

TAXI LIBRE

SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA

ENERO - FEBRERO **210**



“Debemos recuperar la diferencia entre taxi y VTC”, Laia Bonet

“El futuro del Taxi pasa por importantes decisiones”, Julio Sanz

ENTREVISTA / P6-7

Inspecció de Treball obre 23 expedients a empreses de VTC

CATALUNYA / P12

Precio cerrado en dos ciudades más: Terrassa y Mataró

MÉS ENLLÀ / P20-21

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 Taxis de Manresa



Talleres ATLÁNTIDA

REPARACIÓN DE
AUTOMÓVILES



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

EDITORIAL

Inicio de la cuenta atrás

Aunque ya lo hemos comentado en editoriales anteriores, este año que acabamos de empezar es tremendamente importante para el taxi donde se va a dirimir cuestiones tan vitales para el sector como es **la proporcionalidad de 1/30** (VTC por taxis) como se determinó en la sentencia del **Tribunal Supremo de junio de 2018**; también se va a dilucidar **la regulación** realizada por parte de algunos ayuntamientos y Áreas Metropolitanas **a los vehículos de alquiler con conductor y la doble autorización**.

Y todo ello, con el **final de la moratoria** que el **decreto Ábalos** concedió a las empresas de VTC para poder todo tipo de servicios, la cual cosa, y si no hay ningún tipo de regulación deberán quedarse simplemente realizando **servicios interurbanos**.

Ya hay comunidades que están tomando **iniciativas reguladoras** y su **pensamiento políticos** será aplicado de forma clara y evidente en el sector del transporte de viajeros en vehículos de menos de 9 plazas y sobre todo la **concepción que se tiene del taxi** por parte de estas autoridades.

Este es el caso de la normativa que ha hecho pública la **Comunidad de Madrid**, en fase de borrador, que ha sido denominada **anteproyecto de la Ley de medidas urgentes** para impulsar la actividad económica y la modernización de la Administración de la región, conocida como Ley Ómnibus, y en la que está incluido la **regulación de los VTC**.

Haciendo una lectura rápida deja claro que las Competencias de los servicios llevados a cabo mediante arrendamiento de vehículos con conductor serán de la Comunidad de Madrid mantiene las competencias.

Y para finalizar y previendo el **final** de la **moratoria del Decreto Ábalos** anuncia que "las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la **Co-**

munidad de Madrid seguirán habilitando para la prestación de **servicios de carácter urbano** en el ámbito de la Comunidad de Madrid".

Es decir, que la Comunidad de Madrid ha **resuelto de un plumazo** el futuro de las más de 8.000 VTC que existen en Madrid. Las autoridades del ente autonómico tienen claro que las autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor **han venido para quedarse**. Su presidente, **Isabel Díaz Ayuso**, ya manifestó en enero del 2021, durante la campaña electoral que abogaba por la **libre competencia y que el usuario elija**.

El **factor ideológico y político** va a ser determinante para el futuro que las Comunidades Autónomas den a los VTC en su territorio. Está claro que la **política liberal** que se tiene en el órgano autónomo ha sido determinante a la hora de **redactar** este, hasta ahora, **anteproyecto**.

En Catalunya estamos esperando la **decisión** al respecto de la **Generalitat**, la cual todavía no se ha manifestado. Lo único que **algunos dirigentes** han declarado es que **algo se hará**, pero los días pasan y prácticamente estamos a **9 meses del final** del Decreto Ábalos. Hay que tener en cuenta que la primera autonomía que reguló los VTC para el **periodo transitorio** fue la catalana imponiendo los **15 minutos de precontratación**, la **geolocalización** y **no poder circular buscando pasaje**. Además de dar **amparo al reglamento aprobado por el AMB**.

El **ente metropolitano**, según han manifestado algunos dirigentes, están esperando justamente eso: la **posición de la Generalitat de Catalunya para elaborar un nuevo reglamento** (teniendo claro que el existente en la actualidad tiene fecha de caducidad en el mes de octubre próximo), esperando que **los municipios vuelvan a recuperar** algo que en su día ya tuvieron: **el control de los VTC**.

ENTREVISTA

Laia Bonet Rull

Nacida en Valls (1972).

- Tinenta d'Alcaldia d'Agenda 2030, transició digital, esports, coordinació territorial i metropolitana a l'Ajuntament de Barcelona.
- Jurista de formació i professora de Dret Administratiu (a la Universitat Pompeu Fabra) i Dret de la Comunicació (Blanquerna- Universitat Ramon Llull). Va ser secretària del govern de la Generalitat de Catalunya en el període 2007-2010, i diputada al Parlament de Catalunya entre 2010 i 2012, període en el que fou portaveu adjunta del grup parlamentari socialista al Parlament de Catalunya

“El taxi tiene un espacio destacado en el futuro de las ciudades” Laia Bonet

Esperamos la propuesta de la Generalitat ante el final de la moratoria del decreto Ábalos

¿Cómo ves el sector del taxi?

En primer lugar, me gustaría destacar su compromiso de servicio público. Un compromiso que se ha visto especialmente en los peores momentos de la pandemia con la iniciativa que tuvieron de ofrecer viajes gratuitos a los sanitarios y sanitarias.

Esto es aún más importante si tenemos en cuenta que la bajada de actividad económica y social derivada de la crisis sanitaria del COVID19 ha golpeado especialmente al sector.

Los y las taxistas son los que mejor captan el estado en el que se encuentra la ciudad de Barcelona. Esperamos que este 2022 suponga la recuperación definitiva de la actividad y que la recuperación que vemos en indicadores como

el empleo se traslade rápidamente al sector.

¿El IMET y el AMB que tienen previsto una vez se acabe la moratoria del decreto Ábalos que finaliza en octubre del 2022?

Sobre la moratoria del decreto Ábalos, estamos esperando la propuesta de la Generalitat de Catalunya, que es quién tiene la competencia en este ámbito.

Si van a regular el sector de VTC cuáles serán las líneas fundamentales

Prefiero ser prudente, especialmente con un ámbito que es competencia de otras administraciones. Respetemos la iniciativa del departamento de Transportes i Mobilitat de la Generalitat de Ca-



Laia Bonet, presidenta del IMET.

talunya.

En todo caso, déjame destacar que históricamente los VTC y el sector del taxi habían convivido con naturalidad, ya que las funciones que desempeñaban estaban claramente diferenciadas. Esta diferenciación se ha visto difuminada y creo que es lo que debemos recuperar. Este debe ser el objetivo, y para ello es primordial que el sector del taxi esté presente en el debate para poder hacer todas las aportaciones que consideren necesarias.

¿La APP será la solución que espera el sector para poder competir con las grandes aplicaciones que están fuera y dentro del sector?

La aplicación tiene que ser un paso importante tanto para la ciudadanía como para el sector. Nuestro objetivo es acercar el ciudadano al taxi. Que solicite un taxi a través de la aplicación y que, con criterios de proximidad, reciba una respuesta positiva rápidamente.

Es importante tener en cuenta que somos pioneros, no existen iniciativas parecidas en el panorama nacional y/o internacional. Estamos digitalizando la mano alzada, lo que nos permitirá ser más eficientes, ya que los y las taxistas

podrán esperar en las paradas, descansando con el motor parado.

Realmente creemos que es una revolución para el sector y para Barcelona y su metrópolis.

La ciudad está cambiando en la movilidad, ¿qué le espera al sector del taxi?

La movilidad en las grandes ciudades está experimentando una triple revolución: la transición energética que la empuja a ser más sostenible, la aparición de nuevos modos de transporte y el impacto de esta nueva movilidad en el espacio público. Todos estos elementos hacen que las ciudades muten rápidamente y que, como vemos, la movilidad esté en el centro de los debates urbanos.

Sinceramente, creo que el taxi tiene un espacio destacado en el futuro de las ciudades porque aún a dos tendencias claves: la importancia del transporte público y la necesidad de eficiencia de los vehículos y sus usos, que lo podríamos simplificar bajo el concepto de vehículo compartido. Esto lo estamos observando en todas las ciudades. Cada vez priorizamos más el transporte público con la aparición de más carriles bus-taxi. El taxi viene a complementar el transporte público colectivo, pu-

es es el servicio que garantiza la movilidad Puerta a Puerta donde el transporte público colectivo no puede llegar. Hago más las palabras del alcalde Maragall cuando decía que imaginaba Barcelona como una Ciudad en rojo (por TMB) y amarillo y negro por el taxi

¿Qué retos tiene que abordar el sector?

El sector del taxi tiene dos retos principales a abordar: la modernización y la digitalización. Un ejemplo puede ser la aplicación que vamos a implementar. La digitalización de la costumbre actual de la ciudadanía de levantar la mano en la calle para pedir un taxi.

¿Qué objetivos se plantea como presidenta del IMET con respecto al taxi?

El principal reto que tengo es que los y las taxistas se sientan y se visualicen como parte esencial del sector en el IMET.

A nivel de proyectos, la prioridad es la implementación de la aplicación y las microparadas, para hacer el sector más eficiente y moderno.

A medio plazo, el objetivo debe ser que la ciudadanía y el sector del taxi estén cada vez más próximos para poder ofrecer un servicio público de calidad.



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

 Alfombrillas a medida

 Tapizado de volantes

 Chapa y pintura express

 Servicio en el mismo día

 Limpiezas a mano

Como llegar



* Trae este anuncio para una limpieza básica GRATIS

ENTREVISTA

JULIO SANZ GARCÍA

Nacido en Madrid (1961)

- Taxista desde el 1 de julio de 1984.
- En julio de 1997 ocupa la Vicepresidencia de la Federación Profesional del Taxi (FPTM) hasta el mes de abril de 2003. En 1998 fui elegido Vocal del Pleno de la Cámara de Comercio e Industria de Madrid en representación del Taxi y del transporte, hasta el año 2002
- En abril de 2003 ocupa la presidencia de la (FPTM) hasta abril de 2007. En junio de 2005 se crea la Asociación Nacional del Taxi (ANTAXI), y ocupa la presidencia hasta la fecha.
- En abril de 2014 vuelvo a ser elegido presidente de la FPTM hasta ahora.
- Vicepresidente de ARTE (Asociación de Radio Taxi de España).

“El taxi no ha estado tan judicializado como hasta ahora”, Julio Sanz

¿Cómo calificas la situación del sector del taxi?

Con todas las reservas que plantea la actual situación epidemiológica y los rebrotes que se están produciendo en los últimos días que sin duda van a afectar al turismo, el ocio y la movilidad en las ciudades e incidir negativamente en nuestra actividad en líneas generales y después de unos meses en los que la situación del Colectivo del Taxi en España ha sido crítica, al fin, con satisfacción podemos observar una recuperación de nuestra actividad que aunque lejos de los porcentajes pre-pandemia sí que nos permite afrontar el futuro con el optimismo de haber salido fortalecidos de lo que podemos estimar como la peor crisis que ha pasado el país. El Servicio Público del Taxi en España declarado de interés general, que no ha parado su actividad, siempre a disposición de los usuarios y el traslado de pacientes, personal sanitario y facultativos, y que además ha sido declarado como el transporte público más seguro en tiempo de pandemia, muy por encima



Julio Sanz, presidente de ANTAXI

de otras modalidades de transporte colectivo, hacen que los usuarios vuelvan a confiar y usar el Servicio Público del Taxi.

Estamos a un año que se consuma la moratoria que dio el decreto Ávalos a los VTC: ¿qué debería pasar y qué crees que puede pasar?

Estamos a nueve meses de que

entre en vigor en toda su extensión las modificaciones que en su momento se realizaron de la LOTT, lo que en 2018 se conoció como el Decreto Ávalos. Después de estos largos cuatro años donde el Colectivo ha soportado, sufragado y evitado las posibles indemnizaciones a que el Gobierno se podría enfrentar, no cabe otra alternativa que las Vtcs, en aquellos territorios donde no exista una regulación específica, no podrán realizar servicios urbanos, remitiéndose exclusivamente a su carácter interurbano, y debe de desaparecer el porcentaje de habitualidad, iniciándose la totalidad de sus servicios en el territorio de origen de su autorización.

Siendo el presidente de la organización mayoritaria del sector, qué aconsejarías a las organizaciones territoriales, ¿qué recorrido han de realizar?

Entendiendo que, en estos meses, ya se está produciendo importantes movimientos en todos los frentes, promovidos por las platafor-

mas que temen perder su negocio, sería muy importante acometer los cambios normativos de forma conjunta y crear un frente común. Los cambios normativos que pudieran producirse nos van a afectar a todos, luego lo que pase en Valencia, Barcelona, Madrid o Sevilla, por poner algún ejemplo son claves y van a marcar el futuro de todo el Taxi a nivel nacional. Desde ANTAXI llevamos tiempo afrontando de forma global los movimientos regulatorios y debemos de seguir así, con total implicación y muy atentos a los movimientos que se están produciendo.

Otro de los frentes que tiene el sector del taxi, es el judicial, cómo lo ves y qué prevés...

Nunca ha estado el Taxi tan judicializado como está en estos momentos, y nunca ha tenido la presencia en los más altos tribunales como la tiene ahora. Desde los Tribunales Superiores de Justicia de las respectivas comunidades autónomas, hasta el Tribunal Supremo, y llegando hasta el Tribunal Superior de Justicia Europea, el Taxi de España está representado y entiendo, que muy bien representado por abogados de reconocido prestigio. Son procedimientos que están muy bien armados jurídicamente y esperamos una resolución judicial favorable. Todo esto, está claro, genera unos gastos considerables que los compañeros que componen la Asociación Nacional del Taxi (ANTAXI) han entendido perfectamente y con recursos propios de sus asociados y promoviendo campañas a nivel nacional estamos rearmando económicamente una asociación donde el cien por cien de los recursos van directamente a litigios en defensa del interés general del Colectivo y de todo el Sector del Taxi de España.



Sanz es presidente también de FPTM

Toda esta situación marca el futuro del taxi. Desde tu punto de vista qué debería de hacer el sector.

Está claro que el futuro del Taxi en los próximos meses pasa por importantes decisiones que, en los despachos, en los tribunales o en última instancia en las calles tendremos que defender con uñas y dientes. Pero no solo desde las Asociaciones se debe trabajar en la defensa del Colectivo, que al fin y al cabo es la obligación asumida por sus representantes. Desde el Colectivo se puede hacer y mucho para marcar el futuro del Colectivo. En primer lugar, es fundamental estar informado, y para ello disponemos de muchos cauces, un sector informado es más difícil de manipular. Luego hay que estar al lado de las Asociaciones, apoyando en momentos decisivos, teniendo muy claro que, en un orden de prioridades, la problemática que tenemos con las Vtcs es el más grave y trascendentes para todos, luego ya nos peharemos por cuestiones menores. Y otra cosa, por último, y no menos im-

portante, desde los compañeros debemos dejar ya de colaborar con plataformas que distorsionan la actividad del Taxi aplicando tarifas y condiciones que procuran una competencia desleal al resto de compañeros y por supuesto, bajo ningún concepto trabajar para nuestros enemigos. Es inconcebible que compañeros estén trabajando para los que nos quieren ELIMINAR. Yo les pediría que reflexionaran porque en este Sector no existen las salvaciones individuales. O nos salvamos todos y todos nos caemos.

¿Tú crees que las normativas de forma global deberían de cambiar y hacia dónde?

Si las normativas deberían de cambiar nunca en el sentido de aquellos que pretenden acomodar las normas a su modelo de negocio, un modelo de negocio basado en fraudes e ilegalidades. Las normas deben de reconocer de forma clara el carácter del Servicio Público del Taxi, declarado de Interés General por el Tribunal Supremo y diferenciarlo de cualquier otra modalidad de transporte que ni se le parece, ni debe asimilarse a él.

Las normas, o los cambios normativos que puedan producirse deben de marcar claramente las diferencias entre las distintas modalidades de transporte, y en relación al transporte público urbano en vehículos de turismo de hasta nueve plazas, prestado por automóviles con licencia municipal, debe de ser el Taxi la única referencia. El resto son malas imitaciones, que promueven economía sumergida, evasión de tributos, inseguridad en las calles, negocio para unos pocos y la ilegalidad en prácticamente toda su actividad.

Un saludo y un abrazo muy fuerte, y a por ellos.


ENTREVISTA


Un momento de David Reville durante su intervención en Radio TaxiLibre.

La reducción de la velocidad lleva consigo la disminución de mortalidad en un atropello

David Reville Vidales: “Un elemento fundamental es la educación y la formación”

En la mayoría de las ciudades de España hay una tendencia a reducir la velocidad de los coches en sus calles. ¿Qué efecto tiene esa reducción en los accidentes de tráfico en los núcleos urbanos?

La velocidad es uno de los tres factores recurrentes en los accidentes mortales, concretamente en los núcleos urbanos. En el 2020, el 80% de los fallecidos eran de colectivos vulnerables. Estamos hablando de los patinetes, bicicletas, motos y peatones. Es una problemática disminuir esa cifra de fallecidos, sobre todo por atropellos.

El 11 de mayo del año pasado salió una nueva normativa sobre la velocidad en los cascos urbanos y travesía. Y siempre genera polémica. Lo que tenemos que entender es porqué se hace esta adecuación de la velocidad.

David Reville Vidales

Nacido en Bilbao (1979)

- Consultor Prevención
- Departamento de Prevención y Desarrollo de la Salud
- Fraternidad- Muprespa

Todos somos conscientes como conductores que cuanto mayor velocidad vamos en una curva, tenemos más posibilidades de salirnos. Lo mismo sucede si tenemos que frenar, la distancia de frenado será más largo y sobre todo con condiciones climatológicas adversas; y también sabemos que ante una colisión frontal lateral a pesar de que lleves los sistemas de retención las consecuencias serán mayores.

Nos vamos a ciudades de velocidad 30, norma aprobada a nivel

europeo. España ha sido uno de los primeros Estados en implantarlo. Si vamos al dato, la reducción de la velocidad a 30 Km. por hora significa una disminución de la reducción de la mortalidad en un 90 por ciento en el atropello a un peatón. En cambio, si voy a 50 Km. por hora el riesgo de mortalidad en un atropello es del 90 por ciento.

La reducción de la velocidad también tiene otros beneficios como: la disminución de los ruidos, el tráfico es más fluido y todo

ello también dependerá de cómo se organizan las ciudades, las calles y los semáforos.

Pero existe otro elemento fundamental: la educación y la formación. Se ha de explicar el porqué de los límites de la ciudad y sus consecuencias. Hay que educar desde niños. Las personas y conductores profesionales han de tener la percepción del riesgo y eso significa que además de respetar la señalización se tenga la percepción de cuando puedo dominar o no el coche y las consecuencias que puede tener.

Todavía no tenemos datos de lo que significa esta reducción de velocidad, tanto en la disminución de la accidentabilidad y también de lesionados.

¿Los accidentes de tráfico son una de las causas principales en la siniestralidad laboral?

¿El riesgo de tráfico es igual para todos? No es así. El conductor de un taxi tiene más riesgo de tener accidente que una persona que coge el vehículo de una forma más esporádica. Si nos vamos a los datos del Ministerio de Trabajo, el año pasado con la pandemia y las medidas restrictivas de la movilidad y el teletrabajo, los accidentes laborales de tráfico disminuyeron un 33 por ciento. Los accidentes con bajas totales nos vamos a un 10 por ciento; 1 de cada 4 son accidentes mortales.

Lo cual viene a representar que el tráfico cuando se evalúa es una cosa muy seria. Cuando llevas un vehículo, el que sea: un patinete, un taxi las consecuencias de tener un accidente es muy importante.

Hay campañas de sensibilización sobre este asunto, pero no crees que deberían de haber campañas para concienciar de cómo evitar este tipo de accidentes

Lo que nos llega son las campañas de la DGT, pero están muy enfocadas en las consecuencias que tiene un siniestro. Creo que funciona

muy bien porque toma la parte emocional de la persona. Ahora bien, aparte de que se ha de cambiar la parte emocional también se ha de hacer en la actitud, como somos mejor conductores. Para eso es necesario una formación práctica enfocada para el conductor, para el usuario, adaptada a la edad....La gente ha de saber cómo conducir a parte de saber sus consecuencias.

Uno de los motivos de los accidentes de tráfico que ha dado la DGT es la distracción por el móvil, ¿cómo se puede evitar su uso si precisamente las gestiones de flotas dependen del uso por el móvil?

El móvil parece que ya sea una extremidad más de nuestro cuerpo. La tecnología nos ayuda mucho, pero en el caso de los vehículos, y en el caso del taxi con conductores profesionales, hay que buscar soluciones.

Si lo uso, se han de hacer cuando el vehículo esté parado y también utilizar el manos libres (que también distrae) o asistentes de voz. Por otro lado, lo mejor es integrar todos los aplicativos en una sola pantalla. Al igual que si podemos utilizar aplicativos que nos reduzcan el número de llamadas y mensajes. Lo mejor es utilizar solo lo que sea necesario y por asistente de voz.

En el reciente Foro de Seguridad Vial, se habló del patinete y su importancia. Hay que tener en cuenta que en el 2017 se realizaron 7.000 desplazamientos y el año pasado. 40.000. Ningún tipo de transporte ha crecido tanto como éste. Este medio distrae mucho al conductor: ¿cómo se puede solucionar?

En primer lugar, nos tenemos que plantear si este transporte es seguro. El conductor de taxi ha de estar pendiente lo que hace el peatón, el patinete, el bus, la bicicleta, la furgoneta...esto es como una

selva en la cual nos tenemos que adaptar todos. Para mí, lo más importante es la formación, pero no solo al taxista sino también al resto usuarios (peatones, furgonetas, patinete, bicicleta...) Todos han de tener un mínimo conocimiento del código de circulación.... Aun teniendo ese conocimiento mínimo, existen accidentes y se cometen imprudencias.

Los vehículos tienen más sistemas de ayuda a la conducción incorporados. En el taxi nos pueden ayudar en determinadas situaciones como: el cambio del carril involuntario, la distancia con el que precede, o la frenada ante la presencia de un peatón... todos esos sistemas nos pueden ayudar.

El estado de la vía también es un elemento fundamental. Como están diseñadas las ciudades, las rutas, como conviven los distintos medios de transporte particulares y públicos, todo eso hace que un conductor de taxi se pueda distraer más o menos.

¿Cuánto tiempo sería aconsejable estar al volante sin tener descanso?

Cuando hablamos de fatiga y horas de trabajo, en el sector del taxi, no solo hay una fatiga física sino también mental; en esa fatiga mental habría que valorar la interacción que yo tengo con los clientes; también las rutas más o menos complicadas, la planificación de la ruta diaria de mayor o menor manera.

Lo conveniente sería en función de la ruta y en función de cada uno aprovechar esos descansos para realizar pequeños paseos y estiramientos. Lo ideal sería parar cada hora 10 minutos.

Quiero aprovechar para felicitar al sector que ha estado ahí durante toda la pandemia, ha sido un sector esencial y que ha estado bajo el riesgo biológico, a parte del riesgo de tráfico que siempre ha estado ahí.

AMB



Parada de taxis del carrer Pelai de Barcelona, senyalitzada durant l'any passat

Les microparades de taxi a Barcelona, una realitat al 2022

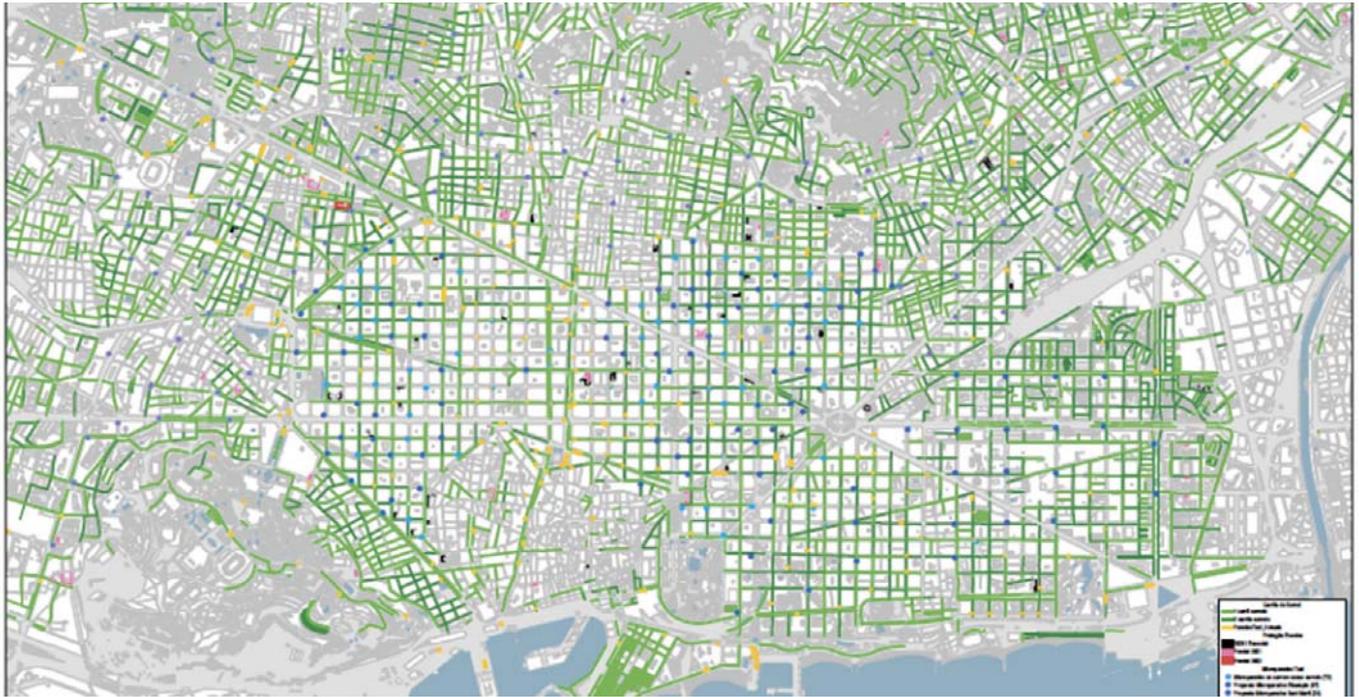
La Unió InterComarcal de l'STAC va presentar a principis de desembre les seves esmenes a la proposta de senyalització de més de 200 microparades de taxi a la ciutat de Barcelona

El passat mes de juny, l'Institut Metropolità del Taxi amb col·laboració amb Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, ens varen remetre una primera proposta de senyalització de microparades de taxi arreu de la ciutat de Barcelona. Amb aquest primer pas l'IMET reprèn un projecte, que va quedar congelat arran de la pandèmia, encaminat a **reduir els quilòmetres en buit dels taxis**, principalment per motius mediambientals que obliguen a reduir dràsticament el trànsit rodat en els pròxims anys.

Amb l'objectiu de donar continuïtat a aquest projecte, se'ns va demanar que féssim arribar tots els comentaris, propostes i preferències de les més de **200 parades proposades. Immediatament, el departament de Mobilitat de la Unió InterComarcal de Barcelona de l'STAC**, ens vàrem posar a estudiar detingudament aquesta proposta amb la intenció d'ampliar-la i millorar-la al màxim. Han estat molts mesos de treball a peu de carrer, visitant barri a barri, estudiant si els punts suggerits eren realment els millors per a situar

una microparada, si hi havia de millors i quines eren les més urgents.

Des de la nostra llarga experiència en l'àmbit de la mobilitat, no podem oblidar que la majoria de parades de l'AMB han estat sol·licitades per la nostra organització, hem traslladat una **contraproposta a l'administració, dividida en deu arxius per barris**, que creiem més beneficiosa per l'èxit del projecte. No podem oblidar que l'èxit o fracàs d'una parada depèn en gran part de la seva ubicació i ningú millor que un professional



Mapa de la ciutat de Barcelona amb la proposta d'ubicació de microparades de Mobilitat

taxista per conèixer on és el punt adequat o de màxima demanda d'usuaris.

La nostra contraproposta contempla principalment els barris de Sant Antoni, Ciutat Vella, Eixample Esquerre i Dret, Ciutadella, Gràcia, Sants-Montjuïc, Sant Martí, Sant Andreu, Sagrera, Congrés, Nou Barris, Camp de l'Arpa, Horta-Guinardó, Sarrià-Sant Gervasi, Les Corts, Pedralbes i Sarrià-Sant Gervasi.

També em deixat clar a l'IMET que, malgrat ser molt favorables a buscar fórmules per reduir els

nostres **costos d'exploració**, incrementar la **productivitat** dels quilòmetres del servei i **apropar el servei** a tots els racons de la ciutat per guanyar presència a tots els barris de Barcelona, **en cap cas aquest projecte pot esdevenir en una prohibició expressa d'encotxar a mà alçada fora de parada**, com figurava en un document de desenvolupament intern de la mà alçada virtual (app pública) aprovat pel Consell d'Administració de l'IMET filtrat fa uns mesos. Donarem suport sempre la recerca de noves fórmules per incentivar

la demanda i que els ciutadans i ciutadanes puguin tenir múltiples fórmules d'accés al servei, però mai que una fórmula s'imposi a un altre per la via de la prohibició, ja que suposaria un **greu perjudici pel servei** i una **pèrdua de drets pels nostres usuaris**.

PODEU VEURE LA NOSTRA CONTRAPROPOSTA COMPLETA, UBICACIONS I FOTOGRAFIES A:

<https://stac.cat/!stac-presenta-la-seva-proposta-de-microparades-de-taxi-a-tots-els-barris-de-la-ciutat-de-barcelona/>

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 Diagnósis (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

CATALUNYA

La Inspecció de Treball de Catalunya obre expedient a vint-i-tres empreses de VTC denunciades per l'STAC

Entre les vint-i-tres empreses de VTC que se'ls ha obert expedient es troben dues de les majors societats titulars d'autoritzacions: Prestige and Limousines SL i Ares Capital SA

El passat mes de juliol, el Sindicat del Taxi de Catalunya, va presentar **200 denúncies** de l'àmbit laboral de Barcelona dirigides a la Inspecció de Treball i Seguretat Social de la Generalitat de Catalunya, per no complir amb la normativa actual de **control d'horari dels treballadors**, ni complir amb l'estipulat en l'última sentència del Tribunal de Justícia de la Unió Europea.

Recordem que el Tribunal de Justícia de la Unió Europea 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 i que a Espanya, el **Reial decret llei 8/2019** aprovat el març passat, obliga a totes les empreses a anotar diàriament les hores de treball dels seus empleats.

Durant el mes de desembre, la Inspecció de Treball ens va **comunicar oficialment** en una reunió a la qual vam ser convocats, que a **les vint-i-tres empreses se'ls ha obert un expedient** com a punt de partida de la tasca d'inspecció. També **s'han**



O F I C I O	
S/REF	
N/REF	S/08-034361/21
FECHA	02/12/2021
ASUNTO	Contestaciones

BERBEL SALCEDO, LUIS

Adjunto se remite documentacion referente a Contestaciones, que se dá salida de este registro el día 02/12/21.

Notificació de la Inspecció Provincial de Treball i Seguretat Social de Catalunya anunciant l'obertura dels expedients

visitat els diferents centres de treball, no localitzant cap empresa en els centres de l'AMB on aquestes tenen domiciliada la seva seu laboral, segons les dades que consten en el registre del Ministeri de Transports. **Ens van assegurar que localitzarien les empreses** per altres vies, **anirien fins al final** i se'ns comunicaria la **resolució final**.

Des del Sindicat del Taxi de Catalunya **ens felicitem** per aquesta notícia i **valorem molt positivament la implicació de la inspectora** en-

carregada dels expedients, durant tota la reunió **vam percebre bona sintonia i empatia** per la seva part. Per aquest motiu, som optimistes en què s'anirà fins al final perquè es **compleixi escrupolosament la legislació en matèria de control horari**. És imprescindible que existeixin els **mecanismes de control real i fiables** perquè en cap moment s'excedeixin les jornades laborals, fet que exerceix una **competència deslleial** envers els professionals taxistes que compleixen la legislació vigent.

AMB

L'IMET informa de la creació d'un nou distintiu de l'empresa de mediació obligatori al taxi

Després que l'STAC ho sol·licités el desembre de 2020, fa més d'un any, l'IMET anuncia la fórmula que ha trobat per fer complir la legislació i obligar tots els taxis que treballin per a una app o radioemissora a anar retolat

PER FI!! **Un any després que la Unió InterComarcal de Barcelona de l'STAC sol·licités per instància registrada,** a l'atenció de la presidenta de l'IMET Sra. Rosa Alarcón, que es fes complir la legislació vigent en matèria de les condicions específiques de la contractació i comercialització de serveis de taxi mitjançant l'activitat de mediació i **obligués a dur els distintius identificatius pertinents de l'empresa de mediació als taxis,** l'IMET ha informat de la creació d'un nou distintiu obligatori a partir del dia 31 de gener de 2022.

Segons va anunciar l'IMET el **21.12.2021: "Tots els taxis que treballin per a una app o radioemissora hauran d'anar retolats de forma permanent amb un distintiu de l'empresa per a la qual treballen.** El nou distintiu serà un adhesiu circular de



Instància registrada a l'IMET ara fa un any amb la sol·licitud

doble visió amb un diàmetre de 9 cm que haurà de contenir el nom de la radioemissora o app, i que serà un requisit per

poder passar favorablement la revisió metropolitana dels vehicles”.

Des del Sindicat del Taxi de Catalunya ens felicitem que l'IMET hagi trobat la manera, malgrat que amb molt de retard, de fer complir el 3er punt de l'article 7 del Reglament Metropolità del Taxi, que especifica clarament l'obligatorietat que els taxis vinculats a una empresa de mediació hagin de dur els distintius identificatius de manera que siguin visibles per les persones usuàries, tal com reclamàvem des de la nostra organització.

Aquesta és una mesura de transparència per a tots els companys i pels usuaris, que ara sabran en tot moment per a quina, o quines, empreses treballa el professional taxista. Per fi, les cartes estaran sobre la taula al taxi de l'AMB.



Auto Fuber

EL TALLER DEL TAXI A BARCELONA

Auto Fuber
EQUIP QUALIFICAT



✕ **TALLER** ✕

- ELECTROMECÀNICA
- XAPA / PINTURA
- GARANTIES



COMUNICACIÓ



FLEXIBILIDAD



TRANSPARENCIA



RÀPIDEZ



EXPERIENCIA

C/ BADAJOZ 52
93 485 00 49 - 608 21 98 93



30 ANYS AL TEU SERVEI

TREBALLEM AMB TOTES LES MARQUES DEL TAXI



TREBALLEM AMB TOTES LES ASSEGUADORES



I MÉS...

Fubermotor

Servicio Oficial Renault y Dacia

**NUEVO DACIA
LOGAN**



el más
económico
del mercado*



100 CV

Consumo 6L /100km

Desde

11.260 € + IVA

Pintura y manguera Incluida

¡Resérvalo ya!

Garantizamos precio en 2022 hasta fin de existencias

*Precio financiado con RCI. No incluye IVA ni Matriculación

608219893 / taxi@fubermotor.com

ENERO-FEBRERO/2022

NUTRITAXI

NUTRICIÓN



EL NUTRITAXI YA CIRCULA POR BARCELONA

Consejos, recetas y nutrición para ganar salud.

Tener una sección en la revista sobre un tema tan importante como la alimentación/nutrición es una excelente manera de abordar el compromiso que tiene contigo tu taxi. Por eso este mes de enero hemos llenado el depósito al completo de nuestro nutritaxi con litros de nutrición, para poder circular y que además de nuestro buen servicio, también recibas una pizca de conocimiento sobre un tema que consideramos tan importante hoy en día. Así pues arrancamos con mucha ilusión este proyecto sumando un chorrillo de nutrición para que nuestro taxi sea más rico y saludable. Deseando que tenga una gran acogida y que sea una herramienta que añada a tu vida unos gramitos más de salud.

¡ARRANCAMOS!

RECETA SALUDABLE

PECHUGAS DE POLLO CON TOMATE Y PARMESANO AL MICROONDAS

Esta receta puede ser una cena o comida rápida, saludable y nutricionalmente equilibrada. Cocinar algo rico en un tiempo récord es posible con los ingredientes y las herramientas necesarias. El microondas es un indispensable de cualquier cocina que nos hará la vida mucho más fácil.

Ingredientes:

- 2 pechugas de pollo.
- 2 tomates.
- Queso parmesano rallado.
- Mozzarella.
- Sal.
- Pimienta.
- Orégano.

Preparación:

1. Lavamos bien, el pollo si tiene alguna pielecilla, la quitamos y secamos bien cada pechuga.
2. Ponemos las pechugas en una fuente para microondas con tapa. Cortamos por la mitad la pechuga sin llegar a separarla del todo.
3. Cortamos la mozzarella a rodajas y la colocamos en el interior del pollo. Se cocinará más rápidamente y además, tendrá más cremosidad.
4. Lavamos los tomates y los cortamos en trocitos. Colocamos con la mozzarella en el interior de cada pechuga y el tomate que sobre lo guardamos para poner encima de las pechugas.
5. Salpimentamos la pieza de pollo al gusto. Por encima ponemos las lonchas de tomate que nos hayan quedado y el queso parmesano rallado al gusto.
6. Con el orégano le damos el toque final a esta receta. Tapamos el recipiente y ponemos en el microondas a máxima potencia durante unos 5 minutos.
7. Este tipo de carne se cocina rápidamente y con la cremosidad del queso y la hidratación del tomate nos quedará muy jugosa.
8. Completamos la receta con un poco de tomate frito y acompañamos con una sencilla ensalada, arroz o pasta.

CONSEJOS NUTRICIONALES PARA LA CUESTA DE ENERO

Acaban las Navidades y se repite la misma película de todos los años, subimos a la báscula con la esperanza de que los excesos no se noten, pero el cacharro nos indica sin piedad que nos hemos pasado de la raya. Kilos de más, hinchazón, estreñimiento, etc... Y lo peor, en función de la salud, subidas de la tensión arterial, del colesterol, del ácido úrico o del azúcar.

Por estas razones en Nutritaxi te ayudamos a arrancar el año con estos consejos nutricionales:

1. Ni détox, ni ayuno, ni dieta hipocalóricas. La idea de que vas a compensar todo lo que has comido este último mes, no comiendo el próximo no es la correcta. No se trata de nivelar la báscula quitando donde hemos puesto, se trata de volver a comer bien con el orden y la rutina que ya teníamos antes de las fiestas. Recuerda que un nutricionista también te puede ayudar a no perder tu rutina incluso en las fiestas. **Lo más importante es no dejar de comer.** Tienes que volver a comer de manera normal, respetando las 5 comidas diarias e introduciendo nuevamente las frutas y verduras a tu dieta, igual que alimentos cocinados de forma más saludable como a la plancha y hervidos.

2. No bebas gas, bebe agua. El agua, otro factor muy importante. Tienes que hidratar tu cuerpo diariamente. Si o te llama el agua te aconsejo incluir infusiones entre comidas o caldos preferiblemente de verduras que te ayudarán a digerir y no retener líquidos. La retención de líquidos es un factor importante a la hora de perder la molestia de la hinchazón y volumen.

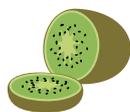
3. El siguiente paso es hacer deporte todos los días. Si nunca has creado este hábito, empieza de manera progresiva. Mínimo 30 minutos al día. Por el contrario, si eres una persona deportista, recupera tu rutina. **Recuerda calentar y estirar para evitar lesiones en tus huesos y articulaciones.**

4. No te desesperes. Lo más importante es no desesperarte, no esperes perder los 10 kg que te has puesto como objetivo en una semana, hay factores más importantes que el peso, salud, bienestar, ánimo, evitar el hambre, la ansiedad y el sentimiento de culpa. Lo único que vas a conseguir es frustrarte y abandonar. Tómalo con calma y acompaña estos consejos con actividad física.

LOS ALIMENTOS DE TEMPORADA APORTAN SABORES, AROMAS Y TEXTURAS AUTÉNTICAS



AGUACATE



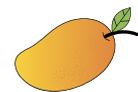
KIWI



LIMON



CLEMANTINA



MANGO



PERA



PIÑA



PLATANO



ACELGA



ALCACHOFA



BROCOLI



CALABAZA



ESPINACA



REMOLACHA



APIO

CATALUNYA



Vehículo que lleva la placa azul que no le corresponde porque no es VTC

Crónica de un despropósito...

La mayoría de los VTC incumple con la documentación reglamentaria para pasar la ITV tanto en el Permiso de Circulación como en la Ficha Técnica

El Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) denunciará ante la **Generalitat de Catalunya** la situación de las **autorizaciones VTC** que están **incumpliendo** la normativa al no reflejar en la documentación del vehículo la categoría de este por el uso que se realiza del mismo. Asimismo, va a estudiar **estudiará** con sus servicios jurídicos **llevarlo a los tribunales**.

Concretamente, tanto en el **Permiso de Circulación como en la Ficha Técnica** deberían de reflejarse tanto el uso al que está destinado como la **categoría del vehículo** que fue actualizada

en una reunión del **GRUPO DE TRABAJO DE LA CONFERENCIA SECTORIAL DE INDUSTRIA Y PYME**, celebrada en febrero de 2019 y en la que se equiparan, a la hora de las revisiones de las ITV, a los vehículos de alquiler con conductor a los taxis. Concretamente se modifican las categorías de los VTC.

Las tres organizaciones representativas del AMB (**STAC, Elite, y ATC**) presentaron, en **junio de 2021, una carta al Departament de Territori i Sostenibilitat, al d'Empresa y a Industria** de la Generalitat de Catalunya en el que se denunciaba este hecho

y en el que literalmente se decía "muchos vehículos VTC que circulan por nuestro territorio pasan la inspección técnica de vehículos como si de un coche particular se tratara. No entendemos que un servicio que se dedica al transporte de personas pueda pasar la misma revisión que un coche particular y en cambio un taxi deba pasar una reforma nada más adquirirlo, y posteriormente cada año hasta los cinco años, momento en el cual la revisión es semestral".

Caso omiso en Transports

A pesar del escrito y **tras diferen-**

tes reuniones con la Direcció General de Transports en las cuales se ha expuesto este tema...no se nos ha aclarado. Las contestaciones recibidas han sido que era un tema complejo debido a que afectaba a **tres administraciones diferentes (Trànsit, ITV y Transports)**, en definitiva, dando largas.

Como STAC tomamos la iniciativa de realizar una reunión con los **responsables administrativos** a nivel de la Catalunya de las ITV para que nos informaran de la situación, concretamente con el Cap de Secció de la ITV de la Generalitat de Catalunya, Jesús Cesar Pérez Marquina, i el Cap de Servei d'Automòbils, Esteve Aguilar Ramos. En la misma, se nos comunicó que **las estaciones ITV revisaban la documentación**, aclarando que **el uso del vehículo lo daba el Permiso de Circulación** el cual debía ser cambiado por el titular del coche.

Otra de las conclusiones de esa reunión fue que "la utilización de **coches de arrendamiento SIN conductor** por parte de las empresas de VTC no exige que esos vehículos han de cambiar su documentación tanto en su **Permiso de Circulación como también las Fichas Técnicas**". Estas afirmaciones fueron determinantes por parte de los responsables de la Generalitat de las ITV.

Transports pasa la pelota a MIT-MA

Expuestas estas **conclusiones al Departament de Transports** y teniendo en cuenta que en el año 2022 se va a realizar la **renovación de las autorizaciones de los VTC**, se solicitó y se requirió que a las empresas de vehículos de alquiler con conductor se les pida el



Vehículo que lleva la placa blanca y realmente es VTC

Permiso de Circulación y la Ficha Técnica **debidamente modificadas**, tal y como se exige en la normativa vigente.

La contestación por parte del **Departament de Transports** fue que era un tema que correspondía al **Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MIT-MA**, actual denominación del Ministerio de Fomento) y estaban esperando directrices desde Madrid al respecto. Consultados diferentes gabinetes jurídicos, la Generalitat de Catalunya tiene la competencia delegada de la inspección y por lo tanto deben requerir la **documentación que corresponda en el momento**.

Sobre este aspecto, se da la circunstancia además que, **en otras comunidades autónomas**, la Valenciana concretamente, para la **renovación de las tarjetas a los VTC** se pide la ficha técnica con el cambio de categoría del vehículo.. A partir de aquí se da a

entender que **hay comunidades que sí lo están haciendo**.

Inacción de la Administración

Ante esta inacción, en las calles ya se está viendo **vehículos de alquiler con conductor** con las **matrículas blancas** y que desde el STAC han sido denunciados.

Todo ello conlleva **además el fraude que se le hace a los usuarios**, ya que **esos vehículos** incumplen con la normativa de seguridad, e incluso a la hora de la venta de los coches ya que no deja rastro en su documentación de la utilización de este.

Nos encontramos ante una **no actuación de la Administración** ante una clara evidencia de un **incumplimiento** por parte de las **empresas de VTC de la normativa vigente**. Una vez más es una muestra de lo que hacen este **tipo de plataformas** que ya ha sido denunciado por las organizaciones del taxi.

MÉS ENLLÀ DEL GROC I NEGRE

La experiencia del precio cerrado en Mataró y Terrassa

En el marc de les entrevistes que realitzem periòdicament a companys i companyes de territori, en aquesta revista ens proposem analitzar des d'un punt de vista professional la raó per la qual algunes poblacions comencen a apostar per la tarifa de preu tancat que en l'actualitat ja està operativa a l'àrea metropolitana de Barcelona, entrevistem al president de la radioemissora de Mataró i de Terrassa i ens donen les seves raons per aquesta aposta, esperem que us sigui interessant la seva lectura.

Enrique T.M. tiene 42 años, ejerce la profesión de taxista desde hace 7 y actualmente es el Presidente de la radioemisora Radiotaxi Mataró.



Taxis de Mataró.

¿Cómo está configurado el sector del taxi en tu ciudad en cuanto a radioemisoras?

Actualmente, en Mataró existen 90 licencias inscritas, 78 de las cuales están en Radiotaxi Mataró y 12 van por libre de las cuales 4 o 5 trabajan para Freenow.

¿Practicabais ya el precio fijo con servicios interurbanos, y si la respuesta es sí, por qué?

Sí, practicamos el precio fijo desde

hace + de 10 años en servicios aeropuertos, estación de Sants, clientes habituales y para dar transparencia y saber el cliente de antemano el precio del servicio, precio fijo para servicios de abonados para servicios y poblaciones habituales, por presupuestos, concursos, facturación etc.

¿Crees que corréis el riesgo de que las empresas de VTC tipo Cabify y Uber vengán a vuestra zona a realizar servicios urbanos?

Siempre se corre el riesgo de que venga competencia, de hecho ya han estado unos años haciendo servicios urbanos de una Mutua que al parecer no les salió rentable y actualmente los estamos realizando nosotros como antiguamente.

¿Qué valoración hacen tus compañeros de esta iniciativa? y ¿Por qué habéis apostado por esta iniciativa?

Creemos que el sector da y dará

mayor transparencia e información al cliente sabiendo de antemano el precio del servicio antes de realizarlo y abonando el servicio vía app, muchas personas desconocen el funcionamiento del taxi, tipos de servicios, precios etc. y creemos que así se incrementarán los servicios sobre todo en la gente joven.

¿Cómo pensáis promocionarla?

Se promocionará en los taxis y algunas revistas locales.

Con respecto a la administración pública.

¿El ayuntamiento lo ve positivo?

El Ayuntamiento lo ve con muy buenos ojos por lo que le explicó arriba de calidad de servicio, transparencia, facilidades, etc.

Hace 2 años que el Stac de Mataró está en contacto con el Ayuntamiento para crear/subvencionar una app pública, pero por el tema covid se quedó en stand by.

Jordi Servós tiene 50 años, ejerce la profesión de taxista desde hace 27 y actualmente es el Presidente de la radioemisora TeleTaxi Egara.



Jordi Servós, presidente de TeleTaxi Egara



Marquesina en la parada de taxis

¿Cómo está configurado el sector del taxi en tu ciudad en cuanto a radioemisoras?

En Terrassa hay 94 licencias de taxi, de las cuales 82 pertenecen a TeleTaxi Egara, 7 a otra emisora y 6 que van sin emisora.

¿Hay app de multinacionales tipo Freenow en tu población trabajando, y a qué nivel?

Hay una app Taximes que es con la que trabaja TeleTaxi Egara, el resto de compañeros no trabajan con ninguna app, ni propia ni multinacional.

¿Practicabais ya el precio fijo con servicios interurbanos, y si la respuesta es sí, por qué?

En servicios interurbanos no tenemos precio fijo en el ámbito de particulares, si los tenemos con abonados, nos vemos con la obligación, ya que las empresas te exigen un precio fijo para los servicios, es más sencilla la contabilidad, para ellos y les da más seguridad.

¿Crees que corréis el riesgo de

que las empresas de VTC tipo Cabify y Uber vengán a vuestra zona a realizar servicios urbanos?

En cuanto a que las vtc puedan venir a Terrassa a realizar servicios urbanos, a día de hoy no pasa, creo que porque se da un muy buen servicio al cliente, el tiempo de espera cuando solicitan un servicio, como media está en 5 minutos en puerta, media total 24 h 365 días. Por lo tanto, no veo la posibilidad de que puedan competir, eso sí hay que seguir trabajando en este sentido, dar una respuesta rápida y profesional al cliente es básico para luchar contra las vtc, o eso pensamos aquí.

¿Qué valoración hacen tus compañeros de esta iniciativa?

La valoración por parte de los compañeros es positiva, ya que entienden que es un arma importante para ofrecer un mejor servicio y claro para los clientes que así lo prefieran.

¿Por qué habéis apostado por esta iniciativa?

La apuesta es por el hecho que creemos que la juventud cada día más quiere saber precio de antemano, y a ellos es a quien va dirigida básicamente esta iniciativa, sin impedir que cualquier cliente pueda usarlo.

¿Crees que existen horas o días que tendrán más aceptación?

Creo que esta tarifa tendrá más éxito por las noches fines de semana y festivos, que es cuando se mueve la juventud.

¿Cómo pensáis promocionarla?

Queremos esperar que pase la pandemia y lanzar descuentos a estos servicios.

Con respecto a la administración pública.

¿El ayuntamiento lo ve positivo? ¿Creéis que tendréis la complicidad del ayuntamiento en la promoción de su puesta en marcha? ¿Os proponéis en algún momento incluirla en las aplicaciones de información de movilidad del ayuntamiento junto con bus etc.?

En cuanto al ayuntamiento tuvimos su colaboración desde el primer día, lo vieron muy positivo, próximamente tenemos pendiente una reunión con ellos donde se tratará como poder promocionarla con su colaboración, y sí, intentaremos que la incluya en la web de información, de hecho actualmente está incluido el teléfono de TeleTaxi Egara con lo que no creo que tengamos demasiados problemas.

La Junta Directiva de l'Associació Taxistes del Pirineu es reuneix de forma presencial



L'Associació Taxistes de Pirineu va fer una reunió extraordinària de la Junta Directiva i Delegats de la zona de forma presencial després del llarg període de la pandèmia pel Covid. La renovació de càrrecs s'ha deixat per l'Assemblea que es realitzarà la primera quinzena del mes de febrer.

L'STAC es reuneix amb el diputat del PSC al Parlament, Jordi Terrades



Davant la situació creada en relació amb la periodicitat en què els vehicles de lloguer amb conductor han de passar la inspecció tècnica de vehicles, el diputat s'ha compromès a realitzar una pregunta al Govern en seu parlamentària per veure de quina manera s'articularà aquesta tasca.

Respecte a la modernització del sector i la seva transició verda, el diputat creu del tot necessari una línia d'ajuts per tal que el cost en la reconversió dels vehicles actuals en vehicles menys contaminants no suposi una càrrega per al col·lectiu.

Reunió de la Comissió de Seguretat del Taxi de Catalunya.



El passat 29 d'octubre va tenir lloc la comissió de Seguretat del Taxi de Catalunya, damunt la taula la creixent sensació d'inseguretat per part del col·lectiu de taxis, la possibilitat d'instal·lar càmeres dins dels vehicles i la repetida reivindicació en la línia del mal funcionament del sistema 112.

Reunió de l'STAC amb el diputat d'ERC al Parlament, Ferran Estruch



Li vàrem traslladar un tema que ens té inquiet, la posició de la Generalitat davant del final de la moratòria del Decret 13/2018, de 28 de setembre, decreto Ábalos, i concretament la posició del seu grup parlamentari.

En referència a la Llei de Transport de Viatgers en vehicles de menys de 9 places, vàrem tenir un intercanvi d'impressions deixant molt clar que en aquesta llei ha de quedar palès la diferenciació entre els dos sectors Taxi i VTC.

L'STAC de Vic es reuneix amb la Guàrdia Urbana



Es va tractar d'una trobada dins del marc dels serveis que el col·lectiu de taxistes de Vic realitzen en horari nocturn a la capital d'Osona.

Des de fa un temps i per tal de garantir la seguretat dels companys en horari nocturn, els serveis se sol·liciten mitjançant la intermediació de la guàrdia urbana, d'aquesta manera els companys i companyes se senten més segurs davant de situacions que poden ser complicades i perilloses.

Assemblea de taxistes de la Unió Intercomarcal d'Osona



Estudiaran junt amb l'ajuntament la possibilitat d'instal·lar càmeres dins dels vehicles, els representants del sindicat els hi vàrem explicar tot el que fa referència a les obligacions i deures que han de complir en referència a la llei de protecció de dades per tal d'instal·lar-les amb total seguretat.

Taxistas de Barcelona acercan las luces de Navidad a colectivos vulnerables



Más de 200 profesionales taxistas del Área Metropolitana de Barcelona, entre ellos compañeros del Sindicato del Taxi de Catalunya, se concentraron a los pies de la fuente mágica de Montjuic para acercar de manera gratuita las luces de navidad a los colectivos más vulnerables.

Esta tradicional iniciativa, conocida como TAXI LUZ, se inició hace unos años en la ciudad de Madrid y de manera progresiva se ha ido extendiendo por muchas otras ciudades españolas.

Reunió amb els responsables de l'ITV de la Generalitat per aclarir la situació dels VTC i la periodicitat de les seves revisions



El problema rau en el fet que molts d'aquests vehicles en l'actualitat no tenen canviat el permís de circulació en relació amb l'ús del vehicle, que en el seu cas és el de vehicles de lloguer amb conductor, en molts casos l'ús que consta al permís de circulació és vehicle de lloguer i en aquest tipus de vehicles segons un reial decret del 2018 la periodicitat és igual a la dels vehicles turismes.

Reunió Departament de Transports de la Generalitat de Catalunya 20.12.2021



Se'ns ha informat entre altres aspectes que aquest és un any de visat de VT, i que tots els companys i companyes amb permís de carretera l'hauran de visar. Des del Sindicat anirem informant puntualment dels tempos als nostres afiliats.

Hem demanat al Departament que aprofitant que les VTC, també visen aquest any es revisi el protocol, per tal que es modifiqui la fitxa tècnica dels vehicles adscrits i d'aquesta manera es faci complir la inspecció tècnica tal com cal.

Los taxis de Mataró dispondrán de tarifa de precio cerrado

El taxi de Mataró ja disposa de tarifa de preu tancat. El 17 de desembre passat la Comissió de Preus de Catalunya la va aprovar juntament amb l'actualització del sistema tarifari per al 2022, que patirà un increment global del 2,6%. Aquesta havia estat una de les reivindicacions realitzades pel Sindicat del Taxi de Catalunya que va ser acceptada per l'Ajuntament de la ciutat i ara referendat pel organisme autonòmic.



Mataró se situa així a la tercera ciutat de Catalunya (després de l'AMB i Terrassa) que disposa per als usuaris una tarifa de preu tancat.

Los taxistas de Sabadell piden puntos de recarga para los coches eléctricos

El pasado 20 de diciembre de 2021 se celebró en Sabadell una nueva reunión de la Taula de Mobilitat para informar sobre el estado del PMUS (Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible 2021-2026).



En el turno de ruegos y preguntas, Raquel Gonzalo agradeció que se hubieran tenido en cuenta las propuestas del sector del taxi para el Plan, asimismo, manifestó su acuerdo con el plan de actuaciones previstas para mejorar la regulación del taxi en el proyecto y, sobretodo, insistió y reclamó que para hacer realidad la electrificación de la flota era necesario y urgente la instalación de puntos de carga exclusivos para taxi en las propias paradas.

ENTREVISTA

El sector ha de millorar tant en l'aspecte com en la professionalitat

En Manel González té cinquanta-tres anys en fa 14 aproximadament que treballa al sector del taxi, té una llicència a l'aeroport d'Alguaire i una a Alfarràs, actualment és el president d'Apataxi, associació que compta amb més de 180 llicències de més de 90 municipis de la demarcació de Lleida.

¿Que en penses de les aplicacions que estan en mans de multinacionals?

Aquí no tenen gaire presència, és a dir, no puc assegurar que no hi hagi ningú que hi treballi, però sens dubte són molt residuals.

A la vostra zona, ¿quines mesures preneu de cara al futur?

Doncs estem elaborant en una aplicació per repartir el treball, en un primer moment o estem centrant en el treball de la seguretat social de transport de malalts. La nostra zona de feina és molt extensa, i això fa que la posada en marxa sigui complexa, també per la singularitat de com es treballa en les diferents poblacions on repartim els serveis.

¿Quins són els problemes que et pots trobar en el teu dia a dia?

A vegades sobretot a la capital no acaben d'entendre les diferències entre el taxi de ciutats grans i els de territori, i això de vegades por-



Parada de taxis en Alguaire

ta a malentesos. Hi ha hagut ocasions en el fet que ens confonen amb VTC, per al simple fet de no portar taxímetre o no anar retolats.

I això ens fa passar situacions incòmodes, a parades de taxi o la porta dels hospitals.

¿Que creus s'ha de fer de cara al futur?

Sobretot millorar molt, tant en l'aspecte de la imatge com de la professionalitat.

Una altra cosa que vivim aquí és la lluita de preus constant entre nosaltres mateixos, el sector no es-

tà unit, i això porta al fet que per exemple les companyies d'assegurança ens facin treballar a preus ridículs, i si no ho fas tu, bé un altre i ho fa. Hi hauria d'haver més unió entre nosaltres i no rebentar els preus, els únics beneficiats al final són les asseguradores que incrementen els seus marges, ja que no veig que les assegurances baixin en cap cas. Entre nosaltres ens fem una competència brutal, els concursos s'acaben fent a preus que justet si cobreixes els costos d'explotació, fins que no hi hagi unió, s'aprofitaran de nosaltres.

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

ENTREVISTA

El taxi ha de estar en todas las plataformas intermodales

Carlos Fernández tiene 49 años es taxista del AMB desde hace 28 años. Al principio estuvo 5 como asalariado y lleva de propietario 23.

¿Cómo ves el futuro del sector ante la entrada de las aplicaciones y cuál es tu apuesta de futuro en este sentido desde nuestra organización?

Nos guste o no las aplicaciones para pedir un taxi sobre todo en las grandes ciudades han venido para quedarse, cada vez tendrán más protagonismo y cuota de mercado, solo hay que fijarse en las tendencias de compra de los ciudadanos donde cada día el comercio electrónico está ganando protagonismo.

Es una pena que desde las radioemisoras del AMB no tengan visión de futuro para unirse entre ellas y crear una plataforma grande que pueda competir globalmente con las apps que están adquiriendo mucha cuota de mercado en el AMB.

Las apps multimodales (que integran varias opciones de transporte) cada vez estarán más presentes porque desde el punto de vista del usuario es muy cómodo elegir el medio de transporte que más se adecua a sus necesidades en cada desplazamiento desde una sola app.

El taxi debería estar presente como prestador de servicios en to-



Carlos Fernández junto a su taxi.

das las apps multimodales que se generen, exceptuando a Uber, ya que se ha demostrado que es una plataforma altamente nociva para el sector del taxi, no nos podemos permitir perder cuota de mercado y que otras formas de transporte similar al nuestro (VTC) ganen cuota de mercado.

La creación de la app pública y que ofrezca la tarifa de precio cerrado puede ser fundamental para digitalizar el taxi del AMB.

¿Cuáles son aparte del anterior, los retos de presente y futuro que piensas debemos abordar?

El final de la moratoria del decreto Ábalos y las diferentes normativas que tendrán que aprobar las CCAA para regular los servicios urbanos de las VTC, tienen que recoger las medidas necesarias para diferenciar los dos sectores y proteger el servicio público del taxi.

El sector del taxi ha de mejorar comercialmente y ofrecer un servicio de excelencia.

Mientras la oferta de taxi y nuestras tarifas reguladas se mantengan, no tenemos que tener miedo a competir comercialmente con otros operadores.

Sobre movilidad, la tendencia en las grandes ciudades es que cada vez el vehículo privado tendrá más dificultades de acceso y esa baza la ha de aprovechar el taxi para ganar mercado, el taxi ha de tener acceso a las zonas de restricciones de circulación y poder utilizar todos los carriles destinados al transporte público.

El STAC como organización ha de seguir ofreciendo al afiliado todos los servicios que necesite el taxista, estar presente en todos los frentes e informar al afiliado de todo el trabajo que se realiza.



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.



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 05/01/2022

GASOIL PREMIUM 1,209€/L
SP95 1,359€/L
SP98 1,519€/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

WWW.GMFUEL.ES

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

