

# TAXI LIBRE

SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA

MARÇ | ABRIL 214



## Fallece el histórico dirigente, Miguel Tomás



**“En els propers mesos impulsarem iniciatives legislatives pel taxi”, Joan Jaume**

**ENTREVISTA**

**/ P4-5**

**El STAC, en un contensioso contra Free Now por los suplementos**

**STAC**

**/ P8**

**El Parlament aprova noves normatives per regular les plataformes**

**STAC**

**/ P20-21**



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



## 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, Romero, Christian Navarro 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** Foto de  
archivo del STAC



## Talleres ATLÁNTIDA

REPARACIÓN DE  
AUTOMÓVILES



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

## EDITORIAL

Es necesario regular a las Plataformas que operan en el sector de transporte de viajeros para evitar que eludan las leyes

La regulación de los grandes operadores y Plataformas es una necesidad imperiosa. Es un debate que se está realizando en la mayoría de los países de Europa y del Mundo a la vista que la propia naturaleza de las mismas es intentar saltarse cualquier normativa que intente poner una serie de condicionantes para que desarrollen su actividad. La frase de un dirigente de UBER que ha desvelado la investigación que se ha abierto tras las denuncias de su funcionamiento, lo dice claro: "Somos jodidamente ilegales".

Y cuando hablamos de Plataformas en general tenemos que situar las en nuestro ámbito de trabajo que es el transporte de viajeros en vehículos de 9 plazas: Taxis y VTC.

Las plataformas intentan hincar el diente en un mercado que hasta ahora era solo del taxi, ya que los VTC sólo realizaban un transporte complementario a este. Pero el crecimiento de la movilidad en nuestras ciudades, debido sobre todo a las restricciones que se imponen por el volumen de vehículos y por la contaminación que se produce como consecuencia de la densidad de tráfico, hace que las administraciones tomen cartas en este asunto y determinen medidas que finalmente repercuten de forma taxativa en el coche privado

Esta medidas han de repercutir, supuestamente, en el sector del taxi, ya que va a ver incrementado su volumen de trabajo aunque también va a conllevar la exigencia de una mayor calidad y una mejor prestación del servicio. En resumen, una excelencia de servicio

Los grandes operadores y plataformas se han dado cuenta de estas tendencias e intentan llevarse gran parte del pastel con políticas clásicas del capitalismo que es buscar el mayor beneficio con el menor coste y además saltarse las leyes para redondear esta política

Y tenemos ejemplos muy claros que esto es así: Uber entra en España para hacer transporte de viajeros con vehículos y chóferes particulares sin ninguna autorización; las grandes plataformas acumulan centenares expedientes administrativos sancionadores por saltarse la normativa; y además recurren cualquier ley que les restrinja su forma de hacer

Ante todo este panorama, es necesario regular estas plataformas. Desde España y también Europa se está creando normas para que no eludan la ley. Las últimas protestas en la Comunidad de Catalunya (España) han provocado que antes del verano exista una regulación de éstas empresas en forma de Operadores de Transportes y que cumplan una serie de requisitos para que puedan trabajar en el ese territorio.

En otros países como en Chile ya han creado una normativa, conocida como ley UBER y actualmente está en fase de aprobación en proyecto de ley que regula el trabajo en las citadas plataformas digitales. Recientemente, el Parlamento Europeo avanzó en una normativa en materia de derechos laborales y protección de los trabajadores, fundamentalmente para regular a las Plataformas.

La irrupción de estas grandes empresas multinacionales en el sector del taxi sostienen que no son operadores, sino simplemente agencias de información para saltarse la ley, indica claramente que han de ser reguladas para que operen como tienen establecidos en esos países y la fiscalidad revierta allí donde están ubicados y no como sucede ahora que lo hacen en paraísos fiscales.



## ENTREVISTA

# “El taxi ha de mantenir els trets diferencials amb els VTC”, diu Joan Jaume

Entrevista amb el Secretari General del Departament de Territori

**Acabat d'arribar a la Conselleria, s'ha trobat amb un conflicte que ja perdurava des de fa anys entre taxis i VTC. Com veu la situació?**

Sí, és una situació que es va iniciar anys enrere i que està pendent de resoldre.

Una acumulació de regulacions diverses, algunes decisions judicials, així com una situació sobrevinguda, derivada de la defensa d'interessos corporatius, han propiciat un escenari que es caracteritza per la dificultat per articular marcs de referència estables i amb visió de futur. Per tant, ens cal trobar camins de millora, malgrat que no serà senzill, aportarem tota la nostra expertesa, coneixement i experiència del sector per tal d'aconseguir trobar una solució, conjuntament amb la resta d'agents implicats, que ens permeti donar estabilitat a les empreses i als professionals, així com per garantir la satisfacció dels interessos públics i assolir



Joan Jaume i Oms, Secretari General del Departament de Territori

quotes de modernització que siguin o que es corresponguin amb un entorn exigent i que requereix solucions apropiades a les demandes de mobilitat.

**Creu que cal preservar el servei del taxi?**

No cal dir que el és un servei que forma part de la mobilitat a les nostres ciutats i, a més, ho fa amb un clar component de servei d'interès públic. Així doncs, cal adequar-lo a les necessitats actuals de la ciutadania.

Cal que es modernitzi i que s'adapti als canvis i als nous hàbits de la ciutadania, i també que intensifiqui l'ús de les tecnologies i reforci la vessant de servei en un procés de millora continua de la qualitat.

**Quines iniciatives legislatives té la seva conselleria pel sector del taxi?**

L'any 2019 es va obrir una consulta prèvia per al projecte de llei de transport de viatgers amb vehicles de turisme que suposarà



actualitzar la legislació vigent en matèria de taxi i incorporar la regulació específica sobre lloguer de vehicles amb conductor (VTC).

En els propers mesos, volem recuperar aquesta iniciativa, que s'ha endarrerit per diversos motius, i elaborar un projecte de llei per sotmetre'l a debat i aprovació del Parlament.

Pel que fa a l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor, s'han produït i s'estan produint canvis, decisions en els àmbits judicials i d'altres transformacions que obliguen a una actualització constant de les bases sobre les quals cal plantejar una nova regulació.

Amb relació al servei de taxi, entenem que ha de mantenir els trets diferencials amb els VTC. També cal promoure una regulació que actualitzi la Llei del Taxi del 2003 i que permeti obrir un debat amb profunditat sobre aspectes com el règim de titularitat de les llicències, l'aprofitament de la flota disponible, les noves modalitats de contractació del servei, etc.

### **De quina manera es controlaran les plataformes que operen en el transport de viatgers en vehicles de menys de 9 places?**

Considerem que amb la regulació s'està impulsant una atenció

adequada a la realitat de les plataformes les quals, en aquests darrers anys, han assegurat la seva presència en el món del taxi i han ocupat un espai molt significatiu dins de l'àmbit del lloguer de vehicles amb conductor.

Quan es parla de control, cal parlar, en primer lloc de l'establiment d'unes condicions per tal que aquestes plataformes operin en aquests sectors tot garantint una posició justa i equilibrada, tant en termes de competència com de garantia dels drets de les persones usuàries i dels prestadors de l'activitat. Creiem que és important assegurar una visió d'equilibri entre els interessos i els drets dels diferents agents.

Per altra banda, el control també és manifesta amb l'existència d'uns mecanismes de seguiment i d'inspecció de les activitats, així com a un règim sancionador per permeti garantir-ne el seu efectiu compliment.

### **La nova figura de l'Operador de Transport quines exigències tindrà?**

Tot just estem iniciant un debat sobre quines seran les figures i sota quina regulació hauran d'actuar en la cadena de contractació i comercialització dels serveis. La figura de l'operador, actualment

és inexistent com a tal en l'àmbit que tractem i, per tant, no disposa d'un règim de funcionament específic. Cal determinar quins són els agents que han d'intervenir i quines són les diferents responsabilitats i funcions que hauran d'assumir.

La figura de l'operador és una figura que ens plantejem per complementar l'escenari actual, amb l'objectiu de millorar el marc actual de relació entre les persones usuàries, comercialitzadores i prestadores efectives del servei.

### **El taxi quin futur tindrà en la mobilitat de les ciutats?**

Tal com he dit anteriorment, creiem que el taxi ha de jugar un paper destacat en la mobilitat a les ciutats.

L'aspiració comuna de limitar progressivament l'ús del vehicle privat i de substituir-lo per d'altres opcions com ara la mobilitat a preu i l'ús del transport públic, també ha de preveure sistemes alternatius que complementin aquesta mobilitat essencial. És evident que una bona flota de taxis, moderna, ecològica i digitalitzada, és un element cabdal per garantir els requeriments d'aquest nou escenari de mobilitat sostenible.

**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



## EUROPA

# El Abogado General del TJUE deja el 1/30 en manos del Tribunal Supremo

- El pasado día 15 de Diciembre se hizo público el informe de conclusiones del Abogado General Europeo al respecto del 1/30.
- A pesar de las notas de prensa publicadas por distintos medios, las conclusiones no dejan zanjado el futuro del 1/30 y habrá que esperar unos meses para conocer la decisión del Tribunal Europeo en Luxemburgo.
- Desde ANTAXI, somos conscientes que hubiera sido mejor un informe favorable, pero no podemos dar aún por perdido el 1/30 y mucho menos la necesidad de una segunda autorización para hacer servicios urbanos.
- ANTAXI lleva meses trasladando propuestas al Ministerio por si finalmente cae el 1/30, que tendrá que valorar si realmente su objetivo es garantizar que el Taxi siga siendo un Servicio Publico sostenible.



Miembros de ANTAXI y SUS abogados en la sala del TJUE

**A**NTAXI.- El pasado miércoles día 15 de Diciembre de 2022, el Abogado General Europeo hizo público su informe de conclusiones, al respecto de si los Artículos 49 y 107 del Tratado de la Unión Europea se oponen a la Ratio 1/30 entre Taxis y VTC y a la necesidad de una segunda Autorización para hacer servicios urbanos.

A pesar de que muchos medios de comunicación han hecho una lectura muy favorable para las Plataformas de VTC, ya tenemos un informe jurídico de ANTAXI (del que aún pueden salir más matizaciones) que hace una lectura menos negativa para el Taxi.

El Abogado General Europeo hace afirmaciones que nadie pone en duda, como que el Requisito de una Autorización y la contingentación limitan la libertad de establecimiento, y que es necesario una razón imperiosa de Interés General que debe ser proporcionada.

El Abogado General no dice que esas medidas sean desproporcionadas, sino que **debe ser el Tribunal el que determine si los argumentos presentados en la vista son razones de Interés General o no, para determinar si la segunda Autorización y la Ratio 1/30 son idóneas para contribuir a garantizar la calidad, seguridad y accesibilidad de los servicios de taxi, gestionar el transporte local, el tráfico y el uso del espacio público y proteger el medio ambiente.**

Texto literal de las conclusiones del Abogado General:

*“Corresponde al órgano jurisdiccional remitente apreciar la idoneidad de la medida. Sin embargo, sobre la base de la información facilitada por el Tribunal de Justicia y las observaciones de las distintas partes, aunque en principio no veo problema con el requisito de la autorización, albergo cierta confusión y no consigo encontrar nada que*



respalde dicha idoneidad por lo que respecta a la ratio 1/30.”

Tenemos la esperanza de que el Tribunal Europeo no pase por alto, cosa que sí ha hecho el Abogado General, anteriores sentencias del mismo Tribunal en casos similares, (Jurisprudencia Hiebler) donde se dijo expresamente que garantizar la viabilidad económica de un Servicio Público de Interés General constituye por sí sola una razón imperiosa de Interés General.

No debemos perder la perspectiva, de que el mismo Parlamento y el Consejo Europeo en su Directiva 2006/123/CE (Directiva Bolkestein) por la que se regula precisamente esa Libertad de Establecimiento en Europa, excluye expresamente a los Servicios de Transporte Urbano, al Taxi, a las ambulancias y a los Servicios Portuarios.

La Sentencia tardará varios me-

ses, y podría ser que entre medias haya una segunda vista al respecto del 1/30, por el segundo proceso judicial abierto por el Supremo con preguntas sin manipular y con más objetividad, que nos permitirán dar más argumentos para defender la idoneidad de las medidas en cuestión, lo que puede provocar que se resuelvan los dos procesos a la vez.

Por otro lado, hay que ser realistas, porque el Abogado General hace algunas afirmaciones muy perjudiciales para el sector, recogiendo algunas de las tesis de Uber, como ejemplo, trata muy a la ligera el perjuicio económico, para un sector tan regulado como es el del Taxi en España, que provoca un servicio desregulado actuando en un mismo mercado.

Otro aspecto a tener en cuenta, es que el Abogado General da indicaciones muy clarificadoras de cómo deberían ser las futuras re-

gulaciones a las VTC, si realmente el objetivo de las mismas es que no haya una liberalización del sector y queremos garantizar el Taxi como un Servicio Público de Interés General en España.

ANTAXI, lleva meses trabajando con el escenario de que el Tribunal Europeo determine que el 1/30 no es proporcionado, lo que supondría que miles de VTC salgan a la calle, porque si realmente el Gobierno no quiere liberalizar el sector, debe poner medidas proporcionadas encima de la mesa, que justifiquen realmente el objetivo que defienden públicamente y que no es otro que el de garantizar un Servicio Público de Taxi que sea sostenible y de calidad para el ciudadano.

**PASE LO QUE PASE, ANTAXI SEGUIRÁ LUCHANDO POR UN SERVICIO PÚBLICO DEL TAXI SOSTENIBLE Y DE CALIDAD PARA EL USUARIO.**



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



STAC



Taxistas en Asamblea tras la movilización del mes de enero.

## El juzgado desestima la cautelar de Free Now para poder aplicar los suplementos de “servicio” y “alta demanda”

El Juzgado de lo Contencioso Administrativo número 6 de Barcelona ha denegado la medida cautelar solicitada por Free Now en el procedimiento abierto por esta última contra el acuerdo del IMET de prohibir un suplemento por alta demanda que quería aplicar la Plataforma. En este procedimiento está presentado el Sindicat del Taxi de Catalunya como codemandada.

Free Now en este proceso ha intentado que dos organizaciones del taxi (STAC y ELITE) no estuvieran presentes en el contencioso, la cual cosa ha sido denegada por el juzgado.

Una vez resuelta la legitimación de la asistencia en el proceso, el tribunal tenía que resolver la cautelar solicitada por Free Now que era la suspensión del acto administrativo por el que se le impedía aplicar los suplementos por servicio y alta demanda, la cual cosa también ha sido desestimada por el juzgado.

En la declaración desestimatoria,

el tribunal afirma que “los actos administrativos gozan de presunción de legalidad y por ello la suspensión de la ejecución de los actos administrativos constituye una medida de excepción”.

Asimismo, el juzgado afirma que de aceptar la cautelar “puede producir verdaderos, y no meramente hipotéticos, perjuicios de difícil o imposible reparación”. Y en lo que afirma Free Now sobre los daños que le podrían producir a la empresa, la autoridad judicial afirma que la plataforma ante la posible causa de confianza (de sus accionistas, cuota de mercado, plantilla personal, regulación, etc..) que podría ocasionar la no aceptación de la cautelar “no son perjuicios reales y efectivos, sino hipotéticos”.

Es más se indica se indica que existiría un daño “por pérdida de ingresos”, sin embargo, se trata de dos nuevas tarifas que se pretenden introducir, por tanto, no han sido percibidas con anterioridad por la mercantil recurrente; se trata, por tanto, de una expectativa

de ingreso, pero no una pérdida de los mismos.

Y sigue diciendo, el tribunal: Por tanto, la concesión en este momento de la medida cautelar, autorizando a la demandante a introducir dos nuevos cargos en las tarifas de taxi, supondría la inaplicación de la normativa legal y reglamentaria, lo que no puede ocurrir en una sede cautelar como la presente.



El taxi secundó el llamamiento de STAC y Élite.



SANT BOI DE LLOBREGAT L'HOSPITALET DE LLOBREGAT 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](http://toyotastarbaix.com)

Ctra. de la Santa Creu de Calafell, 31. 08830 Sant Boi de Llobregat, Barcelona.  
Trav. Industrial, 121. 08907 L'Hospitalet de Llobregat, Barcelona.  
Avenida de Barcelona, 211. 08750 Molins de Rei, Barcelona.  
Avenida Bertrán i Güell, 50. 08850 Gavà, Barcelona.



## ENTREVISTA

# “El STAC tiene nuevos retos para el futuro del taxi”, dice Lluís Berbel

Lluís Berbel ha sido reelegido como presidente del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) en el XIIè Congrès que celebró la organización en Lloret de Mar, donde se hizo balance de los últimos cuatro años y se plantearon nuevos objetivos.

### ¿Cómo fue el último Congreso?

Fue un Congreso muy digno con representación de los taxistas de todos los territorios de Catalunya. Y también hubo una buena participación institucional con presencia de altos mandatos de la Generalitat y del AMB. Después tres ponencias de calidad como la del profesor en derecho, Marc Tarres, que habló sobre el escenario de un nuevo marco regulatorio; David Chacón, sobre las novedades en las cotizaciones de la Seguridad Social y Julio Sanz que nos explicó la situación en aquel momento del taxi en España.

**Los Congresos es una parada para hacer Balance, plantear nuevos objetivos y renovación de la Junta, ¿cómo ha ido en estos tres aspectos?**

En primer lugar, hay que destacar que el Sindicat del Taxi de Catalunya cuenta con una historia de 45 años

si contamos desde que se formalizó como organización y 50 si contamos desde que se originó el STAC. Pocas entidades pueden decir lo mismo.

El Balance ha sido muy positivo teniendo en cuenta que sufrimos el periodo de pandemia del Covid-19 que representó un periodo de paralización de la actividad sindical pero tuvimos que gestionar un buen número de ayudas y vimos el músculo que tiene nuestra organización. De hecho fue una de las pocas que estuvo presente para atender a los taxistas desde el primer minuto.

Sobre el conflicto con el sector de los VTC y su final, podemos decir que aquí en Catalunya podemos darlo como positivo ya que uno de nuestras reivindicaciones era la diferenciación de ambos sectores y así se hizo. El decreto de la Generalitat, conocido como de Calvet de 2019,

así lo estableció.

Después fue aprobado el decreto de julio de 2022 donde se establecieron las condiciones para autorizar los servicios urbanos.

Todo ello junto con toda la batalla jurídica que estamos sosteniendo ante la irrupción de las Plataformas que intenta saltarse la ley y cualquier elemento que suponga la regulación de las mismas, es motivo para ellas de impugnación ante los tribunales. El STAC junto con el resto de organizaciones de ANTAXI estamos realizando un esfuerzo económico terrible para afrontar una de las batallas más importantes que está sosteniendo el sector.

### ¿Y los retos?

En primer lugar, vamos a seguir la línea que llevamos hasta ahora de de-



La nueva ejecutiva dels STAC



fensa del colectivo antes los nuevos envites que sufrimos por las grandes plataformas y además lo que nos va a venir de Europa con las dos resoluciones del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Uno de los retos que se nos va a plantear a nivel de Catalunya es la negociación de la futura ley del taxi, también denominada *Llei de transport de viatgers en vehicles de 9 places*, en el que se pone en entredicho las transferencias de licencias entre particulares

Otra de las objetivos es la creación de Áreas de Prestación Conjunta pero enmarcadas dentro de la comarca.

Vamos a seguir en la lucha para que los VTC sigan haciendo para lo que nacieron y no para lo que nos quieren vender en la actualidad (hacer de taxis con precios liberalizados). Además de ir saltándose las normas que tienen implantadas en la actualidad.

El otro objetivo es regular las Plataformas que intentan esquivar también cualquier legislación que se les impone (caso Free-Now). Tenemos un sinfín de pleitos y estamos en una guerra total que la ha de ganar el taxi, tanto para beneficio del sector como también para el usuario.



Lluís Berbel, presidente del STAC

Precisamente, las últimas movilizaciones han sido para esos dos temas y vamos a seguir luchando por ello donde sea a nivel local, autonómico, estatal y hasta Europa como hemos ido. Por otro lado, es necesario que tengamos una organización europea para todo eso.

Y sobre todo y lo más importante es la concienciación del sector. Esta lucha no es una responsabilidad solo de las organizaciones sino también de todo el colectivo y para ello es necesario que todos den, no solo un apoyo moral-sindical sino que todos realicen aportaciones económicas para afrontar el coste económico que supone el mantenimiento de los abogados.

#### ¿Hay caras nuevas en la Ejecutiva?

Esta habiendo un cambio generacional de forma constante. En esta ejecutiva han entrado personas nuevas como el responsable de Lleida (Jordi Carroza); la responsable de Sabadell (Raquel Gonzalo); también ha entrado un nuevo integrante de las Terres de l'Ebre, Jordi Salvador y en Girona, Pere Balsach que sustituye al compañero Joaquim Solanich (recién jubilado). En el anterior congreso ya entró el responsable de Mataró (Núria Fernández).

#### ¿Qué objetivos os planteáis a nivel de organización?

A nivel de organización seguir creciendo en servicios para los afiliados y también asentar nuestra presencia en el Territorio. Cada vez más se necesita digitalizar más la estructura administrativa y adaptarnos a las nuevas exigencias. La pandemia ha favorecido acelerar este proceso.

## Nueva ejecutiva

- **Lluís Berbel**  
(President)
- **Antoni Servós**  
(Secretari d'Organització)
- **Pepi Gil**  
(Tresorera)
- **Jose M<sup>a</sup> Sánchez**  
(Barcelona)
- **Núria Fernández**  
(Mataró)
- **Manel Carrillo**  
(Manresa)
- **Francisco Rodríguez**  
(Granollers)
- **Raquel Gonzalo**  
(Sabadell)
- **Marcos Díaz**  
(Girona)
- **Francisco Javier Latorre**  
(Alt Pirineu)
- **Joan Vicente**  
(Terres de l'Ebre)
- **Jordi Salvador**  
(Terres de l'Ebre)
- **Jordi Carroza**  
(Lleida)
- **Ramón Miró**  
(Tarragona)
- **Pere Balsach**  
(Girona)
- **Jose M<sup>a</sup> Enciso**  
(Osona)



STAC

# Miguel Tomás, un comunista por la defensa de un taxi digno

Miguel Tomás Romero (Barcelona, junio 1943) falleció el pasado 24 de febrero a los 79 años después de una larga enfermedad a la que resistió desde hace varios años. Miguel deja un amplio legado reivindicativo, y de lucha desde todas las vertientes: política, sindical, social y humana.

A nivel sindical, ha sido un referente en el mundo del taxi. Se inició como asalariado y después como arrendatario de una licencia en el sector. Inició una lucha en 1972 bajo el lema del "taxi para quien lo trabaja".

Ese movimiento fue el embrión del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) que se legalizó en 1977. Un movimiento que se extendió más tarde en toda España.

Miguel Tomás tenía un carácter fuerte, exigente y con decisión en los momentos que se tuvo que tomar posturas importantes y determinantes. Lideró el cambio normativo que transformó socialmente el sector del taxi, llevándolo a la titularidad única de la licencia y a la exclusividad en el trabajo. El sector al cabo de unos años era prácticamente todos de autónomos.

Esa lucha se extendió también

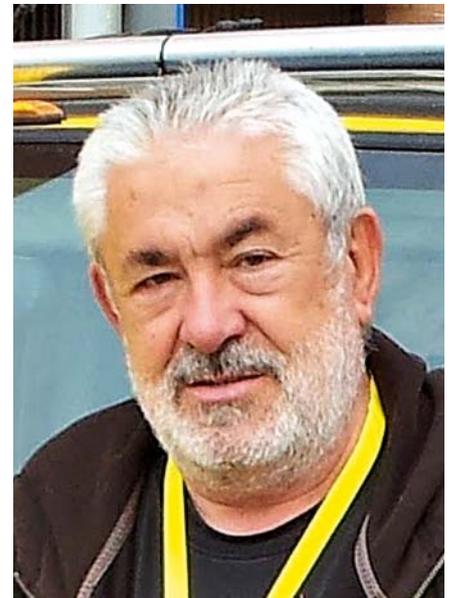
a nivel de toda España y en 1980, Miguel Tomás impulsó la creación de la Confederación del Taxi de España yendo por toda el Estado para sumar organizaciones y fue presidente de la misma durante muchos años prácticamente desde su creación. Participó en la creación de la Confederación Europea del Taxi en 1989 y presidente de la misma a partir de 1994, en un congreso que se celebró en San Sebastián.

Barcelona acogió la celebración del congreso de la Confederación Europea del Taxi en el año 2000.

Socialmente era persona comprometida, militante comunista, que conllevó a darle un carácter reivindicativo y social a la propia organización, donde el sector del taxi no era el motivo principal.

Bajo su presidencia se amortizaron en 1986 150 licencias y más tarde en 1996 se promovió la retirada de 450 licencia donde Miguel Tomás, fue líder destacado de la consecución del Plan de Viabilidad y la contingentación del doble turno aplicando al resto de la flota: un taxi, un conductor.

Otro de las iniciativas que realizó Miguel Tomás fue el encargo de un libro: La historia del Sindicalisme al taxi. La mirada progresista.



Miguel Tomás Romero

Un libro que explica la historia del taxi desde la perspectiva sindical, social y reivindicativa tanto del taxi a nivel de Catalunya como a nivel de todo el Estado. El prólogo del libro tiene a dos figuras políticas importantes en aquel momento de la aparición del texto (2006): Joan Saura, conceller d'Interior quien destacó del libro: "Este libro pone de manifiesto la implicación política del colectivo taxista en los momentos más comprometidos y peligrosos: Francesc Narvaéz, entonces president del Institut Metropolità del Taxi quien dijo: "La historia de un país la escribe su



Miguel Tomás con Jean Claude Françon, presidente en su día de FNTI, organización de taxistas franceses

gente, los hombres y mujeres que luchan por sus libertades y sus ideales”

Miguel Tomás fue el conductor de una organización muy activa en la lucha por un sector digno. Una de las primeras actividades que tuvo el STAC fue la campaña para pintar paradas y carriles bus taxi en toda la ciudad y otras del Área de Metropolitana.

Bajo su mandato se dieron alternativas en los momentos de crisis

del sector como fueron los Turnos; un taxi, un conductor; no al doble turno....lemas que ahora nos parecen lejanos pero que el único objetivo era rentabilizar nuestra industria y humanizar el sector. Miguel Tomás dijo en su libro: “En este país nose ha hecho casi nada en el sector del taxi que no haya sido iniciativa de l’STAC”.

Impulsor de la reforma fiscal en el taxi Negoció desde el seno de la C.T.E. con el Gobierno de Aznar el

actual Sistema Fiscal del Taxi y la exención del impuesto de bienes inmateriales en la venta de la licencia por enfermedad o jubilación. Hasta 2015 cuando fue eliminado.

El STAC se extendió por todo el territorio de Catalunya y fue durante años la principal fuerza y única del sector con representación en todo el Territorio.

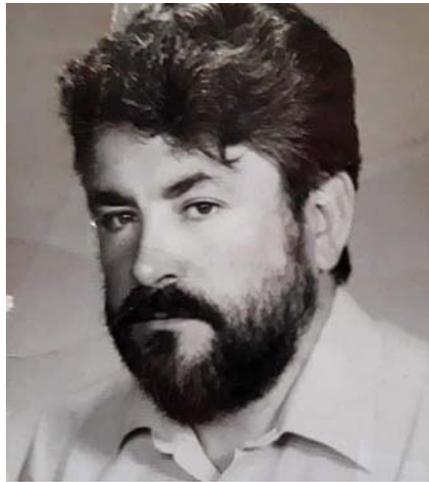
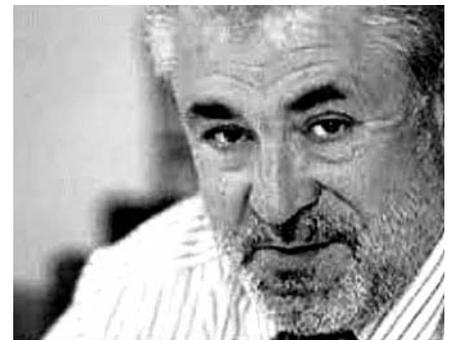
Descansa en Paz Camarada Lluís Berbel. President del STAC



Tomás fue el principal artífice del Reglamento de 1979 que diseñó un sector de autónomos.



# MIGUEL TOMÁS



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

### HORARIO

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

Como llegar



## TAPICERÍA MELVI

SERVICIO INTEGRAL PARA EL AUTOMÓVIL



Fundas de asiento a medida



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



**AUTOFUBER**  
GRUPFUBER

NUEVO TAXI  
**DACIA JOGGER GLP**  
El más económico del mercado



**POR SÓLO 18.022 €\***

Resérvalo en [infoautofuber@gmail.com](mailto:infoautofuber@gmail.com) o en el 618 460 779  
Carrer Badajoz, 52. 08005 Barcelona

**\*Consultar oferta**



# Motorsol



## Vehículo accesible con rebaje de piso

Volkswagen Caddy 5 Maxi



Su sistema **EASYFLEX** permite abatir la rampa y aprovechar el maletero.



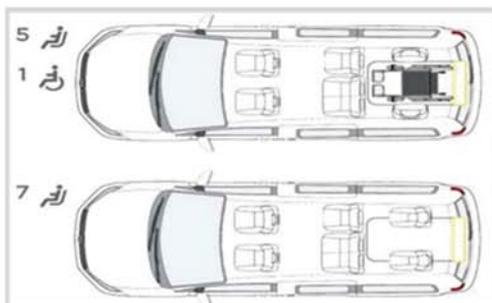
Asientos opcionales en tercera fila, para cuando no viaja el pasajero en silla de ruedas.



Opcionalmente, se puede equipar el vehículo con un respaldo y reposacabezas **FUTURESAFE**.

### Pequeños detalles que marcan grandes diferencias

- Gran rebaje sin renunciar a nada.
- Cinturones frontales extralargos para la silla de ruedas.
- El sistema **EASYFLEX** es extremadamente amigable y permite convertir rápidamente la zona trasera en zona de maletero.
- Nuevo función **EASYUSE**: para operar con mayor facilidad y menos esfuerzo.
- Se mantiene el depósito original y el tubo de escape.
- Permite montar dos asientos opcionales en tercera fila.
- Respaldo y reposacabezas **FUTURESAFE** disponible.
- Sistemas de retención para silla de ruedas y ocupante **PROTEKTOR**.



**Unidades en Stock para entrega inmediata**  
**Motores gasoil 102 cv y 122 cv manual**

676 416 098

Visítanos en nuestros centros (abrimos los sábados):

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



# Los VTC y el futuro de la movilidad urbana: saber y aprender

## ANTAXI

El taxi de Madrid ha vuelto a la calle. La razón: el Gobierno autonómico de Madrid pretende extender al servicio público la precariedad, la especulación y la concentración de licencias que caracterizan a las plataformas VTC, con la consecuente vulneración de derechos y pérdida de calidad para los ciudadanos.

Esta nueva vuelta de tuerca a la erosión del modelo del taxi ocurre mientras el debate sobre la promoción de las plataformas VTC vuelve a estar en la agenda mediática, política y judicial. Casualidad o no, mal haríamos en banalizar la cuestión presentándola como un simple choque de intereses —ciertamente desiguales—. Un vistazo a lo ya aprendido sobre las plataformas acredita la transversalidad del problema. Es decir:

- Que, tras la idílica imagen de estas plataformas como inevitable consecuencia del progreso tecnológico, adalides de la modernidad de nuestras ciudades, se esconde una de las operaciones mejor financiadas de la historia de la comunicación y el lobby corporativos. Y no lo decimos los taxistas, lo dicen los “Papeles de Uber”, que han revelado las prácticas con-

tinuadas de la más señera de estas plataformas: 90 millones anuales destinados a promover decisiones políticas y administrativas favorables.

- Que, en España, las plataformas han utilizado figuras reguladas para otro uso —las licencias de VTC— para implantarse en el mercado español. No lo decimos los taxistas, lo dice el Tribunal Supremo, quien en 2018 recordó la condición de servicio de interés general del taxi y lo distinguió del arrendamiento de vehículos con conductor.
- Que la proliferación de plataformas VTC está vinculada de forma directa a los aumentos del tráfico y de la contaminación. No lo decimos los taxistas; numerosos estudios señalan ya el efecto sobre la congestión y la calidad del aire.
- Que las plataformas VTC han consolidado su posición de mercado actual a partir de la precarización de los conductores. No lo decimos los taxistas, publicado está que plataformas VTC han instado a sus conductores a trabajar hasta 60 horas semanales, con los riesgos que ello conlleva para la



Julio Sanz, presidente de ANTAXI

seguridad.

- Que las plataformas VTC han construido su ventaja competitiva en base a grandes inversiones de capital destinadas a financiar artificialmente precios económicamente insostenibles para captar clientes y expulsar a sus competidores. No lo decimos los taxistas; tampoco lo que sucede después. Según FACUA, los precios de las VTC llegan a ser un 57% más caros.

Sabiendo todo esto, causa verdadera estupefacción que el relato de las VTC esté sorteando sin



apenas rasguños el escrutinio de los distintos organismos políticos y administrativos, deslumbrados por una hoy inexistente ventaja tecnológica.

Que el servicio público del taxi ha dado sobradas muestras de modernización y adaptación tecnológica en los últimos años lo decimos nosotros y lo sabemos todos. No es la tecnología la diferencia, sino la garantía de un precio y servicio homogéneos sea cual sea el viajero, el sitio y el momento.

Pues bien: tengamos claro que el modelo no resultará sostenible inundando nuestras ciudades de VTC. Ni mucho menos la clave de dicha sostenibilidad radica en extender la precarización de las plataformas a la flota atomizada y autónoma de taxistas, que es justamente lo que la nueva regulación madrileña propiciará.

Por tanto, señores responsables públicos, no basta con saber. Hay que aprender: cumplimiento de las normas vigentes, fin de los fraudes de ley y revisión de modelos que conducen al tensionamiento de la movilidad integral en nuestras ciudades. Si verdaderamente pretenden que el taxi sea parte del futuro de la movilidad urbana, déjense de comulgar con ruedas de molino. Reconsideren su ingenua percepción de las plataformas y su curiosa aproximación al bienestar del ciudadano antes de que sea demasiado tarde. El futuro de nuestras ciudades lo agradecerá.

Fdo. Julio Sanz García.  
Presidente de la Asociación Nacional del Taxi (ANTAXI)



El gobierno de Madrid pretende precarizar el taxi

## VOLS TREBALLAR AMB NOSALTRES?



**PROMOCIÓ NOVES  
INCORPORACIONS**

**DOS MESOS  
GRATUÏTS**

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

☎ 93 531 47 41



# TOYOTA COROLLA SEDAN ECO

## EL TEU TAXI DE NOVA GENERACIÓ DE MENOR CONSUM



Equipament per al teu confort:



Per **230€/mes**

84 quotes. Entrada: 10.286,25 €. TIN: 6,20%. \*TAE: 7,34%.

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): 99 - 104. Consumo medio (l/100 km): 4,4 - 4,6

**\* Condiciones de la promoción**

Precio correspondiente a Corolla Sedan Electric Hybrid 140H ECO en color Negro Azabache. Precio por financiar: 25.473,53€ (Precio de adquisición al contado: 25.473,53€). Entrada: 10.286,25€. TIN: 6,20%. TAE: 7,34%. 84 cuotas de 230€/mes. Comisión de apertura financiada (2,99%): 454,10€. Importe total del crédito: 15.641,38€. Importe total adeudado: 19.320€. Precio total a plazos: 29.606,25€. Coste total del crédito: 4.132,72€. Importe de los intereses: 3.678,62€. Oferta financiera con el producto Toyota Credit de Toyota Kreditbank GmbH sucursal en España. IVA, transporte, impuesto de matriculación, promoción, aportación del concesionario incluidos. Otros gastos de matriculación, pintura metalizada y equipamiento opcional no incluidos. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos. Condiciones de la oferta para el colectivo taxista.



# NUTRICIÓN

# NUTRITAXI



## PROPIEDADES NUTRICIONALES ALIMENTOS DE TEMPORADA

La fruta de temporada nos permite comer este dulce de la naturaleza en su momento de mayor concentración de nutrientes y aunque quizás aún no lo sepas tienes una gran variedad de frutas de temporada en febrero.

### FRESAS Y FRESONES

Las fresas y los fresones comienzan su temporada en febrero. Son casi tan ricas en vitamina C como los cítricos y además son más ligeras en azúcares.

Las fresas y los fresones son riquísimos y tienen un color muy llamativo, debido a las antocianinas unos pigmentos vegetales muy antioxidantes. Estos antioxidantes, los encontramos también en otras frutas de temporada en febrero, como las frambuesas, y han demostrado ser capaces de proteger nuestros tejidos y mejorar nuestro metabolismo.

### PIÑA

La piña es muy rica en yodo, mineral fundamental para el sistema nervioso y para nuestra tiroides, la glándula que orquesta a nuestro metabolismo.

Es además una fruta diurética y muy digestiva. Respecto a su efecto digestivo, se debe a que contiene bromelaina, una enzima que favorece la digestión de las proteínas y con propiedades ligeramente antiinflamatorias.

Debes de saber, y esto es importante, que tanto la bromelaina como la mayoría de los nutrientes de la piña, se reducen mucho cuando se procesa para hacer piña en conserva. Así que te animo a que la consumas fresca.

## ¡ANIMATE A COCINAR CON PIÑA!

Es más habitual ver la piña en forma de postres, batidos, helados, smoothies y, como mucho, en ensaladas. Pero esta fruta se adapta bien a otros muchos platos porque, además de en fresco, podemos caramelizarla, cocinar a la plancha, asar en la parrilla, incorporarla a salsas...

### BROCHETAS DE PIÑA, CORDERO Y ESPINACAS

#### INGREDIENTES:

- 750 g de Carne magra de cordero en dados
- 400 g de Piña
- 1 unidad de Cebolla
- 200 g de Espinacas
- 200 ml de Zumo de piña
- 2 cs de Vinagre de Jerez
- 1 cucharada de Miel
- Sal
- Pimienta
- Aceite de oliva
- Semillas de sésamo blanco

#### PREPARACIÓN:

- 1.Prepara una marinada mezclando en un bol el zumo de piña, el vinagre, la miel, sal y pimienta..
- 2.Incorpora la carne grande impregnándola bien y dejar marina al menos 30 minutos.
- 3.Mientras tanto lava las espinacas, pela y corta la cebolla en juliana fina.
- 4.En una sartén, calienta un chorro de aceite y saltea la cebolla y las espinacas durante 3 minutos. Reserva.
- 5.Pela y corta la piña en dados del tamaño de la carne.
- 6.Monta las brochetas alternando un trozo de piña y otro de carne.
- 7.Calienta una cucharada de aceite en una sartén a fuego alto y saltea las brochetas hasta que estén bien doradas por todos los lados.
- 8.Sirve las brochetas con la mezcla de cebolla y espinacas y espolvorea unas semillas de sésamo por encima.



## CONSEJOS NUTRICIONALES PARA LOS TAXISTAS

### ¿QUÉ RELACIÓN TIENEN LA ALIMENTACIÓN Y EL ESTRÉS?

**Estamos viviendo tiempos convulsos y complicados en el sector del taxi, huelgas, movilizaciones, acciones sindicales, etc. Por todos estos motivos creo que es importante que tengáis en cuenta todos consejos nutricionales que tienen que ver mucho con el estrés que estáis sufriendo en estos momentos y que espero que os sirvan de ayuda para sobrellevar esta situación tan complicada.**

Un estado de estrés no controlado contribuye a la adopción de malas prácticas nutricionales. El estrés puede producir dos respuestas relacionadas con la comida:

#### 1) AUMENTA NUESTRA INGESTA DE ALIMENTOS:

No solo nos puede hacer comer más, sino hacerlo de manera compulsiva, incluso sin existir sensación de hambre. El estrés puede ignorar la sensación de saciedad, por lo que comemos mucho más de lo que nuestro organismo necesita. Además, los alimentos que se ingieren en épocas de estrés suelen ser hipercalóricos lo que representa un riesgo para la salud física.

#### 2) DISMINUYE NUESTRA INGESTA DE ALIMENTOS:

El estrés es capaz de disminuir el apetito, algunas veces incluso sin que esto sea consciente, ya que nuestra mente se ocupa en las situaciones que nos causan estrés o ansiedad. También suele suceder que podemos sentir sensación de hambre, pero pensar en ingerir cualquier alimento nos puede crear náuseas o malestares estomacales. Una reducción en la cantidad y calidad de los alimentos que consumimos, provocan deficiencias nutricionales que tendrán efectos negativos en la salud.

#### EN ESTAS SITUACIONES, EN NUESTRA ALIMENTACIÓN, COMETEMOS ERRORES ALIMENTARIOS:

– **Exceso de grasas y azúcar:** alimentos como las golosinas, chocolates, frituras, pastelitos y refrescos son productos que llenan de energía por un rato, pero que no aportan ningún nutriente importante.

– **Saltarse las comidas:** el hábito de dejar de desayunar, almorzar o cenar, conduce a modificaciones metabólicas, y contribuye a la degeneración de la masa muscular y debilitamiento general. Antojos: comer sin hambre, por lo general, es producto de la ansiedad no controlada. Ceder a los antojos solo se traduce en exceso de calorías.

– **Falta de ejercicio:** a veces, la tensión del día a día hace perder el interés de realizar alguna actividad física. Sin embargo, practicar ejercicios de manera regular te ayuda a liberar el estrés, además de mantenerte en forma.

#### ¿QUÉ PODEMOS HACER PARA EVITAR QUE SITUACIONES DE ESTRÉS Y/O ANSIEDAD AFECTEN NUESTRO PATRÓN DE ALIMENTACIÓN?

**1.** Ser conscientes de las situaciones que nos impulsan a comer o por el contrario, a no comer. Se pueden llevar una libreta donde apuntar la razón del impulso (pensamientos previos, sentimientos), la hora en la que ocurren, cantidad de alimento consumido y tipo de alimento consumido.

**2.** Así tendremos una referencia que nos permita responder a las preguntas: **¿cuando se suelen dar los impulsos por comer, o cuándo pierdo más el apetito? ¿Qué tipos de pensamientos y sentimientos suelen llevar a ellos? ¿Qué tipo de alimentos suelo comer?**

**3.** Cuando logramos identificar las razones (pensamientos o sentimientos) que nos llevan al impulso de ingesta, debemos trabajar para cambiar la respuesta a estos pensamientos. Una forma de hacerlo es desviando la impulsividad hacia otras actividades con repercusiones positivas, **por ejemplo dar un paseo, hacer ejercicio, hablar con un amigo o familiar, etc.**

**4.** Con esta referencia podemos hacer un esfuerzo para evitar tener disponibles **alimentos altos en azúcares, grasas y sodio**. Otra opción, tanto para comer de forma más saludable, y despejarnos de situaciones de estrés, es cocinar nuestros alimentos, con ingredientes de buena calidad y eligiendo preparaciones que disfrutemos. De esta manera, podemos controlar un poco más lo que consumimos en periodos de estrés, y disminuir los riesgos a la salud que una ingesta elevada ocasiona.

**RECUERDA QUE EN LAS OFICINAS DEL STAC TODOS LOS LUNES VISITA NUESTRO NUTRICIONISTA PARA AYUDARTE CON TU ALIMENTACIÓN Y NUTRICIÓN . ¡FUERZA!**



Concentración de taxis de Barcelona en el paseo de Reina M<sup>a</sup> Cristina

# El Parlament aprueba modificaciones legislativas para regular a las plataformas

### Endurecimiento de la ley del taxi en el régimen sancionador

Las movilizaciones que se realizaron los pasados días 17 y 25 de enero han obtenido resultados. El Parlament de Catalunya ha aprobado una serie de modificaciones en la normativa tanto del taxi como de las empresas de intermediación para que exista mayor control de las plataformas. Por otro lado, se han realizado campañas por parte de Guardia Urbana y Mossos en el control de VTC con la apertura de cerca de 2600 expedientes

Las movilizaciones habían sido convocadas en defensa de la tarifa regulada y también para mostrar el descontento con la actual situación a la que se enfrenta el sector. En concreto, el taxi se siente indignado por la pobre implementación del nuevo Decret Llei catalán

de VTC, que supuestamente debía servir para prohibir que las VTC de plataforma puedan hacer intrusismo en el sector a partir del 1 de enero. Sin embargo, esto no ha sido así, dado que la administración no ha sido capaz de implementar el Decret y los VTC de plataforma continúan campando a sus anchas. Además, recientemente supimos por la prensa que habrá 1.170 autorizaciones VTC habilitadas

para trabajar en 2023 por encima de las previstas durante las negociaciones del decret.

A raíz de ahí, y aunque con anterioridad se habían establecido reuniones, se han realizado diferentes propuestas que finalmente han sido aprobadas por el Parlament de Catalunya consistentes en modificación del marco jurídico que afectan fundamentalmente a las plataformas:



Lluís Berbel y Tito Álvarez dirigiéndose a los taxistas tras la manifestación del pasado mes de enero



## MODIFICACIONES A LA LLEI 19/2003, DE 4 DE JULIOL, DEL TAXI

1. En el objeto social de la empresa ha de figurar como mediadora de servicios de taxi. Tienen tres meses para adecuar sus estatutos y en caso contrario la administración podría suspender su actividad de forma temporal.
2. En ningún caso el precio del servicio de taxi se puede modificar mediante bonificaciones, descuentos, suplementos u otra forma análoga.
3. El sistema de asignación y comercialización de los servicios ha de ser objetivo y no discriminatorio.
4. Y por otro lado se modifica el régimen sancionador de la ley del taxi y se incrementó el valor de la sanción de 1.401 a 4.000 por incumplimiento del servicio de forma continuada.
5. Y de 4.001 a 6.000 las infracciones previstas en el artículo 39:
  - a. Realizar el servicio de taxi sin autorización.
  - b. Negarse a la actuación de los servicios de inspección.
  - c. Utilizar licencias expedidas a nombre de otras personas.
  - d. No llevar taxímetro, o manipularlo y hacerlo funcionar de forma inadecuada.
  - e. Prestar servicio con personas diferentes a la del titular o conductores sin la debida autorización habilitante.
  - f. Prestar servicio en condiciones que supongan un peligro para la seguridad de las personas.
  - g. Ofrecer servicios de taxi sin la debida autorización.
  - h. Realizar la actividad de mediación sin haberlo comunicado al órgano competente

## MODIFICACIONES AL DECRET LLEI 9/2022 DE 5 DE JULIOL

1. Se modifica el Decret llei 9/2022 de 5 de juliol, por el cual para realizar servicios urbanos los titulares de una autorización de alquiler con conductor han tenido que tener adscrito un vehículo de forma permanente como mínimo durante un año entre el 1

de 2019 y ya la entrada en vigor del decreto.

2. Por otro lado, se aclara que para acceder a una autorización urbana no haya estado sancionada por la comisión de tres faltas graves.
3. Condición esencial para ser titular de licencia no haber sido condenado por sentencia judicial firme cualquier delito contra la libertad sexual.

## NO A LOS BICITAXI Y TUK TUK

En ningún caso los ciclos, los vehículos de movilidad personal y los ciclos de pedaleo asistido y todos los vehículos de la categoría L, pueden llevar a cabo servicios de taxi o asimilados. (Bicitaxis y TukTuk).

## OPERADOR DE TRANSPORTE

En los próximos meses se definirá la figura del operador de transporte para todas las empresas que bajo el paraguas de la sociedad de la información no cumplen con sus obligaciones.

## INSPECCIONES REALIZADAS

En estos días se han dado a conocer los resultados de las campañas de inspección realizadas por Guardia Urbana y Mossos.

Asimismo se dio conocimiento de las sanciones impuestas ultimamente:

- Denuncias a los VTCs 2022
- De la Guardia Urbana: 2147
- De Mossos d'Esquadra: 421
- (119 Inmovilizaciones desde el 1 de noviembre 2022)
- Denuncias del 1 de enero del 2023 al 31 de enero 2023: 121 en Barcelona con 29 inmovilizaciones
- Y el 20, 21 y 22 de febrero (está semana) 29 inmovilizaciones.



STAC

# El STAC celebra su XIIè Congrès

Los pasados días 11,12, y 13 de noviembre tuvo lugar en Lloret de Mar el evento, bajo el lema “El Futur del Taxi a les nostres mans”

El evento se realizó en el Hotel Evenya de la ciudad de la costa brava, participaron más de 50 delegados venidos de todo el territorio catalán.

Los congresistas empezaron a llegar el viernes por la tarde, aunque no fue hasta la mañana del sábado cuando comenzó el Congreso propiamente dicho, el congreso se inauguró con la bienvenida del Presidente del Sindicato Luis Berbel y con los saludos de las autoridades invitadas, a destacar las asistencias de Cristian Fernández (regidor de Mobilitat de Lloret de Mar), Marc Sanglas (secretario de Territori), Oriol Martori (director de Transports de la Generalitat) Josep M<sup>a</sup> Fortuny (subdirector) y Teresa Carrillo (Gerente del IMET), durante la mañana se pudieron seguir diferentes ponencias, la primera a cargo del profesor de Derecho Administrativo de la Universitat de Barcelona y experto en regulación del taxi a nivel Europeo Marc Tarrés fue seguida con mucho interés por parte de los asistentes, con el título “El futuro del taxi en Catalunya ante el escenario de un nuevo marco regulatorio”, el profesor analizó los posibles escenarios de futuro a los que se enfrenta nuestro sector y las posibles acciones que se deberían realizar para que los mas que posibles cambios sean lo menos

traumáticos posible.

Más tarde, después de un breve descanso para el Coffee Break, David Chacon, Ceo de Economis y abogado colaborador de nuestra entidad desde hace años, nos ofreció la ponencia que llevaba por título “La reforma del Régimen de Autónomos. La cotización en función de los rendimientos de un nuevo marco regulatorio”. Esta fue también una ponencia seguida con gran interés, puesto que a los compañeros les interesaba en gran medida saber cómo iba a afectar esta novedad tanto a los que llevamos tiempo en el sector como a los que acaban de entrar.

Para terminar Julio Sanz, Presidente de nuestra Nacional Antaxi, nos ofreció la ponencia “El taxi bajo la perspectiva nacional” de todos es conocida la capacidad oratoria de Julio que en esta

ocasión no decepcionó para nada a los presentes, dándonos su visión de la situación actual del sector y los mas que posibles retos a los que nos tocará enfrentarnos en un futuro muy próximo.

Por la tarde tuvo lugar el congreso interno de la organización, se presentaron los informes de Gestión, Económicos y de Acción Sindical para los próximos cuatro años, todos fueron aprobados por los congresistas así como las modificaciones estatutarias presentadas. Se presentó una lista de ejecutiva que fue refrendada por la totalidad de los asistentes, que a su vez volvió a elegir a Luis Berbel como presidente de la organización para los próximos cuatro años. Terminamos el día del sábado con una cena de gala que contó con la asistencia de los congresistas y sus acompañantes.



Sala del congreso con delegados, invitados y autoridades



Bruselas quiere que Uber o Airbnb recauden el IVA



La Comisión Europea ha propuesto que los operadores de plataformas en los sectores del transporte de pasajeros y de alojamientos turísticos de corta duración, como es el caso de Uber o Airbnb, entre otras, sean responsables de recaudar y re-

mitir el IVA a las autoridades fiscales cuando los proveedores de servicios no lo hagan para evitar una ventaja injusta respecto a taxis y hoteles. Este cambio debería reportar a los estados miembros hasta 6.600 millones de euros al año.

Comunicado de STAC sobre el paro y movilización del día 25 de enero de 2023



La demanda principal de STAC es que se aclare que las empresas de plataforma ejercen una influencia decisiva en la actividad y generan un nuevo mercado, el digital, son empresas de transporte por taxi y no meras intermediadoras de este servicio. Esto implicaría que deben someterse a las leyes y regulaciones del sector, sin poder escudarse en que son empresas de la sociedad de la información para manipular la tarifa,

incumplir los reglamentos y no pagar impuestos. Inicialmente, la Dirección de Transportes, no parecía compartir la necesidad de la creación de esta figura, y proponía pequeñas modificaciones al reglament de mediación para definir mejor las responsabilidades de los mediadores de plataforma. Esto sería a todas luces insuficiente para clasificar a estas empresas bajo el ámbito del transporte y del interés general.

Los taxis acompañaron a personas mayores y niños enfermos a ver el alumbrado navideño de Barcelona



Los taxis recogieron a los personas mayores y niños en las residencias y centros hospitalarios y tras hacer el recorrido por la ciudad y disfrutar de la iluminación fueron trasladados nuevamente a sus lugares de origen. Esta experiencia viene realizándose desde hace seis años y ayer se hizo co-

incidir en un buen número de ciudades de España, cerca de una treintena. Desde nuestra organización felicitar a l@s organizadores por su gran labor y implicación, lamentamos la poca predisposición por parte de la guardia urbana de Barcelona en la organización de este evento.

El taxi presenta recurso de inconstitucionalidad contra el decreto andaluz que regula los VTC



La aprobación del Decreto-ley 8/2022, de 27 de septiembre, modificó la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía. Con esta normativa, la Junta de Andalucía ha establecido un marco legal autonómico para la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), tras las

exigencias introducidas en la normativa estatal con la aprobación, hace cuatro años, del conocido como Decreto Ábalos. Los taxistas batallaron duramente en 2022 para que la Junta no aprobara este decreto. El deseo de los taxistas es que los VTC se queden solo con los servicios interurbanos y que el taxi opere en las ciudades (ámbito urbano).



Masiva protesta de los taxistas de Madrid contra la desregulación de Ayuso

Los taxistas madrileños llevan años enfrentándose a los gobiernos de la Comunidad de Madrid por la regulación de los VTC, hasta el punto de ir a la huelga durante 16 días en 2019.

De fondo está el estatus de los vehículos de transporte con conductor (VTC), en el que operan la mayoría de plataformas digitales de taxis privados –como Uber o Cabify– y que la Comunidad de Madrid pretende aproximar al del taxi por la vía de recortar derechos al servicio público tradicional. La norma que regula los VTC en Madrid, aprobada el año pasado, es la más permisiva de todas las comunidades autónomas.



L'Ajuntament de Manresa farà una ordenança dels taxis.



L'Ajuntament farà una nova ordenança reguladora del servei de taxis que rellevi l'actual, que data del 1983 -encara hi consten les sancions en pessetes- i que es va actualitzar el 2009.

A final de l'any passat, l'Ajuntament va haver d'instar els taxistes que donen servei a Manresa a no desatendre les nits entre setmana, després de rebre quatre queixes d'usuaris que havien tingut problemes per aconseguir un servei de taxi en aquesta franja horària del dia, entre les quals hi havia una persona gran que havia d'anar al metge.



El STAC demana explicacions per retard en la implementació de les tarifes en el AMB



El Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) davant el retard que s'ha produït aquest any en la implementació de les tarifes als taxis ha sol·licitat explicacions a l'Àrea d'Indústria de la Generalitat de Catalunya perquè no torni a succeir. Tot enviant una carta al responsable del Servei d'Automòbils, Metrologia i Productes, Esteve Aguilar Ramos, i sol·licitant una reunió urgent.



STAC se reúne con Mossos para exigir más inspección a los vehículos VTC



El Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) ha mantenido una reunió con el Director general de los Mossos d'Esquadra y con el Inspector Jefe de la Unitat operativa de Trànsit de la Policia para hacer seguimiento de las actuaciones que se están llevando a cabo en el control del sector de los VTC y piratas del aeropuerto dentro de los

compromisos adquiridos en la última reunión con la Direcció General de Transports de la Generalitat de Catalunya. Durante el año 2022, Mossos d'Esquadra, cuya actividad está centrada fundamentalmente en el aeropuerto de Barcelona, realizaron más de 1200 controles que conllevaron la apertura de 500 expedientes.



La ministra de Sanidad anuncia el fin de las mascarillas



La ministra de Sanidad, Carolina Darias, anunció que el Consejo de Ministros aprobará el fin de la obligatoriedad de las mascarillas en transportes públicos el 7 de febrero. Los cubrebocas deberán seguir usándose por el momento en los centros sanitarios, incluidas clínicas de todo tipo y farmacias.

La convivencia con el coronavirus por parte de la ciudadanía es cada vez más natural y el cumplimiento de la norma de las mascarillas en el transporte público estaba siendo muy laxa. Desde el 7 de febrero no es obligatoria en trenes, aviones, metros, autobuses o taxis, como sí lo es ahora.



### Cártel de coches



El Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Valencia ha condenado a Opel a indemnizar al propietario de un vehículo con **3.340,26 euros** tras acreditarse que la empresa alemana intercambiaba información confidencial para controlar el mercado

de la distribución y venta en el momento de la adquisición del automóvil. La sentencia, **de 7 de febrero de 2023**, destaca que "el mercado no era tan eficiente como lo podría haber sido de no haberse dado la **práctica colusoria**".



### El Parlament aprobará cambios legislativos para regular a las plataformas



El impacto en las plataformas es darle una regulación en la actividad, y que pasen a ser responsables de la actividad frente a los consumidores que pasarán a tener sus derechos tutelados frente a las plataformas, cosa que ahora no los tienen y no pueden reclamar.

Con respecto a los impuestos, deberán cumplir con todos los del tráfico mercantil de su actividad como IVA en la contratación de servicios de transporte urbano de viajeros, impuestos de sociedades, impuesto de actividades económicas, etc.



### Caen dos artículos del Decreto vasco de VTC.



El primero de los artículos cuya nulidad se confirma decía que "...tanto la solicitud del servicio como la cumplimentación del contrato de arrendamiento de vehículos con conductor o conductora se deberá realizar, con carácter obligatorio, con una antelación mínima de treinta minutos a su prestación efectiva, con objeto de garantizar el cumplimiento del requisito de precontra-

tación". Y el segundo precepto disponía que "al objeto de evitar la captación de personas viajeras en la vía pública, se establece como condición de explotación, que los vehículos adscritos a una autorización de arrendamiento de vehículos con conductor o conductora no podrán ser geolocalizados por las potenciales personas usuarias con carácter previo a su contratación".



### Intervenció de Núria Fernández, responsable del STAC a Mataró.



Excelent entrevista a Núria Fernández, de la Unió Intercomarcal de Mataró, la companya denuncia públicament la dificultat que suposa entrar o sortir d'una rotonda amb un carril bici a l'esquerra, aquesta situació es repeteix en més poblacions de Catalunya amb el perill que això suposa. La companya ens exposa també la realitat de les

nits del cap de setmana a la capital del maresme, l'intrusisme practicat il·legalment per vehicles de lloguer amb conductor així com la falta de vehicles en moments puntuals. En l'àmbit de la seguretat ens explica la proposta feta a l'ajuntament d'autoritzar càmeres dins dels vehicles com a mètode dissuasiu davant situacions de perill per als companyes.



## Tu póliza de Salud con **ASISA**

Oferta exclusiva para asociados de  y familiares

**41,10€ al mes**  
0 - 64 años



Sin copagos



Cobertura completa



**Pilar Martínez**

Teléfono 653 32 46 88

[pmartinez@asociacioneuropea.com](mailto:pmartinez@asociacioneuropea.com)



Decesos



Salud



Dental



Vida

*Cuidamos de las personas · Cuidem de les persones · We take care of people · Cuidamos de las personas*