

TAXI LIBRE

SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA

OCTUBRE | NOVEMBRE 2023 **216**

**“Territori
facilitarà un canvi
harmonitzat per
garantir el present
i futur del taxi”,
Ester Capella**



Para Antaxi, la ratio
1/30 es razonable,
objetiva y no
discriminatoria

ANTAXI
/ P6

L' IMET modifica el
Reglament per canviar el
sistema d'homologacions
dels vehicles

AMB
/ P10

Los taxis de Málaga
y Costa de Sol se
movilizarán contra
el intrusismo

ENTREVISTA
/ P18



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

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

Escull bé



TOYOTA TEAMS MOTOR
www.teamsmotor.toyota.es

C/ Paris, 70-78 – Barcelona
Tel: 934 732 802

Ctra. Reial, 131 Sant Just Desvern – Barcelona
Tel: 934 103 838

Emissions CO₂ (g/km): 100 – 116. Consum mitjà (l/100 km): 4,4 – 5,1.
*Segons dades oficials de matriculacions de la DGT corresponents al període gener - juliol 2021.

EDITA

REVISTA PROFESIONAL DE DIFUSIÓN NACIONAL

5ª Época, año XXIV nº 216

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, 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 cedida por la Generalitat



Talleres ATLÁNTIDA

REPARACIÓN DE AUTOMÓVILES



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

EDITORIAL

Claroscuros de la futura ley que regulará taxis, VTC y Plataformas

La Direcció del Departament de Transports de la Generalitat de Catalunya ha presentado las líneas generales de la pretendida modificación de la ley del taxi, aprobada en julio de 2003, y transformarla en una normativa más amplia que regule no solo al taxi, sino también a los VTC y a las Plataformas que tienen su principal objetivo el transporte de personas. El título que le han dado a la futura normativa lo dice todo: Ley de Transporte de Viajeros en Vehículos de menos de 9 plazas.

Aunque todavía lo único que tenemos son líneas generales e incluso definiciones de que es lo que se pretende con esta nueva ley, en general e inicialmente, pensamos que se cumple uno de los objetivos: diferenciación clara de los sectores taxi y vtc. Y además con una clara defensa de nuestra industria considerándola como de interés económico general.

Pero es evidente que, a nuestra organización le quedan muchas dudas del desarrollo de esta normativa en función de lo que se ha manifestado en las dos reuniones que se han mantenido con la Generalitat: una en el marco del Consell del Taxi y otra en una reunión informativa amplia donde fue convocado las organizaciones de los taxistas, las plataformas que trabajan con el taxi, asociaciones de VTC y también diferentes empresas de alquiler de vehículos sin conductor. Creemos que esta ley ha de ser para el taxi de toda Catalunya, y no se realice solo pensando en el de la AMB. La futura legislación ha de contemplar la realidad de todo el Territori y sus características de servicio: a la demanda; sanitario; sustitución de líneas, áreas de prestación conjuntas, sistema tarifario...

Otro de los temas de preocupación es la división que se realiza en los VTC que crea otro subsector que se denomina VTC Gran Turismo que en teoría albergaría a los antiguos vehículos de alquiler con conductor que hasta no hace mucho era considerado el tradicional y realizaría los servicios de estos: bodas, entierros, gerencia... más premiun como se le ha querido catalogar. Hay que ver los elementos diferenciadores entre unos y otros.

Otra de las cuestiones que nos preocupa y que han de quedar claras es si las VTC solo podrán realizar servicios urbanos donde estén registrados y no en otros.

La nueva normativa también ha de fijar lo que son operadores de transporte, empresas de intermediación y empresas de la información, una de las cuestiones fundamentales para aclarar ya que en la actualidad existen algunos litigios en marcha por esta indefinición que aprovechan las grandes plataformas para evadirse de la regulación.

Y por último uno de los temas que más preocupa al sector es el futuro de las licencias: ¿transmisibles o intransmisibles?, ¿realmente el precio de la licencia influye en la tarifa del taxi?, ¿fondo de compensación?, ¿qué valor se le daría a la licencia?, ¿la futura ley llevará acompañada un presupuesto económico para este fin?, ¿quién lo pagará?

En el Reglamento de 1979, las licencias eran intransmisibles y solo se podían transferir en determinadas condiciones. En el 2003, la última ley consideró las licencias transmisibles. ¿Ahora han de volver a los ayuntamientos? Muchas dudas, poco tiempo para resolver un tema tan complicado (en un año se disuelve el Parlament).


 ENTREVISTA


Intervenció al Parlament

“El nou marc regulatori contribuirà a dotar a Catalunya d’un sector del taxi més eficient”, Ester Capella

1. Com veu la situació del taxi?

El taxi és un sector vigorós que ha estat capaç de superar un esdeveniment tan dramàtic com una pandèmia i res sorgir amb forces renovades. Això ha estat possible gràcies a la capacitat d’adaptació i a la vocació de servei a la ciutadania característiques dels homes i dones que el formen, i que li han atorgat una funció central en la mobilitat dels pobles i ciutats de Catalunya. Aquesta funció no sols es consolidarà sinó que s’ampliarà en el futur, amb tota seguretat.

2. El seu Departament va plantejar a l’últim Consell del Taxi l’elaboració d’una nova normativa tant per a les empreses d’intermediació i també per al transport de viatgers en vehicles de menys de 9 places, ¿de quina mane-

ra es diferenciaran els tres sectors que s’han plantejat (taxis, VTC i Gran Turisme)?

El transport de viatgers en vehicles de fins a 9 places atén les necessitats de les persones usuàries de formes diverses. Una oferta de serveis que respongui a aquestes necessitats amb els estàndards de qualitat i sostenibilitat indispensables, requerirà també una regulació específica per a cada tipologia de servei. La nova llei de transport de viatgers en vehicles de fins 9 places té el propòsit de trobar la ubicació idònia de cadascuna d’aquestes activitats en el sistema transport de forma transparent i participativa. Per primera vegada s’asseuran al voltant de la mateixa taula les persones representants del taxi, de les plataformes de mediació i de les empreses de lloguer de vehicles amb conductor. La concreció de la

regulació específica de cadascuna de les activitats i serveis serà el resultat d’aquests processos de debat participatiu.

3. Ja que a la llei figurarà que el taxi és un sector econòmic essencial, des de la Generalitat es té previst ajudar el taxi en la transformació que es pot llegir el projecte de la futura llei?

El nou marc regulatori contribuirà a impulsar els canvis que cal implementar per dotar Catalunya d’un sector del taxi més eficient i més sostenible. En aquesta transformació el rol dels i les professionals del taxi serà determinant però no estaran sols. El Departament de Territori romandrà al seu costat com a facilitador d’un canvi harmonitzat que garanteixi el present i el futur del taxi com a servei econòmic d’interès general.

4. El transport sanitari tan fonamental que és per al taxi en determinades parts del Territori com es defensarà des de la llei del taxi?

Totes les modalitats de transport trobaran un encaix en el sistema de transport, alineat amb l'interès general i el servei a la ciutadania. També el transport sanitari.

5. Igual que el transport de la demanda: com es fomentarà?

La idea força que inspira el Marc regulatori del transport a Catalunya es basa en la cerca de l'eficiència i en l'adequació de l'oferta a la demanda en lloc de en sobredimensionar-la. En aquest context, el transport a la demanda és una línia de treball que, en el futur immediat, està cridada a desenvolupar-se de manera significativa.

6. Un altre dels temes conflictius a la nova llei és el futur de les llicències de taxi, quin pensament es té sobre les mateixes? Hi haurà un suport econòmic darrere?

Lògicament, el futur de les llicències haurà ser objecte del procés de debat previ a la redacció de la llei de transport en vehicles de fins a 9 places.

7. El sector del taxi veu fonamental que el taxi de tot Catalunya tingués una aplicació única per a tot el Territori o inserida dins una intermodal: com ho veu?

Cal introduir instruments d'eficiència i control per a millorar la productivitat del servei del taxi i fer-lo més sostenible. La forma d'instrumentar-los pot sustentarse en aplicacions públiques o privades, però la informació

ha d'estar disponible en tot cas per a les Administracions amb competències d'ordenació del transport. Aquesta és la condició essencial.

8. En el últim ple del Consell del Taxi va sortir el problema de l'alta demanda de taxis en l'AMB, com es pot solucionar?

L'equilibri entre oferta i la demanda ha de ser el resultat de d'una organització racional dels serveis i d'una anàlisi fonamentada en dades objectives. És l'habilitació d'eines per a realitzar aquesta anàlisi la que permetrà a les Administracions Locals prendre decisions informades en aquest sentit. Aquest camí s'inicia amb la nova llei de transport de viatgers en vehicles de fins a 9 places, els principis rector de la qual van ser presentats en el ple del Consell del Taxi del passat 26 de setembre.



Ester Capella va ser nomenada consellera fa pocs mesos.

ANTAXI



La ratio 1/30 de VTC por taxi es razonable, objetiva y no discriminatoria, alega ANTAXI ante el Supremo

El alto tribunal solicita la opinión de la organización sobre la reciente sentencia del TJUE

La ratio 1/30 es razonable, objetiva y no discriminatoria, al ser una fórmula estrictamente mecánica, aplicable a todos los VTC por igual y que permite extrapolar todas las variables tenidas en cuenta al efecto de otorgar las licencias de taxi.

Esta es una de las conclusiones del informe de alegaciones presentadas por ANTAXI ante la solicitud del Supremo de nuestro pronunciamiento sobre la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión

Europea, del pasado 8 de junio de 2023.

Hay que recordar que el Tribunal Supremo acordó plantear una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) para aclarar si era compatible con la libertad de establecimiento imponer a otros servicios de transporte urbano de vehículos con conductor como las VTC limitaciones al principio de proporcionalidad con la finalidad de asegurar la compatibilidad y complementariedad de esos otros modelos de la misma actividad con el de taxis.

La Sala preguntaba también si es compatible con la libertad de establecimiento, establecer una proporción máxima de autorizaciones respecto a las licencias de taxi, como la acordada en la legis-

lación española de 1/30. Además, consulta al TJUE si es compatible con la prohibición de ayudas de Estado contemplada en el artículo 107 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Como consecuencia de la sentencia del TJUE que contestó el pasado 8 de junio a unas cuestiones prejudiciales realizadas por el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya, el Supremo desistió de continuar con sus preguntas y manifestó que ya le servía las contestaciones dadas por el alto tribunal europeo

Todo ello se inserta dentro del recurso de casación presentado por Maxi Mobility Spain contra la resolución de la Comunidad de Madrid que rechazó su solicitud de 1.000 autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.

En las alegaciones realizadas an-



En la puerta del STAC, saliendo a una manifestación en favor del sector.

te el Supremo por el servicio jurídico de ANTAXI, encabezado por José M. Baño, se manifiesta que la ratio 1/30 no es per se incompatible con el Derecho de la Unión siempre y cuando se acredite que la consecución de los objetivos de buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público, así como de su medio ambiente, no va más allá de lo necesario para alcanzar esos objetivos.

Es más, se suscribe por parte de ANTAXI que el TJUE no se ha opuesto a una limitación cuantitativa al número de VTC, sino que lo relevante -a efectos del derecho de la Unión- es determinar si esa limi-

tación cuantitativa es objetiva, no discriminatoria y conocida de antemano y que excluyen cualquier arbitrariedad.

Y se reafirma en estas alegaciones que los VTC no sustituyen al vehículo privado: “Los estudios realizados hasta la fecha demuestran que los VTC lejos de reducir la congestión del tráfico, lo empeora, tal y como lo manifiesta un informe del Ayuntamiento de Barcelona sobre el impacto y las limitaciones del número de vehículos realizando el servicio de VTC en el ámbito urbano de Barcelona.

“Hay estudios que confirman que los VTC han añadido 9,2 billones

de kilómetros de conducción de vehículos al conjunto de ciudades de Boston, Chicago, Los Ángeles, Miami, Nueva York, Filadelfia, San Francisco, Seattle y Whashington (...) y que este efecto negativo se ve amplificado tanto en ciudades de EE.UU. como en Europa donde menos se regula su actividad”, dice el informe de Barcelona y añadido al pliego de alegaciones.

Desde los servicios jurídicos de ANTAXI se concluye que: “Existe una conexión evidente entre la congestión del tráfico y el número de VTC circulando”.

Y se añade en el informe de alegaciones que la fijación de un límite en función del número de licencias de taxi es razonable, objetiva y no discriminatoria y es un mecanismo más eficiente que permite aunar otros criterios como la población, la congestión del tráfico, la extensión del territorio o el porcentaje de utilización de los servicios públicos, etc.



Manifestación en Madrid por el cumplimiento del 1/30.

NUTRICIÓN

NUTRITAXI



Es otoño y tiempo de castañas. Están en los bosques, en las tiendas de alimentación y en las calles aun queda algun kiosko con ese olor que nos recuerda nuestra infancia. Sus propiedades, como un bajo nivel calórico (190 kcal. por cada 100 gr.). La hacen especialmente saludable para prácticamente todo el mundo.

PROPIEDADES NUTRITIVAS DE LAS CASTAÑAS

Nutricionalmente, por cada 100 gramos de castañas, 40 gramos son agua, 40 gramos son hidratos de carbono, 5 gramos son grasas y 4 gramos son proteínas. También tienen un alto contenido en fibra: 7 gramos. Se trata de un alimento con un **contenido en grasas muy bajo**, lo que le convierte en perfecto para quienes sigan una alimentación que restrinja su ingesta. Y en cuanto a los hidratos de carbono, la cantidad de azúcares naturales es mínima. Dentro de todos los tipos de frutos secos que existen, es uno de los más ligeros, y además, es rico en fibra, por lo que contribuye a evitar problemas de estreñimiento.

En cuanto al aporte de vitaminas y minerales, las castañas aportan vitamina E, vitaminas del grupo B y ácido fólico, y dentro de los minerales, calcio, magnesio, potasio, hierro, fósforo, sodio, yodo, selenio y zinc, que le otorgan numerosos beneficios para la salud, como por ejemplo propiedades antiinflamatorias y vasculares.

Muy recomendado para las mujeres lactantes o quienes padecen de anemia.

**¡ANIMATE A CASTAÑEAR!****FLAN DE CASTAÑAS**

Ingredientes

- 750 ml. de leche entera
- 250 g. de castaña de Galicia (cocidas)
- 5 huevos grandes
- 200 g. de azúcar
- Para el caramelo: 5 cucharadas de azúcar.
- 3 cucharadas de agua
- Unas gotas de limón exprimido

Cocción de las castañas. Crema.

1. En una olla con agua hirviendo las escaldamos durante 5 minutos. Retiramos y dejamos atemperar. Las pelamos con la ayuda de un cuchillo pequeño.
2. Una vez peladas, añadimos 100 gr. de azúcar a la leche y las cocemos durante 20 minutos, a fuego medio-bajo.
3. Con las castañas bien cocidas y blanditas, retiramos del fuego. Las trituramos hasta obtener una mezcla homogénea. Debe de quedarnos una crema líquida, con un color marrón claro.

Preparación y Presentación final

1. Vamos a hacer el flan al baño María, así que llenamos de agua la bandeja central del horno y precalentamos a 200° C, hasta que comience a hervir el agua. En un bol batimos los huevos, añadimos el azúcar y mezclamos con unas varillas.
2. Vertemos la crema (líquida) de castañas y volvemos a mezclar. Si veis que os quedan grumos o trozos de castaña, dadle un de nuevo un toque de batidora. Los tapamos con papel aluminio y los introducimos en el horno, en la bandeja con agua.
3. Horneamos 45-50 minutos a 180° C, hasta que el flan esté cuajado y listo. Temperatura arriba y abajo. Pinchadlo con un cuchillo y si sale limpio, es que estará listo. Si vuestro horno no ha apurado lo suficiente, dejadlos otros 5 minutos e id comprobando de nuevo.
4. A la hora de servir, desmoldar con cuidado sobre un plato. Para acompañar el flan, le va genial un poco de nata montada o también unas castañas "Marron-Glacé" (glaseadas en azúcar).

CONSEJOS NUTRICIONALES PARA LOS TAXISTAS

¿SABES QUÉ ES LA ASTENIA OTOÑAL Y COMO COMBATIRLA?

Cansancio, sensación de tristeza, dificultad para llegar al final del día... lo sentimos, la astenia otoñal ha hecho presa de ti. Por si no tuviéramos suficiente con la famosa astenia primaveral, ahora también se suma esta sensación de no poder más cuando arranca el otoño.

Pero no temas, porque tenemos armas para combatirlo, yo te ayudo.

la astenia otoñal es esa **sensación de cansancio, fatiga corporal, debilidad, desgana o apatía** que surge a causa del cambio de estación. "Al cuerpo y a la mente le cuesta adaptarse a los nuevos horarios, a los días más corto y menos luminosos. De ahí ese cansancio o agotamiento mental y físico".

¿Cuáles son los síntomas de la astenia otoñal?

- Somnolencia
- Apatía
- Cansancio
- Debilidad
- Falta de apetito o exceso
- Disminución de la libido
- Tristeza
- Irritabilidad
- Cambios en el estado de ánimo.

¿Cómo puedo ponerle remedio?

Para empezar, debemos apostar por una dieta sana y equilibrada, para que no nos falte ningún nutriente, y tanto nuestro cuerpo como nuestra mente funcionen correctamente. Además, de este modo, estaremos fortaleciendo el sistema inmunológico. "Una dieta saludable y variada tiene que contener frutas, verduras, proteínas y escasos azúcares y grasas saturadas. Es muy importante **reducir el consumo de alcohol**, tabaco y estimulantes como la cafeína", sentencia.

Por otro lado, debemos prestar atención a **nuestro descanso**, vigilando seriamente el número de horas que dormimos. "Está recomendado ocho horas al día, es muy importante. Además, se recomienda adelantar la hora de acostarse y adelantar la hora de levantarse para aprovechar las horas de luz".

Tampoco debemos descuidar el ejercicio físico. Gracias a él, liberamos estrés y **aumentamos la segregación de endorfinas**. "Estos neurotransmisores contribuyen a mejorar el estado de ánimo y a conseguir un estado pleno de bienestar".

La última clave, es trata de aprovechar todo lo que podamos las horas de luz solar. "Se recomienda exponerse unos **10 o 15 minutos diarios** sin protector para una correcta síntesis de vitamina D. Lo ideal es hacerlo en brazos o piernas, y no en el rostro, para evitar manchas y signos de envejecimiento prematuro"

¿Que alimentos debes tomar para acabar con la astenia otoñal?

Las setas son perfectas para darte la energía que necesitas. Aportan poquísimas calorías, equilibran el azúcar en sangre gracias a su alto contenido en fibra y, altos niveles en vitamina C y ayudan a la anemia, ya que son fuente de hierro.

Las sardinas por su alto contenido de omega-3 y su gran variedad de vitaminas, como la B12, B6 y niacina, que ayudan a las articulaciones, aportan energía y son buenas para el corazón. Además, contienen fósforo.

El pollo es un alimento bajo en grasa con una digestión muy fácil. Además de proteínas, contiene triptófano, un aminoácido esencial para el buen funcionamiento del organismo.

Las castañas son bajas en calorías, ricas en fibra y vitamina B, por lo mejoras en el sistema nervioso, y también ayudan a que la piel esté más suave. Además, contienen una alta cantidad de hierro, lo que controlan la anemia.

Por último, el aguacate es bueno para el corazón, ya que tiene ácido oleico, el cual ayuda a aumentar el colesterol bueno y reducir el malo. Además, tiene altos índices de potasio, que reduce la presión arterial, y es bajo en colesterol y rico en fibra.

FerraNutri



613024869



ferranutri@gmail.com

AMB

L'IMET modifica el Reglament per canviar el sistema d'homologacions dels vehicles

L'Institut Metropolità del Taxi a donat resposta a una reivindicació històrica del Sindicat del Taxi de Catalunya. Es tracta de la possibilitat de l'homologació de vehicles per realitzar el servei de taxi a l'AMB mes enllà de l'homologació que ja existia i que deixava en mans de les marques d'automòbils aquesta sol·licitud i que feia que en moltes ocasions els companys i companyes de Barcelona es veiessin obligats a comprar vehicles que no eren el que haguessin comprat en cas d'haver-hi altres opcions.

De fet segons els càlculs que es poden fer, fet i dit no serà fins a principis d'any que es podrà fer us d'aquesta opció d'homologació. I com funcionarà aquesta nova via d'homologació?

Fins ara era el fabricant del vehicle qui havia de sol·licitar l'homologació, a partir d'ara amb el canvi reglamentari o podran fer també, les empreses transformadores da PMR i els titulars o adquirents d'una llicència de taxi de l'AMB.

La totalitat del tràmit s'haurà de realitzar de forma telemàtica, adjuntant diversos documents, a destacar:

Fulletó de propaganda del vehicle i fotografies de l'interior del vehi-



Amb la nova normativa, els fabricants no seran els únics en homologar vehicles.

cle amb els elements del sistema tarifari col·locats i del exterior del vehicle amb el mòdul lluminós col·locat.

Certificat del laboratori oficial, dels valors i característiques dimensionals del vehicle conforme a la Norma Complementaria IV del Reglament Metropolità del Taxi.

Fotografies i certificat del taller instal·lador de taxímetres, autoritzat per la Generalitat de Catalunya, del lloc on anirà col·locat el taxímetre, la impressora i el mòdul lluminós, acreditant que no hi ha elements que tapin la correcta visió del taxímetre des de tots els seients dels passatgers i la correcta visió del mòdul des de tots els costats del vehicle.

Document, expedit pel fabricant del vehicle, fabricant del mòdul, laboratori oficial o del taller instal·lador de taxímetres autoritzat per la Generalitat de Catalunya, del modus d'instal·lació i subjecció del

mòdul. En cas que es tracti d'un nou sistema de subjecció del mòdul, s'haurà d'aportar les corresponents proves de laboratori oficial on s'acreditin la resistència de la subjecció del mòdul a una velocitat de 150 km/h.

Destaquem també que tot sembla indicar que a l'hora de homologar diferents variants d'un mateix model, en cas de que no existeixin canvis en la carrosseria, es farà de forma molt més àgil i directa que en l'actualitat.

Els documents als que em tingut accés al tancament d'aquesta edició son provisionals, i en destaquem els mes complexes per tal que us pugueu fer una idea de com funcionarà el nou sistema d'homologació, felicitar a tots el companys i companyes que en aquets anys han treballat sense descans per tal d'aconseguir aquesta reivindicació històrica del sector del AMB.



AUTOFUBER
GRUPFUBER

NUEVO TAXI

DACIA JOGGER GLP

El más económico del mercado

Entrega Inmediata



POR SÓLO **18.022 €*** **Consultar Oferta**

Resérvelo en autofuber@autofuber.com o en el 618 460 779
Carrer Badajoz, 52, 08005 Barcelona

**Oferta
GRATIS**
10 Mantenimientos

15.000 Kms.

30.000 Kms.

45.000 Kms.

60.000 Kms.

75.000 Kms.

90.000 Kms.

105.000 Kms.

120.000 Kms.

135.000 Kms.

150.000 Kms.

CATALUNYA



Transports anuncia l'elaboració d'un nou marc regulatori pels taxis, VTC i VTC de Gran Turisme

La Generalitat manté la diferenciació entre els diferents sectors de Transports

El passat 26 de setembre va tenir lloc a la delegació de transports de la generalitat el consell català del taxi. Per part de l'administració i eren presents, en Marc Sanglas actual Secretari de transports, en Oriol Martori director de transports, el recent incorporat Daniel Fernández, que ve a ocupar el lloc de subdirector de transports, i per part del departament jurídic en Lluís Angosto. Com es habitual totes les organitzacions del sector del taxi català i eren presents, en el cas del Sindicat del Taxi de Catalunya i

varen manar en Lluís Berbel, president del STAC, Marcos Gonzalez representant del STAC a Girona, Francisco la Torre de l'Alt Pirineu, Joan Vicente Magi de les Terres de l'Ebre, Jordi Carroza de Lleida i en Antoni Servos Secretari d'Organització del STAC.

Sobre la taula dos qüestions de calat i importants, per un costat el Decret d'empreses d'intermediació, en aquest sentit una de les qüestions mes importants es la demanda feta tant per el Sindicat del Taxi de Catalunya, com per altres associacions representatives en el sentit de que no ha de ser possible que una empresa d'intermediació de taxi es pugui fer passar per societat de la informació, si no que s'ha de considerar de forma clara una empresa dedicada al transport, em de tenir en compte

que emparant-se en aquest buit legal en ocasions aquestes empreses ja ens tenen acostumats a no complir amb les normatives tarifaries que son d'obligat compliment per tot el sector. L'administració es conscient de la situació i ens diu que valorarà si farà un Decret Llei, o optarà per l'opció de fer una Llei, sens dubte, jurídicament el fet de que fos una Llei evitaria possibles recursos, ja que aquests en cas de produir-se haurien de ser en el marc del Tribunal Constitucional i es molt mes complicat per part d'aquestes empreses portar dels litigis a aquest Tribunal.

La següent qüestió que se'ns va plantejar va ser la necessitat de començar a treballar en una Llei del Taxi nova que substituiria la Llei 19/2003, de 4 de Juliol.

En aquest cas l'administració vol

redactar una Llei que inclogui tots els vehicles de transport de viatgers de fins a nou places, incloent-hi les VTC i creant una nova categoria que ells anomenen VTC de gran turisme, aquest projecte sens dubte es molt ambiciós, i es molt important que se'n parli amb el cap fred, per part de la nostra organització vàrem exposar diverses inquietuds. Per un costat els hi vàrem dir que la majoria dels allí presents sempre havíem entès les VTC com a gran turisme, i que es des de fa un temps que veiem VTC en vehicles que no podrien estar homologats ni per a taxi. Per altra banda, vàrem recalcar la importància de l'àmbit territorial que la nostra organització representa, hi que mes enllà de Collserola hi ha vida, de fet el company Joan Magi va recordar al director Oriol Marto-

ri la importància que te a territori el transport sanitari i va exigir que se'n parles seriosament, ja que en algunes zones suposa una part molt destacable de la facturació dels companys i companyes.

Vam tornar a demanar que els taxis puguin portar fins a 9 places sense supòsit d'excepcionalitat, ja que en algunes zones com el cas de l'AMB els ens competents s'emparen en aquesta excepcionalitat per impedir als companys interessats poder accedir a aquest tipus de vehicles.

L'obligatorietat per part del ajuntaments a possibilitar la instal·lació de qualsevol dispositiu que millori la seguretat del taxista, com poden ser les càmeres en l'interior del vehicle.

Millorar i fer mes àgil la implantació de les tarifes urbanes en les

àrees de coordinació intermunicipal, creant la figura d'un interlocutor únic amb capacitat de negociació com a representant dels diferents ajuntaments.

Vàrem exigir que en el redactat de la nova Llei el taxi sigui considerat un servei d'interès públic, tal i com diu el Decret Llei 5/2023.

Per finalitzar vam recordar a l'administració que segons aquest Decret Llei abans esmentat les VTC que no tinguin cap vehicle adscrit han de adscriure'n un en regim de propietat, rentin o lloguer de llarg termini i les que el tinguin en cas de canvi de vehicle també ho han de fer en algun d'aquests tipus de regim, se'ns va comunicar que això ja s'estava fent i que els titulars havien rebut la comunicació per part de la Generalitat de Catalunya.



Tot el cos directiu de Transports en un moment de la reunió



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

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

Como llegar



TAPICERÍA MELVI
SERVICIO INTEGRAL PARA EL AUTOMÓVIL

 Fundas de asiento a medida

 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


 ESPAÑA


Mayor regulación a los VTC

Las administraciones deben ejecutar el decreto del Gobierno para regularizar los VTC

Tras la publicación en el Boletín Oficial del Estado (BOE) del Real Decreto-ley (RDL) 5/2023 en el que se adecúa la normativa actual de la regulación de los VTC a la sentencia realizada por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), desde el Sindicat del Taxí de Catalunya y su referente a nivel estatal, ANTAXI, se ha realizado una serie de propuestas tanto a la Generalitat como el AMB, para que apliquen la nueva normativa de forma inmediata.

Algunas de estas actuaciones son de naturaleza regulatoria; otras, de instrumentación concreta y materialización de las previsiones establecidas en el RDL. Finalmente, otras hacen referencia a la pura supervisión de los requisitos exigidos en la autorización a lo largo del período de ejercicio de esta.

A partir de aquí las Comunida-

des Autónomas (CC.AA.) tendrán las siguientes responsabilidades:

1. Denegación de licencias VTC en base a criterios medioambientales de calidad del aire, congestión, gestión del transporte de viajeros, del tráfico y del espacio público.

Además, las comunidades autónomas “podrán establecer, para las autorizaciones que se domicilien en su territorio, otros criterios de mejora de la calidad”

Estas nuevas exigencias deben aplicarse a los procedimientos “pendientes de otorgamiento”: tanto a los que en el futuro se inicien como a los ya iniciados y no resueltos como, finalmente, a los ya resueltos pero cuya resolución se ha anulado.

Por otro lado, en relación con la gestión del tráfico, el RDL establece que “deberá utilizarse un criterio objetivo de congestión vi-

aria que podrá estar basado en un indicador que refleje la diferencia entre la velocidad media en condiciones de flujo libre y la velocidad registrada en distintos momentos del día u otros criterios que se puedan establecer por la comunidad autónoma”.

2. Obligación de contar con un vehículo adscrito a cada autorización de VTC, matriculado en España adscrito a la autorización en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento a largo plazo de conformidad con lo dispuesto en la normativa de tráfico”. A partir de aquí el arrendamiento ordinario quedaría excluido. En caso de que se constate el incumplimiento de dicho requisito, la Administración “deberá notificarlo al interesado comunicándole un plazo de dos meses para subsanarlo transcurrido el cual la autoriza-

ció perdará definitivament su valides”.

Con ello se intenta poner fin a una práctica frecuente en el sector de los VTC de utilizar un mismo coche para la solicitud de distintas autorizaciones en distintas comunidades autónomas.

Además, todas aquellas autorizaciones que a la entrada en vigor del RDL estuvieran suspendidas por desadcripción del vehículo, desde el órgano competente se “notificará al titular que dispone de un plazo de cuatro meses desde dicha notificación para subsanar el incumplimiento”, tras lo cual la autorización “perderá definitivamente su valides”.

En la medida en que ambos cómputos se inician en el momento en que se notifica al interesado, es indispensable que las adminis-

traciones inicien estas peticiones en la mayor brevedad.

Otro de los puntos del decreto es la limitación de número de autorizaciones por cada solicitud que lo han de determinar las CC.AA.

Otro de los elementos más importantes es la declaración del taxi como servicio de interés público, como una forma de proteger a nuestro sector y a su vez garantizar la prestación de un servicio de calidad para todos los usuarios, no discriminatorio y con una cobertura de prestación suficiente en todo el territorio”.

También los ayuntamientos podrán exigir nuevos requisitos de funcionamiento para los VTC. Y dentro de la planificación y ejecución de las políticas de movilidad podrán adoptar medidas a

la prestación de cualquier tipo de transporte público de viajeros en turismo

El Real Decreto-ley otorga a los entes locales nuevas competencias en la gestión de la movilidad urbana, concretamente en lo que al ordenamiento de los VTC se refiere.

El precepto supone, por tanto, la consagración expresa de la facultad de intervención de las entidades locales en relación con esta concreta dimensión de la movilidad es pertinente que los Ayuntamientos estudien la idoneidad de aprobar reglamentos que fijen medidas, como pueden ser, entre otros, la fijación de horarios o calendarios a los VTC, que devuelvan a los gobiernos municipales el control sobre el funcionamiento de la movilidad en sus localidades.



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

Rehatrans rehatrans.com | 93 293 41 33

ENTREVISTA



Taxista desde hace 25 años

David Capelo, nuevo presidente de la FAAT

Sustituye a Miguel Ruano, que deja su cargo

La federación Andaluza del Taxi FAAT tiene un nuevo presidente, se trata de David Capelo, después de más de 14 años, Miguel Ruano, un referente del sector tanto en Andalucía como en el resto del Estado, ha dejado su cargo.

Primero de todo felicitarte por el cargo.

• **¿Cuánto tiempo llevas en el sector del taxi?**

Siempre contesto que toda la vida, tengo 46 años, soy hijo de taxista y como tal, me siento tremendamente orgulloso; ejerciendo la profesión 25 años, como presidente de Unión Sevillana en noviembre harán 2 años de mi nombramiento y recientemente mis compañe-

ros me han confiado la enorme responsabilidad de esta Federación Andaluza.

• **¿Dónde ejerces tu profesión?**

En Sevilla capital, compatibilizando las mañanas a dedicación plena a la entidad y las tardes que el tiempo me lo permite, en mi taxi, que lo considero necesario para no perder el contacto diario con la profesión, los problemas, el tráfico, los compañeros, etc.

• **¿En estos momentos cuántos son los socios de la Federación?**

A día de hoy englobamos 34 organizaciones, donde están incluidas las ocho capitales de provincia y ciudades importantes como Marbella, Jerez, Algeciras, Dos Hermanas, etc. Podemos hablar tranquilamente del 85% del sector del taxi andaluz, en torno a 8000 compañeros.

• **¿Cuáles son los retos que tiene el sector, que piensas se deben abordar más urgentemente en tu comunidad autónoma?**

Esta pregunta requiere de una respuesta extensa y supongo que tendré que resumir bastante. Andalucía es una región muy grande; con realidades diferenciadas claramente según viajes de las grandes ciudades, las zonas costeras, o la Andalucía rural que en nuestra comunidad representa un porcentaje bastante alto.

Por centrar algo la cuestión:

1. La defensa de nuestros intereses contra el intrusismo que ha supuesto el desborde desproporcionado de vtcs en Málaga, Costa del Sol, Sevilla y Granada fundamentalmente, que ha originado un estado de tensión generalizado.
2. La modernización del servicio prestado al usuario y la mejo-



Es presidente de la Unión Sevillana desde hace 2 años

Todas las que seamos capaces de abordar como hasta ahora se ha hecho. En la esfera política, con reuniones al más alto nivel de la Comunidad Autónoma. En la calle, haciendo uso de nuestro derecho de manifestar públicamente el atropello del que nos sentimos víctimas. La vía judicial, en la que tantas esperanzas hemos depositado, y en la que tanto ha contribuido el sector en varias campañas de captación de recursos y de la que tenemos que sentirnos especialmente orgullosos como gremio y colectivo; siendo vanguardia a nivel nacional en este tipo de políticas.

ra de las condiciones de dicha prestación, eurotaxis, ayudas a la implantación de vehículos ECO o 0 emisiones, en definitiva, la búsqueda de sinergias que nos hagan estar a la vanguardia de la movilidad urbana, que tanto y tan rápido parece que va a cambiar en los próximos años.

3. Dar una imagen pública en medios de comunicación, rrss, etc. De sector de futuro, para el relevo generacional que tanta falta nos hace y se nos aproxima ante la inminente incorporación a la edad de jubilación de la generación del baby boom.
4. La búsqueda de la dignificación permanente de la profesión y la mejora en sus estándares de calidad de cara al usuario final.

En Andalucía, la situación política parece que está decidida a que las VTC puedan seguir realizando servicios urbanos.

• **¿Qué zonas o ciudades son las que están más tensionadas frente a esta realidad?**

Las arriba mencionadas en mi exposición anterior; Málaga y toda la Costa del Sol, Sevilla y Granada fundamentalmente. Aunque por pura estadística y rebose, el problema tiende a extenderse a otras zonas costeras como una peligrosa mancha de aceite que nos amenaza a todos.

• **¿Qué tipo de acciones pensáis tomar para que afecte de menor forma a los compañeros?**



Ejerce la profesión en Sevilla

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



AUTO-REPARACIÓN

MANUSAN, S.L

REPARACIÓN GENERAL DEL AUTOMÓVIL



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

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

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

ENTREVISTA



“Los taxistas estamos em pie de guerra contra los VTC desde hace años”, Miguel Martín

“Si no hay soluciones para el taxi de Málaga y Costa de Sol nos movilizaremos”, dice Miguel Ángel Martín

Miguel Ángel Martín, presidente de AUMAT, de la Confederación de taxistas de la Costa del Sol, vicepresidente primero de la FAAT y miembro de la Junta Directiva de ANTAXI.

Los taxistas de Málaga y de las distintas ciudades de la Costa del Sol llevan hace años en pie de guerra contra los VTC y las multinacionales que las amparan. Durante todo

ese tiempo, el sector del taxi ha denunciado la falta de normativa que sancione los constantes incumplimientos por parte de las plataformas que se nutren de estos vehículos de alquiler con conductor.

“El año pasado, la Junta de Andalucía nos convocó para informarnos de la elaboración de un borrador de decreto para regular a los VTC, pero no se tuvo en cuenta nuestra opinión y lo aprobaron igualmente”, ha manifestado Miguel Ángel Martín, presidente de AUMAT (Asociación Unificada Malagueña de Autónomos del Taxi).

Para Miguel Ángel Martín “es un decreto vacío, no tiene régimen sancionador y los VTC campan a sus anchas. Nadie los controla”. Aun-

que nos han prometido modificar la normativa todavía estamos esperando que se produzcan las reuniones. “Es necesario que la regulación vaya acompañada de un reglamento sancionador”.

Como es sabido se ha presentado un recurso de inconstitucionalidad contra el decreto, amparado por 55 diputados del Congreso. “Vamos a ver el recorrido que tiene, pero mientras tanto esperamos que la Junta de Andalucía modifique o haga un nuevo borrador de reglamento”, asegura el presidente de AUMAT.

Con los nuevos cambios legislativos que se han producido en la normativa estatal consideramos que se puede aplicar a nuestra reglamentación ya que existen res-

tricciones tanto medioambientales, por la congestión del tráfico y por la gestión de la movilidad que “los VTC han intervenido de forma clara a aumentar esos niveles” niveles”, asegura Miguel Ángel Martín.

El presidente de AUMAT dice que existe más control en el aeropuerto que en la ciudad. En Andalucía existe alrededor de 3 500 vehículos con autorización VTC, más de 2.400 trabajan en Málaga y en las ciudades de la Costa de Sol.

Aunque el aeropuerto es otro foco de problemas. Hay mafias organizadas de piratas, intrusismo...que actúan a su libre albedrío. Tanto la policía local como la Policía Nacional son concedoras del tema, pero actúan de forma descoordinada.

“Ya nos hemos reunido con todas las partes: AENA, Área de Movilidad y de Seguridad del Ayuntamiento de Málaga, Policía Nacional y Policía local para abordar el problema de las mafias organizadas ya que nos amenazan a los taxistas y estamos prestando servicio en el aeropuerto asustados. Ya ha habido agresiones por parte de estos grupos a com-

pañeros”, dice Miguel Ángel Martín.

También se ha intervenido a nivel político en el Ayuntamiento de Málaga con sendas mociones. Una moción del PP sobre la insuficiencia de plazas de pre-contratados, aprobada por unanimidad por todos los partidos políticos que cuentan con nuestro apoyo y colaboración para que sean satisfechas nuestras demandas. Otra moción del grupo del PSOE, sobre las mafias organizadas e intrusismo, en el que también se aprobó por unanimidad donde se dio apoyo hacia el sector del taxi.

Además de este grave problema, tenemos otros como son los baños y la escasez de plazas para los servicios pre-contratados que son insuficientes para poder prestar un servicio de calidad a los usuarios que requieren y solicitan el servicio del taxi. Ahora vamos a solicitar otra reunión con todas las partes implicadas, si no vemos resultados tendremos que solicitar a la Subdelegación de Gobierno un calendario de movilizaciones en protesta por todas las injusticias que está padeciendo y sufriendo el sector del taxi

“Solo agregar que no hay voluntad política por parte de ninguna administración pública tanto la estatal, autonómicas, como Locales en blindar jurídicamente el Taxi para protegerlo ante estas plataformas digitales que siguen saltándose la ley”, dice Miguel Ángel Martí quien añade que “la repercusión económica hacia el sector es muy importante. Estamos teniendo unas pérdidas económicas muy grandes”.

El presidente de AUMAT dice que existe más control en el aeropuerto que en la ciudad. En Andalucía existe alrededor de 3 500 vehículos con autorización VTC, más de 2.400 trabajan en Málaga y en las ciudades de la Costa de Sol.



Los taxistas de Málaga pueden volver a la calle en protesta por la situación que padecen de intrusismo y competencia ilegal

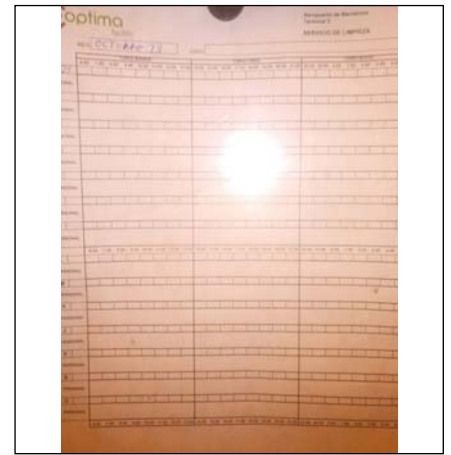
AMB

La situación de los lavabos de la Terminal 1 no puede continuar así

Este artículo que sirva de denuncia de la situación de los lavabos de la terminal 1 del aeropuerto de Barcelona el Prat.

Es totalmente inadmisibles que los compañeros deban sufrir esta situación más propia de un concierto a las 6 de la mañana que de una zona de espera de uno de los mejores aeropuertos nacionales.

En varias ocasiones desde principios de 2022 y la última vez, antes de este verano de 2023 se le ha trasladado la situación a AENA. Incluso se le ha explicado parte de las soluciones que pasarían por el embaldosamiento, este debería ser como el de los váteres de Terminal 2, poner baldosas en los zócalos de las letrinas de los vá-



teres de hombres taxistas de la Terminal 1, para evitar la suciedad y facilitar su limpieza y no se ha hecho nada por su parte, ni una opción alternativa.

El estado de los váteres es dan-tesco, papeleras llenas, papeles por el suelo, suciedad general, el urinario colectivo de la pared da asco, suciedad calcificada. Según fotografía anexa, ni siquiera los horarios de limpieza se respetan.



TAPICERÍA MELVI

SERVICIO INTEGRAL PARA EL AUTOMÓVIL

C/ Santander 71 - 73 (Nave 17)
08020 - Barcelona

93.313.1525 - 672.394.700

<http://tapiceriamelvi.com>
info@tapiceriamelvi.com

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

 Fundas de asiento a medida

 Alfombrillas a medida

 Tapizado de volantes

 Chapa y pintura express

 Servicio en el mismo día

 Limpiezas a mano

Como llegar



* Trae este anuncio para una limpieza básica GRATIS

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

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 a Julio Sanz,
presidente de ANTAXI



El Decreto 5/2023 en sí sigue la hoja de ruta marcada por la UE y permite la denegación de solicitudes de VTC por cuestiones de interés general, y avala la doble autorización para recorridos urbanos, además

de incluir otras cuestiones sobre regulación de las VTC, y la declaración del servicio del Taxi como de interés público. A medio plazo veremos los beneficios de los cambios introducidos y el valor de estos, sin duda.

Reunió a Transports el 19.10.2023



El passat dia 19 d'octubre va tenir lloc al Departament de Transports de la Generalitat de Catalunya la segona reunió en relació a la nova llei del taxi que en aquesta ocasió a d'incorporar tots els vehicles de transport de viatgers de menys de nou places.

En aquesta ocasió la temàtica va girar envers les empreses d'intermediació, i eren presents a part dels membres de l'administra-

ció amb el director Oriol Martori al capdavant, totes les associacions del taxi i gran nombre d'empreses d'intermediació, tant tradicionals com plataformes.

Potser el tema més clau de la trobada va ser el que implica la diferenciació entre empreses de la informació i les empreses de transport, aquets es un tema clau en la nova llei ja que les plataformes emparant-se en que son empreses de la informació, pretenen saltar-se la normativa i les tarifes vigents.

Tot i sortir de la trobada amb bons imputs per part de l'administració, ens caldrà estar molt atents ja que davant tenim exercits d'advocats que treballen per aquestes plataformes i que buscan fer la guitza al sector d'una forma o altra.

El STAC es reuneix amb José Rodríguez,
diputat de ERC



La trobada va ser sol·licitada per tal de mantenir un diàleg després del Consell Català del Taxi que va tenir lloc el passat 26.09.2023, la finalitat era veure i copsar la visió política de les novetats introduïdes al Consell, com sempre el diputat ens va oferir la seva visió en relació a la mobilitat i la seva defensa de que aquesta ha de tenir se'ns dubte un caràcter social i universal. Ens va traslladar la seva visió del sector i el seu futur com a peça clau en la

mobilitat de les ciutats, on ha de ser un element clau en els trajectes on el servei públic col·lectiu no pot arribar, o es poc operatiu.

De la reunió en va sortir el compromís de mantenir en breu dues trobades importants, la primera amb el Departament d'Interior, ja que vam traslladar la nostra preocupació, per la sensació d'inseguretat que pateixen bona part dels companys i companyes i que fa que en alguns moments existeixi falta de servei tot i existir demanda.

La segona reunió, es previst que la tinguem amb el Departament d'Empresa i Treball, per tal de donar la nostra visió en la nova Llei de Plataformes, on ja hi som presents de forma indirecta mitjançant els acords amb CTAC (UPTA).

Madrid aprueba una moratoria para los taxis de más de 10 años por la crisis en las entregas



La Comunidad de Madrid ha aprobado un decreto para ampliar hasta el 31 de diciembre de este año la antigüedad máxima de los taxis que circulan por la región. La

decisión se ha adoptado por los plazos de entrega de vehículos nuevos que manejan muchas marcas, y que en algunos casos pueden demorarse hasta un año.

El STAC se reúne con el grup metropolità de Junts en el AMB



El pasado lunes 9 de Octubre, representantes del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC), Ana Galisteo y Lluís Berbel, tuvimos reunión con miembros del Consell d'Administració del IMET del grupo metropolitano de Junts per Catalunya, Raimond Blasi y Eduard Ràmia, a su vez

asesor del mismo grupo en el AMB.

En este encuentro, se trataron varios temas que desde el STAC, queríamos trasladar:

- Tarifas
- Homologación de vehículos
- Seguridad
- Velocidad comercial

IMET, Asociaciones y empresas de intermediación se reúnen para tratar la T-3 (precio cerrado)

Desde el STAC se manifestó lo siguiente:

Mantenimiento de la Tarifa 3 ya que cumple el objetivo de competitividad del taxi ante otras plataformas y también el de asegurar un precio del servicio del taxi ya que el usuario lo demanda. **Necesidad de un calculador de ruta público** ante algunas diferencias a la hora de medición de algunas aplicaciones. **Modificar algunos parámetros** que no se ajustan al cálculo de los servicios reales, como el kilometraje y la incorporación del

tiempo que no se encuentra en la T-3. **Inspección y control**, por parte de Guardia Urbana e inspectores del IMET, tanto de los taxistas que lo aplican como de los calculadores de las aplicaciones. Y buscar mecanismos automáticos al incorporar la T-3. Incorporar el **parámetro "tiempo"** porque de lo contrario desvirtúa la tarifa y origina pérdidas para el taxista. Mayor **regularidad** en este tipo de reuniones ya que se han realizado diferentes propuestas de mejora de la tarifa, pero no se han llevado a cabo ni discutido.

STAC y ATC presentan su propuesta de tarifas para los taxis de la AMB para el 2024

TARIFA 1	ACTUALS	2024	DIF. %
Baixada bandera	2,55	2,70 €	5,88%
Preu/quilòmetre	1,23	1,29 €	4,88%
Hora d'espera	24,68	25,91 €	4,98%
TARIFA 2			
Baixada bandera	2,55	2,70 €	5,88%
Preu/quilòmetre	1,51	1,58 €	4,64%
Hora d'espera	24,68	25,91 €	4,98%
TARIFA N/S			
Baixada bandera		5,00 €	
Preu/quilòmetre		1,68 €	
Hora d'espera		25,91 €	

Augment mitjà 5,21%

Después de la primera reunión sobre el tema tarifario realizamos una propuesta al IMET que rondará el 5,21% general aplicado a las tarifas 1 y 2, mucho más realista según nuestro punto de vista con el

aumento de costes que percibe el sector. Además, proponemos una tarifa nocturna para los sábados y vísperas de festivos (incluirán noches especiales) con una bajada de bandera y km diferenciados.

EL STAC se reúne con responsables del SOC a instancias de CTAC para hablar de la formación de los taxistas



El STAC ha mantenido una reunión con directivos del Servei d'Ocupació de Catalunya, Juan José Torres López director general y Josep Duran, responsable de coordina-

ción directiva a iniciativa de la Confederació de Treballadors Autònoms de Catalunya (CTAC) para buscar vías de colaboración en formación e inserción laboral.



KIA CEED TOURER TAXI

Descubre tu nuevo
taxi en DIVACAR

Precio mínimo
garantizado

El servicio posventa
más económico,
exclusivo para
nuestros clientes



Escanea para
más información



Híbrido eléctrico
enchufable (PHEV)



MHEV
Diesel o Gasolina

KIA
DIVACAR
Concesionario KIA
especialista en Taxi

SABADELL
Ronda Ponent, 125
08201 Sabadell, Barcelona

RIPOLLET
Carretera de Barcelona, 234-244
08291 Ripollet, Barcelona

✉ taxi@divacar.es
☎ **682 730 971**
🌐 divacar.es