de forma més laxa l'actual situació.

A la tarda va ser el torn de l'associació provincial de Lleida (Apataxi). Aquesta és l'associació que representa a la quasi totalitat dels companys i companyes de les comarques de Lleida descomptant les de l'Alt Pirineu. Varen poder comprovar la vitalitat de l'associació i els companys els varen transmetre les seves inquietuds i problemàtiques que s'aniran tractant per tal de solucionar.

Compromiso del STAC a llevar a cabo los objetivos de la agenda 2030



La agenda 2030 fue un compromiso de 193 países para conseguir 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas y su cumplimiento para el año 2030.

Los objetivos persiguen la igualdad entre las personas, proteger al Planeta y asegurar la Prosperidad como parte de una agenda de desarrollo sostenible. Un nuevo contrato social global que no deje a nadie atrás.

Reunió amb la Junta de la Unió Intercomarcal d'Osona



Els companys Lluís Berbel i Antoni Servos van mantenir una trobada amb la junta de la Unió Intercomarcal d'Osona a la seva seu a Vic.

Damunt la taula un repàs dels temes a tractar i que han quedat una mica parats deguts a la pandèmia, assumptes de mobilitat ubicació d'alguna parada i sobretot buscar fórmules per fer més gran aquesta històrica Unió del Sindicat del Taxi de Catalunya, buscant nous afiliats a la comarca.

BREUS

Cambio de imagen de la flota de Barnataxi



Barnataxi, emisora del STAC, armoniza su imagen como compañía de taxis, y desde este jueves los vehículos llevarán en las puertas la pegatina de la marca, de este modo se da publicidad al número de teléfono. Un cambio de imagen para que sean más visuales, tanto para el usuario de la ciudad como para el cliente habitual de la emisora.

Reunió dels companys de Terrassa amb l'Ajuntament



Companys del STAC de Terrassa varen mantenir una trobada amb el regidor de Seguretat, Protecció Civil i Via Pública, Xavier F. Rivero, els mossos d'esquadra i la policia municipal, també i era present la 3a tinenta d'alcalde de l'àrea de Territori i Sostenibilitat Lluïsa Melgares Aguirre, actual responsable del servei de taxi a la ciutat. Per part dels companys varen assistir Xavier Martínez Arnau, responsable del torn de nit a la ciutat i Antoni Servos secretari del STAC a la ciutat i secretari d'Organització del Sindicat del Taxi de Catalunya.

*** Damunt la taula la sensació d'inseguretat que pateixen els companys i companyes, agreujada en els últims mesos.**

No hay prevista ninguna restricción en la entrada de Barcelona para los vehículos con etiqueta B para el 2022



Desde el departamento del AMB que gestiona la ZBE, dicen que la cosa sigue igual. De momento no se prevé ninguna restricción a la etiqueta B.

En consecuencia y resumiendo: **DE MOMENTO NO SE PREVÉ NINGUNA RESTRICCIÓN A LA ETIQUETA B**

En el caso que se aprobase dicha restricción en algún momento, se informaría oportunamente.

L'STAC es reuneix amb la directora de Transports, Mercè Rius



Els companys Luis Berbel i Antoni Servos van mantenir a la Direcció de Transports de la Generalitat de Catalunya una trobada amb la nova Directora General de Transports Mercè Rius, a la trobada hi era present també l'actual Subdirector en Josep Maria Fortuny. Damunt la taula quatre reivindicacions del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC).

Per una banda la històrica reivindicació envers la sol·licitud de realitzar transport sanitari. Una altra demanda va ser la situació envers la periodicitat de revisions ITV per part dels vehicles VTC.

La nova Junta del Radio Taxi de Sitges movilitzada per la millora del sector a la ciutat



Els companys Lluís Berbel i Antoni Servos varen anar a Sitges en una trobada amb la nova junta del Radiotaxi, per part dels companys sitgetans i eren el seu president Joan Marc Roca i el secretari Jordi Paretas.

Sobre la taula millores en algunes parades i la problemàtica de les VTC que per la seva proximitat a l'àrea de Barcelona i el turisme que tenen, comencen a patir després de l'impàs de la pandèmia.

L'STAC de Mataró demana ampliar els horaris els caps de setmana



L'Stac de Mataró ha demanat al departament de Movilitat de l'Ajuntament de Mataró, de tornar a tenir els horaris ampliat pel cap de setmana que tenia abans de la pandèmia. Es a dir, que el torn que començava el diumenge ho feia a les 4:00 h en lloc de les 6:00 h i el que finalitzava ho feia a les 7:00h en lloc de les 6:00. D'aquesta manera a les hores de més feina, que és quan acaben les discoteques treballen els dos torns.

Más información
aquí



Descubre el nuevo

KIA CEED TOURER TAXI



HÍBRIDO ELÉCTRICO-ENCHUFABLE (PHEV)

EN DIVACAR ENTREGA INMEDIATA

DOS VERSIONES



HÍBRIDO ELÉCTRICO-ENCHUFABLE (PHEV)

- Gasolina / Eléctrico
- Consumo: 1,3 litros/100 Km
- 50 Km de autonomía 100% eléctrico



MHEV

- Diesel
- Consumo Mixto: 4,5 litros/100 Km

MALETERO

- 437 litros de capacidad.
- Ampliables hasta los 1.506 litros.



INTERIOR

- Panel de instrumentos digital de 31 cm.
- Sistema de audio con una pantalla de 20 cm.



DIVACAR

EL CONCESIONARIO KIA ESPECIALISTA EN TAXI

📞 682 73 09 71

✉️ taxi@divacar.es



PROMOCIÓN ESPECIAL TAXI



Estamos ubicados en carrer 3 de la Pol. Ind. Zona Franca, arteria principal de entrada y salida del Polígono Industrial Zona Franca. Accesos fluidos desde Barcelona ciudad por paseo Zona Franca, cogiendo calle A hasta cruce con calle 3. Y desde aeropuerto Prat por ronda litoral Salida 18B Zona Franca- Carrer 3.



PROPUESTA PARA: **COLECTIVO TAXI**

PRECIOS CON DESCUENTO:

PRECIOS DIA 18/10/2021

GASOIL PREMIUM 1,209€/L
SP95 1,349€/L
SP98 1,509€/L

DESCUENTO PROMOCIÓN:

SP98
- 6 cent/L



DESCUENTO PROMOCIÓN:

GOA
- 8 cent/L

DESCUENTO PROMOCIÓN:

SP95
- 6 cent/L

EL DESCUENTO SE APLICARÁ EN CAJA MOSTRANDO LA TARJETA CLIENTE EN HORARIO DE TIENDA, EN CASO DE ESTAR CERRADA EL DESCUENTO SE APLICARÁ POR EL CAJERO 24H SIGUIENDO LAS INSTRUCCIONES. EL DESCUENTO SIEMPRE SE REALIZARÁ DEL PRECIO SIN TARJETA CLIENTE

Descuento especial para taxistas en el restaurante



La Rotonda

Bar-Restaurant · Menú & Copes

12'90€
MENÚ DIARIO
1ª planta

gmfuel.es

627 384 847

comercial.eess@gmfuel.es

