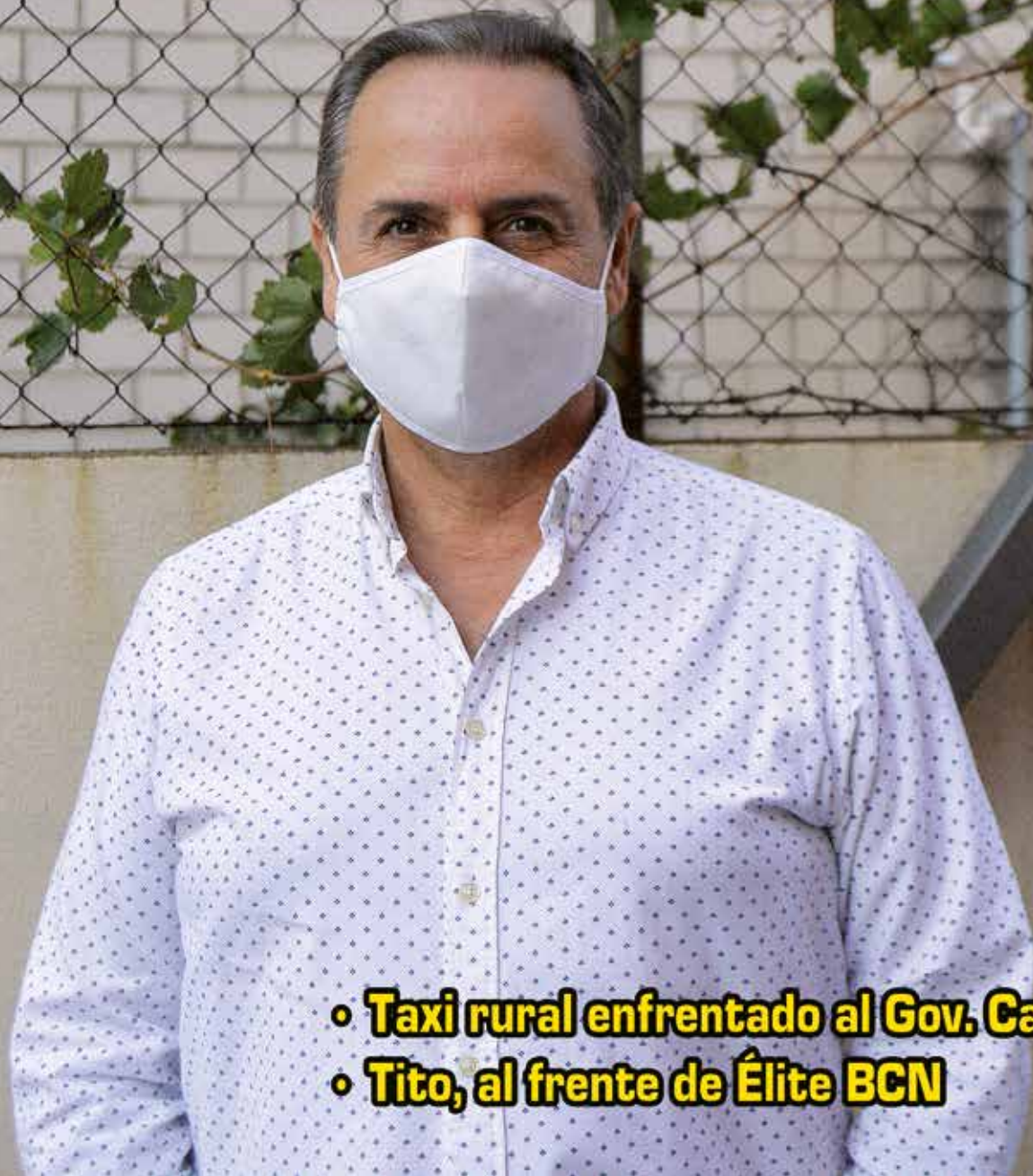


La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector del

AÑO XXV
NÚMERO 290
OCTUBRE 2020

Miguel Ruano, reelegido presidente de Autacor



- Taxi rural enfrentado al Gov. Cantabria
- Tito, al frente de Élite BCN



1. The first step is to identify the problem or goal.

2. Next, you need to gather relevant information and data.

3. Then, analyze the information to understand the underlying causes.

4. After that, develop a plan or strategy to address the issue.

5. Finally, implement the plan and monitor the results.

6. The process is iterative, and you may need to adjust your approach as you learn more.

7. It's important to stay flexible and open to new ideas.

8. Regular communication and collaboration are key to success.

Libre información y competencia

En este tiempo en los que las fake news se han convertido en moneda de cambio arropadas desde la facilidad las redes sociales tendemos a olvidar que la información es mucho más que darle a cuatro teclas y soltar lo primero que se nos venga a la cabeza. No en vano, nuestro derecho a la información veraz está recogido en el artículo 20.d de nuestra Constitución. Ese es el ejercicio que intentamos hacer cada día desde hace muchos años en este medio dirigido al sector del taxi. Una labor que, somos conscientes, no siempre gusta y que provoca críticas y reacciones, algunas de ellas absolutamente desproporcionadas, falaces y falsas que rebasan la libertad de expresión, también recogida en nuestra Carta Magna. El afán deliberado de causar un perjuicio sin respetar ambos derechos ha obligado a este medio, en el que sí trabajan periodistas titulados, a

demandar a un dirigente del taxi en la capital. Un hecho lamentable que pone en evidencia, como adelantábamos, lo fácil que es con un móvil en la mano no respetar ni la verdad ni los derechos ajenos. Resulta deplorable, y si me lo permiten hasta patético, que un representante de un colectivo, sea el que sea, no admita ningún tipo de crítica sobre su gestión. Algo inherente al cargo del que tampoco nos libramos los periodistas, pero no por ello recurrimos al insulto y a la descalificación personal.

Sin duda una actitud intolerante de la que también algunos hacen gala con constantes ataques a la competencia, por muy legítima que sea, y que ha puesto al sector en una situación impensable hace apenas unos años. Lidar con tan fuertes competidores que para disgusto del sector ya están haciendo guiños y captando taxistas, es una tarea descorazonadora. Pero tratar de atarle las manos a esta nueva realidad urbana es como ponerle puertas al campo.

4. Taxómetro

• Con opinión propia

6. Primera carrera

• Miguel Ruano, reelegido presidente del taxi cordobés



10. Actualidad

• Las irregularidades impiden al taxi de Cantabria acceder a las rutas escolares



14. En marcha

• Tito Álvarez presidirá una renovada Élite Taxi Barcelona



20. Noticias

- AJ Mejía demandado por vulneración del derecho al honor
- Aprobada la PNL para endurecer las sanciones a las VTCs
- Model 3 de Tesla, nuevo taxi en Madrid y Barcelona



26. Taxi solidario

• Los taxistas se vuelcan en un bebé con problemas



29. Homologados

• Los taxis autorizados en Madrid

30. Informe

• Novedades autónomas



Año XXV - Número 290 - Octubre 2020

Edita: GUSPIADA, S.L.

Redacción: C/ Teniente Coronel Noreña, 18 1º B
Madrid 28045
Tels.: 91 506 24 09

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,
olga@gacetadeltaxi.com

Redacción: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

Colaboradores: Germán Ubillos,
redaccion@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Depósito Legal: M-17.622-1995

LA GACETA DEL TAXI no se hace responsable del contenido de los artículos ni de las opiniones de sus autores y tampoco necesariamente se identifica con los mismos. Queda prohibida la reproducción total o parcial del material gráfico y periodístico de esta publicación sin la autorización escrita de la editorial.



En La Gaceta del Taxi queremos saber qué pensáis de la actualidad del sector. Comparte tus opiniones con nosotros en nuestras redes sociales

También puedes escribirnos a redaccion@gacetadeltaxi.com



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

Un sector olvidado (XXXIII)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



La puerta de Europa: instrumentos normativos de la UE

Prácticamente desde que existen las civilizaciones, existen también los conjuntos de reglas y normas que rigen el comportamiento de sus ciudadanos. El motivo de este hecho es que las ciudades y civilizaciones en general son sistemas sociales que, al ir más allá del tamaño de una tribu, son tan grandes y complejos que necesitan de una serie de normas para que mantenga una cierta estabilidad y armonía. Estas reglas pueden ser aplicadas a todo tipo de acciones y de relaciones: desde el comercio a cómo deben estar formadas las familias, o incluso a si se está obligado a asistir a rituales o no. Para ello, los objetivos de la Unión Europea se establecen mediante los Tratados como aquella de las normas que deben seguir sus instituciones, los procedimientos para la toma de decisiones y la relación entre la UE y los Estados miembros y de sus ciudadanos europeos. Los Tratados se han ido modificando con el tiempo para reformar las Instituciones de la UE; ampliando sus ámbitos competenciales, o para permitir la adhesión de nuevos países. Todos los Estados miembros de la UE negocian y aprueban los Tratados, que después se someten a la ratificación de los parlamentos nacionales, en su caso previo referéndum. Los objetivos de los Tratados de la UE como Derecho Primario, constituyen la base o las reglas fundamentales de toda la actuación de la UE desde donde Europa (Bruselas) ha asumido las competencias en casi la totalidad de muchas materias y para ello se plasman mediante varios tipos de Actos Legislativos que se integran por el Derecho Derivado como son: los Reglamentos las Directivas las decisiones las recomen-

daciones y los Dictámenes. Algunos son vinculantes y otros no. Algunos se aplican a todos los países de la UE y otros sólo a unos pocos. Es decir, para llevar a cabo sus tareas, las instituciones de la Unión Europea (UE) adoptan distintos Actos Jurídicos. Estos actos pueden ser legislativos o no legislativos y, en función de su naturaleza, pueden tener un efecto vinculante. En virtud del artículo 288 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), las instituciones europeas pueden adoptar cinco tipos de actos jurídicos:

- el Reglamento;
- la Directiva;
- la Decisión;
- la Recomendación;
- el Dictamen.

Los reglamentos, directivas y decisiones son actos jurídicos vinculantes, mientras que las recomendaciones y los dictámenes no lo son.

Empezando por EL REGLAMENTO: Se define como aquel instrumento normativo más completo y eficaz de que disponen las instituciones comunitarias. Significativamente, en la Constitución Europea el Reglamento en

fase legislativa, adoptaba la denominación de "Ley europea". ¿Y por qué?, sencillamente, porque el Reglamento es una norma jurídica de Derecho comunitario, con alcance general y eficacia directa que prevalece sobre el Derecho nacional de cada País. Es un acto legislativo vinculante y de alcance general, obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable de manera automática y uniforme en cada Estado de la Unión. Es decir, se

impone obligatoriamente en la totalidad de sus disposiciones a las Instituciones, los Estados miembros, sus autoridades y las personas de los mismos Estados desde su entrada en vigor, sin necesidad de incorporación al Derecho nacional. Son obligatorios, en todos sus elementos, en los Estados miembros sin que sea precisa

ninguna norma jurídica de origen interno o nacional que la transponga para completar su eficacia plena, a partir de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea El Reglamento es, en definitiva, la verdadera Ley Comunitaria y debe ser íntegramente respetada por todos sus destinatarios (los ciudadanos, los Estados miembros, los órganos comunitarios, etc.).

**“Cuando la ley y la moral se contradicen una a otra, el ciudadano enfrenta la cruel alternativa de perder su sentido moral o perder su respeto por la ley”
Frederic Bastiat**



1995

La **Gaceta** del TAXI

2020

MUCHAS GRACIAS
POR VUESTRA CONFIANZA

25
aniversario

SIN VOSOTROS TAMPOCO HUBIERA SIDO POSIBLE



“El taxi tiene que darle al



Miguel Ruano fue reelegido presidente de Autacor el pasado 30 de septiembre

Viejo conocido del sector, Miguel Ruano lleva 14 años presidiendo la Asociación Provincial de Autónomos del Taxi de Córdoba, Autacor, -su última reelección fue el pasado 30 de septiembre-, 11 años al frente de la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi y varias legislaturas como vicepresidente de Fedetaxi. También ha sido socio fundador de la Asociación de Radio Taxis de España, ARTE, propietaria de la aplicación Pidetaxi.

Una dilatada experiencia que le ha llevado a volver a presentarse a unos comicios que, en un primer momento, no entraban en sus planes. “No era tiempo de marcharse y así me lo hicieron ver muchos compañeros, que no era momento de hacer experimentos”, nos ha confesado.

Ruano, que es un firme defensor de que el taxi debe seguir trabajando siempre en la excelencia, confía en que las nuevas normativas pendientes de aprobarse permitirán al sector del taxi, vía aplicación, competir con el precio cerrado, tarifa máxima o con la fórmula de compartir vehículo. Diferentes opciones con las que retener a los usuarios que se han marchado con la competencia.

No obstante, para conseguir este objetivo es también necesario que la app Pidetaxi siga creciendo. “Es algo que no puede parar y que tiene que funcionar perfectamente”, nos ha señalado.

Confía en que las nuevas normativas doten al taxi andaluz de las herramientas necesarias para ello y espera que la crisis, aunque apriete, no termine por ahogar a los profesionales. “Saldremos de esta, pero dentro de un tiempo”

Gaceta del Taxi.- Después de siete legislaturas, ¿qué le ha motivado a presentarse una vez más a las elecciones de Autacor?

Miguel Ruano.- Principalmente la situación que tenemos ahora mismo. No era tiempo de marcharse y así me lo hicieron ver muchos compañeros, que no era momento de hacer experimentos. Posiblemente hasta febrero, justo antes de la pandemia, no tenía pensado seguir, pero me encuentro bien y estoy seguro de que en esta situación que estamos sufriendo, la experiencia y el conocimiento normativo es importante. Hay muchos asuntos que se están llevando a cabo para intentar salir de esta situación, porque se están modificando una serie de norma-

tivas a nivel andaluz, que son importantes para el futuro de la actividad con y sin pandemia.

Eso me ha llevado a no abandonar motu proprio el barco y dejar que sea el colectivo quien lo decidiera. En esta ocasión hemos hecho el proceso democrático más grande que ha habido en Córdoba, porque hemos pasado de celebrar elecciones dentro del marco de una asamblea a hacer jornada electoral, con una participación del 78%, una barbaridad si comparamos a cuando se hacía bajo el marco asambleario, que votaba un 40% que eran los que asistían. De todas las veces que me he presentado, y son muchas porque los mandatos en Córdoba son de dos años, es la segunda vez con una mayoría más aplastante. Es el 71% frente al 28%, que después de tantos años al frente de la asociación es importante y me siento orgulloso.

G.T.- ¿Qué programa ha presentado para hacerse con el apoyo de los socios?

M.R.- Se trata de un programa de continuidad, porque había una serie de gestiones que estaban en trámite, desde el punto de vista normativo, que luego van a tener sus consecuencias a nivel local, como la modificación del Reglamento andaluz que después implicará la modificación la ordenanza del taxi de Córdoba, sin modificarse desde hace 28 años. Esa norma permitirá al sector del taxi, vía aplicación, competir con el precio cerrado, tarifa máxima o con la fórmula de compartir vehículo. Autacor engloba al 97% de los taxistas de Córdoba y es evidente que a nivel interno tenemos que realizar una serie de mejoras, además de que tecnológicamente queremos que nuestra emisora Pidetaxi siga siendo la segunda ciudad de España donde más se piden servicios a través de la aplicación después de Madrid.

G.T.- En Córdoba el radio taxi tradicional ha pasado a llamarse como la app, Pidetaxi. ¿Cómo está funcionando en Córdoba?

M.R.- Nos gustaría ir mucho más rápido porque creemos que dentro del mercado de

“La competencia nos ha hecho ver mejor nuestros defectos”

cliente lo que le gusta”

aplicaciones desarrolladas por el taxi somos la mejor aplicación, pero no nos podemos conformar con eso y habla una persona que es parte de los fundadores de la Asociación Radio Taxi de España. Tenemos mucha inquietud, mucha ganas pero no nos acompaña la rapidez en la implementación de las novedades que necesitamos en la aplicación, tanto por cuestiones tecnológicas como económicas, que al final van de la mano.

En Córdoba, entre el 6,5-10% de los servicios se solicitan mediante la app dependiendo de la época del año. Una cifra que queremos que siga creciendo.

Este año no hemos hecho el descuento que hicimos en 2019 y que nos convirtió en la segunda ciudad con más servicios de Pidetaxi después de Madrid. Era un sistema muy complicado y queríamos que se hiciera a través de la app. Necesitamos esa evolución de la aplicación, para que tecnológicamente este tipo de acciones resulten más sencillas para nosotros.

G.T.- La app también tiene una gran implementación en otras ciudades andaluzas, ¿qué valoración se hace?

M.R.- Como sabes, Andalucía tiene un gran peso dentro de ARTE y muchas ciudades turísticas necesitan que la aplicación siga creciendo. Es algo que no puede parar y que tiene que funcionar perfectamente. Su geolocalización, su interfaz... Además, la valoración del usuario tiene que tener un traslado al taxista, que tenga una consecuencia. Si tú no das un buen servicio eso te penaliza. Somos un ejército de personas muy difícil de controlar, para algunas cosas nos gusta ser un sistema regulado y para otras cuestiones no. El taxista debe saber que tiene que haber una acción-reacción.

El efecto de la competencia

G.T.- En marzo de este año, en pleno estado de alarma, Uber anunció que abandonaba Córdoba. ¿Cómo ha sido la convivencia con esta plataforma?

M.R.- Uber se marchó en marzo y hace poco ha anunciado que se marcha definitivamente de la ciudad. Hemos estado convivido con ellos durante año y medio y ya hemos aprendido lo que es tener compañía no deseable, aunque solo haya sido una treintena

“A corto plazo, los taxistas defienden lo suyo”

de vehículos. La competencia nos ha hecho ver mejor nuestros defectos, y el taxi tiene que darle al cliente lo que le gusta de estas aplicaciones, como el precio cerrado.

Por otro lado es importante seguir trabajando la excelencia. Es un tema interno fundamental, que tenemos que hacer aunque sea desagradable para los dirigentes y no encuentre la receptividad necesaria de los taxistas. No es solo la calidad del servicio, también hay que luchar contra los tópicos pasados. Este es, para mí, el mejor camino. Hay otros caminos, el normativo, por ejemplo, pero este es el deseable. No podemos centrar todas nuestras esperanzas en ello, porque hablamos de años vista y no sería responsable por nuestra parte.

G.T.- ¿Cómo valora que estas plataformas de VTCs también quieran ahora al taxi en sus filas?

M.R.- No tengo constancia de que en An-

dalucía se esté dando esta circunstancia, aunque sé que Madrid se ha convertido en una probeta de experimentos nacionales. Hay taxistas que han decidido trabajar con multinacionales seguramente por mala gestión de las emisoras locales, que les han impedido el acceso y que propició que se encontraran un nicho de taxistas que no estaban en ninguna emisora cuando llegaron estas apps. Pero creo que a corto plazo los taxistas defienden lo suyo, su marca. Saben que estas plataformas se llevan el 20% de tu trabajo y en Andalucía, que tiene sus ciudades entre las más económicas, con carreras de 5-6 euros de media, darle el 20% a una multinacional americana es mucho. Cuesta mucho ganar ese dinero como para dárselo a un tercero.

Crisis y futuro

G.T.- El taxi, y la sociedad entera, está viviendo una crisis inesperada. ¿En qué situación se encuentra el sector cordobés? ¿Y el andaluz?

M.R.- Córdoba es una ciudad turística, aunque no como los municipios costeros que supeditan su año a tres meses, pero hablamos de una caída de la actividad cercana al 65%.



Para Ruano, el taxi debe seguir trabajando en la excelencia

Sobre la regulación: “Tenemos un ayuntamiento sensible”

En julio, en un alarde de valentía propusimos que a partir del 10 septiembre saliera el 67% de la flota a la calle y nos equivocamos. Pero por suerte tenemos un ayuntamiento sensible a la situación del sector, no como en Madrid, donde parece fallar la interlocución. Porque si tú explicas las circunstancias y existe un amplio consenso entre las asociaciones, por mucho que haya una pequeña que te esté diciendo que no, lo normal es atender a lo que te piden. Así que como nos equivocamos, hablamos con el Ayuntamiento y desde el 1 de octubre hemos vuelto al 50%. Gracias a ello podemos hacer una jornada mínimamente digna y el usuario está bien atendido, con un servicio de calidad.

La situación es muy complicada en Andalucía. Mientras que las ciudades de interior se pueden mantener en unos porcentajes del 50%, a los municipios totalmente costeros no les vale ni con un 50% porque su agosto ha pasado ya y tendrán que esperar a que vuelva de nuevo mayo/junio.

G.T.- A nivel autonómico, usted es también presidente de la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi. ¿en qué punto se encuentran la modificación del reglamento del taxi o la creación del reglamento de las VTCs?

M.R.- La administración andaluza ha jugado una carta inteligente, entiendo, al separar cuestiones. Vamos a hablar de regulación

VTC por un lado y del taxi por otro. Sobre esto último está todo más avanzado, la modificación del Decreto 35/2012 de 21 de febrero, lo que popularmente conocemos como reglamento del taxi que incluye una mejora pro taxi y otras cuestiones como el límite de edad vehículos, conceptos para la adquisición de vehículos también por renting y leasing, el tema de la tarifa fija máxima, la posibilidad del taxi compartido y otras cuestiones que se tenían que incluir por imperativo legal. Si todo va bien, es probable que en el primer trimestre de 2021 esté aprobado

Y por otro lado está reglamento VTC, que se está llevando más lento. Como buena administración liberal, que es quien gobierna la comunidad, ni al PP y ni a Cs les gusta mucho limitar y regular las VTCs y prefieren darles su libertad. Además, siempre está la guerra política de que la culpa es del PSOE.

Por otro lado, tenemos que ser muy sensatos a la hora de pedir regulación. Estamos a mitad de plazo del decreto Ábalos y tampoco conviene que las VTCs se regulen con licencias urbanas porque la aplicación de la transitoria del decreto Ábalos decae. No obstante, nosotros hemos pedido que se incluyan una serie de limitaciones para los incumplimientos continuos y flagrantes de la ley de las VTCs, como es la captación indebida, el aparcamiento en superficie, utilización de carriles bus...

G.T.- A finales de septiembre se aprobaron nuevas medidas para los autónomos. ¿Qué valoración hace de ellas?

M.R.- Te respondo con un titular de mi ídolo en esto de los autónomos, que es mi pai-

sano Lorenzo Amor, presidente de ATA. “Si me preguntas si el sector del taxi, como el de los carniceros, tiene derecho a la prestación por cese de actividad, te diría, no. Pero si me preguntas si los taxistas, de forma individual, tienen derecho, la respuesta es sí, siempre y cuando puedan acreditar una caída de la actividad del 75%”. El gobierno se ha mostrado inflexible en eso a pesar de que se le ha reclamado que bajase el porcentaje. Motivos tenemos, y más ahora que en el tercer trimestre. En Madrid por ejemplo, los confinamientos, el cierre del ocio nocturno...son motivos más que suficientes. Pero se trata de una decisión personal e individual de cada uno que conlleva un trabajo para justificar esa caída. No obstante, las asociaciones vamos a poner todos los medios para ayudar a que quien lo desee lo necesite. Además, es importante que los taxistas sepan que se puede desistir de las prestaciones en cualquier momento.

G.T.- Ante un presente bastante oscuro, ¿hay luz al final del túnel?

M.R.- Saldremos de esta, pero dentro de un tiempo. Tenemos que ser prudentes y no dejar que los deseos nos nublen la mente, porque parecía que esto estaba hecho y se ha visto que no es así. Esto va más lento de lo que nos gustaría a todos y es evidente que hasta que no lleguen las vacunas no vamos a poder recuperar lo que se ha perdido. Y el cansancio se va acumulando y nuestra forma de ser también se ha resentido. Pero hay que ser fuertes.

Olga Lobo



La marca Pidetaxi ha sustituido al antiguo radio taxi cordobés



El taxi estudia denunciar ante Anticorrupción



Las irregularidades en el concurso impiden al taxi acceder a las rutas escolares

Como David ante Goliat, el taxi de Cantabria vuelve a enfrentarse al Gobierno regional por las dificultades que están encontrando los taxistas para acceder a las rutas escolares del curso 2020/2021. A pesar de que los taxistas presentaron las ofertas más económicas y ganaron las licitaciones, el curso comenzó y los taxistas no sabían nada de sus nuevas rutas.

Nos lo cuenta uno de los afectados por esta situación, Joaquín Gómez, taxista de Corvera de Toranzo, quien nos asegura que tuvo que averiguar por su cuenta lo que estaba sucediendo con las rutas. "El curso empezó y yo no sabía nada de la ruta a la que había licitado y que había obtenido al presentar la oferta más baja. Entonces, decidí seguir una de las rutas con autobuses y ahí descubrí lo que había pasado, porque la conductora, que me conoce, me lo explicó".

Lo que había pasado es que su ruta "había desaparecido" porque el niño del pueblo al que Joaquín iba a llevar al colegio este año ya no estaba, también había "desaparecido". Al resto de niños, le explica la conductora de la ruta de autobús, les llevan ellos en autobús.

Unos días después de este encuentro, es la la Consejería la que decide ponerse en

contacto con Joaquín y le piden que vuelva a licitar el mismo número de ruta, pero con otro recorrido. "Me mandan unos impresos que tengo que rellenar. Le digo al señor que esto es una tontería, porque yo ahora pongo aquí 100 euros, por ejemplo, y si hay una filtración, quien concursa contra mí lo va a poner más barato y me lo va a quitar. Yo licité en un pliego y si me lo daban el lunes lo hacía. El lunes no empecé, así que entiendo que el otro señor habrá quitado uno o dos céntimos y se habrá llevado la ruta. Yo he pedido que me expliquen la licitación del otro señor y todavía estoy esperando", nos explica Joaquín, lamentándose. Porque además de perder esa ruta, ha perdido también la oportunidad de licitar a otra. "Eso es lo más crudo. Porque si yo sé que esta ruta ha desaparecido, pues opto a otra, porque los taxis podemos licitar a dos", nos asegura.

"Las rutas se diseñan a la carta de las empresas de autobuses"

Tal y como nos contaba este taxista en el mes de agosto, las rutas escolares son las que permiten a los taxistas rurales vivir de su trabajo. Sin ellas la situación es muy grave. Y no es la primera vez que una cosa así, que desaparezcan niños y rutas, sucede. "Esto mismo me pasó hace dos años, cuando también desapareció la ruta de la Vega de Pas. En el momento que vieron que los taxis también íbamos a esa ruta desapareció. ¿Qué pasó con esos niños?, ¿se los comió el lobo?". Por eso el año pasado decidieron impugnar el concurso, aunque el resultado no fue el deseado y finalmente se prorrogaron los contratos de 2018.

¿Y ahora qué?, le preguntamos a Joaquín. "Yo cuento con que tengo asignada esa ruta, porque he ganado la licitación, y diez días después me encuentro con un problema que nadie sabe explicarme cuál es". "Hoy no he hecho ningún viaje", nos indica a media mañana, cuando hablamos con él. "Estoy aquí, en un pueblo retirado atado de pies y manos, un lunes. Tenía organizada mi economía en torno a esta ruta, nos asegura. ¿De qué voy a pagar yo ahora mis impuestos? Si en los pueblos no hay nada".

"Cuando me llama el presidente, y me dice que doy la oferta más baja, doy saltos de alegría porque sé que voy a poder vivir con esa ruta. Pero ahora mismo todo ha quedado truncado y la alternativa que te dan, volver a presentar una oferta con otro recorrido, es para callarte".

Rutas a la carta

Joaquín no ha sido el único perjudicado por una práctica que llevan años denunciando desde el sector. Junto a él, una veintena de compañeros, según el presidente de la Federación Cantabria del Taxi, Manu Andoni Ruiz, también están sufriendo las "irregularidades" que se han producido en este concurso.

Tal y como nos explica Ruiz, "las rutas se diseñan a la carta de las empresas de autobuses incluso manipulando el número de alumnos que hay en cada ruta y si hace falta modificando el horario de entrada de los colegios. Tenemos bastantes casos de este tipo", asegura. Esto es así, indica porque con la creación de rutas ficticias se intenta meter a algún autobús que se ha quedado sin

el concurso de las rutas escolares

ruta. "En el momento en el que se presenta un taxista, esa ruta desaparece o le cambian el recorrido con un número diferente".

La pelea de los taxistas cántabros con la Consejería de Educación viene de lejos. En octubre de 2019, hace ya un año, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia abrió un expediente sancionador a 25 empresas y 2 asociaciones dedicadas al transporte de viajeros por carretera en la Comunidad Autónoma de Cantabria por posibles prácticas restrictivas de la competencia, con especial incidencia en el transporte escolar. También la CNMC, a principios de años, emitió un informe no vinculante, pero sí recomendando que los concursos se sacaran por lotes para que hubiera el mayor número de concurrencia. "El Gobierno de Cantabria no ha atendido a esa recomendación y es algo que vamos a poner de manifiesto ante la CNMC de nuevo para que tome cartas en el asunto", señala indignado Ruiz.

Porque la Federación Cántabra tiene claro que la actual fórmula de licitación discrimina sin duda al taxi. "Se permite que autobuses se presenten a rutas para llevar a menos de 8 alumnos, tenemos multitud de casos en los que los autobuses llevan a 4 o 5 niños, y por el contrario no se permite que dos o tres taxis concurren conjuntamente para llevar a un número superior de 8 niños", nos asegura. Y a pesar de haber hablado con los últimos tres consejeros y obtener de ellos "muy buenas palabras", a la hora de la verdad llega de nuevo el concurso no hace nada. "Pero no solo por Educación, también por parte del propio Partido Regionalista. Su portavoz nos aseguró en campaña electoral este año pasado que lo iban a sacar en dos lotes, pero nada más lejos de la realidad". Por eso para el presidente de la Federación la vía política está agotada desde hace tiempo, "estamos cansados de pelear con ellos", nos asegura.

La vía política está agotada

"Cuando hemos visto que el concurso ha salido como en años anteriores no hemos vuelto a intentar siquiera reunirnos con ellos. El año pasado, cuando tampoco se nos hizo caso, presentamos un recurso contra el pliego. No se nos dio la razón porque la Consejería de Educación se inventó un montón de co-



Joaquín Gómez es uno de los taxistas rurales que se ha quedado sin ruta a pesar de haber presentado la oferta más económica

El taxi solo podía acceder a 57 rutas de un total de 471

sas y se escudaron en eso para no resolver el concurso, acabaron desistiendo de él, prorrogando las rutas a las empresas que las estaban haciendo con anterioridad. Por eso no hemos querido caer en esto de nuevo".

El taxi podría acceder a 57 rutas de un total de 471. "Fíjate el porcentaje, hablamos de un 16% de las rutas, algo ínfimo", nos señala el propio presidente. "Pero es que tenemos otro problema", continúa, "porque la gran mayoría, te diría que el 90% de ellas, tienen adscrito un conductor asa-

lariado, algo que no existe en otro punto de España. El taxista que gana una ruta, tendría que subrogar al conductor de la empresa de autobús que ha estado haciendo dicha ruta. Está recogido en el convenio del transporte de viajeros de Cantabria el taxi como sabe tiene un convenio completamente diferenciado. Esto hace que muchos taxistas ni siquiera





Manu Andoni Ruiz, presidente de la Federación Cantabra del Taxi, asegura que hay muchos intereses

se presenten porque les sale más caro contratar o despedir a dicho conductor que lo que es el propio importe del contrato.

Además las empresas recurren a la picaresca, y para blindar esa ruta ponen siempre al conductor con más antigüedad de la empresa. Es que no hay concurrencia. El año pasado denunciábamos la existencia de este cártel ante CNMC. Se ponen de acuerdo entre ellas, una empresa en cada ruta, se reparten, va el taxi al precio máximo de salida... Son tantas las irregularidades que lo que no entendemos es como nadie interviene".

Ante esta situación, la Federación tiene varias opciones. "Vamos a volver a insistir ante la CNMC y nos planteamos acudir a la Fiscalía de Anticorrupción. Ya presentamos en Cantabria ante la Fiscalía una denuncia que archivaron porque entendieron que no había delito penal, pero sí que vamos a intentar hacer algo. Estamos dándole vueltas con nuestros abogados", nos explica el presidente de la Federación, para quien el caso es "flagrante, además, a diferentes niveles".

Cuando le preguntamos qué puede haber detrás de esta reticencia a que los taxistas puedan acceder a las rutas escolares, Ruiz lo tiene muy claro. "Hay intereses económicos sin duda. Hay mucha presión por parte de las empresas de autobuses y desde luego entendemos que hay prevaricación por parte de un funcionario en concreto que es el encargado de la coordinación de los servicios complementarios a la educación, que es a quien

hemos llevado a la fiscalía. Estamos hablando de mucho dinero, de un contrato por valor de 55 millones de euros".

Denuncian también desde la Federación que se está dilapidando dinero público. "Hay un taxista que ha licitado un precio inferior y está una empresa de autobuses haciendo la ruta desde hace dos años al mismo precio, cuando hay una oferta mucho más económica" e insiste en señalar que muchas veces las rutas "ni siquiera han salido a concurso y que se han adjudicado por contrato menor cuyo criterio desconocemos. Es un cúmulo de irregularidades e incongruencias que deja claro que hay algo".

Cantabria, gobernada por el Partido Regionalista de Miguel Ángel Revilla, podría parecer el oasis del taxi, ya que el propio presidente siempre ha presumido de viajar en taxi. Sin embargo, tal y como nos cuenta Ruiz, en el propio pueblo de Revilla, en Polaciones, el año pasado el servicio lo hizo una VTC porque el taxi que había en el pueblo se terminó dando de baja ante la falta de oportunidades para subsistir. "Me hace gracia que el señor Revilla se ponga como salvador del taxi. El señor Revilla lo que es un vendehúmos de cara a la galería, que nos prometió hace más de un año la regulación de las VTCs, pero no ha hecho absolutamente nada en las dos legislaturas".

Olga Lobo

“Revilla es un vendehúmos de cara a la galería”

La represalia de la Consejería

Esta lucha del taxi contra la Consejería de Educación, Formación Profesional y Turismo ha devenido en una sanción a Radio Taxi Santander por publicitar excursiones. "Nos ha dejado perplejos, porque nosotros publicitamos el transporte. Ni se publicitan horarios, ni plazas, ni por supuesto el taxista hace de guía. Otra cosa es que expliquemos algo, que contemos alguna curiosidad durante el trayecto, porque no somos mudos. Pero de ahí a hacer de guías turísticos es un mundo".

Por eso para el presidente de la Federación es evidente que se trata de una clara represalia. "Todas las docenas de denuncias que hemos presentado por las irregularidades en las rutas escolares han quedado en agua de borrajas, ni nos han respondido, y la primera denuncia que presenta la asociación de autobuses tiene una propuesta de sanción de 6.001 euros, cuando la propia empresa de Cantur ha promocionado este mismo tipo de servicios". Y adelanta cómo acabará, "en un contencioso, porque no vamos a pagar de buenas a primeras una sanción que consideramos sectaria y partidista".

Y mientras tanto, el taxi rural se hunde. "Los taxis acaban desapareciendo porque sin estas rutas no pueden vivir. Son poblaciones muy pequeñas, con gran despoblación y los vecinos no suelen usar el taxi. Hemos estado peleando también el tema del transporte sanitario no urgente y por el taxi a demanda, pero se nos niega todo para que el taxi pueda sobrevivir".

Recuerda que el servicio de taxi supone mucho más que un simple transporte. "Solo falta que nos abran un expediente por transporte de mercancías por llevar medicamentos a los vecinos que ahora no pueden salir de sus casas. A ver quién hace ese servicio".



THE FUTURE OF TRANSPORTATION

As technology advances, the way we travel is changing. From autonomous vehicles to electric cars, the future of transportation is bright and full of possibilities.

Autonomous vehicles are becoming a reality, offering a safer and more efficient way to travel. They are designed to eliminate human error, which is the leading cause of accidents on the road.

Electric cars are also gaining popularity, offering a cleaner and more sustainable mode of transport. They are becoming more affordable and have a longer range, making them a viable option for many consumers.



“Élite se ha hecho mayor pero sigue igual



Alberto "Tito" Álvarez, reelegido coordinador y portavoz de Élite Taxi Barcelona

Con un 63% del total de los votos, la candidatura encabezada por Alberto "Tito" Álvarez ganó las elecciones para dirigir la asociación Élite Taxi Barcelona que se celebraron los días 18 y 19 de septiembre.

La idea de "profesionalizar" la organización para dotarla de una estructura más fuerte y crear un funcionamiento basado en alianzas con otras entidades afines, logró convencer a la mayoría de los socios de Élite Barcelona, una asociación que cuenta ya con seis años desde su nacimiento y que, según el propio Álvarez, "se ha hecho mayor" aunque no haya perdido su esencia.

En esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi, "Tito", que ocupará el cargo de portavoz y coordinador de Élite Barcelona, avanza que no descarta la idea de nuevas movilizaciones en las próximas semanas y anuncia una serie de adhesiones para que la asociación resulte "más útil" a nivel nacional.

La Gaceta del Taxi.- ¿Qué valoración hace de los resultados electorales y cómo están siendo estos primeros días de trabajo en la junta de Élite Barcelona?

Alberto Álvarez.- Estamos muy contentos con los resultados después del año que lleva-

mos donde algunos no han parado de crear dudas y confundir a la gente, sobre todo en redes. Al final los socios han valorado el trabajo del día a día. No hemos dejado nunca de trabajar y se agradece que los taxistas lo valoren. Una vez que hemos ganado las elecciones se respira una tranquilidad muy insólita en el último año. Parece que las urnas han callado bocas y mucha gente se pensaba una cosa que al final ha sido otra. Las redes confunden demasiado a la gente y te hacen ver una cosa pero luego la realidad se impone.

G.T.- ¿En qué han consistido o consistirán sus primeras actuaciones?

A.A.- Ahora estamos con todo el tema de organizar los papeles, cambiar los cargos y estamos informando a la Generalitat de Catalunya de la nueva junta directiva. En breve convocaremos una asamblea para informar

a los socios sobre cuál va a ser y cómo vamos a ejecutar el programa que presentamos.

Alianzas con otras entidades

G.T.- Antes de las elecciones, uno de los puntos en los que hacía más hincapié era en la necesidad de profesionalizar Élite Barcelona, de darle un nuevo giro a la organización tras su nacimiento en 2014. ¿Cómo lo pretenden llevar a cabo?

A.A.- La idea es que en una asamblea se debata qué tipo de cuota se debe poner a la asociación y que luego se vote. Queremos que la asociación esté bien gestionada, que los taxistas se dediquen a trabajar y que no tengamos que recurrir a donaciones, que es como hemos ido subsistiendo todos estos años. La mayoría de la lucha ha caído en el peso, en la espalda de la gente que ha pasado por la junta directiva y que lo han tenido que dejar porque no podían perder más tiempo y tenían que trabajar. Queremos que la asociación sea sostenible en el tiempo y hacerla crecer de una forma seria. Creo que Élite se ha hecho mayor, pero sigue siendo igual de combativa y tiene las mismas ideas. Sin embargo, pienso que la asociación debe tener una estructura mínimamente fuerte para que, por ejemplo, pueda tener su gestoría, su bufete de abogados, etc. En la organización nadie va a cobrar ningún sueldo, pero si una persona va a una reunión y pierde tres horas, lo justo y lo lógico es que lo cobre.

G.T.- Otro punto al que también ha hecho referencia es que el funcionamiento de Élite se va a basar en un sistema de alianzas. ¿A qué se refiere exactamente?

A.A.- Lo que pretendemos es tejer alianzas y ayudarnos los unos a los otros para optimizar recursos y que podamos utilizar la fuerza conjunta. Al final se trata de eso. A nivel de abogados queremos trabajar con los bufetes Vosseler y Colectivo Ronda. Son los dos bufetes con los que tenemos más confianza y luego buscamos alianzas con la consultora Ekona, que es muy importante porque el trabajo que desarrollan va en una línea totalmente distinta a la que estamos acostumbrados. Aunque con Ekona el peso lo lleve Taxi Project, en aspectos más locales del AMB, Élite Barcelona va a estar presente. Luego por otro lado pretendemos mantener

“Los socios han valorado el trabajo del día a día”

de combativa”

un convenio con la Inter-sindical Alternativa de Catalunya para que todos los asalariados del taxi de Barcelona que tengan problemas reciban asesoramiento.

G.T.- Antes de las elecciones comentó que, además de integrarse en UATAE, a nivel sectorial la intención era también plantear a los socios de Élite la posibilidad de adherirse a Antaxi.

A.A.- Lo primero que hay que decir es que estos acuerdos o alianzas deben ser refrendados en la asamblea. Todo esto lo tienen que votar los socios. Por ejemplo, con UATAE o la Inter-sindical no hay problemas porque no nos deben aceptar. Pero en el caso de Antaxi, nosotros lo que vamos a proponer a los socios es presentar la solicitud de adhesión. Luego nos pueden aceptar o no. Eso ya no está en nuestras manos.

G.T.- Es fácil imaginar que ha habido contactos previos con miembros de Antaxi antes de proponer eso en vuestra asamblea, ¿verdad?

“Nuestra intención en Antaxi es sumar”

A.A.- Bueno, hemos hablado con mucha gente. Pero debemos entender que nosotros venimos de un camino hecho de unos cuantos años y en ese trayecto recorrido nos hemos peleado con mucha gente. Entiendo que pueda haber gente que no quiera que entremos, pero en líneas generales hemos demostrado que, aunque seamos muy combativos, hemos crecido y hemos aprendido muchas cosas. Nuestra intención dentro de Antaxi es la de sumar, aportar y darle más músculo del que tiene, que ya tiene mucho. La lucha de Élite es más local y a nivel nacional queremos estar en un sitio que podamos aportar. En la FETE ya no estamos y somos la mayoría del Área Metropolitana de Barcelona y creo que sería bueno para Antaxi, pero no es una decisión que esté en nuestras manos. Lo único que podemos hacer nosotros es llevarlo a la asamblea para que nuestros socios aprueben que presentemos la solicitud de acceso y a partir de ahí ya veremos.

G.T.- Una vez fuera de la Federación de Élite (FETE), parece que Antaxi es la que más se ajustaría a su forma de ver el sector.



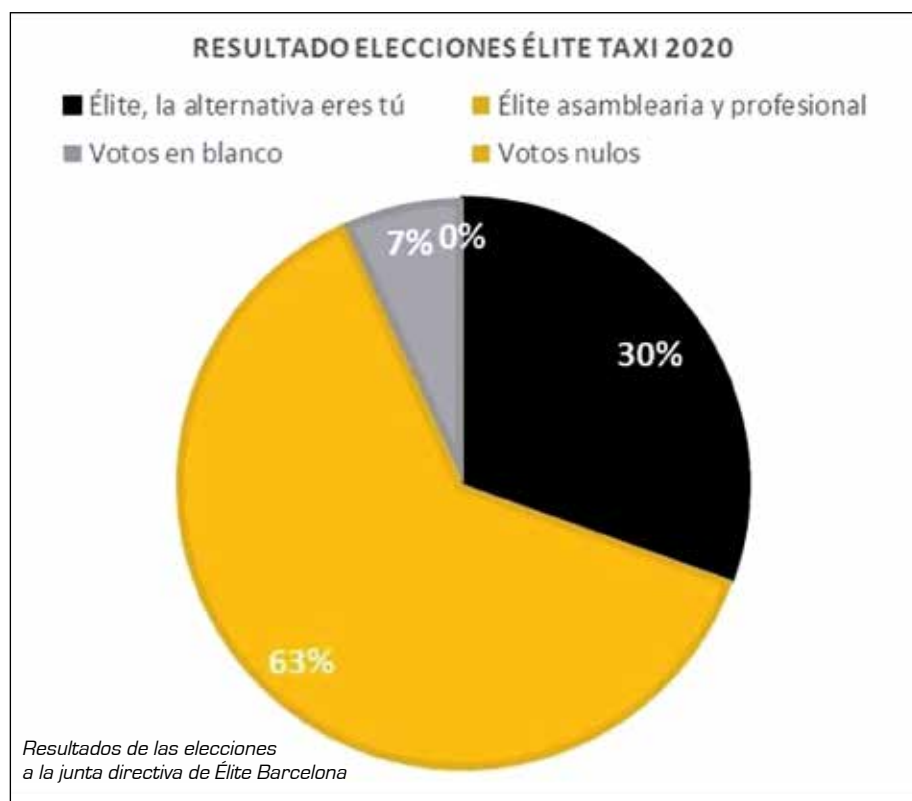
“La Taula Técnica tiene mucha transcendencia”

A.A.- Ante todo queremos ser útiles. De las dos asociaciones que nos quedan, en Fedetaxi mientras nosotros estamos no vamos a presentar ninguna solicitud porque chocamos con mucha gente y no podemos estar en asociaciones con organizaciones como Unalt o Gremial Madrid. Por ejemplo, respeto mucho a Emilio Domínguez y considero que es un buen abogado pero no comparto la línea de la federación. Podemos llegar a algún acuerdo puntual, como por ejemplo contra las VTC, pero pertenecer a la misma asociación donde las decisiones dependan de este tipo de organizaciones no entran dentro de nuestros principios. Defendemos el modelo de taxi del autónomo y no tiene sentido estar con otras entidades que defiendan otros intereses, que son muy legítimos aunque no los comparta.

Elecciones a la Taula Técnica

G.T.- Tras las elecciones de Élite, ahora las próximas serán para elegir a los representantes de la Taula Técnica, ¿qué transcendencia tienen esos comicios?

A.A.- Estamos intentando que se celebren las elecciones antes de final de año pero si no, como muy tarde, se hará a principios de 2021. Esas elecciones tienen mucha trans-



endencia porque al final la representatividad en el AMB no depende de los socios que tengas, depende de los resultados de la Taula Técnica. Es verdad que desde Élite hemos conseguido que se hagan unos cambios con los que, para entrar en la mesa, necesitas como mínimo el 10% del total de los votos escrutados. Aún así, no estábamos de acuerdo en que una asociación como la nuestra que tiene 2.500 votos tuviera la misma representatividad que alguien que tiene 300. No tiene lógica y lo van a cambiar. Va a haber un porcentaje de representatividad en fun-

ción de los resultados que saques. Es más democrático. Este año además creo que se van a presentar más asociaciones que tienen peso como Anget y Paktaxi.

G.T.- Centrándonos en la actualidad del sector, ¿qué valoración hace, no ya solo del taxi de Barcelona, sino también a nivel nacional en estas últimas semanas?

A.A.- La situación sigue siendo igual de mala. No ha cambiado nada desde hace dos meses ahora y en Barcelona lo que estamos valorando es hacer movilizaciones para este mismo mes. Próximamente debemos decidir algo.

G.T.- En lo que respecta a la Ciudad Condal, ¿hay alguna novedad con respecto a una posible regulación de la oferta de taxi para ajustarlo a la demanda?

A.A.- De momento no sabemos nada. El IMET va a iniciar el trámite reglamentario para poder cambiar y regular la oferta, y nosotros a corto plazo la única baza que tenemos es que la Generalitat le de un paraguas jurídico temporal hasta que lo pueda hacer el IMET. Pero para poder regular el IMET tiene que haber consulta pública, presentarse en el Pleno, respetar un periodo de alegaciones y que se apruebe definitivamente; y eso son 4 meses. Para una cosa rápida debe haber una orden sanitaria de la Generalitat.

Javier Izquierdo



Las elecciones a la Taula Técnica podrán celebrarse antes de final de año

“Estamos dispuestos a

En tiempos inciertos es imprescindible contar con buenos aliados. Caballero y Marfil, con amplia experiencia en el mundo financiero y del taxi, ofrecen una alternativa real y sólida a los taxistas que precisen recursos, ahora que los bancos les cierran las puertas. Andrés González y Daniel Caballero, responsables de la empresa, también tienen taxis y conocen de primera mano las dificultades de liquidez del sector.



Daniel Caballero, a la izda., y Andrés González ofrecen al taxi financiación para tiempos de crisis

Cuando empezó el año nada hacía presagiar que apenas tres meses después nuestras vidas se iban a parar súbitamente. Mucho menos que los efectos de ese parón se seguirían sintiendo medio año después y que las continuas restricciones, recortes horarios y limitaciones de movilidad para reducir el contagio por Covid-19 iban a convertirse en parte de nuestro día a día.

En este escenario el taxi es uno de los sectores que más ha visto cercenada su actividad. Con recaudaciones muy por debajo de lo habitual en esta época del año y tras una campaña de verano para olvidar, toca seguir peleando. Lo importante ahora “es comprar tiempo para ganar”, esa es una de las apuestas de Caballero y Marfil Asociados.

Andrés González y Daniel Caballero, gestores de la empresa, llevan años operando con el sector del taxi. También tienen taxis y conocen de primera mano las necesidades del sector y de sus profesionales.

Son conscientes de que en estos tiempos

sanitarios y económicos tan difíciles que estamos viviendo, lo que toca es resistir hasta que llegue en unos meses una vacuna. Lograrlo depende en gran medida de poder obtener la financiación necesaria, tarea ahora nada fácil porque “los bancos están muy reacios a concederla”. En cambio, nos comenta González, en la financiación privada se abre una pequeña puerta para la concesión de pequeños préstamos y créditos.

A pesar de que la situación es complicada para todos “nosotros estamos a disposición de los taxistas para ayudarles a que este momento sea mucho menos duro”. En Caballero y Marfil “queremos ayudar y podemos hacerlo”, enfatizan.

Muchas entidades bancarias han echado el freno estos meses. Nos consta que antes

“Lo importante ahora es comprar tiempo para ganar”

ayudar a los taxistas”

“Conocemos cómo funciona el sector porque aquí todos tenemos taxis”

estaban “más abiertos a trabajar con el sector” porque entre otras cosas, y lo sabemos por experiencia propia, el taxi siempre ha cumplido bien con sus pagos. Sin embargo ahora que “el banco ha cerrado la puerta a los taxistas”, insisten en recordar que los profesionales que acudan a ellos, podrán encontrar la alternativa que mejor se adapte a sus circunstancias.

Préstamo a cinco años con uno de carencia

“Ahora mismo tenemos un nuevo producto a cinco años, con un año de carencia”, nos explica Caballero. “Entendemos que un año es el tiempo que el taxista necesita para que pase todo esto”, para que se consiga una vacuna y, poco a poco, se vuelva a la normalidad de verdad, que vuelva el ocio nocturno, la actividad en el aeropuerto, los eventos deportivos, las ferias, las oficinas a pleno rendimiento.. y tantas cosas más. Creemos que nuestro producto financiero proporciona al taxista, por un lado, un circulante para el día a día, y por otro, gracias a ese año de carencia, podrán retomar los pagos de sus préstamos, si los tienen retenidos, en cuanto se encuentren algo mejor económicamente. “Hay poca facturación y los mismos gastos. Así que esta opción la ven como un balón de oxígeno para los profesionales del taxi”, aseguran.

Disponen también de otros productos, de varias fórmulas y posibilidades a estudiar en función de las necesidades de cada profesional, “porque al final cada caso y cada situación es único y lo que queremos es dar un servicio personalizado a cada taxista y que se adecue a sus características”. E insisten en que “ahora que nadie quiere, nosotros sí estamos dispuestos a ayudar a los taxistas”. “Llevamos muchos años trabajando con este sector, sabemos que son grandes pagadores y aquí estamos para colaborar con ellos.

Tenemos la ventaja además de conocer de primera mano cómo funciona el sector porque aquí todos tenemos taxis”, vuelven a recordar.

Cambio de perfil

Expertos en finanzas, les preguntamos sobre las diferencias entre esta crisis y la de 2008. Y ambos son tajantes al señalar que los efectos de esta crisis sanitario-económica todavía se desconocen. “A diferencia de la de 2008, que fue mucho más progresiva y se dilató en el tiempo, esta ha venido de golpe y está afectando a muchos sectores que en 2008 consiguieron esquivar en parte el golpe. Aquella se centró más en el mundo inmobiliario y de la banca, que tuvo que ser rescatada a gran escala, no lo olvidemos. En esta ocasión, comenta González, en mi opinión, hay sectores a los que todavía no ha llegado de pleno la onda expansiva de la crisis, pero de una forma u otra esto nos va a tocar a todos. Por eso es importante comprar tiempo, como decíamos antes, y esperar a que una vez conseguida una vacuna se pueda recuperar de verdad la normalidad, o al menos algo más parecido a la normalidad a la que estábamos acostumbrados antes de

que el coronavirus lo cambiará todo.

Una realidad que ha marcado también el tipo de perfil del taxista que acude a pedir financiación. Recuerdan que entre 2010 y 2012 firmaron muchas pólizas con taxistas con un producto de capital privado, sin embargo en 2016 el perfil estaba más orientado a la financiación en los bancos y con cuentas más saneadas, menos endeudados, porque se notaba que “habíamos aprendido la lección. Ahora, ante la rigidez e impedimentos de los bancos, “la financiación privada vuelve a ser crucial”, comentan González y Caballero.

La evolución en los próximos meses del control pandemia y los efectos en nuestras economías, está todavía por ver. Por eso, ante un camino que se prevé largo y no exento de dificultades, es recomendable recorrerlo junto a aquellos que nos puedan tender una mano cuando más lo necesitamos.

Y aunque a los taxistas se les hayan cerrado puertas en los bancos, aseguran que hay ventanas como Caballero y Marfil Asociados que se mantienen abiertas para colaborar con un sector que atraviesa uno de sus peores momentos, pero que siempre ha sabido sobreponerse a las dificultades.



El Covid-19 ha trastocado también el sector financiero

Demandado Ángel J. Mejía por violación del derecho al honor e intimidad



Mejía preside cautelarmente AGATM

Angel Julio Mejía, a fecha actual presidente de forma cautelar de la Asociación Gremial del Taxi de Madrid ha sido demandado por Pilar G. Matorra, periodista y directora de La Gaceta del Taxi por violar de forma reiterada su derecho al honor y a la intimidad.

La demanda, presentada el pasado 25 de septiembre en el Juzgado de Primera Instancia de Arganda del Rey, incluye los múltiples ataques profesionales e insultos personales proferidos contra la directora del medio “con el claro objetivo de desacreditarla, así como al medio que dirige, atentando en tal modo contra su derecho al honor e intimidad” durante muchos meses.

La demanda recoge asimismo que “resulta palmariamente probado” con las pruebas documentales adjuntadas, que los hechos que Ángel J. Mejía atribuye a la directora “resultan a todas luces falsos y de intención dañina”. De la misma forma, entiende la parte demandante que resulta igualmente palmaria “la falsedad, gra-

tuidad y falta de fundamento o de base de las difamaciones vertidas contra el honor y el buen nombre de la directora del medio, junto con las obvias consecuencias de peligrosidad para su integridad moral y profesional, dada cuenta la especial gravedad de las difamaciones y su profesión consagrada”.

Destaca también el letrado en sus alegaciones contra el demandado que todo el material publicado por La Gaceta del Taxi “se ha realizado en el ámbito de la libertad de información que ampara a Pilar G. Matorra como periodista en el ejercicio de su profesión”, y en virtud de la cual “en ningún momento se procede a publicar noticias falsas, sino que se trata de artículos objetivos e informativos, cuya base no pretende adoc-trinar a nadie, sino simplemente informar de los hechos tal y como ocurren”.

Mucho más allá de la libertad de expresión

Asimismo entiende el abogado que los ataques de Ángel J. Mejía rebasan su derecho a la libertad de expresión cuando éstos atentan contra derechos fundamentales como el del honor y la intimidad recogidos en los Art.18 de la Constitución.

Se solicita al juzgado, además, el cese inmediato de este tipo de declaraciones contra la directora y el medio, una indemnización por daños, así como la lectura de la sentencia en todos los medios y RRSS en que hayan sido vertidas estas falsas, infamantes e insidiosas acusaciones, en caso de que el demandado Ángel J. Mejía sea condenado por estos hechos.

Aprobada la PNL para endurecer las sanciones a las VTCs

La Proposición no de Ley para modificar el régimen sancionador de las VTCs en la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, salió adelante en la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso de los Diputados con 19 votos a favor y 16 abstenciones.

El Grupo Parlamentario de Unidas Podemos llevó a la Comisión esta PNL, resaltando la importancia de que las autoridades controlen y hagan efectivo el régimen de precontratación de los servicios a los que están sometidas las VTCs. Motivo para el que consideran necesario endurecer determinadas infracciones y tipificar otras nuevas, así como también establecer instrumentos legales que permitan a los cuerpos de inspección y de policía locales sancionar adecuadamente.

Desde Ciudadanos, su portavoz en la Comisión señaló que ellos siempre han defendido una regulación nacional pero insistieron en la necesidad de que taxis y VTCs trabajen en un marco competitivo justo. “El taxi debe estar preparado para afrontar la próxima disrupción”, sostuvieron desde la bancada de la formación naranja.

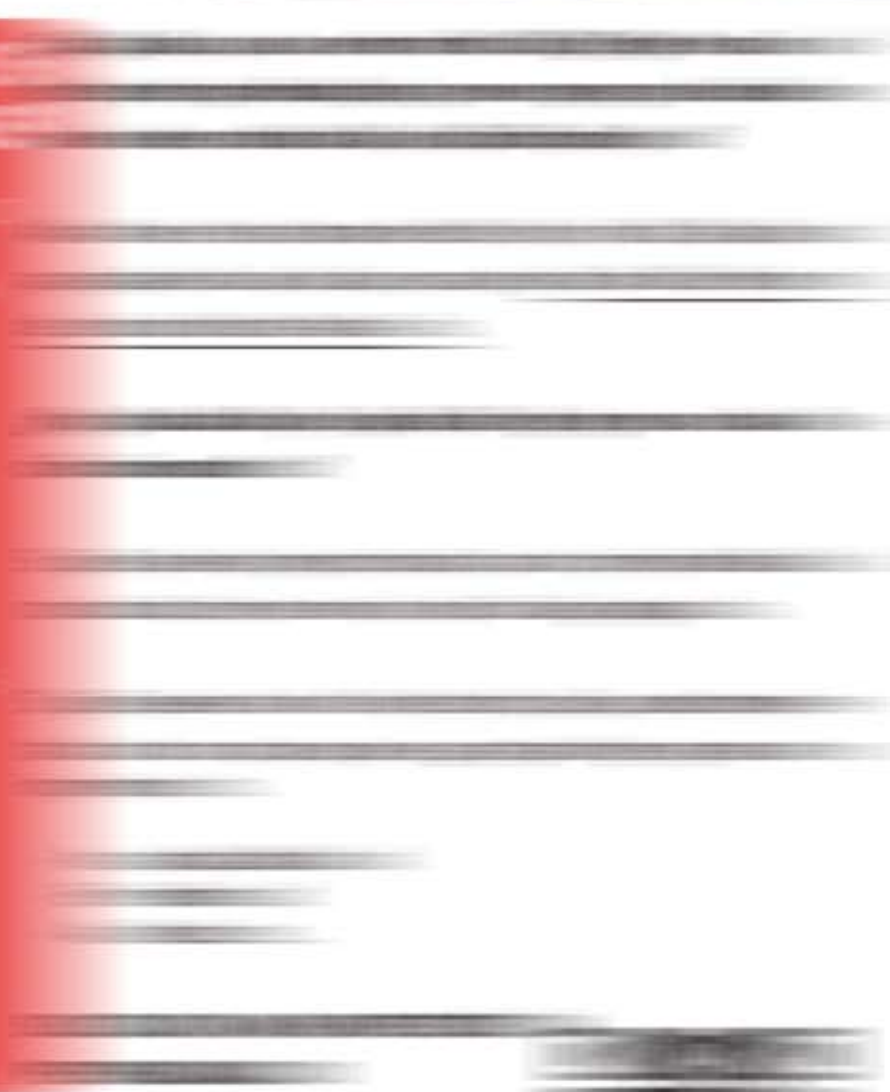
Por su parte, el Partido Popular aseguró compartir “en gran medida” el fondo que persigue la PNL. “No es más que presionar al Gobierno para que aplique la disposición tercera del Decreto Ábalos”, apuntaron desde el partido. No obstante, durante el debate solicitaron eliminar del texto de la PNL todas las referencias a la competencia desleal, cuestión que no ha sido tenida en cuenta.

A favor, además del Grupo Parlamentario de Unidas Podemos, el Grupo Plural también dio su voto en positivo a esta Proposición, si bien han querido dejar claro que Unidas Podemos “forma parte del Gobierno” en clara alusión a lo que consideraron falta de interés por parte del Ejecutivo de poner en marcha lo aprobado por el gobierno socialista en la anterior legislatura.

Desde el PSOE, con voto también favorable, recordaron que durante años se ha producido ilegalidad e intrusismo en el taxi, y señalaron a las comunidades autónomas gobernadas por el PP, Madrid y Andalucía, como principales focos de esta situación.



La Comisión de Transportes del Congreso aprobó la PNL por mayoría



La figura del colaborador se consolida en RTT Madrid



Parte del Consejo Rector en la Asamblea de RTT el 3 de octubre

Radioteléfono Taxi Madrid ha rozado el récord histórico de socios en el mes de septiembre a pesar de la complicada situación que atraviesa el sector. Según informó su presidente, Andrés Veiga, en la Asamblea General Ordinaria celebrada el pasado 3 de octubre, el 10% de la masa social ya son asociados colaboradores.

La Asamblea, celebrada meses después de lo previsto como consecuencia de la crisis del Covid-19, cumplió con todos los requisitos para garantizar la seguridad de los 150 asistentes. A todos ellos se les entregó una mascarilla y gel hidroalcohólico. “La seguridad de nuestros socios es prioritaria”, señaló Veiga a nuestro medio. Antes de comenzar la asamblea, se hizo un minuto de silencio para recordar a todos los fallecidos por la pandemia y especialmente a los taxistas y sus familiares afectados.

Entre las gestiones realizadas por el Consejo Rector, se informó a los socios de la consulta realizada a la Dirección General de Industria de la Comunidad de Madrid para que Radioteléfono gestione su propia ITV. “Nos han respondido que no somos compatibles porque los copropietarios son taxistas susceptibles de verificación, ya sea el taxi o el taxímetro”, explicó Veiga a los cooperativistas.

Además, tanto Radioteléfono Taxi como Federación Profesional del Taxi, han solicitado la gestión de un stand en Atocha similar al que existe en el aeropuerto para ofrecer información general del servicio de taxi.

A nivel interno, todos los puntos del orden del día fueron aprobados por unanimidad, excepto los presupuestos de 2021 que mantienen las cuotas mensuales como la de 2020 y que tuvieron cuatro votos en contra. En este sentido, el beneficio previsto para este año 2020, se reinvertirá en los propios cooperativistas. “Se descontará un 50% de las cuotas de noviembre y diciembre. Además, se llevará a cabo una importante campaña de promoción”.

ARTE sigue creciendo con nuevas incorporaciones

Rel pasado 6 de octubre la Asociación de Radio Taxis de España celebró su asamblea general con la ratificación de nuevas altas. Además, se renovó la Junta Directiva, que contará de nuevo con Andrés Veiga en la presidencia.

Junto a Veiga, José Manuel Fernández en la secretaría, Santiago Medina (Sevilla) en la tesorería y en las vicepresidencias César Benito (Valencia), Miguel Ruano (Córdoba), Julio Sanz (Madrid) y la Federación Gallega del Taxi.

Entre las altas ratificadas, la de Yellow Taxi, Fuenlabrada y Alorcón, en la Comunidad de Madrid, y Puerto del Rosario, en Fuerteventura. Por otro lado, tras aprobarse en la asamblea de Tele Taxi Sevilla su intención de incorporarse a ARTE y solicitar su alta en Pidetaxi, habrá que esperar a que Radio Taxi Sevilla, “que tiene derecho de veto”, celebre su asamblea y decida sobre ello.

Con respecto a Radio Taxi Independiente, cuya alta en ARTE ha sido aceptada, no podrán operar con la aplicación de Pidetaxi hasta que no realicen determinados ajustes técnicos de conexión de su gestión de flotas al taxímetro para obtener la señal de libre/ocupado



La asamblea se celebró de forma semi presencial



Si quieres
visibilidad
para tu MARCA,

BÚSCANOS EN

Gaceta.com

El Model 3, listo para taxi en Madrid y Barcelona

A finales de septiembre los ayuntamientos de Madrid y Barcelona presentaron el Tesla Model 3 como vehículo autorizado para prestar servicio de taxi. De esta forma, este coche 100% eléctrico se suma al Model S de la compañía americana, que ya fue homologado en ambas ciudades en 2018.

La Oficina Municipal del Taxi de Madrid anunció su autorización ampliando de esta forma las opciones de modelos cero emisiones en el sector del taxi de la capital.

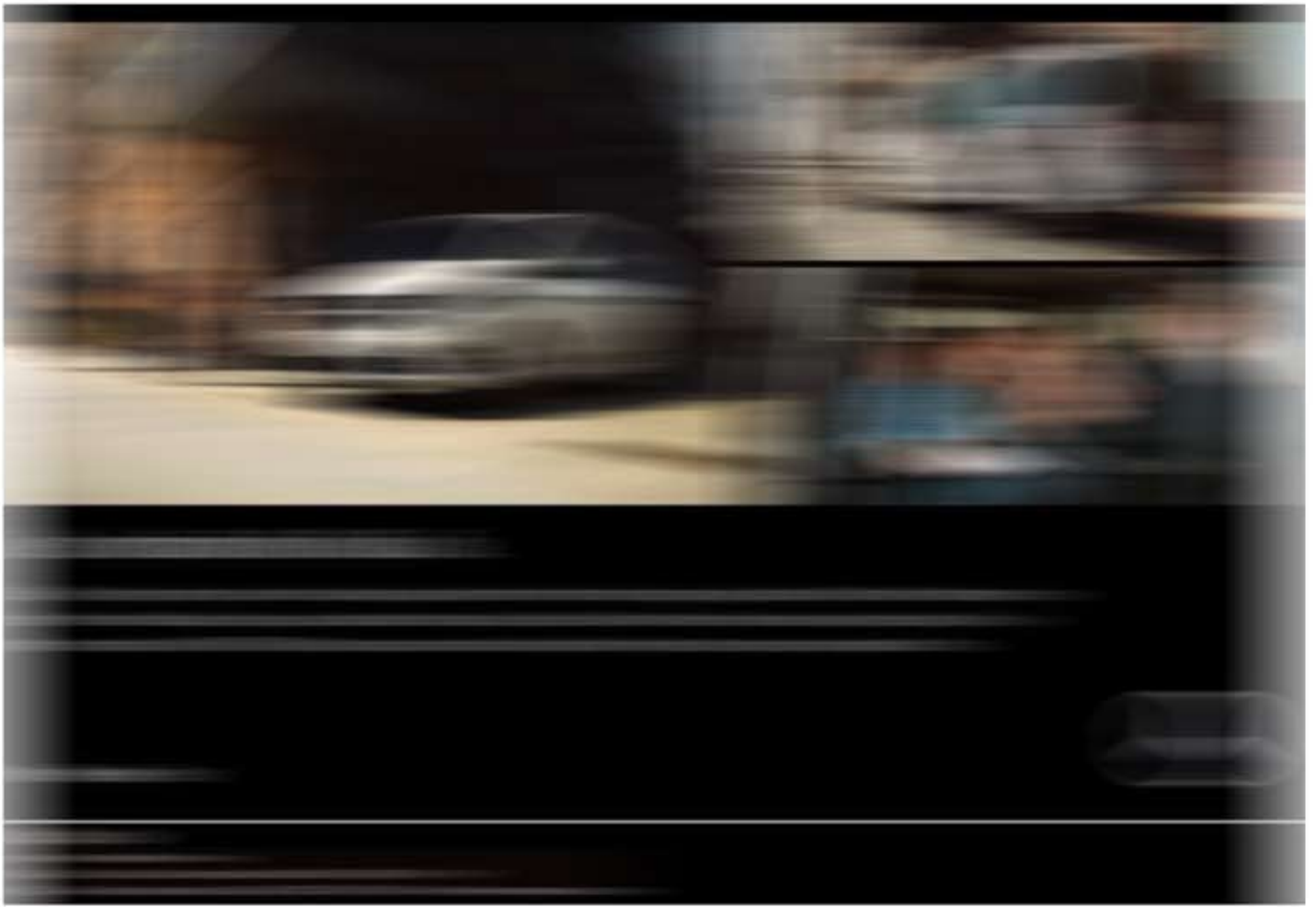
El Tesla Model 3 es un vehículo más pequeño, sencillo y asequible y que, como todos los coches de la marca californiana, combina autonomía, rendimiento, seguridad y tecnología. El diseño inteligente maximiza el espacio interior para acomodar cómodamente a cinco adultos y todo su equipo.

Simultáneamente a la autorización del Tesla Model 3 en Madrid y su APC, el Institut Metropolità del Taxi también lo incorporó a la oferta de vehículos taxi disponible para los profesionales. El modelo, aseguran desde el Institut, tiene una autonomía que se adapta muy bien al servicio de taxi. El plazo de entrega de este modelo por parte del fabricante al taxista es de entre dos y tres meses.

El IMET explicó que la autorización de este modelo de emisiones cero tiene como objetivo seguir impulsando y promoviendo el uso de energías limpias para la movilidad sostenible. Además, insistieron en que supone un ahorro importante en combustible y mantenimiento, "aspectos que el taxista valora mucho". El parque de taxis metropolitano ya dispone de 45 coches eléctricos de tres modelos diferentes: Nissan e-NV200 (2), Nissan Leaf (19) y Tesla Model S (24). El Instituto Metropolitano del Taxi continuará trabajando para conseguir que el 100% de la flota de taxis sea sostenible, si bien ahora casi un 56% de los taxis de la AMB circulan con energías limpias.



*Nuevo modelo
100% eléctrico*



Ampliadas las ayudas para la renovación de la flota de taxi



1,2 millones de euros más en ayudas

El Área de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid ha ampliado en 1,2 millones de euros el monto destinado a las ayudas para la renovación de la flota de taxis por vehículos menos contaminantes.

La decisión, que se enmarca dentro de la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, tiene como objetivo atender todas las solicitudes que se presentaron en mayo para recibir las subvenciones aprobadas en Juntas de Gobierno y que en aquel momento contaban con un importe de más de 2,7 millones para cambiar los taxis por modelos menos contaminantes.

De las 2.130 licencias que presentaron su solicitud y se les concedió derecho a subvención, quedaron por atender 701 solicitudes. Para cubrir todas las demandas de ayudas, el Ayuntamiento de la capital ha reservado ahora 1,2 millones de euros extra, ascendiendo el importe total de las subvenciones Cambia 360 a cerca de 4 millones de euros.

Según informa el consistorio madrileño, estas ayudas multiplican por diez las del año pasado. La subvención Cambia 360 para la renovación de la flota contempla tres tramos, ofreciendo mayores incentivos para la compra de vehículos CERO emisiones y para los eurotaxis CERO y ECO que garantizan el servicio de personas con problemas de movilidad.

Valencia mantiene los dos días de descanso semanales

Durante los meses que quedan hasta la finalización de 2020, los taxis del área de prestación conjunta de Valencia descansarán dos días entre semana. Así lo decidió la administración valenciana que, además, desde el pasado 3 de octubre inició una regulación adicional para el servicio de taxi de fin de semana en horario de las 6 a 24 horas, trabajando solo tres de las cinco letras disponibles.

Según recoge la Resolución de 21 de septiembre de la Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible, los taxis valencianos añadirán un día más de descanso, de lunes a viernes, que será rotatorio. Además, desaparecen todos los refuerzos y descansos anteriores.

En cuanto a los vehículos adaptados, estos seguirán respetando el descanso entre semana, pero no tendrán que cumplir los descansos del fin de semana. No obstante, el día de descanso que les corresponda, podrán prestar servicio exclusivamente a personas con movilidad reducida.

Para acogerse a esta excepcionalidad será obligatorio estar adscrito a un centro de distribución de taxis, una radioemisora o entidad de contratación por medios telemáticos, que tengan por objeto, entre otras actividades, la contratación telefónica o telemática a través de vehículos adaptados, en los que se garantice que estos vehículos prestan servicio prioritario a personas con movilidad reducida.



El sector espera que esta regulación alivie la situación

Sevilla amplía su oferta de taxis

El Instituto del Taxi de Sevilla ha modificado el calendario de descansos obligatorios del sector desde el mes de octubre. En concreto, a partir de ahora para la franja horaria comprendida entre las 4.00 y las 16.00 horas de los días laborables ya podrá trabajar la mitad de la flota.

Para las 12 horas restantes la oferta de taxis en la capital andaluza sigue reducida al 33% del total, un porcentaje que se aplica también para los fines de semana. Esta



Los taxistas observan un ligero incremento de la demanda desde septiembre

reducción del volumen de oferta de taxi en Sevilla fue aprobada por la administración local con motivo del brusco descenso de la demanda como consecuencia de la crisis sanitaria del coronavirus.

Fernando Morales, presidente de la Unión Sevillana del Taxi explicó que en estos momentos hay "un poco más de demanda" coincidiendo con la reanudación de la actividad de colegios, institutos y universidades.



Cielo encuentra en el taxi a sus ángeles de la guarda



Matías, de verde, junto a Romaira y Angy en la puerta de la ortopedia

Dentro de unos años, cuando Cielo sea más consciente del mundo que le rodea, estará agradecida en la distancia de lo solidarios que fueron en su día un grupo de taxistas madrileños cuando ella más lo necesitaba.

Romaira, madre de esta bebé que nació con una malformación congénita en los pies que le está causando importantes problemas en sus primeros meses de vida, se dejó olvidados en un taxi los zapatos ortopédicos que necesita su hija para ir corrigiendo poco a poco dicha malformación.

La noticia de este olvido llegó hasta David Sánchez, taxista madrileño desde hace ocho años y que durante el embarazo de Romaira le trasladó en varias ocasiones al médico en su taxi. Una vez se enteró de la noticia, David rápidamente se puso manos a la obra para intentar recuperar estas ortopedias, las cuales tienen un valor económico elevado, y se lo fue comunicando a su grupo de amigos y amigas taxistas más cercanos.

Estos taxistas, a su vez, fueron informando de la pérdida por redes sociales para dar ma-

yor dimensión y que la información llegase al mayor número de personas posibles para ver si era posible recuperar los zapatos.

Sin embargo, pasaban las horas y no llegaba ninguna comunicación sobre el lugar donde se encontraba este especial calzado. Fue en ese momento cuando los taxistas decidieron dar un paso más y organizar una colecta para comprar ellos mismos las ortopedias y entregárselas a la madre de Cielo, que para más complicación se encuentra en situación de desempleo y no podía hacer frente a la compra de unos nuevos zapatos, debiendo aún además el importe del calzado que olvidó en el taxi.

De la noticia de la pérdida de los zapatos también se enteró Mari Ángeles Pizarro, más conocida por sus compañeros como "Angy". Esta taxista madrileña, que como ella mismo

dice es "experta" en organizar acciones para ayudar a los demás, pensó también que lo mejor, dado que no había novedades ni nadie sabía dónde se encontraban los zapatos, era que los taxistas aportasen un dinero cada uno y se lo entregasen a la madre de la bebé.

"Se trata de un calzado caro y que tiene que renovar cada seis meses", explican los dos taxistas, conscientes de lo necesarios que son estos zapatos para la bebé que ya ha tenido que someterse a una operación en el talón de Aquiles. "Los zapatos son una botas abiertas que van con una media especial para que no roce el pie, y llevan unas tuercas que hacen que según pase el tiempo tenga que ir graduándolas para que la bota vaya obligando al pie a coger una forma normal para poder caminar", nos indica Angy.

Rápida reacción de los taxistas

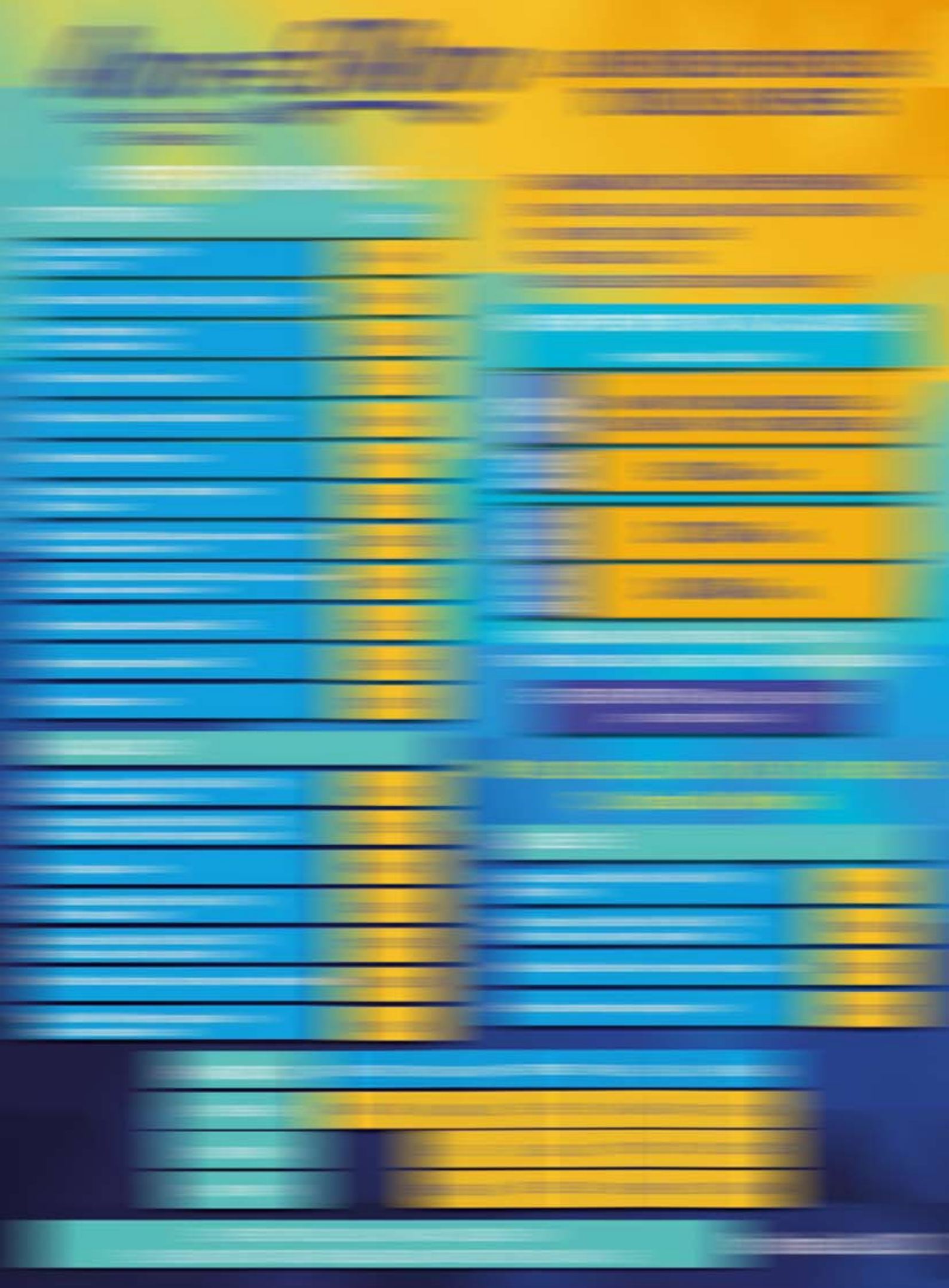
Una vez decidieron iniciar la colecta, este grupo de taxistas pensó que Angy era la persona ideal que debía encargarse de ejecutarla tal y como así fue. Como ella misma nos cuenta, en apenas 15 minutos desde que inició la colecta ya tenía compañeros comunicándole que querían participar.

"La verdad es que la respuesta de los compañeros de parada en parada fue muy buena. Había alguno que te daba más de lo que habíamos acordado y otros que te decían que querían participar aún con una menor cantidad porque no podían más", explica Angy. "Hubo compañeros que estaban librando, en ERTE, o incluso de vacaciones, y que me escribieron diciendo que querían colaborar".

Finalmente, y en apenas 48 horas, los taxistas consiguieron recaudar 738 euros para que Cielo pudiera disponer de su calzado especial en el menor tiempo posible. Fueron un total de 94 compañeros los que se sumaron a esta bonita iniciativa demostrando una vez más el carácter más humano del colectivo del taxi.

"Le dimos a la madre de la bebé 500 euros", asegura Angy, ya que es el precio con el que cerró David la compra de los nuevos zapatos con el dueño de la ortopedia. "En un primer momento llamé a la madre para decirle que encargase los zapatos a la ortopedia que íbamos a conseguir el dinero", asegura David, que

**94 taxistas
participaron en la
colecta**





David Sánchez conocía a la madre y fue el que comenzó la búsqueda

reconoce que la mujer se puso a llorar cuando supo la noticia de la emoción que suponía.

Sin embargo, explica el taxista, desde la ortopedia informaron que no podrían encargarse los zapatos hasta que no se abonase el dinero. “Me encargué en hablar con la tienda por si era necesario que adelantase yo el dinero, pero finalmente juntamos el montante y a los dos o tres días fuimos a abonar el importe”.

Dos días después de pagar el precio de los zapatos especiales para la niña, los taxistas acompañaron también a Romaira hasta la tienda para recogerlos. Al acto acudió también Matías, reconocido taxista madrileño jubilado que no se cansa de participar en cualquier acto solidario en el que esté presente el sector. También participaron activamente en la colecta, y así lo reconoce Angy, un grupo de mujeres taxistas formado por María Eugenia, Maite, María Argentina y Toni.

Emoción a flor de piel

“Hemos organizado bastantes cosas últimamente por desgracia”, indica David, que nos cuenta que no es la primera iniciativa solidaria en la que participa y recuerda cómo durante la pandemia algunos compañeros colaboraron repartiendo comida a otros taxistas que la necesitaban. Ahora, con el dinero que ha sobrado de esta colecta y que como Angy dice, “está guardado en una caja fuerte”, los taxis-

En 48 horas consiguieron el dinero para los zapatos

to y debemos ayudar a la gente siempre que se pueda porque, como digo yo, a la larga Dios lo pagará”, asegura.

“Nosotros lo único que pedimos es trabajo, y en lo que se pueda ayudar allí estaremos” nos expresa David, insistiendo en el sentimiento de satisfacción personal que le recorre cuando pueden colaborar con los que más lo necesitan. “Se pone la piel de gallina, como cuando colaboramos con los más pequeños en Navidad o damos una vuelta a los más mayores para que vean el alumbrado en la ciudad”, asegura.

También Angy expresó su emoción ante nosotros por la respuesta de los compañeros ante la iniciativa. “Fueron muchos los compañeros que venían a preguntar y se te ponen los pelos del brazo de punta”, asegura Angy, que cuenta incluso que se dejó llevar por la emoción y “aunque no se debe”, no pudo resistirse y dar algún que otro abrazo a algún compañero al ver cómo respondieron a la llamada solidaria. “Todo eso hay que vivirlo”, explica esta taxista madrileña, que junto a David no dejará de ayudar a quienes más lo necesitan pese a que ahora mismo su profesión no esté atravesando el mejor momento.

Javier Izquierdo



Angy, a la derecha de sus compañeros, se encargó de organizar la colecta de dinero

Los precios especiales para el taxi que se ofrecen son orientativos y pueden estar supeditados a variaciones de última hora por parte de fabricantes y concesionarios. La Gaceta del Taxi recomienda una serie de concesionarios que ofrecen condiciones especiales para los profesionales del sector.

MADRID

Marcas y Modelo C.C. C.V. Euros



DACIA

Lodgy Laureate GLP	1.600	100	9.950*
Logan CMV/ GLP	900	90	9.460

*PRECIOS DESDE. No incluido gastos de preparación taxi.

RENAULT JURADO. Tel. 914 010 549

C/ Alcalá, 187. Madrid



FIAT

Tipo station Wagon GLP	1.400	120	13.960*
Talento 9 plazas PRM (eurotaxi)	1.600	125	30.745*
Dobló GNC	1.400	120	12.919*

Precios sin IVA. Adaptación eurotaxi incluida.



FORD

Mondeo Sedán hybrid	2.000	187/103Kw	27.600*
Mondeo Sport Break hybrid	2.000	187/103Kw	28.500

*Precios desde. No incluida adaptación eurotaxi

ALMOAUTO . Tel. 91 331 05 70

Avda. de la Albufera 323. Madrid



HYUNDAI

IONIQ FL Híbrido	1.600	141	23.000*
------------------	-------	-----	---------

*PRECIOS DESDE.



LEXUS

IS300h Business	2.500	223	31.980
IS300h Executive	2.500	223	36.400

LEXUS MADRID SUR

T. 916 895 101 / 622 436 656 Cristian

Av. Carlos Sainz, 31. Leganés



MERCEDES

E200 Gasolina/ECO	1.991	197	44.500*
E 300 Diésel híbrido CERO	1.991	197	55.900 *

*Precios DESDE con descuentos. IVA incluido

CITYCAR SUR

T. 648041625 Anselmo

Carlos Sainz 47. Ciudad del Automóvil. Leganés



NISSAN

Leaf 40kwh	150	110kw	32.750*
Leaf 62 Kwh	217	160kw	37.900
-NV200 40kWh	109	80kw	38.545
e-NV200 40kWh Eurotaxi	109	80kw	38.545

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.

Marcas y Modelo C.C. C.V. Euros



PEUGEOT

508 5P Allure Hybrid/e	110kw/1.6	225	34.900*
508 SW Allure Hybrid/e	110kw/1.6	225	35.900*



RENAULT

Kangoo TPRM dCi 5P / Eurotaxi	1.461	110	16.090*
Trafic Passenger combi dCi / Eurotaxi	1.600	120	25.000

*No incluidos gastos de preparación taxi, ni IVA.

RENAULT JURADO. Tel. 914 010 549

C/ Alcalá, 187. Madrid



SEAT

León GNC Style	1.500	131/96Kw	20.850
----------------	-------	----------	--------



SKODA

Octavia Combi GNC	1.500	131/96Kw	22.466
-------------------	-------	----------	--------



SSANGYONG

XLV GLP/gasolina	2.200	178	17.990
------------------	-------	-----	--------



TESLA

Model 3 Standar Plus	306/225Kw	476km	49.900
Model 3 Longe Range	306/225Kw	544km	59.680
Model S 75D	262/193Kw	490 km	58.000
Model S 100D	262/193 Kw	632 km	76.400

Precios desde, restado el IVA y las ayudas institucionales.



TOYOTA

Prius + Eco	1.800	136	24.550
Verso Proace / Eurotaxi	2.000	150	35.868*

Precios DESDE.

COMAUTO SUR. Telf. 91 498 71 70

Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés



VOLKSWAGEN

Caddy Maxi Trendline 2.0 TDi / Eurotaxi	1.968	102	20.864*
Caddy Maxi Trendline 2.0 DSG/ Eurotaxi	1.968	102	22.549*
Caddy Maxi Trendline 1.4 TGI 6 Vel 7 plaz	1.400	110	25.570*

*No incluida matriculación, preparación ni transformación.

F.TOMÉ. Tel. 91 747 82 00 - 628 118 569

C/ Tauro 27. Madrid. ftome.com

Las ayudas para autónomos, prorrogadas



El texto del Boletín Oficial del Estado que recoge la prórroga de las ayudas para autónomos sí que incluye, en su Anexo, el CNAE del taxi, el 4932. No obstante, desde algunas organizaciones señalan que el hecho de que la gran mayoría de los profesionales tribute en módulos dificultará el acceso a estas nuevas ayudas. La inclusión del taxi como empresa perteneciente a un sector "con elevada tasa de cobertura por expedientes de regulación de empleo y reducida tasa de recuperación de actividad" le permitirá acceder a las nuevas ayudas aprobada ayer en Consejo de Ministros tras el acuerdo del Gobierno y las organizaciones de autónomos ATA y UPTA por el que se prorrogan las ayudas a los trabajadores por cuenta propia hasta el 31 de enero de 2021. Se beneficiarán de ello los autónomos obligados a suspender de forma temporal su actividad como consecuencia de una resolución administrativa para contener el Covid-19.

La cuantía de la nueva prestación extraordinaria por suspensión de la actividad será

del 50% de la base mínima de cotización, cantidad que se incrementará un 20% si el trabajador autónomo es miembro de una familia numerosa. El autónomo quedará exonerado de pagar las cuotas a la Seguridad Social, pero ese periodo le contará como periodo cotizado. La exoneración de cuotas se extenderá hasta el último día del mes siguiente al que se levante dicha medida.

Podrán beneficiarse aquellos trabajadores autónomos con una suspensión temporal de toda su actividad como consecuencia de una resolución de las autoridades administrativas competentes para la contención de la pandemia del Covid-19.

Asimismo, el acuerdo incluye la prórroga de la prestación ordinaria de cese compatible con la actividad hasta el 31 de enero, siempre que durante el cuarto trimestre de 2020 se sigan cumpliendo los requisitos exigidos para su concesión, entre ellos, acreditar una reducción en la facturación durante el cuarto trimestre de 2020 de al menos el 75% en relación con el mismo periodo de

2019, así como no superar unos rendimientos netos de 5.818,5 euros (1,75 veces el SMI) en el periodo octubre-diciembre de este año.

Quienes no cumplan los requisitos para acceder a esta prestación, por ejemplo, por tener una tarifa plana o no haber cotizado el período mínimo necesario (12 meses), podrán solicitar una ayuda por bajos ingresos siempre y cuando sus ingresos en el último trimestre de 2012 no superen el salario mínimo interprofesional. La cuantía de la prestación será del 50% de la base mínima de cotización e igualmente estará exonerado de abonar las cuotas y le computará como cotizado. Por último, se prorrogan las ayudas para los trabajadores autónomos de temporada con una flexibilización de los requisitos temporales. Esta prestación estará condicionada a haber cotizado un mínimo de cuatro meses entre los meses de junio y diciembre de 2018 y 2019, no superar los 23.275 euros de ingresos durante 2020 y no haber desarrollado actividad no haber estado dado de alta o asimilado al alta desde 1 de marzo al 31 de mayo. La cuantía de esta prestación será equivalente al 70% de la base mínima de cotización e incluye la exoneración de las cuotas.

Novedades en los ERTE

Aquellos Expedientes de Regulación Temporal de Empleo que por motivo de fuerza mayor sigan vigentes a día 30 de septiembre de 2020, se prorrogan hasta el 31 de enero de 2021 de manera inmediata. No es necesario comunicar a la autoridad laboral simplemente informar por escrito a los trabajadores que estuvieran en dicho ERTE.

Las empresas acogidas a un ERTE por suspensión de actividad, tendrán una exoneración del 85% de las cotizaciones a la Seguridad Social. Esta exoneración serán tanto por los trabajadores suspendidos como los reactivados.

THE FUTURE OF TRANSPORTATION

The future of transportation is being shaped by a combination of technological innovation and societal change. As we move forward, the way we travel, work, and live is undergoing a significant transformation. This shift is driven by the need for more efficient, sustainable, and accessible modes of transport. The integration of artificial intelligence, autonomous vehicles, and electric powertrains is paving the way for a new era of mobility. These advancements are not only improving the safety and efficiency of our roads but also addressing the environmental challenges posed by traditional fossil-fueled vehicles. The future of transportation is a complex and exciting landscape, one that promises to revolutionize the way we move from one place to another.



The future of transportation is not just about the vehicles themselves, but also about the infrastructure and systems that support them. Smart roads, connected vehicles, and integrated mobility solutions are all part of the vision for a more efficient and sustainable transport network. These systems will enable vehicles to communicate with each other and with the infrastructure, leading to better traffic flow, reduced congestion, and lower emissions. The challenge is to ensure that these technologies are implemented in a way that is equitable and accessible to all members of society. The future of transportation is a shared journey, one that requires collaboration between governments, industry, and the public to create a better, more connected world.



© 2024 Future Mobility Solutions. All rights reserved.

1. Introduction

2. Methodology

3. Results and Discussion

4. Conclusion

5. References

6. Appendix

7. Acknowledgements

8. Author Biographies

9. Correspondence

10. Contact Information

11. Declaration of Interest

12. Funding

13. Data Availability

14. Ethics Approval

15. Informed Consent

16. Supplementary Materials

