

TAXI LIBRE

SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA

JUNIO-JULIO 212



**Teresa Carrillo:
"Picmi Taxi estará
disponible después
del verano"**

xx / P4-5

**Los taxistas
de toda España
se reúnen
en Madrid.**

NACIONAL
/ P8-9

**Aprovat
el decret llei
que regula
les VTC**

CATALUNYA
/ P18-19

**Marc Tarrés
opina sobre
el final del
decreto Ábalos**

OPINIÓN
/ P24-25

SANT BOI

HOSPITALET

MOLINS DE REI

GAVÀ



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 212

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 Granollers en una parada



EDITORIAL

Les peticions del STAC al nou Decret Llei

El Decret-Llei ja ha sortir i es el que regularà els serveis urbans dels VTC, després de la moratòria donada pel Decret Ábalos.

L'STAC va presentar unes propostes, analitzats l'informe de Jose Mª Baño i Marc Tarrés i van ser les següents:

- Les noves autoritzacions no han d'estar lligades a la titularitat d'una autorització VTC existent: aquestes ja han estat indemnitzades durant la moratòria de quatre anys.
- Han de ser els ajuntaments o entitats metropolitanes les que concedeixin les autoritzacions urbanes i les gestionin sota els criteris que marqui la normativa de la Generalitat. Les autoritzacions han de ser atorgades per concurs.

PROPOSTES DES DE L'STAC

1. Que la VTCN només faci serveis extra-comunitaris. (Tesi Marc Tarrés)
2. PRECONTRACTACIÓ DE 60 minuts.
3. Proporció d'autoritzacions màxima per nombre d'habitants:
 - a. Municipis de més de 1.000.000 de habitants = 1 x 5000.
 - b. Municipis de menys de 1.000.000 habitants = 1 x 40.000.
 - c. O mantenir la proporció 1/30 (taxis/VTC) tal i com es troba a la LOTT des d'abril del 2018.
4. Serveis mínims de tres hores o valor mínim del servei a 90 euros.
5. Expedient de revocació si en tres mesos seguits o sis alterns no presten serveis.
6. La imposició de 3 sancions en un període de 2 anys, mitjançant resolució ferma en via administrativa, per la comissió d'infraccions greus o molt greus de les previstes al règim sancionador ha de portar a la revocació de la llicència.
7. Establir un carnet per punts per als xofers i als ajuntaments poden ajustar la formació als municipis.
9. Un mateix vehicle no pot tenir diferents autoritzacions urbanes.
10. Intransmissibilitat de les autoritzacions.
11. Proporció del 5% de vehicles adaptats.
12. El 15% de les autoritzacions no podran estar en mans de una sola persona física o jurídica.
13. La imatge exterior no pot portar a confusió amb el sector del taxi de la població.

REQUISITS

1. Aquestes autoritzacions han de tenir un local.
2. Com qualsevol empresa han de respondre amb els seus treballadors a la Prevenció de Riscos Laborals i contractació de treballadors amb 40 hores setmanals.
3. Experiència mínima en la prestació d'aquest tipus de serveis almenys de 2 anys al mateix municipi.
4. Per poder obtenir l'autorització caldrà no haver estat sancionat de forma ferma en via administrativa en els darrers 5 anys per la comissió d'infraccions greus o molt greus.
5. Els vehicles han de ser de propietat o lising.
6. Assegurances de Responsabilitat Civil tal com tenen els taxis.
7. La geolocalització
8. El vehicle no pot estar a la via pública sense un servei

Talleres ATLÁNTIDA

REPARACIÓN DE
AUTOMÓVILES



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


 ENTREVISTA


M. Teresa Carrillo, gerente del IMET

Teresa Carrillo: “El taxista, en situación de libre, deberá aceptar la petición de un servicio por la APP”

Maria Teresa Carrillo Palacín va néixer a Barcelona l'any 1958. És enginyer de Camins, Canals i Ports per la UPC, especialitzada en Transports i Urbanisme. Des de l'any 2015 és la Gerent de l'Institut Metropolità del Taxi. La seva trajectòria professional ha estat lligada a la mobilitat metropolitana i a l'administració pública, sempre en el camp de la gestió dels serveis públics de transport. L'any 1982 va començar a treballar a la Corporació Metropolitana de Barcelona fins a l'any 1988 que va incorporar-se a l'Entitat Metropolitana del Transport, on va ser Directora de Serveis des del 1996 al 2011.

Defínenos la aplicación Picmi y de donde viene el nombre.

Picmi Taxi es una nueva funcionalidad de la aplicación AMB Mobilitat con la que los usuarios podrán pedir un taxi cuando estén en la calle. Consiste en la digitalización de las peticiones de un taxi que se realizan "a mano alzada". Ahora, para un taxi levantando la mano se convertirá en un acto digital.

El nombre proviene de la expresión inglesa "pick me", es decir, cógame.

Muchos años para elaborar esta aplicación que espera el sector, ¿no? ¿A que ha sido debido?

Primero hubo que definir el proyecto, sobre todo en lo referente a los aspectos en los que desde la administración podíamos actuar. Pero básicamente, nos ha hecho falta disponer de recursos económicos para poder llevarla a cabo. Ahora ha sido posible gracias a la financiación de los fondos europeos Next Generation, que han permitido licitar este proyecto.

¿Qué ventajas tendrá el usuario?

Se trata de una iniciativa que facilitará el uso del taxi a la ciudadanía porque el 100% de la flota dispondrá de esta funcionalidad y será mucho más rápido encontrar un taxi libre. En consecuencia, lo hará más atractivo gracias a la reducción del tiempo de espera. El usuario podrá saber cuántos minutos tardará en llegar el taxi al punto de recogida indicado y, teniendo en cuenta este dato, podrá aceptar o rechazar el servicio.

Por otra parte, otra de las opciones que presenta el sistema, es la de buscar y solicitar taxis adaptados o de mayor capacidad.

¿Y para el taxista? Hay algunos que están escépticos...

La aplicación permitirá conectar, de forma digital, la demanda del servicio con la oferta de taxis. Puede ser que haya un taxi libre buscando pasaje en una calle determinada y que no encuentre clientes. Al mismo tiempo, podría pasar que un par de calles más allá hubiese un usuario buscando un taxi. Picmi Taxi realizará esta conexión digital en tan solo unos segundos.

Además, esta nueva funcionalidad supondrá una mejora del servicio, ya que, al ser más fácil pedir taxi, aumentará la demanda. Se

debe tener en cuenta que las peticiones "a mano alzada" son el tipo de servicio más frecuente, ya que aproximadamente la mitad de los taxis metropolitanos no están adheridos a ninguna radioemisora o aplicación.

Por otro lado, Picmi Taxi permitirá realizar rutas más eficientes, reduciendo el impacto medioambiental y acústico en las calles del área metropolitana y, sobretodo, disminuyendo el gasto económico que supone para los taxistas circular en vacío en busca de clientes.

¿Qué sucederá si un taxista rechaza un servicio de aplicación?

El IMET está incorporando en el Reglamento Metropolitano del Taxi esta nueva forma de prestación del servicio que tendrá la misma consideración que el resto de formas de pedir un taxi. Por lo tanto, el taxista que se encuentre en situación de libre deberá aceptar las peticiones que se realicen mediante la mano alzada digital, a no ser que se dé una de las causas justificadas para negarse, contempladas en el Reglamento.

La aplicación será obligatoria para todos los taxistas del área metropolitana de Barcelona, porque es la única forma de garantizar que el ciudadano tenga todos los taxis libres de su alrededor a

El mantenimiento de la aplicación irá a cargo de la administración

su disposición.

¿Viene a competir con el resto de las aplicaciones?

No. El IMET no tiene intención de competir con las empresas mediadoras del servicio del taxi y sus aplicaciones. No se pretende llevar a cabo una actividad económica y es por ello que no se podrán reservar taxis ni pagar el servicio a través de la aplicación. Lo que el usuario sí que podrá hacer es saber, sin moverse de esa aplicación, el precio aproximado de la ruta que pretende realizar, puesto que Picmi Taxi tendrá integrado el calculador de precios "Calcula tu ruta".

¿Se va a hacer una campaña para darla a conocer a la ciudadanía?

Sí. Una vez esté disponible la aplicación para poderse descargar, se pondrá en marcha una campaña de comunicación que informe al ciudadano de la nueva forma de solicitar un taxi. Es básico para nosotros que esta información llegue a los actua-

les usuarios del taxi, pero también a aquellas personas que son mayoritariamente usuarios de otros modos de transporte. Hay que tener presente que Picmi Taxi está incorporada en la APP AMBMobilitat con más de 150.000 usuarios activos en estos momentos.

¿Estas campañas serán periódicas?

En la medida que se disponga de recursos económicos para acometer estas campañas así será. En todo caso, esperamos que el colectivo de profesionales del taxi sea un potente altavoz para hacer llegar Picmi Taxi a todos los usuarios del servicio. Por eso contamos con vuestra ayuda.

¿Quién se encargará de su mantenimiento?

El mantenimiento de la aplicación Picmi Taxi será asumido por la administración, y en los aspectos más técnicos se contará con el soporte de AMB Informació.

¿A partir de qué fecha funcionará?

Está previsto realizar pruebas de la aplicación próximamente. Nuestro objetivo es que Picmi Taxi esté disponible dentro de la app AMB Mobilitat después de este verano.

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



AUTO-REPARACIÓN

MANUSAN, S.L

REPARACIÓN GENERAL DEL AUTOMÓVIL



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

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

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

ENTREVISTA



Ramón Pruneda, uno de los artífices de la aplicación pública

“Estar en parada oficial tendrá prioridad para un servicio en Picmi”, dice Ramón Pruneda

Ramon Pruneda, nascut a Barcelona al 1981, va cursar els estudis a la UPC com a Enginyer Industrial amb especialització en Termo-Energètica. Actualment ocupa el càrrec de Director Tècnic a l'empresa pública metropolitana AMB Informació i Serveis, S.A. La trajectòria professional d'en Ramon Pruneda ha estat principalment vinculada a la Mobilitat i Sostenibilitat.

¿Cómo funcionará Picmi?

Los conductores de taxi metropolitano deberán descargarse la aplicación Picmi Pro y registrarse. Cuando el taxi esté en servicio el conductor activará la aplicación y deberá confirmar si está en parada.

Cuando un usuario solicite un servicio, el sistema implementará un algoritmo para detectar los ta-

xis más cercanos (en parada y circulando). Esta petición de servicio se enviará a varios taxis según los criterios de priorización.

El conductor que reciba notificación de un servicio Picmi deberá aceptarlo, salvo que se encuentre en situación de ocupado o por causa debidamente justificada. A continuación, se asignará el servicio a uno de los taxis disponibles, según los criterios de priorización.

El usuario recibirá información sobre el tiempo estimado de llegada y deberá confirmar el servicio. A su vez podrá ver como se aproxima el taxi y recibirá notificación cuando el taxi este llegando al punto de recogida o cuando el taxista quiera hacer un recordatorio.

¿El taxista que esté en una parada oficial tendrá prioridad?

Sí. Los criterios de priorización

para la asignación de servicios serán los siguientes: el tiempo en parada oficial, el tiempo estimado de llegada al punto de recogida (con datos de tráfico) y el número de servicios aceptados y no asignados en los últimos 10 minutos.

¿Los servicios le entrarán directamente a los taxistas?

Sí, recibirá notificación de petición de servicio en la aplicación Picmi Pro.

¿Podremos saber cuántos coches están trabajando en cada momento?

En una primera fase no se ha trabajado la visualización de datos por parte de los conductores.

¿Los servicios podrán ser rechazados?

No. El conductor del taxi en situación de libre no podrá negarse a prestar un servicio sin alguna de las causas justificadas que establece el Reglamento del Taxi.

¿Estará en todas las plataformas?

La aplicación Picmi Pro (para los taxistas) estará en Play Store y Apple Store.

Auto Fuber

EL TALLER DEL TAXI MULTIMARCA A BARCELONA



NUEVA maquinaria y útiles
multimarca TAXI para un
servicio EXPRESS

HORARIO

LUNES - VIERNES	07:00 - 19:00
SABADO	08:00 - 14:00

TRABAJAMOS CON TODAS LAS ASEGURADORAS



Y MÁS...

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

www.autofuber.com
autofuber@autofuber.com

CAMBIO DE ACEITE Y FILTRO
(MAX. EN 3 HORAS)

85€ +IVA

3r CAMBIO

ACEITE GRATIS

ACCIONES FRANQUICIA

• FRANQUICIA a partir **300€** :

Paga solo **210€**

• FRANQUICIA a partir **600€** :

Paga solo **480€**



NACIONAL



Una de las mesas de debate de la Conferencia Nacional del Taxi

Taxistas de toda España se reúnen para debatir su futuro

Los pasados 26 y 27 de Abril del 2022, la Asociación Nacional del Taxi realizó una **Conferencia Nacional del Taxi de España** y aquí hay un resumen de sus conclusiones:

ELTAXI URBANO.

-Las autorizaciones de VTC-N **nunca han tenido autorización para hacer transporte urbano** con inicio y destino dentro de una Comunidad Autónoma, y las competencias para dar dicha autorización siempre han sido autonómicas, aunque la falta de una norma clara en la **LOTT** ha creado esta confusión, de lo que se han aprovechado estas VTC-N y que va a continuar en los próximos meses.

Tanto los **servicios jurídicos de ANTAXI**, como las propias declaraciones de los responsables del **Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)**, han declarado con rotundidad que las autorizaciones de transporte VTC-N, a partir del día **30 de Septiem-**

bre no podrán realizar servicios urbanos.

Existe la posibilidad de que algunas CCAA creen **una autorización VTC-A**, donde se intentará establecer el número y como deben de prestar los servicios.

Exigir a todas las CCAA que pretendan **crear autorizaciones VTC-A** que la proporción 1/30 se debe cumplir (con prevalencia de las antiguas Licencias de Taxi clase C que sí que tenían licencia urbana

Las CCAA **no tienen ninguna obligación de modificar sus leyes de transporte**. A día de hoy solamente la CCAA de Madrid va a cambiar su ley.

Por último, es fundamental que **el Taxi esté presente en Europa**, para luchar **contra los lobbies** de las plataformas de intermediación, que día a día van consiguiendo cambiar la voluntad de los políticos europeos para que Taxis y VTC compitan en el mismo mercado, pero es importante tener en cuen-

ta, que la competencia en cuanto al transporte urbano pertenece a los Estados.

ELTAXI RURAL.

Las zonas rurales están sufriendo cambios estructurales que están afectando a la movilidad de los ciudadanos. lo que está haciendo **difícil la sostenibilidad del sector del Taxi** en estas zonas (el Taxi Rural).

El Taxi Rural realiza una labor que va mucho más allá del **servicio público**, no solo sirviendo de punto de unión y comunicación entre pueblos lejanos y dispersos.

El debate sobre cambios estructurales en la forma de **prestar el servicio para adaptarse al presente es inevitable**, se deben establecer medidas específicas como son:

Creación de Áreas de Prestación conjunta.

Reciprocidad entre áreas y municipios, de forma muy consensuada entre las asociaciones de cada zona.

Concursos y licitaciones bien regulados (transporte escolar, sanitario, etc)

Introducción sistemática en las redes del transporte colectivo con **sistemas de solicitud de taxi a la demanda**.

Esa sostenibilidad ambiental, hace necesario que la Administración conceda ayudas para la implantación de vehículos eficientes y ecológicos alimentados con energías alternativas (gas licuado, eléctricos e híbridos)

Por último, es importante citar a otros tipos de Taxi que tienen características especiales como son: **El Taxi turístico** (subidas o bajadas drásticas de la demanda asociados al turismo, verano-invierno, etc) o el **Taxi Adaptado** para personas con movilidad reducida (compra de vehículos, adaptación, mantenimiento, formación, etc).

EL TAXI TELEMÁTICO. Contratación de servicios

El taxi está muy digitalizado, hace años que tiene lo **último sistemas de contratación** telemática y telefónica de todo tipo (aplicaciones, botoneras en hoteles, geolocalización de los vehículos, gestión de flotas, etc), pero tiene un déficit claro en comparación con la capacidad que tienen las principales plataformas disruptivas (uber, cabify, free Now, etc) de vender su producto,

Las **radioemisoras** del sector tienen a favor una **mayor profesionalidad** en sus sistemas, un servicio mucho más personalizado y eficiente y una responsabilidad sobre el servicio al usuario que no tienen las plataformas

Las **plataformas** (“parasitas” que solo buscan la mayor comisión) necesitan conductores, de ahí la guerra que se está produciendo en las principales ciudades para hacerse con los vehículos suficientes para hacerse con el mercado.

El sector tiene un problema en los grandes núcleos urbanos, en los que muchos taxistas están **trabajando para estas plataformas** (principalmente por no tener cuo-



Las nuevas formas de prestar el servicio, un debate inevitable

ta fija y por poder trabajar para varias plataformas a la vez), pagando comisiones mucho más altas,

Es fundamental que las aplicaciones del sector sigan **unificando radioemisoras locales** en toda España, **adaptando los sistemas de gestión de flotas**, para que un usuario pueda cambiar de ciudad con la misma aplicación

Desde hace años, hay otras empresas (**Visual Think, Join Up, Transvia, Alsa**, etc) que se dedican a intermediar (comisionar) entre el usuario y el taxista compitiendo con las principales radioemisoras en los concursos y licitaciones de la Administración premian los descuentos en la adjudicación de los concursos.

Ejemplo: Algunas empresas consiguen la adjudicación de un concurso **rebajando un porcentaje** (entre un 10% y un 20%) en las tarifas y luego contratan taxis y les pagan hasta un 30% menos de la tarifa.

Se debe **presionar a la Administración** para que en los pliegos de las licitaciones se establezcan reglas que no permitan la intermediación.

USUARIOS Y TAXIS

Las asociaciones de **consumidores y usuarios** coinciden en que **el Taxi está digitalizado** y no tiene nada

que envidiar a ninguna plataforma en cuanto a sistemas de contratación de servicios telemáticos y digitales.

Las **Asociaciones de consumidores y usuarios** coinciden en que **el Taxi se ha puesto las pilas** en cuanto la mejora en el servicio al usuario en todos sus ámbitos.

El Taxista aún tiene mucho que mejorar, pero es necesaria una **implicación mayor de la Administración** para ello.

Algunos medios de comunicación han contribuido mucho en perjudicar la imagen del Taxi, porque es obvia la participación de estas plataformas multinacionales de Transporte en algunos grandes medios de comunicación.

EL TAXI EN CLAVE POLÍTICA

Los representantes políticos presentes en la Conferencia están de acuerdo en que los ciudadanos necesitan un **conductor profesional** que sea el que preste el servicio de Taxi en nuestro país.

La Ley que regula el Transporte en España tiene muchas deficiencias, y es necesario aclarar y establecer reglas que eviten que una VTC haga de taxi.

Las competencias en el Transporte urbano son autonómicas y deben ser las **Comunidades Autónomas y los Ayuntamientos** los que deben determinar cómo se debe prestar el servicio urbano en sus municipios y Áreas metropolitanas.

El sector necesita que **los políticos españoles** no abandonen a más de 100.000 familias que viven del Taxi en España, permitiendo que en algunas **Comunidades Autónomas** se liberalice el transporte urbano, en contra de directivas europeas, en contra de la **Ley Nacional de Transporte** y en contra de las Sentencias del Constitucional y del Supremo.

CATALUNYA

Inspecció de Treball sanciona amb infracció greu a empreses de VTC denunciades per l'STAC

El mes de juliol passat, 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, a diferents empreses de VTC per no complir amb la normativa actual de control horari dels treballadors, que recull el Reial decret llei 8/2019, que obliga a totes les empreses a implantar un sistema objectiu, fiable i accessible per a computar la jornada laboral diària realitzada per cada treballador.

Ens complau anunciar-vos que fa poques setmanes, la Inspecció Provincial de Treball i Seguretat Social de Catalunya, ens va comunicar oficialment que després de citar a sis de les empreses denunciades, i després de l'expedient obert a Prestige and Limousine SL durant el mes de desembre, han pogut constatar que els treballadors que ostenten la categoria de conductors d'aquestes empreses NO disposen d'un sistema de registre de la jornada diària de treball, NO donant compliment a l'obligació legal de registrar de manera diària la jornada de treball. Per això es proposa ac-

Empreses sancionades per la Inspecció de Treball amb infracció greu després de la denuncia de l'STAC:

**A.A. JAÉN ALQUILER VEHÍCULOS
FOREVER TOURS DREAM
INVERSIONES ANDALUCIA
ALQ VEH BARCELONA
KIPLAX NEGOCIOS SL
PRESTIGE AND LIMOUSINE SL
TRANSFERS AUTO
ANDALUCIA GRANADA SL**

ta d'infracció, consistent en la falta de registre de jornada, que es troba qualificada i tipificada com a greu.

Des del Sindicat del Taxi de Catalunya ens felicitem per aquesta notícia, instem a la Inspecció de Treball a seguir el mateix camí amb la resta d'empreses denunciades per la nostra organització i anar fins al final perquè es compleixi escrupolosament la legislació en matèria de control horari. És imprescindible per

a evitar el frau que existeixin els mecanismes de control fiable i objectiu, tal com recull la legislació.

D'altra banda, hem tingut resposta negativa per part de la Inspecció sobre algunes de les empreses denunciades. Segons la Inspecció, els treballadors d'aquestes empreses de manera diària, registren la seva jornada de treball, assenyalant hora d'inici i finalització; és per això, entén la Inspecció, que el sistema triat

INFORME

SREF: [REDACTED] LUIS BERBEL SALCEDO
 REF/V: [REDACTED] stac@stac.cat
 NREF: KIPLAX NEGOCIOS, S.L.
 REF/N: [REDACTED]

Asunto:
 Assumpte:
 Contestación denuncia

I. ACTUACIONES INSPECTORAS Y COMPROBACIONES EFECTUADAS

En relación con la denuncia presentada por el sindicato del taxi de Cataluña con los siguientes números de registro de entrada: E/08-014231/21, E/08-014728/21, E/08-014761/21, E/08-014385/21, E/08-014365/21, E/08-014180/21, E/08-014163/21, E/08-014096/21 y E/08-014730/21 por los siguientes motivos: Falta de registro de diario de jornada por los conductores que prestan servicios en la empresa titular de una o más licencias de VTC.

Se remite citación al sindicato que interpuso la denuncia (STAC), que comparece en fecha 29.12.21 mediante:
 -Luis Berber Salcedo, DNI [REDACTED] en calidad de presidente del sindicato [REDACTED]

Se realiza citación a la empresa, que comparece en fecha 31.03.2022 mediante gestora de flota, aportando la documentación solicitada en materia de control de tiempo de trabajo.

De lo observado en las comprobaciones efectuadas durante la actuación, las manifestaciones de las partes y la documentación aportada, se ha podido constatar que los trabajadores que ostenta la categoría de conductores NO disponen de un sistema de registro de la jornada diaria de trabajo.

II. CONCLUSIONES

La empresa KIPLAX NEGOCIOS, S.L NO da cumplimiento a la obligación legal de registrar de forma diaria la jornada de trabajo, conforme a los artículos 34.9 del Estatuto de los Trabajadores.

Trav. de Gracia, 303-311 - 08025 Barcelona
 Tel. 935 247 500 - Fax 935 547 866
 itc.barcelona@gencat.cat

CSV : INT-e630-2a26-801c-f93b-c7c6-3a70-79cc-17cd
 DIRECCION DE VALIDACION : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
 FIRMANTE(1) : [REDACTED] | FECHA : 02/05/2022 19:27 | NOTAS : F - (Sello de Tiempo: 02/05/2022 19:27)

Por ello se propone acta de infracción, consistente en la falta de registro de jornada, que se encuentra calificada y tipificada como grave en el art 7.5 de la LISOS, Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social:

"La transgresión de las normas y los límites legales o pactados en materia de jornada, trabajo nocturno, horas extraordinarias, horas complementarias, descansos, vacaciones, permisos, registro de jornada y, en general, el tiempo de trabajo a que se refieren los artículos 12, 23 y 34 a 38 del Estatuto de los Trabajadores".

Lo que se informa a los efectos oportunos.

La inspectora de Trabajo y Seguridad Social

Trav. de Gracia, 303-311 - 08025 Barcelona
 Tel. 935 247 500 - Fax 935 547 866
 itc.barcelona@gencat.cat

CSV : INT-e630-2a26-801c-f93b-c7c6-3a70-79cc-17cd
 DIRECCION DE VALIDACION : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
 FIRMANTE(1) : [REDACTED] | FECHA : 02/05/2022 19:27 | NOTAS : F - (Sello de Tiempo: 02/05/2022 19:27)

per l'empresa proporciona un sistema objectiu, fiable i accessible que permet computar la jornada laboral diària realitzada per cada treballador. Al nostre entendre, de cap manera amb els mitjans tecnològics que existeixen avui dia, un registre en

paper és objectiu i fiable, així ho defensarem davant la Inspecció de Treball.

Des de la nostra organització persistirem en la denúncia continuada, amb tots els mitjans que tinguem al nostre abast, fins que no existeixi un control real i efec-

tiu d'aquestes empreses i plataformes, que del frau han fet el seu modus vivendi, exercint una competència deslleial cap als professionals taxistes que compleixen la legislació vigent, com a única finalitat acabar amb el nostre sector.



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**

 **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

11

AMB

Los usuarios cogen el taxi en la Vía Pública o lo solicitan por teléfono

Dentro del **Congreso Taxi-VTC**, celebrado en la **Facultad de Derecho** de la Universidad de Barcelona los días **5 y 6 de mayo** pasa a debatir las problemáticas jurídicas y retos tecnológicos de ambos sectores, el grupo organizador I+D NURETU, que dirige el **profesor Marc Tarrés** realizó un estudio con el título: **“Perfil del consumidor del Transporte de Viajeros en Vehículos de turismo: Taxi-VTC en la Pospandemia del Covid-19”**.

El estudio fue realizado por los profesores **Miguel Guillén, Emili Vizuete y David Alaminos** y el motivo del mismo es “debido al crecimiento demográfico que han ido aconteciendo en las ciudades y la centralización de las actividades económicas, la gestión urbanística y **la planificación de la movilidad es imprescindible**”. Por otro lado: “Se incrementan los desplazamientos **en transporte público y en transporte privado**, copando así las vías por las que transitar y minimizando las opciones para el buen de venir de los desplazamientos necesarios para toda la sociedad, independientemente del uso, privado, de carga o comercial”.

Las conclusiones del mismo fue

el siguiente:

- **Los usuarios (>50%) prefieren el Transporte Privado** para moverse por la Ciudad y en más de un 70% disponen de él.
- El 68,6% de los encuestados **ha utilizado en el último año el Taxi o el VTC**.
- Lo más valorado por los usuarios es el **Precio (66,4%)**, seguido de la disponibilidad de vehículos (62,3%). Mientras que lo menos valorado son los Amenities o Productos de cortesía con un 6,1% y la Marca o Modelo del vehículo que alcanza el 5,9%.
- La muestra principalmente utiliza **Taxi (46,8%), el VTC es utilizado por el 14,2%** y ambas opciones alcanza el 39%.
 - Respecto a los usuarios del Taxi:
 - **No valoran el modelo del vehículo** mientras que si valoran el estado en general así como la imagen y apariencia del conductor.
 - Las **tarifas** aplicadas les parecen **correctas**.
 - Valorarían pertenecer a un **programa de fidelización**.
 - Abordan los Taxis principalmente en la Vía Pública, seguido de la contratación telefónica.
 - Utilizarían una **APP de carácter público** si existiese.
 - Les gustaría poder compartir su experiencia con otros usuarios.
- **Respecto a los usuarios del VTC:**
 - No valoran el modelo del vehículo mientras que si **valoran el estado en general** así como la imagen y apariencia del conductor.
 - **Pocos usuarios** (19%) valoran los productos de cortesía.
 - Las tarifas aplicadas les parecen más bien indiferentes.
 - Valorarían pertenecer a un **programa de fidelización**.
 - Les gustaría tener paradas donde abordar un VTC, en más de un 60% o en vía pública y teléfono en más de un 74%.
 - Valoran poder compartir su experiencia con otros usuarios.
- Respecto a los usuarios de ambas opciones:
 - No valoran el modelo del vehículo mientras que si valoran el estado en general así como la imagen y apariencia del conductor.
 - Las tarifas aplicadas les parecen indiferentes, y en un 93% preferirían tener un precio cerrado.
 - Valorarían pertenecer a un pro-



Mesa de todas las asociaciones que participaron en el debate Taxi-Vtc

- grama de fidelización.
- Abordan los Taxis en vía pública y el VTC mediante APP.
- Estos usuarios suelen tener 2 APP de Movilidad en el Smartphone.
- Valoran poder compartir su experiencia con otros usuarios.

La metodología utilizada fue la siguiente:

1. La encuesta del estudio se ha difundido y contestado entre febrero de 2022 hasta abril de 2022. Utilizamos diferentes metodologías para la difusión de la encuesta, comunicación mediante medios digitales y redes sociales, comunicación por mensajería privada entre encuestados y realización de la encuesta en la calle (en Barcelona Ciudad).
2. Finalmente se obtuvieron un total de 595 respuestas, siendo 408 de ellas afirmativas en cuanto a la utilización de los servicios del Taxi o el VTC; lo que podemos considerar como re-

presentativa del Universo Objeto de Estudio.

3. Teniendo nuestro estudio como opciones el utilizar sólo el Taxi, sólo el VTC o ambos.

El **Congreso Taxi-VTC** realizado en la Universidad de Derecho tenía como **objetivo**: analizar el estado del sector, el papel de las administraciones públicas frente a los retos de la movilidad urbana, la gestión en plataforma de los servicios de Taxi y Vehículos de Turismo con Conductor (VTC) y estudiar las **experiencias de países como Bélgica, Italia o Portugal**, entre otros.

El congreso ha sido organizado por el proyecto de I+D NURETU, que dirige el profesor de Derecho de la UB **Marc Tarrés**.

Las diferentes mesas trataron los siguientes puntos:

1. Las **Administraciones Públicas ante los retos de la movilidad urbana** en automóviles de turismo con conductor.
2. Experiencias de **Derecho comparado**: Bélgica, Italia, Portugal,

Chile y Perú.

3. **Algoritmos y conductores de VTC y Taxi** en el ámbito de las relaciones laborales.
4. **La Gestión en Plataforma** de los Servicios de Taxi y VTC.
5. **Derecho de la competencia** y transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo con conductor.
6. El fin del **periodo transitorio** del Real Decreto-Ley 13/2018 ¿Y ahora qué?
7. **Mesa Redonda** con asociaciones de Taxi y de VTC.

En todos los debates participaron desde representantes de la administración de diferentes comunidades autónomas, ayuntamientos, de otras instituciones de Barcelona, de Palma de Mallorca y de Canarias; representantes de instituciones y universidades, belgas, italianas, del Perú como economistas y también representantes de los diferentes órganos de la competencia. Finalmente se realizó un debate entre varias organizaciones del sector.

AMB



Barcelona tiene escasez de modelos de vehículos

El STAC solicita una modificación reglamentaria que permita la doble homologación de vehículos

Es urgente abrir la posibilidad que cualquier titular de licencia pueda libremente elegir un vehículo y no seguir dejándolo a expensas de los intereses comerciales de las marcas

La eterna problemática con la escasez de vehículos autorizados para prestar servicio de taxi en el AMB viene de lejos, se agudizó a raíz de la eliminación de los vehículos diésel, pero ahora con la crisis de suministros en el sector de la automoción provocada por la pandemia, que ha hecho que los plazos de entrega de vehículos nuevos aumenten hasta los seis meses como mínimo, ha llevado esta problemática a una situación límite.

Desde la **Unión InterComarcal de Barcelona del STAC** venimos trabajando durante estos años en potenciar fórmulas para la **libre elección de vehículo** por parte del titular de la licencia, obviamente cumpliendo los requisitos míni-

mos de medidas recogidos en el reglamento metropolitano del taxi. Sin embargo, todas nuestras propuestas han sido rechazadas por parte de la administración.

Desde nuestra organización creemos que **esta situación no se puede demorar más en el tiempo**, el actual reglamento da todo el **poder a las marcas**, dejándonos así a expensas de sus **intereses comerciales**, que desde hace años se rigen por proponer para taxi su vehículo de menor número de ventas, aunque este no sea el óptimo para taxi, y bloquear la autorización del modelo que si lo sería. Tenemos el reciente ejemplo del Toyota Corolla Sedán ¿Qué sentido tiene que no propongan el Toyota Corolla Touring Sports

(familiar) con un mayor maletero?

Esta situación debe cambiar y ya ha cambiado en otras ciudades, como Madrid, que su ordenanza ya contempla la **“doble homologación”**, permitiendo que se pueda adscribir a una licencia un vehículo a **libre elección del titular** que no se encuentre entre los modelos autorizados, siguiendo un procedimiento y requisitos regulados.

Por esta vía en Madrid ya se han autorizado el Toyota Corolla Touring Sports y el Hyundai Ioniq 5 con éxito.

Por todo lo expuesto anteriormente, ayer solicitamos formalmente vía instancia registrada ante el **Instituto Metropolitano del Taxi (IMET)**, que impulse esta

modificació reglamentaria que abra la possibilitat a que **cualquier titular de licencia**, cumpliendo unos requisitos y siguiendo un procedimiento regulado, **pueda libremente elegir un vehículo** aunque no se encuentre entre los modelos autorizados por la administración.

Esperamos que el IMET aborde este problema cuantos antes, ya que **no podemos seguir dejando en manos de las marcas** una parte tan importante del servicio de taxi como es el propio vehículo, la situación actual va en detrimento del servicio y supone un agravio comparativo para nuestros usuarios.



Coneix totes les nostres solucions per al Taxi adaptat



LA MILLOR ELECCIÓ

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

ELS NOSTRES SERVEIS

- Vehicles nous
- Vehicles de lliurament immediat
- Servei postvenda

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

DIFERENTS SOLUCIONS

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


 ENTREVISTA


José María Sánchez Baena junto a su taxi

Jose M. Sánchez Baena: "La movilidad en las ciudades crecerá mucho y el taxi será una herramienta indispensable"

Jose M^a Sánchez Baena, es taxista de Barcelona desde hace treinta años, su relación con el Sindicat del Taxi de Catalunya se remonta mucho más atrás, cuando estuvo trabajando en la organización antes de ser taxista. Desde el principio a formado parte del movimiento sindical de Barcelona en diferentes posiciones, siempre muy vinculado a la Unión de Barcelona y a la ejecutiva nacional.

¿Cuántos taxis hay en tu municipio o zona de influencia?

Aproximadamente en el área Metropolitana de Barcelona hay unas, 10500 licencias, que dan cobertura a 36 municipios, con una población aproximada de, 3339000 y que comprende unos 636 Kilómetros cuadrados de superficie.

¿Trabajas con radioemisora o

aplicación? y explica un poco su implantación en tu zona.

Desde que empecé en el sector trabajo con la emisora del Sindicato, Barnataxi, teniendo en cuenta que no existen en la ciudad emisoras grandes, Barnataxi no puede considerarse de las más pequeñas, damos servicio a toda el Área, pero nuestros clientes suelen ser del centro de la ciudad, uno de sus fuertes son los servicios de abonados siendo estos nuestros clientes preferentes.

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

El futuro lo veo que aplicaciones como Freenow acabarán absorbiendo a las emisoras tradicionales, ya que su poder económico llega a todo el ciudadano de Europa y las emisoras no tienen capacidad

económica para darse a conocer, yo apostaría todo al rojo, una aplicación pública para el sector que desde las instituciones se publicite en todos los medios de comunicación.

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

Los retos del futuro, creo que la movilidad en las ciudades crecerá mucho y el taxi será una herramienta indispensable, llegar a un acuerdo en un cupo cerrado con las VTC que harán falta también, y sobre todo si vamos a convivir los dos sectores tienen que estar regulados, el control horario de los trabajadores en ambos sectores será prioritario para mantener regulado los sectores. Creo que deberíamos apostar por un cupo cerrado de las VTC que no supere en ningún caso el 10% del total de taxis catalanes.

ENTREVISTA



Nicasio, taxista de Sabadell

Nicasio Delgado: “Es indispensable una aplicación para pedir nuestro servicio a nivel global”

Nicasio Delgado tiene 65 años, forma parte de la Ejecutiva del Sindicato del taxi de Catalunya por la ciudad de Sabadell, su relación con el sindicato se remonta a cuando empezó en el sector hace ya 34 años.

¿Cuántos taxis hay en tu municipio o zona de influencia?

Sabadell es una ciudad de unos, 217000 habitantes, desde hace unos años los taxistas de la ciudad damos cobertura a Sant Quirze del Vallès que tiene unos, 20000 habitantes más, juntas tienen una superficie de unos 50 kilómetros cuadrados.

La población cuenta con 143 autorizaciones de taxi.

¿Trabajas con radioemisora o aplicación? y explica un poco su implantación en tu zona.

En la ciudad existen dos radioemisoras, yo formo parte de Taxi Catalunya, mi emisora está muy centrada en los servicios personalizados.

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

Creo que las aplicaciones han venido para quedarse, no hay más que ver la adicción que todos tenemos a los teléfonos inteligentes, el mal uso que algunas empresas hacen de esta nueva tecnología hace indispensable una aplicación para pedir nuestro servicio a nivel global, esta debe ser nuestra o pública, pero no de grandes multinacionales.

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

Creo que uno de los grandes problemas que nuestro sector debe afrontar sin excusa es el intrusismo profesional, de no solucionarse de forma rápida puede suponer la muerte de nuestra profesión como la tenemos entendida hasta ahora.



CATALUNYA



Manifestación de taxis en Barcelona

Valoració del Decret que regula els VTC

El Govern de la Generalitat ha aprovat el 5 de juliol el Decret-Llei que regularà els serveis urbans en Catalunya tras la finalització de la moratoria de quatre anys que el Decret Ábalos concedí en setembre de 2018 a los VTC.

Punts destacats de este nuevo Decret-Llei:

1. Para poder obtener la nueva autorización catalana que habilitará a realizar servicios urbanos ha de cumplir los siguientes requisitos:
 - a. Es necesario ser titular de una autorización VTC con domicilio en Catalunya y que haya **tenido adscrito durante el último año un vehículo.**
 - b. Haber prestado, en cada autorización que disponga, más de 100 servicios durante el último año contado desde la entrada en vigor del Decret-Llei.
 - c. La longitud mínima de los vehículos adscritos a una autorización VTC deberá ser como mínimo de 4,90m y los vehículos nuevos deberán tener el distintivo 0 o ECO.
 - d. Deberán tener un seguro

que cubra hasta la cantidad de 50 millones de euros la responsabilidad civil por daños que puedan sufrir los pasajeros, similar a la requerida a los taxistas.

- e. Los conductores han de tener el permiso de circulación de la categoría B con al menos dos años de antigüedad.
- f. Los ayuntamientos podrán exigir a los conductores formaciones específicas relacionadas con el territorio donde trabajan.
- g. Intransmisibilidad de las autorizaciones exceptuado algunos supuestos.
- h. Las solicitudes se han de presentar entre el 1 y el 30 de septiembre y la administración competente lo ha de resolver en tres meses.

Existen requisitos que ya estaban en vigor y ahora se mantienen en este como son:

- a. Precontratación de 15 minutos.
- b. Los VTC no pueden circular por las vías públicas a la búsqueda de clientes ni propiciar la captación de viajeros que no hayan sido captados previamente.

Endurecimiento del régimen sancionador

- Sanciones de 2.000 euros y la inmovilización del vehículo por aquellos VTC de fuera de Catalunya o que no respeten los 15 minutos de Precontratación.
- Hasta 4.000 euros y la inmovilización de los vehículos para aquellos VTC que recojan clientes sin la previa contratación o que circulen en busca de clientes.
- Hasta 6.000 euros si trabajan sin autorización.
- La reincidencia de infracciones puede acabar con multas de entre 2001 y 6.000 euros o con la RETIRADA de la autorización.

Este decreto tiene una vigencia de dos años, prorrogable a otros dos años mientras que se elabora la nueva ley de transporte de viajeros en vehículo de nueve plazas.

La Generalitat considera que, con estos requisitos, las autorizaciones VTC que podrán realizar servicios urbanos serán 1500 aproximadamente.

VALORACIÓN: EI STAC CONSIDERA

Aun valorando positivamente algunos de los puntos de este de-



Gavaldà, el segon a l'esquerra de la foto en un esmorçar amb Joan Vicente Maigi a la seva dreta i davant Alvar Rallo

creto consideramos lo siguiente:

- 1• No existe ratio/proporción ni "numerus clausus" de los VTC que pueden operar, por tanto, no tenemos la certeza de que se cumplan las previsiones de la Generalitat.
- 2• Respecto la provisionalidad del decreto, consideramos que a estas alturas el sector de taxi merecía más seguridad, certeza y tranquilidad para su futuro.
- 3• Que sigan operando autorizaciones que ya han sido indemnizadas nos parece injusto.
- 4• No vemos autonomía suficiente de los entes locales a la hora de establecer el número de autorizaciones que consideran necesarias.
- 5• Queda pendiente la reglamentación de este decreto, por parte de los entes locales, cosa que también nos preocupa tras las experiencias vividas con anterioridad.

**Esto no es un punto y final.
Es un punto y seguido.**

**#seguimtreballant
#seguimlluint**

Joan Gavaldà, membre de l'Executiva de l'STAC i destacat dirigent dels taxistes de les Terres de l'Ebre, ens ha deixat



TORTOSA.- Joan Gavaldà Ares, 51 anys, taxista a Tortosa, ens ha deixat de manera sobtada i inesperada. Membre de l'Executiva de l'STAC i Tresorer de l'Associació de Taxistes de les Terres de l'Ebre era un gran company i amic i sempre treballant pel col·lectiu.

Joan va néixer a Tortosa i és taxista des de fa 27 anys. Va ser fundador de l'Associació Sersatrans des de l'any 2000. S'hi va incorporar ràpidament a les tasques de responsabilitat de coordinació i gestió dels serveis i va ajudar a créixer i estendre l'organització pel territori de les Terres de l'Ebre.

Es va incorporar a l'Executiva de l'STAC l'any 2015 i anteriorment havia participat a les Comissions Territorials del taxi del Camp de Tarragona i posteriorment a la de les Terres de l'Ebre fins avui en representació de l'STAC.

"Compremsiu, dialogant, actitud positiva sempre i optimista, sempre

sumaba, company, no hi havia límit d'hores per a Joan", diu Joan Vicente Maigi, Secretari de l'Associació Sersatrans i Administrador de TDEtaxi, S.L. empresa que van fundar al si de l'Associació l'any 2004, de la qual compartia el càrrec d'Administrador juntament amb Àlvar Rallo i Joan Vicente.

"Ens deixa un gran company, i una persona millor. Treballador, humil i senzill. Un home que transmetia pau. Vaig participar amb ell en diferents reunions de la Comissió Territorial del Camp de Tarragona. Volem mostrar el nostre condol tant a la família, com als companys de l'Associació", Lluís Berbel, president de l'STAC

Diumenge va ser acomiadat en una cerimònia que es va realitzar al Tanatori de Tortosa on van assistir familiars, companys i veïns que van omplir la sala.

Una cançó va ser el darrer acte d'aquesta cerimònia.

MÉS ENLLÀ DEL GROC I DEL NEGRE



Jordi Carroza, taxista a Lleida i integrat a la companyia Loteutaxi

Jordi Carroza: “De moment, només treballen els VTC tradicionals”

Lleida és una ciutat de 140.000 habitants aproximadament, té una superfície de més de 200 kilòmetres quadrats, per al sector del taxi s'ha de destacar que és la capital de la província i això fa que molts dels serveis estiguin molt centralitzats a la població.

Jordi Carroza és taxista de la ciutat des de l'any 2013. A la ciutat hi ha 99 taxis i estan distribuïts en 2 companyies diferents i uns 10 taxis que operen de forma independent sense pertànyer a cap d'elles.

¿Estàs notant més aflluència de vehicles de lloguer amb conductor a la teva zona de treball?

No, a Lleida "sembla" que per ara no treballen. Hi ha les VTC "tradicionals" però que fan serveis

interurbans assignats des de fa anys (contractats principalment per asseguradores).

¿Com pot afectar una possible liberalització dels serveis urbans dels vehicles de lloguer amb conductor a la teva ciutat?

En una ciutat petita com Lleida, a priori sembla que no hauria d'afectar en excés, ja que són clients molt "fidels" amb trajectes urbans molt definits. A més a més, en el moment de la separació de la companyia de taxis de sempre, ja s'ha fet un esforç pel que fa a màrqueting i de promocions. Una altra part important dels clients són les concessions amb organismes públics i contractes amb empreses privades. En aquests últims casos, ja es "pacta" un preu concret.



MÉS ENLLÀ DEL GROC I DEL NEGRE



Pere Balsachs, taxista de Banyoles.

Pere Balsachs: “Legalitzar lo il·legal és un insult a tots/es”

Banyoles és la capital del pla de l'estany, situada a les comarques gironines, té uns 20000 habitants amb una superfície d'uns 11 kilòmetres quadrats. En Pere Balsachs Huguet fa sis anys que es dedica al món del taxi a la població.

Com funciona el servei de taxi a la teva població?

Dedico 24/7/363 dies l'any el servei de taxi a Banyoles està organitzat de la següent manera, tenim 2 parades de taxi (una ens la donen de gratis i l'altre és la més cara de tot CATALUNYA) en la parada de pago i tenim un telèfon el qual si no i a ningú a la parada (que és lo habitual), ja que tots tenim mòbil i el client truca a través d'ell es desvia a un mòbil que està en la meva possessió i jo cada diumenge faig un desviament al taxista que està de guàrdia de dia "Tota la setmana" la guàrdia de nit encara és més divertida, pel fet que el client ha de trucar a la policia local i ells truca'n el taxi que aquella nit està de guàrdia (així com està plantejat és més que fàcil que et toqui tota la

setmana de guàrdia i a més 2 nits) el descans que deu marcar la Llei se'n va al traste evidentment, en cas de no contestar al telèfon de guàrdia de nit (truca'n 3 cops i des del telèfon que els dona la gana) es va sancionant X2 la sanció.

L'ajuntament no paga ni centraleta ni res de res nosaltres sols ja demanem ratlles (les de la parada clar) i jo personalment m'he estat un mes mirant si legalment em puc desvincular de l'ajuntament, ja que solucions cap, impediments TOTS.

Estàs notant més aflluència de vehicles de lloguer amb conductor a la teva zona de treball?

Si he notat un increment de VTC a la meva població no sé quins serveis fan ni per a qui (vull afegir que a Banyoles la policia no en te ni idea com estan les normatives de taxi i de VTC, però també dir que no hi tenen cap P... interès.

Com pot afectar una possible liberalització dels serveis urbans dels vehicles de lloguer amb conductor a la teva ciutat?

Bé Banyoles és un municipi petit, les VTC que vinguin aquí a treballar ho faran sens dubte per realitzar serveis interurbans, que, per altra banda, són els que poden aportar més beneficis.

Sols dir una cosa mes, la Llei 1/30 s'hauria de seguir a rajatabla sense dicusió alguna, ja que, hi ha una Llei que ho diu, això de legalitzar lo il·legal, és un insult a tots/es, també dir que no entenc el tema de ser un servei de transport de persones municipal, perquè els primers, són els ajuntaments que donen suport VTC amics i coneguts o repartidores de sobres, jo personalment si arribo a saber que aquest sector és així m'hagués emmerdat en una VTC clàssica i ara no ho veuria tot tant negre com s'està posant per nosaltres qui ens ha de defendre és el primer que ens puteja. País de TRILERS mentre seguim la boleta paguem per tots els gots i la boleta ja la tenen a la butxaca és així com va tot en aquest país i a més ja ens sembla normal i natural això és una democràcia atorgada no ens l'hem guanyat i així ens va.

CATALUNYA

Aturada i mobilització històrica per l'1/30 en el taxi de Catalunya

Més de **4000 taxistes** es van sumar el 18 de maig a la marxa lenta que va transcórrer amb total normalitat pels carrers més centrals de la ciutat de Barcelona i va finalitzar al Parlament de Catalunya. Els representants de les associacions convocants van reclamar als diferents grups polítics, que el Govern de la Generalitat assumeixi la responsabilitat que li atorguen les seves competències i estableixi un marc legal que protegeixi l'interès general a través de **garantir l'equilibri entre taxis i VTC**, establint una **ràtio d'1 VTC per cada 30 taxis** en el servei de transport urbà a partir del 29 de setembre de 2022. En aques-

ta data expira el termini d'aplicació del "decret Ábalos", i la Generalitat serà l'encarregada de regular l'activitat dels vehicles VTC.

Tant el **PSC**, com **En Comú Podem** i la **CUP**, es van posicionar a favor d'incloure la proporcionalitat 1/30 en el Decret que prepara el Govern. **ERC** creu que el Decret ha de ser més favorable al servei públic del taxi i és favorable de reduir el número de VTC, especialment les que treballen en plataformes. Per acabar, **Junts per Catalunya** es va situar en una línia molt similar a ERC, però sense entrar a comprometre's en l'1/30 cap de les dues formacions del Govern.

Des de la nostra organització creiem que ara toca esperar a veure què consta finalment en aquest esborrany de Decret, **sense deixar de pressionar** durant aquestes setmanes, i donar una resposta unitària si aquest no és favorable als nostres interessos.

Volem felicitar-nos també pel treball de difusió i conscienciació realitzat al llarg del territori i agrair a tots els companys de diferents poblacions de Catalunya que ahir es van sumar a la jornada reivindicativa. **Sitges, Cubelles, Mataró, Canet de Mar, Pineda de Mar, Lloret de Mar, Terrassa, Sabadell, Lleida, etc. GRÀCIES!**



Mauel Garrido de Lleida, present en la mobilització



Raquel Gonzalo amb companys de Sabadell



Nuevas generaciones en el taxi



Companys de les diferents associacions abans d'entrar en el Parlament



Companys de Mataró



Barnataxi present junt a Jose Maria Sánchez e Isidro Usach



Lluís Berbel, en la roda de premsa al Parlament



Antoni Servós, Manuel Garrido i Lluís Berbel



Els taxis de Terrassa també van participar en la mobilització



Manuel Garrido.....y Javier de Juan



Columna de taxis a l'arribada a la plaça Tetuan



Nuria Fernández, Manuel Garrido y Lluís Berbel

OPINIÓ



Marc Tarrés, profesor de la Facultat de Dret de Barcelona

El final del periodo transitorio del Decreto Ábalos ¿Y ahora qué?

El pasado mes de mayo, los días 5 y 6, en la Facultad de Derecho de la *Universitat de Barcelona* se celebraron unas jornadas bajo el título “Taxi – VTC: Problemáticas jurídicas y retos tecnológicos”. En más de una de las siete mesas que hubo¹ quedó patente la incertidumbre por lo que va a suceder con la finalización del periodo transitorio previsto en el Real Decreto-ley 13/2018 (el conocido por *Decreto Ábalos*). Como es bien sabido el 29 de setiembre de este año finaliza el periodo de 4 años dado a los titulares de autorizaciones VTC para que pudieran seguir realizando transporte urbano. A partir de esa fecha, las autorizaciones que estaban operativas en setiembre de 2018 únicamente van a poder prestar servicios inte-

El malestar de los taxistas obedecía al constante incremento de vehículos con autorización VTC

rurbanos. Eso es lo que establece el vigente artículo 91 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT).

El *Decreto Ábalos* fue la respuesta que el entonces Ministro de Transportes dio a una situación generalizada de protestas del sector del taxi que, desde Barcelona, se extendieron por toda España durante el verano de 2018. El ma-

lestar de los taxistas obedecía al constante incremento de vehículos con autorización VTC que, a través de conocidas plataformas digitales, prestaban servicios de transporte urbano. El intento del Área Metropolitana de Barcelona de establecer una reglamentación que imponía una licencia urbana sobre aquellos vehículos fue paralizado por un Auto del Tribunal Superior de Justicia de Catalunya. Ese fue el detonante de las protestas y la traslación a la opinión pública de un conflicto que se venía gestando desde hacía años. Concretamente, desde la aprobación a fines de 2009 de la llamada Ley Ómnibus que, en lo que nos interesa, suponía, como algunos supieron advertir, liberalizar el transporte de viajeros en vehículos de

OPINIÓ



Uno de los organizadores del congreso sobre Taxi y VTC

turismo con conductor. Unos vehículos ligados a unas autorizaciones estatales –si bien su concesión se había delegado a las Comunidades Autónomas (CC.AA)-, que permitían realizar servicios urbanos e interurbanos. La razón del conflicto no era la mera existencia de los vehículos con autorización VTC, sino la eclosión exponencial de su número coincidente con la irrupción de las aplicaciones tecnológicas como una nueva forma de ofrecer diferentes servicios, entre ellos los de movilidad urbana. Se dieron, pues, todos los elementos para una controversia altamente compleja que ha tenido múltiples efectos. Entre ellos los jurídicos son más que evidentes. Centenares de sentencias provenientes de los diferentes órganos de jurisdicción contencioso-administrativa, desde los juzgados hasta el Tribunal Supremo y llegando incluso al Tribunal de Justicia de la unión Europea. También son numerosísimas las disposiciones normativas dictadas por el Estado y las CC.AA. En el caso de estas últimas especialmente desde el Real Decreto-ley 13/2018 al habilitarlas para fijar las condiciones de servicio de los vehículos VTC. En definitiva, se ha generado un cúmulo

El papel del “regulador” no es ni va a ser fácil

de controversias jurídicas que está aún lejos de encontrar una resolución definitiva que conduzca a lo que debiera ser un escenario claro y pacífico de convivencia entre taxi y VTC. Ese momento llegará, pero el camino se avista aún bastante tortuoso.

El papel del “regulador” (es decir, de las administraciones con capacidad normativa) no es ni va a ser fácil. Ese “regulador” ahora, de acuerdo con el contenido del *Decreto Ábalos*, son principalmente las CC.AA y se encuentran, jurídicamente hablando, bajo la espada de lo que más tarde o temprano acabe decidiendo el TJUE sobre las limitaciones cuantitativas de autorizaciones VTC (la famosa ratio 1/30). Mientras, tienen que dar respuesta a lo que decíamos al iniciar estas líneas: la finalización del periodo transitorio para los servicios urbanos de VTC. Algunas, como es el caso de la Comunidad de Madrid, ya han aprobado recientemente una ley que supone que todas las autorizaciones VTC

van a seguir habilitadas para operar. En el caso de Catalunya -en el momento de escribir este artículo está todavía claro qué se va a hacer. Es muy posible que se establezca el régimen jurídico de una nueva autorización / licencia para servicios urbanos de VTC, con unos requisitos para su obtención y unas condiciones para la prestación de la actividad. La cuestión que sigue es ¿quién concederá ese nuevo título autorizador? Lo razonable, en consonancia con la propia legislación vigente en Catalunya, es que sean los municipios o entes metropolitanos quienes vayan a otorgar esas licencias y lo hagan atendiendo a las reales necesidades de movilidad y de demanda. Entretanto no estará de más ir pensando en adecuar la vigente ley del taxi del año 2003 a los retos que el sector tiene que afrontar en la próxima década, y también en definir una regulación clara respecto a las plataformas de intermediación. El taxi tiene por delante mucho recorrido.

Marc Tarrés

Profesor de Derecho Administrativo de la *Universitat de Barcelona*
 marc.tarres@ub.edu
 www.ub.edu/huretu/

ENERO-FEBRERO/2022

NUTRITAXI

NUTRICIÓN



¡ILLEGA EL VERANO Y HAY QUE HIDRATARSE!

El verano ya está aquí y el calor nos trae sudoración, deshidratación, calambres en las piernas, cansancio. Por eso debemos beber líquidos y tener una buena alimentación, ya que el agotamiento por calor si no se remedia puede evolucionar a síncope o a golpe de calor.

Mantén una buena hidratación ingiriendo los alimentos y agua adecuados. Durante el día, y en función de la actividad física, la temperatura ambiente, nuestro nivel de sudoración, nuestro cuerpo va disminuyendo su nivel de hidratación, siendo los más pequeños y las personas mayores los más propensos a deshidratarse, con lo que debemos compensar esta pérdida de agua con la ingesta de líquidos, que además de hidratar aportarán minerales. Más allá del agua, los **alimentos** también son una fuente de hidratación para nuestro cuerpo. La fruta o la verdura tienen entre un 80 y un 90% de agua, además de ser un alimento fundamental para llevar una alimentación equilibrada. Dos ejemplos son el melón y la sandía que están básicamente compuestos por agua, entre un 90 y un 92%, respectivamente. Las verduras que se comen crudas aportan gran cantidad de líquido. Al cocinarla el aporte de líquido es mayor, pues la propia verdura absorbe agua. El pescado, muy recomendado por su contenido en proteínas y ácidos grasos esenciales como es el omega3, lo encontramos en las sardinas, el salmón, la caballa y el bonito, entre otros que regulan el colesterol, también aporta una buena cantidad

5 RECETAS BATIDOS DETOX

Los mejores zumos detox, antiinflamatorios y ricos en minerales para que recuperes toda tu energía y la sensación de bienestar y así poder seguir con tus vacaciones de verano.

BATIDO DE PIÑA Y JENGIBRE

El jengibre es un superalimento que proporciona alivio a la inflamación del estómago y el estreñimiento además de tener propiedades antibióticas entre otros beneficios. La piña es altamente diurética y rica en vitaminas y minerales como el hierro o el sodio.

Preparación: entre 3 y 4 porciones de piña, una cucharadita de jengibre rayado natural y media taza de bebida de arroz.

ZUMO DE ZANAHORIA Y TOMATE

La zanahoria tiene propiedades antioxidantes y antiparasitarias a la vez que proporciona gran cantidad de minerales y vitaminas.

El tomate es rico en fibra y en licopeno y es bueno para la hipertensión ya que es bajo en sodio.

Preparación: 2 zanahorias lavadas y peladas y 2 tomates. Puede incorporarse una cucharadita de miel para tratar el estreñimiento

BATIDO DE ESPINACAS, MANZANA Y APIO

Todos estos ingredientes proporcionan a nuestro cuerpo grandes cantidades de nutrientes, antioxidantes y fibra óptimos para la depuración de nuestro organismo.

Preparación: licuar 2 manzanas, 1 pepino, un puñado de espinacas, unas ramitas de apio, agua y zumo de limón.

ZUMO DE FRUTOS ROJOS

Los frutos rojos poseen mejoran el sistema inmune gracias a sus propiedades antibacterianas y antivirales. Se trata de frutos altamente depurativos y con un elevado contenido en vitamina C.

Preparación: licuar frutos rojos junto con zumo de limón y agua de coco.

ZUMO DE PEPINO, MELÓN Y BERROS

Los berros son diuréticos, laxantes, antioxidantes y estimulantes además de ser ligeramente afrodisíacos y con tener ácido fólico.

El melón es diurético y antioxidante y posee abundante vitamina A. El pepino además de antiinflamatorio contiene sustancias que reducen el riesgo de padecer cáncer de próstata, de mama o de ovario.

Preparación: licuar un pepino, dos rodajas de melón y un puñado de berros.

Prepararalo por la mañana, es la mejor manera de empezar el día, aportando al cuerpo los nutrientes que necesita y dando descanso a nuestro organismo.

CONSEJOS NUTRICIONALES PARA LOS TRABAJADORES DEL TAXI

LA RETENCIÓN DE LÍQUIDO EN VERANO

Pasar mucho tiempo sentado o parado es una de las causas más comunes de la retención de líquidos. La retención de líquidos, también conocido como edema, es la hinchazón causada por la acumulación anormal de líquidos en el cuerpo. Este se retiene bajo la piel, dentro de los tejidos que están fuera del sistema circulatorio. Una de las mejores soluciones es llevar una vida activa y una alimentación saludable.

SÍNTOMAS

Los tobillos, piernas y párpados son las zonas del cuerpo en donde es más usual que haya un edema. Notarás que la piel aparece estirada o brillante. Si presionas con el dedo, queda la huella blanca y va desapareciendo poco a poco. Estos síntomas son generales en el verano, si te pasa en las piernas puede ser síntoma de falta de actividad física, o de estar mucho tiempo sentado, te puede ayudar hacer estiramientos de 2 minutos cada hora durante el día o dedicar mínimo 30 minutos diarios a hacer ejercicio. También puedes acostarte y elevar las piernas unos 20 minutos, ya que la retención de líquidos se da por una simple cuestión de gravedad. No se ha demostrado una relación directa entre la obesidad y la retención de líquidos, si sabemos que las personas con obesidad o sobrepeso son más propensas a sufrir de edemas. La alimentación también es fundamental para evitar la retención de líquidos. Una dieta variada, rica en frutas, legumbres y verduras, ayudará a mantener el peso adecuado y a disminuir el consumo de sodio que no solo viene de la sal de mesa, sino también de los alimentos procesados.

RECOMENDACIONES NUTRICIONALES

Lácteos: leche, yogures, quesos blancos y los que no tengan sal pueden consumirse sin inconvenientes. Sin embargo, no se recomienda el consumo de quesos curados y semicurados, ya que su contenido de sodio es alto.

Carnes: Consume carnes magras y frescas. No abuses de los embutidos, ahumados, patés y salchichas, por su alto contenido de sodio y conservantes.

Pescado: Intenta evitar aquellos que estén en conserva, ahumados o salados, como el bacalao.

Frutas y verduras: Todas son necesarias ya que son ricas en fibra. Mejor no comer frutas enlatadas ya que tienen muchos conservantes.

Cereales: No te aconsejo el consumo de panes, galletas y aperitivos con sal, intenta reemplazarlo por sus variantes sin sal.

Alimentos procesados: Las salsas comerciales como la mostaza, ketchup, salsa de soja, salsa rosa o mayonesa; los caldos concentrados, alimentos precocinados y comidas rápidas preparadas también tienen alto contenido de sodio.

Hidrátate correctamente: pensar que si bebe más agua te va a producir retención de líquidos es un error. El beber más ayudará a forzar tu diuresis e ir eliminando el exceso de líquidos. Lee el artículo anterior

Los alimentos como el pepino, por su contenido de potasio; la piña, por ser rica en bromelina; la alcachofa, por la cinarina; el apio, por la asparagina y el selineno; la papaya, por la papaína y copaína; los espárragos, por asparagina y saponinas ayudan a prevenir la retención de líquidos, ya que sus componentes son de carácter diurético.

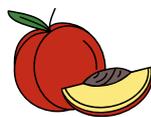
LOS ALIMENTOS DE TEMPORADA: MEJOR SABOR Y MÁS ECONÓMICOS



ALBARICOQUE



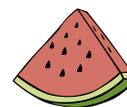
MELOCOTON



NECTARINA



FRESAS



SANDIA



MELON



PERA



MORA



BERENJENA



ACELGA



CALABACIN



JUDIA VERDE



PATATA



PEPINO



ZANAHORIA



PIMIENTO VERDE



FerraNutri

☎ 613024869

📷 ferranutri2021

Els taxistes de Lleida fan una marxa lenta de rebuig pel brutal assassinat d'un company



Els taxistes van fer el recorregut del fatídic últim servei del seu company, des de l'avinguda Blondel, on va recollir l'últim client, fins al carrer del Sifó, al barri de la Bordeta, on es va produir el brutal crim i on els seus companys van deixar rams de flors. Els taxistes van aprofitar per traslladar el condol a la família de la víctima, que deixa una dona i dos fills petits, un de cinc anys i l'altre de pocs mesos. Precisament, feia poc que havia tornat de la baixa de paternitat, va explicar un company seu, i s'estava plantejant canviar de feina per poder conciliar la vida familiar amb la laboral, després de dos anys treballant de taxista a les nits.

Picmi, la primera 'app' pública de taxi en Barcelona se pondrà en marcha este otoño



El objetivo de la 'app' es reducir los 300 millones de kilómetros anuales que los taxistas hacen sin clientes. En la actualidad, el tiempo que los conductores circulan por la capital catalana vacíos representa un 48% del tráfico total del sector, según ha indicado Antoni Poveda, vicepresidente de Movilidad, Transporte y Sostenibilidad del Área Metropolitana de Barcelona (AMB), en una rueda de prensa este martes. Por eso, el servicio también tiene la finalidad de aumentar el volumen de demanda de taxis y de realizar rutas más eficientes, reduciendo el impacto ambiental.

La presidenta del IMET, a la espera del decreto de la Generalitat que regule los servicios urbanos de los VTC



Laia Bonet dijo también que el acuerdo con la Generalitat siempre existirá siempre y cuando la regulación que se implante "no puede perjudicar al taxi" e insistió que para cualquier medida que pueda adoptar el Área Metropolitana de Barcelona es necesario el "paraguas" jurídico de la Generalitat de Catalunya. Desde el STAC, se volvió a insistir que la regulación ha de tener como base el 1/30.

Els taxistes de Rubí denuncien la inseguretat que pateixen



Els companys varen posar de manifest la sensació d'inseguretat que pateixen i els problemes en algunes parades, en concret en la parada que és ubicada a l'estació dels catalans, en aquesta parada sobretot els caps de setmana es troben amb dos problemes importants, per un costat l'ocupació per part de particulars i per un altre, sobretot a la nit amb les últimes arribades dels ferrocarrils una sensació d'inseguretat creixent.

Per part de l'Ajuntament varen traslladar que d'aquí a poc temps es pensa fer una modificació urbanística rellevant a la zona, modificació que inclourà la parada de taxi.

Els taxistes de Vilafranca es reuneixen amb l'ajuntament per plantejar diferents reivindicacions



A la reunió es van tractar els assumptes següents:

- El color dels vehicles destinats al servei de taxi.
- Parada de taxis a l'estació de bus o a prop.
- Marquesina a la parada de taxis.
- Punt de càrrega per a vehicles elèctrics.
- Telèfon de la parada de taxis/emissora.
- Guàrdies nocturnes.

L'Ajuntament de Mataró allibera les nits dels dissabtes per als taxi



A Mataró es treballa el cap de setmana dividit en parells i senars de forma alterna diumenges i dissabtes, però a les nits tenim un problema amb la demanda que hi ha a la zona d'oci.

La ciutat és un referent a la comarca com a zona d'oci nocturn i amb la finalització de les restriccions, s'ha duplicat la quantitat de serveis respecte al 2019. Per aquest motiu a partir del 30 d'abril fins a l'1 de gener els dissabtes a les 22:00h serà lliure per a totes les llicències fins les 7:00h del diumenge. També és una manera d'evitar que les VTC puguin tenir el camp lliure.

El STAC asiste a la Conferencia Nacional del Taxi 2022 organizada por ANTAXI



Por parte de nuestra organización estuvieron presentes el Presidente, Luis Berbel, el Secretario de la Unión de Barcelona, Jaime Sau y el Secretario de Organización, Antoni Servos.

Se realizaron cinco mesas de debate donde se trabajaron:

El taxi urbano

El taxi rural

La contratación de servicios y el ámbito telemático

El punto de vista de los usuarios

El taxi en clave política

L'Associació Taxistes del Pirineu celebra la seva assemblea anual



Aquesta és la primera Assemblea que es fa de forma presencial després dels dos anys de pandèmia i es va informar de la situació del taxi de la comarca, els concursos als quals s'havia presentat l'associació, l'informe econòmic de la mateixa i l'elecció de la nova directiva, que aquest any ha suposat l'entrada d'una majoria de taxistes joves i la reelecció del president a la persona de Francisco Javier Latorre.

Una altra de les decisions adoptades per l'Assemblea va ser la reducció de la quota anual del 2022 als socis al 50% per l'increment dels carburants.

Piden 7 años de prisión para tres acusados de dejar inconsciente a un taxista en Salou

Iniciaron una discusión con la víctima, porque querían coger el taxi antes que otros clientes que estaban esperando con anterioridad. Ante ello, los acusados propinaron patadas al vehículo. La víctima salió en ese momento del taxi. Los tres acusados comenzaron a golpearlo, momento en que otro taxista intervino para separar a su compañero. Entonces, los tres procesados también lo agredieron.

Mientras la víctima estaba en el suelo inconsciente y con espasmos, los tres acusados la intentaron volver a agredir, lo que fue evitado por los compañeros del taxista y porque al lugar acudió una patrulla de los Mossos d'Esquadra.

El sector del taxi es expulsado de la Asamblea de Madrid en el debate sobre la regulación de las VTC



Un Pleno durante el cual los taxistas protestaron enérgicamente por la decisión del PP, con la connivencia de Vox, de aprobar la ley que regula las VTC. Y lo hicieron al grito de "ladrones" y blandiendo papeles en forma de billete con la cara de la presidenta madrileña, Isabel Díaz Ayuso, con la inscripción "¿Ayuso, por cuánto te vendes?". Lo que fue correspondido con un taxativo: "¡Quedan expulsados de la sala!".

Las sanciones a VTC aumentan un 42% en toda España en 2021



Son algunos de los datos que ha presentado el MITMA a la Asociación Nacional del Taxi (ANTAXI) en una reunión en la que se ha abordado el estado de los expedientes de sanciones de distinto tipo en el transporte por carretera.

Así, en el caso de las VTC, destaca el aumento de las faltas de tipo grave que han aumentado en casi un 34%, mientras que las de tipo leve lo han hecho en casi un 40%. En cuanto a las faltas de carácter muy grave, aunque en menor porcentaje, también han aumentado en hasta un 13%.

El taxi catalán pide medidas para frenar la escalada de violencia



Luis Berbel, presidente del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC), explica en esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi las preocupaciones del sector con respecto a la seguridad ante esta escalada de hechos que, tal y como asegura, "cada vez son más violentos". Lee esta interesante entrevista en nuestra página web.

VOLS TREBALLAR AMB NOSALTRES?

PROMOCIÓ NOVES INCORPORACIONS



DOS MESOS GRATUÏTS

NO T'HO PENSIS, APUNTA-T'HI ARA

PER OBTENIR MÉS INFORMACIÓ
VISITA'NS A MARINA, 82
WWW.BARNATAXI.COM

Más información
aquí



Descubre el nuevo

KIA CEED TOURER TAXI



HÍBRIDO ELÉCTRICO-ENCHUFABLE (PHEV)

DIVACAR: El concesionario **ESPECIALISTA** en **TAXI**

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



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: 11.500 €.
TIN: 7,95%. *TAE: **9,13%**.

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.