

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector **del** AÑO XXV
NÚMERO 291
NOVIEMBRE 2020

Nuevos cálculos para el régimen de autónomos

- Gabriel Moragues, presidente del taxi Balear
- El taxi, víctima silenciosa de ETA

SI ERES TAXISTA

**DISFRUTA DE TU PRÉSTAMO
EN 48 HORAS
Y NO PAGUES NADA
DURANTE EL PRIMER AÑO**

www.caballeroymarfil.es

☎ 650 196 404

☎ 650 196 404
647 756 035
620 934 211



Sor Ángela de la Cruz 24
Esc. B 5º C Madrid

ESSENTIAL INFORMATION

ABOUT THE PROJECT

The project is a comprehensive study of the impact of climate change on the global environment. It involves a multi-disciplinary approach, combining data from various sources to provide a detailed analysis of the current state of the planet and the potential future scenarios. The research is being conducted by a team of leading experts in the field, and the findings will be made available to the public through a series of reports and presentations.



The project is a comprehensive study of the impact of climate change on the global environment. It involves a multi-disciplinary approach, combining data from various sources to provide a detailed analysis of the current state of the planet and the potential future scenarios. The research is being conducted by a team of leading experts in the field, and the findings will be made available to the public through a series of reports and presentations.



Vacuna contra el pesimismo

La noticia de una posible vacuna eficaz contra el Covid-19 ha supuesto un rayo de esperanza para todos. Ocho meses después de que comenzara oficialmente la pandemia que ha puesto del revés nuestras vidas, se empiezan a ver las primeras luces al final de un túnel que se estaba haciendo demasiado largo y trágico. Es cierto que todavía queda camino por recorrer, pero también lo es que la tan esperada noticia de la vacuna nos ha sacado del pesimismo y los principales mercados bursátiles volvieron al verde tras varias semanas en rojo. Un verde esperanza como la luz de los luminosos de los miles de taxis que deambulan sin clientes por las calles a la espera de que estas vuelvan a recuperar su pulso habitual.

No es necesario seguir insistiendo en la grave situación que atraviesa el taxi. En Baleares, el verano ha brillado por su ausencia sin turismo. Además, con la sentencia del Supremo que pone en el disparadero más de 400 autorizaciones VTCs en Ibiza, lo que supondría una flota mayor que la de taxis, la Federación Independiente del Taxi Balear presidida por Gabriel Moragues ya ha advertido de que controlarán que se cumpla escrupulosamente con la ley.

Porque en tiempos de crisis es fundamental respetar la legislación, la que aplica para los otros, pero también para los taxistas. Ese es uno de los objetivos de Ignacio Castillo, al frente de Plataforma Caracol, que cree que en el taxi se ha entrado en una espiral de explotación que ha llegado el momento de parar. El fin, asegurar, mejorar la rentabilidad del taxi y los taxistas, titulares y asalariados, y también su calidad de vida. Sobre todo ahora que 2021 parece brillar un poco más.

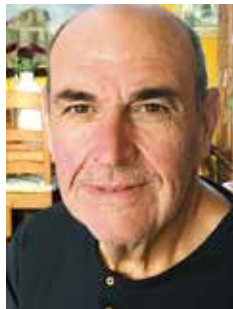
No obstante, somos realistas y al taxi todavía le quedan meses complicados que tendrá que afrontar de la mejor manera posible y a pesar de las administraciones. Sin regulaciones para el taxi de Madrid o Barcelona, y con una subida inesperada de la cuota de autónomos en el peor momento, habrá que confiar en que a la pesadilla le queda cada vez menos para que, una vez la vacuna llegue, todos podamos recuperar la vida que dejamos aparcada en marzo.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- Gabriel Moragues, presidente de la Federación Independiente del Taxi de Baleares, valora la última decisión del Supremo que pone en jaque al taxi balear y abre la puerta a la adjudicación de más de 400 VTCs



10. Reportaje

- 14 taxistas, víctimas de ETA entre 1969 y 1985



16. Noticias

- Consulta sobre la regulación para el taxi
- Denunciada Gremial por suplantación de firma



20. En marcha

- Ignacio Castillo lidera la Plataforma Caracol



24. Homologados

- Los taxis autorizados en Madrid

25. Informe

- Negociación sobre el nuevo sistema de cotización para autónomos



28. E mobility

- "Cada vez más taxistas se suman a la movilidad eléctrica", AEDIVE



Año XXV - Número 291 - Noviembre 2020

Edita: GUSPIADA, S.L.

Redacción: C/ Teniente Coronel Noreña, 18 1ª 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 (XXXV)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



Continuando con los distintos actos jurídicos (legislativos o no legislativos) para que las Instituciones de la Unión Europea puedan llevar a cabo su tarea, pasamos a detallar la función y naturaleza de las Directivas. LAS DIRECTIVAS COMUNITARIAS son mandatos dirigidos a uno o varios países miembro. A diferencia con los Reglamentos, encontramos su rasgo más característico en una ausencia de eficacia directa en los Ordenamientos Jurídicos siendo clave la necesidad de una transposición por parte del Estado miembro para que entren en vigor y hagan nacer en los ciudadanos derechos y obligaciones. De esta manera, la Directiva contiene unos objetivos que los Estados habrán de cumplir usando los medios del Derecho interno. Así, cuando versen sobre materias con Reserva de Ley será el Parlamento Nacional el que tenga que dictar una ley que haga posible cumplir lo previsto en la Directiva del Parlamento Europeo. Las Directivas son normas comunitarias que responden a la necesidad de implicar a las instancias nacionales en la conformación de un ordenamiento jurídico que reposa no en un reparto de materia sino en una asignación de fines, debiendo ser incorporadas al ordenamiento de los Estados miembros destinatarios, dentro de los plazos fijados en las mismas. Es decir, la Directiva fija unos objetivos y un plazo vinculante, dejando libertad a los Estados para escoger los medios más adecuados. Por ejemplo, la transposición en España, a diferencia de otros países, se articula mediante la tramitación ordinaria de un <<proyecto de ley>> de las Cortes Generales, preparado por el Gobierno de la Nación, sin perjuicio de los contenidos que deban ser incorporados mediante normas autonómicas, de acuerdo con lo dispuesto en los correspondientes Estatutos de Autonomía. La transposición al Derecho Nacional debe producirse en el plazo establecido en la propia Directiva (suele ser, por lo general, de dos años). En caso de que un Estado miembro no incorpore una Directiva a su Derecho interno, la Comisión puede incoar un procedimiento de infracción por inaplicabilidad de la normativa europea. Es decir, una Directiva es un acto legislativo sobre un tema concreto que establece un objetivo que todos los países de la UE deben

El que conoce toda una variedad de respuestas, es porque no ha hecho todas las preguntas adecuadas

cumplir. Cada país ha de elaborar sus propias normas para aplicarla y suele tener un plazo aproximado de dos años para hacerlo. Algunas veces, los Gobiernos de la Unión Europea, se acostumbran a realizar alegaciones fundamentadas en una problemática de orden interno para no cumplir los plazos, pero el Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea ha rechazado de plano cualquier alegación, inclusive, tampoco ha admitido como justificación del incumplimiento la complejidad de las modificaciones legislativas requeridas para la incorporación. Las Directivas deben ser incorporadas al ordenamiento de los Estados miembros destinatarios en los plazos fijados en las mismas, donde si la transposición se efectúa en plazo satisfactoriamente, el procedimiento concluye. Pero si el Estado no transpone la Directiva dentro del plazo fijado en ésta, ése incumplimiento supone una violación del Tratado Constitucional Europeo, y puede motivar la apertura del correspondiente procedimiento por parte de la Comisión contra el Estado infractor; siendo importante indicar que el procedimiento iniciado continuará, como ha declarado el TJCE, aunque las labores de transposición hayan dado comienzo, pues en este sentido las Directivas pueden producir un efecto directo en el ordenamiento jurídico cuando el Estado miembro destinatario no haya transpuesto la Directiva en el plazo estipulado. También puede ocurrir que una Directiva haya sido transpuesta por el

Estado miembro destinatario en el plazo por ella fijado, pero de modo incorrecto, en tal caso, corresponde al juez nacional verificar si las autoridades competentes para efectuar la transposición se han mantenido o no dentro de los límites marcados por la Directiva. Por ejemplo, Bruselas admitió a trámite la denuncia contra España por no transponer la Directiva europea de eficiencia energética del año 2012 en tiempo y forma, la transposición de la Directiva 2012/27/UE relativa a la eficiencia energética se realizó tarde y mal. Otra Directiva que España se saltó el plazo para su aplicación fue la Directiva europea de contratación pública, pero en esta ocasión estuvo motivado por la convocatoria de elecciones generales del 20 de diciembre del 2015. Un pretexto que le sirvió al ejecutivo dejar parado de forma definitiva hasta no forma un nuevo gobierno que sería el responsable de continuar con el proceso. Aunque cuidado con las diferentes estrategias por los Gobiernos demorando la transposición de una Directiva Comunitaria porque también podríamos encontrarnos con un efecto directo de la propia Directiva en nuestro ordenamiento jurídico.



Two lines of text, possibly a title or subtitle, located in the upper left quadrant of the page.

Text located in the upper right quadrant, below the circular logo.



Text located below the car illustration, possibly a caption or a short paragraph.



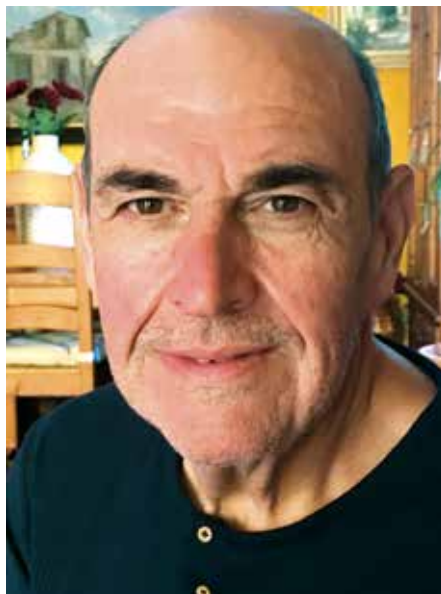
Text located in the lower left section of the page, below the blue bar.

Text located in the lower right section of the page, below the blue bar.

Tras la sentencia del Supremo sobre VTCs

“Vamos a velar para que la nor

“Si se pusieran en marcha las VTCs pedidas en Ibiza acabaría con el actual sistema de licencias temporales”. Esa es la primera consecuencia que tendría la activación de 426 autorizaciones que el Tribunal Supremo permitirá adjudicar, tal y como nos ha explicado Gabriel Moragues, presidente de la Federación Independiente del Taxi de Baleares. Para evitarlo, controlarán el proceso administrativo para evitar que aquellas que incumplen la normativa terminen trabajando en las calles de Baleares.



Gabriel Moragues, presidente de la Federación Independiente del Taxi de Baleares

El pasado mes de octubre, el Tribunal Supremo desestimó los recursos presentados por el Consell de Eivissa y la Federación Independiente del Taxi de Baleares abriendo la puerta a autorizar 426 VTCs solicitadas entre 2012 y 2015 en la isla de Ibiza, lo que supondría más vehículos de arrendamiento con conductor que taxis.

Evitar esta situación, que supondría un duro golpe para el taxi ibicenco y para el resto del taxi balear, es el principal objetivo de la Federación, presidida por Gabriel Moragues. “Solo nos queda personarnos en todas y cada una de las causas a nivel administrativo de adjudicación para ver si se cumplen todas las condiciones”, ha señalado a nuestro medio el propio Moragues. Una fórmula que ya les ha funcionado en anteriores ocasiones.

En una situación inédita, con apenas turismo, el taxi balear sufre una de las peores crisis de su historia, “el verano ha brillado prácticamente por su ausencia”, aunque confía en que las medidas tomadas en colaboración con el Govern, como la reducción de la flota, ayuden a paliar esta difícil circunstancia.

Gaceta del Taxi.- Tras el auto del Supremo desestimando el recurso para paralizar

la adjudicación de las autorizaciones VTCs solicitadas en Ibiza, ¿qué opciones le queda al taxi?

Gabriel Moragues.- Lo que se ha decidido es que se reinicie, con fecha de entonces, el expediente de adjudicación de estas VTCs, es decir, cumpliendo con los requisitos que la norma marcaba en aquellas fechas, entre 2012 y 2015, y no ahora.

Ante esto, solo nos queda personarnos en todas y cada una de las causas a nivel administrativo de adjudicación para ver si se cumplen todas las condiciones. Vamos a velar para que la normativa se cumpla a rajatabla.

Si se está encima, controlando que realmente se cumplen los requisitos, podemos paralizar su adjudicación. Nosotros, como parte interesada en todos los litigios judiciales estamos legitimados para estar personados en el expediente de adjudicación. Vamos a velar porque se cumplan todos los requisitos necesarios para que esas VTCs puedan ponerse en marcha, habidos y por haber porque ya sabemos que tienen por costumbre utilizar artimañas como es utilizar los mismos vehículos para pedir distintas autorizaciones. En otras ocasiones ya hemos conseguido paralizar las autorizaciones porque incumplían algunos de los requerimientos.

G.T.- La situación era muy similar en Baleares y en Canarias, donde también se llevó ante el Supremo una adjudicación similar y, sin embargo, el Supremo ha dictaminado de formas diferentes. ¿Por qué?

G.M.- El Govern Balear, al igual que el gobierno canario, hizo un decreto entre la LOTT y el ROTT que nos protegía. Sin embargo, Canarias se reservó la exclusividad del transporte que transcurre íntegramente en su comunidad autónoma en su estatuto de autonomía, una cuestión que el Govern no había contemplado. Y por ahí ha venido esta diferencia de criterio con respecto al Supremo.

G.T.- ¿Cómo han recibido la noticia y cómo afectará al taxi?

G.M.- En Ibiza tendría consecuencias muy serias. En Ibiza, en verano, se doblan las licencias de taxi porque cada titular saca una temporal. Hablamos de unas 400 temporales que se otorgan cada verano. Si se ponen en marcha estas autorizaciones VTC, las

mativa se cumpla a rajatabla”

temporales desaparecerán, acabando así con un sistema que lleva años funcionando. Además, es importante recordar que las VTCs podrían operar en todo el archipiélago, aunque se hayan solicitado en Ibiza, puesto que cuando se pidieron no estaba en vigor el Decreto Ábalos que impediría esta circunstancia.

G.T.- ¿Cree que la situación de pandemia retrasará la puesta en marcha de estas 426 VTCs?

G.M.- Dentro de lo negativo, la pandemia juega a nuestro favor porque a nadie le conviene arrancar nada en estos momentos. Y ahí es donde tenemos que estar presentes. Ellos lo que pretenden es especular o mejor dicho, seguir especulando con las autorizaciones. Sacarlas y una vez sacadas, dormir las, dejarlas en stand by, y luego utilizar los mismos coches para pedir otras y poder jugar con esos dos años de suspensión para activarlas en otro momento que les convenga más... Estamos hablando de que a lo mejor, con 200 o 300 vehículos se han estado pidiendo miles de autorizaciones en España. Es decir, una auténtica vergüenza que no entendemos como teniendo un decreto estatal antispeculación ni la fiscalía ni el Gobierno hayan intervenido ante lo que consideramos una gravísima manipulación. Eso sí, creo que a ellos también les está viniendo bien la pandemia porque los procesos judiciales se están dilatando en el tiempo.

El negocio de la especulación

G.T. Ha mencionado que con muchas de estas autorizaciones se está especulando, ¿qué se puede hacer para frenar esta situación?

G.M.- El estado no debería consentir que se esté especulando de esta manera. Algo que por comparativa odiosa no puede hacer el taxi. Y lo estamos viendo en ciudades como Madrid y Barcelona, donde los compañeros están en la calle sin ninguna regulación pero tampoco pueden decidir cerrar voluntariamente el negocio y desaparecer, ni especular con la licencia ni nada. No hay una igualdad en cuanto al trato jurídico, y entendemos que hay una especulación desmesurada en



Desde la Federación creen que muchas de las VTCs quedarán en stand by hasta que se recupere la economía

torno a las autorizaciones de VTCs que a mi modo de ver requeriría de la intervención de la fiscalía.

G.T.- ¿Se ha tomado alguna medida, a nivel nacional, desde las asociaciones del taxi?

G.M.- Poco a poco se van adelantando pasos a nivel judicial. Por ejemplo, ha habido sentencias que no admiten la sucesión procesal. Es decir, ha habido empresas que han vendido el expediente judicial, la causa, para que la empresa herede los derechos de esas autorizaciones durante el proceso judicial antes incluso de ser adjudicadas. Y ya ha habido varias sucesiones procesales que han sido inadmitidas.

También se están denegando autorizaciones por defectos de forma en los contratos de seguro de los vehículos o en los de alquiler, que son una auténtica vergüenza. Contratos por 150 euros mensuales, que

son 5 euros diarios. Nadie se cree eso y lo que evidencia es una clara sospecha de que no solo hay especulación sino también una clara manipulación documental para poder hacerse con las autorizaciones.

Esperamos que con la PNL de Podemos que modificará la LOTT para establecer un régimen sancionador para las VTCs y endurecer sanciones, esto se ataje definitivamente.

La crisis no intimida a los piratas

G.T.- La crisis ha golpeado duramente al sector del taxi, ¿cómo lo están afrontando en Baleares?

G.M.- Aunque la crisis nos está afectando de manera importante, afortunadamente nosotros sí tenemos a la administración de

“Hay una especulación desmesurada en torno a las VTCs”

“Tenemos a la administración de nuestro lado”

nuestro lado en el sentido de que se ha regulado la presencia de coches en la calle ajustando la oferta y la demanda. Ahora mismo, estamos en un 80% de restricciones y un 20% de servicio en toda la comunidad por un decreto del Govern Balear. La buena disposición del Govern hizo que los taxistas baleares fuéramos los únicos que en la primera fase cobráramos las prestaciones por suspensión del servicio, no por caída de la facturación.

G.T.- Tras el levantamiento del confinamiento, ¿cómo ha ido este verano sin apenas turismo?

G.M.- El verano ha brillado prácticamente por su ausencia. Hubo un pequeño repunte en julio y agosto, pero en septiembre, antes de mitad de mes, entramos otra vez en la recesión más absoluta. En cifras, yo diría que entre marzo y mayo hemos caído más de un 80%, en torno al 60% durante julio y agosto, sobre todo en la capital, porque en las zonas turísticas que dependen mucho más del turismo la caída ha sido amplia, y de septiembre para acá los números se estarían aproximando a una caída en torno al 90%. Nosotros solo tenemos la temporada de ve-

rano, no tenemos segunda temporada como en Canarias, donde además cuentan con el corredor seguro. Y que Canarias pueda abrir el grifo con el turismo es una gran ventaja que desafortunadamente aquí de momento no se ha podido hacer.

G.T.- ¿Creen que la creación de un corredor seguro ayudaría a paliar la situación?

G.M.- Sé que el gobierno balear está trabajando en un corredor seguro como el canario, y que pueda venir algún tipo de turismo puede ser importante. Aunque como he dicho no tenemos segunda temporada de invierno, sí es verdad que tenemos mucho turismo residente, británicos y alemanes que tienen aquí sus segundas residencias y a quienes les gusta venir a pasar no solo el verano sino también las fechas de navidad y el invierno porque aquí hace menos frío que en sus países. Y esas personas ahora mismo tampoco pueden viajar. Esto permitiría que hubiera un poquito más de actividad y un poquito más de movimiento económico.

G.T.- Con crisis o sin ella, los piratas han vuelto a estar presentes en las islas...

G.M.- En Mallorca han desaparecido porque evidentemente los taxistas están más vigilantes, hay menos turismo y los touroperadores no están trabajando, dejándoles muy poco margen de maniobra. En Ibiza, desgraciadamente, está mucho más aceptado y tiene unas consecuencias más serias, ha habido un poquito de bonanza y ha habido un repunte importante de la actividad de la piratería. Y otra cosa que es una irregularidad que se viene cometiendo en Ibiza y que está poniendo en cuestión la actuación del Consell Insular, es la falta de control de la actividad de VTCs de otros territorios que incumplen los tiempos de habitualidad y también el exceso de transporte complementario.

G.T.- ¿Qué medidas están tomando desde las administraciones?

G.M.- Como decía, no se están tomando las medidas suficientes. La excusa cada año era que no había operativos suficientes para controlar la afluencia de gente, coches privados, furgonetas, etc. que se concentran cada verano en Ibiza. Pero este año, habiendo tenido prácticamente el turismo parado, debería haber habido medios para evitar que esta situación se hubiera producido otra vez. Es verdad que se han abierto muchos expedientes sancionadores, pero estamos convencidos de que evidentemente estamos lejos de cumplir los objetivos, que debería ser acabar con la piratería entera.

Olga Lobo



Ibiza, a pesar de la crisis, ha vuelto a ser objetivo de los piratas

Emisora única para reducir costes

Gabriel Moragues es también presidente de la Asociación Sindical de Autónomos del Taxi de Mallorca. Y su asociación ya se ha mostrado a favor de unificar las emisoras de taxi de la ciudad de Palma, aunque reconoce que “hay muchos intereses creados dentro de las emisoras, mucho reino de taifas, con una serie de dirigentes y socios a quienes les funciona el sistema tal y como está montado”. Y no duda en calificar de “competencia desleal” lo que hacen algunos compañeros “pagando comisiones”.

En su opinión, es “absolutamente necesario y mucho más en una situación económica como la que estamos viviendo, que recomienda reducir gastos, concentrando y acabando con tantas emisoras y, por supuesto, con el pago de comisiones para poder competir en igualdad de condiciones”. No obstante, Moragues cree que debería ser la propia administración, tanto Ayuntamiento como Gobierno autonómico quienes velaran porque las condiciones de trabajo de todos los compañeros fueran exactamente iguales.

“Pero claro”, se lamenta, “hay quienes no quieren saber nada de esto porque están en una emisora que prima las comisiones, quedándose casi en exclusiva ciertas carreras a las que deberían acceder todos los taxistas”. De momento, se están recogiendo firmas y, una vez se tengan, se llevarán al Ayuntamiento.



1. **Identify the problem:** The city is facing a shortage of taxis during peak hours, leading to long wait times and increased traffic congestion.

2. **Generate ideas:** The city could consider implementing a ride-sharing program, increasing the number of taxis, or adjusting taxi fares to encourage more drivers to work during peak hours.

3. **Evaluate ideas:** The city should evaluate the potential benefits and costs of each idea, such as the impact on traffic, driver availability, and passenger convenience.

4. **Choose the best idea:** After comparing the options, the city might decide that a ride-sharing program is the most effective solution to address the taxi shortage.

5. **Implement the solution:** The city should work with ride-sharing companies to establish a partnership and implement the program during peak hours.

6. **Monitor and evaluate:** The city should monitor the performance of the ride-sharing program and evaluate its impact on taxi availability and traffic congestion.

7. **Adjust the solution:** If the ride-sharing program is not fully effective, the city may need to adjust the program or explore other solutions.

8. **Communicate the results:** The city should communicate the results of the program to the public and stakeholders, highlighting the benefits and any challenges.

9. **Share the experience:** The city can share its experience with other cities facing similar challenges, providing valuable insights and lessons learned.

10. **Reflect on the process:** The city should reflect on the problem-solving process, identifying what worked well and what could be improved for future challenges.

11. **Stay informed:** The city should stay informed about new technologies and trends in transportation, as they may offer innovative solutions to future challenges.

12. **Collaborate:** The city should collaborate with other stakeholders, such as ride-sharing companies and transportation experts, to explore new ideas and solutions.

13. **Be flexible:** The city should be flexible and open to trying different solutions, as the best one may not be immediately apparent.

14. **Be patient:** The city should be patient and understand that finding a solution to a complex problem like this can take time and effort.

15. **Learn from failure:** If a solution does not work, the city should learn from the experience and try a different approach.



16. **Be proactive:** The city should be proactive in identifying potential challenges and developing solutions before they become major problems.

17. **Be transparent:** The city should be transparent about its decision-making process and the reasons behind its choices.

18. **Be inclusive:** The city should involve all stakeholders in the decision-making process, ensuring that everyone's voice is heard.

19. **Be innovative:** The city should be innovative and think outside the box when developing solutions to complex problems.

20. **Be resilient:** The city should be resilient and able to adapt to changing circumstances and challenges.

21. **Be data-driven:** The city should use data to inform its decision-making and evaluate the effectiveness of its solutions.

22. **Be collaborative:** The city should collaborate with other cities and organizations to share best practices and learn from their experiences.

23. **Be patient:** The city should be patient and understand that finding a solution to a complex problem like this can take time and effort.

24. **Be flexible:** The city should be flexible and open to trying different solutions, as the best one may not be immediately apparent.

25. **Learn from failure:** If a solution does not work, the city should learn from the experience and try a different approach.

Los taxistas, las víctimas más

“Bajada de Bandera” es un documental producido por la Fundación Miguel Ángel Blanco con el que se quiere rendir homenaje a 14 taxistas que fueron asesinados por ETA entre 1969 y 1985. La crueldad que tuvo la banda en los primeros años con estos profesionales a los que acusaba de “confidentes policiales” se plasma en un trabajo que, según Cristina Cuesta, directora ejecutiva del mismo, tiene como objetivo recordar a víctimas del terrorismo que parecen olvidadas.



Cartel del documental "Bajada de Bandera"

Las vidas de Fermín, nacido en Burgos y ciudadano de la localidad vizcaína de Arrigorriaga; Francisco, natural de Usurbil, en Guipúzcoa; o Germán, procedente del municipio de Vergara, tuvieron algo en común: los tres eran taxistas en el País Vasco y los tres fueron asesinados por la banda terrorista ETA de forma cruel dejando viudas a sus esposas y huérfanos a sus hijos.

Junto a estos tres profesionales, ETA asesinó a otros once taxistas más entre 1969 y 1985. En total catorce brutales asesinatos injustificados, más de la mitad de los cuales ni siquiera fueron juzgados, y a cuyas víctimas ahora la Fundación Miguel Ángel Blanco ha querido homenajear con un documental, "Bajada de Bandera", que se presentará en Madrid el próximo 1 de diciembre, tras haberlo hecho ya en Pamplona y León.

Cristina Cuesta, directora ejecutiva del documental, explica que desde el año 2016 la fundación adoptó el compromiso de producir este tipo de trabajos audiovisuales especialmente centrados en aquellas víctimas que "estaban más olvidadas".

La idea de realizar "Bajada de Bandera" surgió cuando estaban trabajando en 2016 en la investigación sobre la primera víctima de la banda, que fue el Guardia Civil, José

Antonio Pardiñas, asesinado por ETA en junio de 1968. Una vez realizado ese trabajo, llevando a cabo un análisis de la historia del terrorismo de la banda, desde el equipo de investigación se percataron de que, tras el asesinato de un comisario de la Policía Nacional, la tercera víctima mortal de ETA fue un taxista llamado Fermín Monasterio. Este trabajador el 9 de abril de 1969 recibió cuatro tiros por el terrorista Echevarría Izueta en su huida de un piso en Bilbao cuando estaba siendo perseguido por la policía. Fermín estaba casado y tenía tres hijas de 13, 10 y 5 años.

Tras darse cuenta del asesinato de Fermín, según relata Cuesta, el equipo de producción investigó y pudieron observar que se trataba de una víctima de la que apenas se tenía conocimiento más allá de alguna entrevista que concedió su hija coincidiendo con el 50 aniversario del asesinato.

"Siempre se tiene en la mente que, especialmente durante su primera época, ETA mataba guardias civiles, policías, militares. Es verdad que estos colectivos componen el 60% de las víctimas mortales de la banda, pero paralelamente, ETA asesinó a todo tipo de profesionales", explica Cuesta.

Cruel justificación

Y es que tras el asesinato de Monasterio, ETA mató el 31 de julio de 1975 en Usurbil a Francisco Expósito, un taxista de 54 años, casado y con cuatro hijas, que se encontraba a la espera de clientes en una parada y fue asesinado a tiros por dos individuos. Fue precisamente su esposa, quien, desde el domicilio que se encontraba a poca distancia, oyó los disparos y bajó rápidamente a atender a su marido.

En su huida, los asesinos arrojaron papeletas en las que la organización acusaba a la víctima de ser un confidente de la Guardia Civil. "El terrorismo se distingue de otro tipo

14 taxistas fueron asesinados por ETA en sus primeros años

desconocidas de ETA

de delito con resultado de muerte en el hecho de que se justifican los crímenes", asegura Cuesta, que recuerda que ETA, no solo asesinaba, si no que insultaba a las víctimas, a las cuales las presentaba como "culpables de su destino".

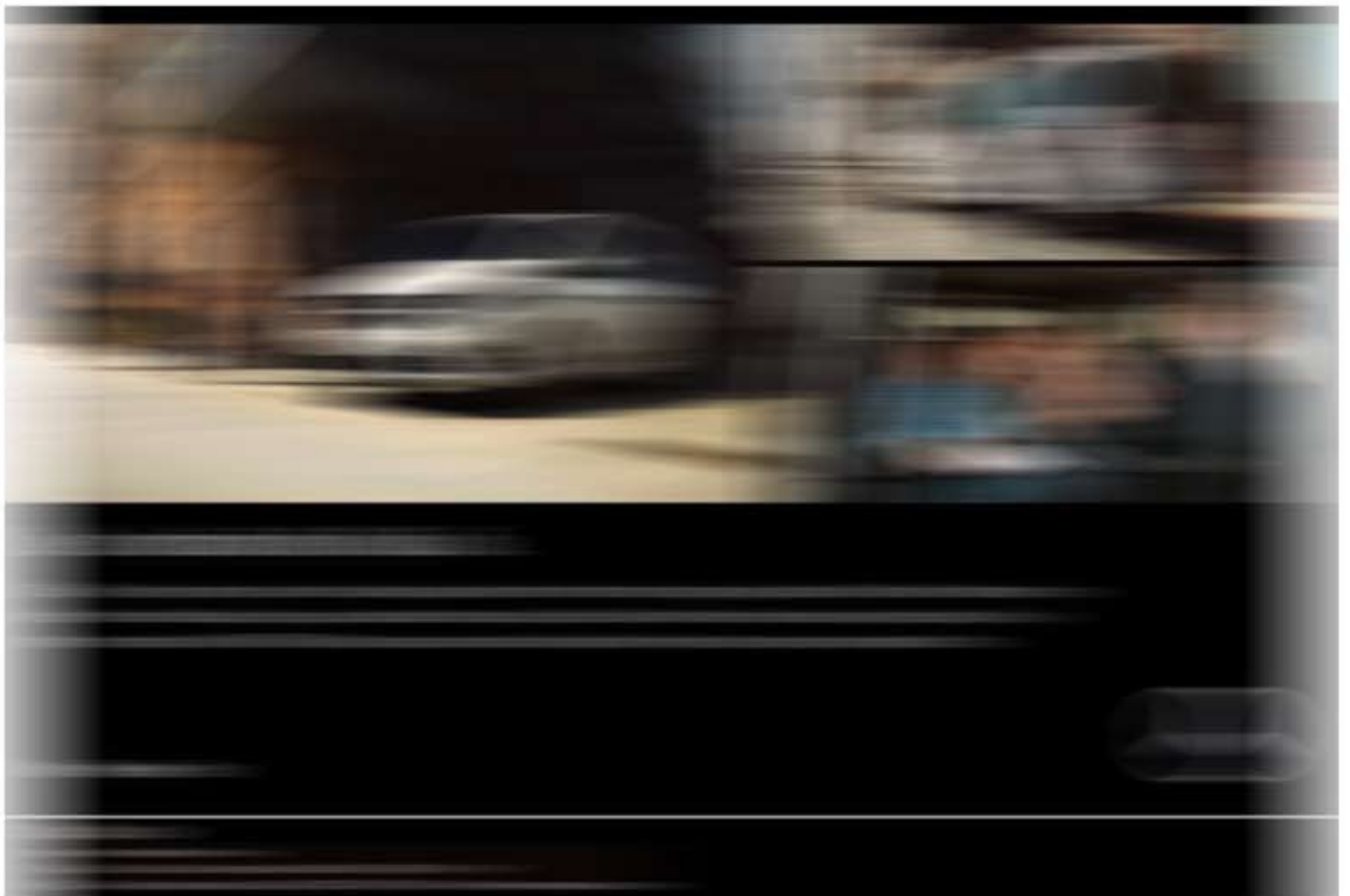
Precisamente una de esas culpas más comunes que recaían sobre los taxistas era el hecho de ser potenciales "confidentes policiales". Era esta una de las principales causas que encontraba la ETA para justificar sus crímenes.

"La estrategia que ETA desarrolló con los taxistas, pero también con otros colectivos, acusándoles de colaboradores de la policía, tenía como objetivo marcar el control social, al estilo de la mafia", subraya la directora ejecutiva del documental. "La verdadera razón de fondo era que los taxistas, por su trabajo y su movilidad, era un tipo de profesional que no podían controlar tan fácil como otros que estaban más marcados".

Y esto se confirma con el hecho de que investigando han descubierto que casi todos los comunicados publicados por la banda tras el asesinato de los catorce taxistas se les acusaba de confidentes policiales. "Decían que la Guardia Civil utilizaba a los taxistas para



Cristina Cuesta, directora gerente de la Fundación Miguel Ángel Blanco



sonsacarles información”, explica Cuesta, haciendo hincapié en que esto resultaba una maldad añadida. “Primero les acusaban, luego les mataban y, posteriormente, les insultaban”, algo que para las familias resultaba terrible ya que posteriormente a nivel social se les hacía absolutamente el vacío.

Familias aisladas

Con el asesinato no acababa el castigo hacia las víctimas y sus familiares y es algo que desde la Fundación Miguel Ángel Blanco intentan plasmar con este trabajo. “Durante la realización del documental nos dimos cuenta que las familias, además de sufrir la pérdida tan brutal de un ser querido, tuvieron que soportar el aislamiento del entorno, que les llamasen chivatos de la policía, que les marcaran, quedando estas familias absolutamente desamparadas”, analiza Cuesta, que tiene claro que esto formaba parte de la estrategia de la banda para marcar las pautas de actuación de la sociedad.

En alguna ocasión, siendo la excepción que confirma la regla, las familias recibieron algún tipo de apoyo a nivel social. Fue el caso del asesinato de Monasterio, cuando la asociación de taxistas en Bilbao realizó una colecta para ayudar a los familiares. Pero fue una excepción.

La posterior reacción de los vecinos hacia las familias de los asesinados, basada principalmente en marcar distancia, fue otra de las consecuencias sufridas por los familiares de las víctimas del

La mitad de los asesinatos a taxistas no han sido juzgados

terrorismo de ETA en el País Vasco. Tachados de chivatos, en algunas ocasiones, tal y como manifiesta Cristina Cuesta, las familias se vieron totalmente abandonadas y dadas de lado por parte del resto de los ciudadanos.

Junto al “abandono social”, Cristina Cuesta insiste en otro asunto que pesa sobre el sentir de las familias de los asesinados y es que la mitad de estos crímenes cometidos sobre taxistas no han sido juzgados. “Estas familias no han recibido su derecho a la justicia. No han sido resarcidas. Y en dos casos que yo conozco, los terroristas, una vez cumplida la condena han vuelto a los pueblos y están conviviendo con las familias de los taxistas”.

Un sector que, una vez entrada la década de los ochenta dejó de ser foco de atención de la banda que se centró en otros grupos de profesionales. “Las estrategias de una banda terrorista a lo largo de su historia van cambiando”, explica Cuesta, quien afirma que posteriormente ETA fijó también como objetivos los profesionales que trabajaban en la hostelería, “acusándoles incluso de traficantes de droga”. “Ellos querían justificar su acciones para captar más adeptos a su causa y por aquel entonces, como la causa de la droga era muy sensible en la opinión pública vasca, pues se dedicaron a calumniar a la gente que trabajaba en bares y restaurantes”. Precisamente, continúa Cuesta, “buscaban ese control social en el que ellos eran los buenos que iban a acabar con la droga y al mismo tiempo, imponer su ideología totalitaria”.

Por ese motivo, insisten desde la fundación, el documental transcurre más allá del sufrimiento de los taxistas, un colectivo que, como apunta Cuesta, siempre es el primero en “echar una mano” cuando sucede una desgracia. “Bajada de Bandera” es un homenaje, no ya solo a 14 taxistas cuyas vidas fueron arrebatadas de forma cruel, sino a todos aquellos profesionales que fueron utilizados por ETA para marcar territorio en la sociedad.

“Un homenaje a los que siguieron adelante”

La Fundación Miguel Ángel Blanco no solo ha querido acordarse de los taxistas asesinados por ETA y de las familias durante sus primeros años. Con “Bajada de Bandera” se quiere también homenajear también a aquellos taxistas que “en las peores circunstancias no se vinieron abajo y siguieron adelante”. “En esos momentos los taxistas decidieron no abandonar su profesión y continuaron adelante como muchos otros colectivos defendiendo la normalidad”, asegura Cuesta.

Tras la presentación en León y en Pamplona, “Bajada de Bandera” se va a presentar en Madrid el próximo 1 de diciembre. Además, en unos meses, el documental estará abierto en Youtube para toda la sociedad. “Ha sido muy bonito que los taxistas que se han enterado nos han compartido en redes y han demostrado mucho interés”, explica la directora ejecutiva del trabajo.



Portada de un periódico que recoge el asesinato a un taxista



THE FERRARI DESIGN LANGUAGE

The Ferrari Design Language is a unique and distinctive style that has evolved over time, reflecting the brand's commitment to excellence and innovation. It is a blend of traditional craftsmanship and modern technology, creating a sense of timeless elegance and performance.

DESIGN PRINCIPLES

The Ferrari Design Language is based on several key principles that guide the design process. These principles ensure that every element of the car is functional, aerodynamic, and aesthetically pleasing.

DESIGN ELEMENTS

The design elements of the Ferrari Design Language are carefully chosen to create a cohesive and harmonious look. These elements include the car's proportions, lines, and details, all of which contribute to its overall character and identity.



Carrera de expulsiones en AGATM



Miguel Ángel García (i) y Antonio Sampedro, ex directivos de AGATM

La actual directiva que de forma provisional dirige la Asociación Gremial del Taxi de Madrid, (AGATM) ha expulsado en las últimas semanas a dos miembros de la anterior junta vencedora de las elecciones impugnadas y celebradas el 24 de noviembre de 2019, así como a otro socio que se presentó como candidato en dichos comicios. Los tres coinciden en que se trata de un claro acto de “abuso de poder”.

Miguel Ángel García y Antonio Sampedro, miembros ambos de la candidatura liderada por Alberto de la Fuente Miñambres, y que dirigieron la casa durante tres meses; y Pablo Radio Romay, quien se presentó a las elecciones acompañando al ex presidente Miguel Ángel Leal, han recibido los correspondientes burofax de expulsión por parte de la junta directiva que preside actualmente Ángel Julio Mejía.

Las expulsiones de García y Sampedro tienen un trasfondo aún más complejo dado que forman parte de la junta directiva que ganó las elecciones celebradas en noviembre de 2019, y que fueron apartados cautelarmente de sus cargos el pasado 28 de febrero por medio de un auto judicial, abandonando su puesto a la espera de la resolución judicial definitiva.

Miguel Ángel García, quien ocupaba el cargo de secretario de Gremial hasta el mencionado 28 de febrero, denuncia que su expulsión responde a una “confabulación judeo-masónica” de la actual junta liderada por Mejía, al que acusa de “abuso de poder”.

“Lo que pretenden con mi expulsión es que si el juzgado nos da la razón en algún mo-

“Quieren quitarme de en medio”, asegura García

mento y les ordena salir, ellos intentarán que no se ejecute el auto alegando que nosotros ya no somos socios”, explica García.

En una cronología de los hechos, García recuerda que cuando el 28 de febrero recibieron el auto de medidas cautelares por el que debían abandonar la entidad “lo asumimos porque no queríamos incurrir en un desacato”. Días después, concretamente el 13 de marzo, y aprovechando que no se encontraba en la sede Mejía “para evitar enfrentamientos”, García acudió a las oficinas de Gremial a devolver el teléfono corporativo que había utilizado durante los meses que había actuado de secretario de la casa.

“Cuando voy a entregar el teléfono, le explico a Eloy Alonso, miembro de la junta de Mejía, que los borradores de las actas no estaban pasadas al libro porque no había habido una asamblea”, explica García. “Les digo que se deben leer las actas en una asamblea y que no se había celebrado una asamblea desde diciembre de 2018, y que por ese motivo las actas están acumuladas en una carpeta, tanto las de la junta de Leal como las de las cuatro reuniones que celebramos nosotros los meses que estuvimos”.

García asegura que a su vez, ese mismo día, se encontró con el secretario provisional de AGATM, el señor Arturo Ingelmo. “Le

informé de lo de las actas y lo del teléfono, me lo agradeció y me fui”.

Lo inexplicable, según García, es que a finales de octubre recibiera un burofax en el que se comunicaba que en reunión de junta directiva del 31 de agosto habían decidido incoarle un expediente de expulsión “porque dicen que no están las actas”.

“En octubre me llaman de la comisaría de Policía de Chamberí y me informan de que tengo una denuncia interpuesta porque faltan las actas”, explica García. “Al agente le sugerí que si yo dejo el cargo el 28 de febrero, cómo es que vienen a denunciarme en el mes de octubre. Cuando uno tiene conocimiento de algo delictivo se denuncia inmediatamente, no a los ocho meses”.

“No tiene ningún sentido que yo quiera que desaparezcan las actas cuando lo único que demuestran es la mala gestión previa que llevaron a cabo los miembros de la directiva que los últimos años ha gobernado la casa, entre ellos el propio Mejía”, sostiene García, que afirma que oficialmente “ya no soy socio de Gremial” aunque recuerda que va a acudir a los tribunales. “Es la segunda vez que este señor me expulsa, ya lo hizo cuando gobernaba junto a Julio Moreno, y ya en esa ocasión el juzgado ordenó que me readmitieran”.

García insiste en que lo que se está cometiendo “es un abuso de poder. “Quieren quitarme de en medio y se han inventado esta milonga para expulsarme”, sostiene, incidiendo en la gravedad que supone este acto “autoritario” en un momento en el que hay abierto un procedimiento judicial que

en un acto de “abuso de poder”

debe decidir qué junta directiva, si la de Miñambres o la de Mejía, dirigen finalmente la entidad.

Actitud “dictatorial”

Caso similar al de Miguel Ángel García le ha ocurrido también a Antonio Sampedro. Quien fuera vocal hasta el 28 de febrero, también ha sido expulsado de la Gremial por decisión de la actual junta directiva. El pasado 23 de septiembre a Sampedro le informaron de que en una reunión de junta directiva celebrada el 31 de agosto seis de los siete directivos votaron a favor de su expulsión. La razón estaría en este mensaje: “El que quiera ver a Francisco, se ha encadenado en el despacho del presidente efímero de Gremial”. Tal mensaje fue enviado por Antonio a través de un grupo de Whatsapp el día en el que un socio de AGATM se coló en el despacho de presidencia y se encadenó en señal de protesta por el impago de un dinero que la casa le adeudaba.

“La actual junta provisional no duda en expulsar a cualquier socio que esté en contra de su opinión y de manera dictatorial notifican el expediente. Evidentemente, hice mis alegaciones con la ayuda de un abogado, indignado porque se me expulse por un mensaje meramente informativo”, explica Sampedro.

Entre las alegaciones aportadas por el socio expulsado se encuentran la libertad de

“No duda en expulsar a cualquier socio que esté en contra”

expresión y recuerda que en ningún momento indujo a Francisco a que cometiera esos actos.

“Las alegaciones no han servido de nada porque el pasado 29 de octubre pusieron fin a mi historia con la asociación gremial”, explica Antonio Sampedro, que sin embargo, recalca que “no va a quedar así”. “Esta será otra causa más al montón de las que injustamente nos acontecen, además se da

el caso de que tiene sus perjuicios y tendrán sus indemnizaciones, pero a esta gente le da igual todo”, asegura.

Por último, Pablo Radío Romay, quien fuera candidato a la junta directiva acompañando al ex presidente Miguel Ángel Leal, también ha sido expulsado por la junta de Mejía. “El 30 de septiembre me comunicaron mi expulsión definitiva sin darme margen a buscar un abogado de oficio”, explica Radío. “Según ellos la razón es que he hablado mal de la junta directiva, cuando es mentira. Sin embargo, el presidente en un programa de radio sí que mintió sobre mi persona”.



Pablo Radío Romay, que se presentó junto al ex presidente Leal, también ha sido expulsado

483 VTCs sancionadas entre septiembre y octubre

De todos los vehículos de alquiler con conductor que fueron inspeccionados durante los meses de septiembre y octubre por la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid, el 75% recibieron sanción. En total, fueron sancionadas 483 VTCs de las 643 controladas, y se interpusieron un total de 576 denuncias, ya que varias acumulaban más de una infracción.

La infracción más habitual ha sido no llevar debidamente cumplimentada la hoja de ruta, con un 77% del total de denuncias (444). Una falta grave sancionada con 401 euros de multa; mientras que la segunda ha sido no presentar el contrato para la prestación del servicio, con 40 denuncias, seguida de la captación irregular de clientes, con 36 denuncias.

Catorce profesionales de la parte de la Dirección General de Transportes y Movilidad, han conformado este operativo de inspección junto a agentes de la Policía Local de la capital y de la Guardia Civil. Entre las cuestiones que se han controlado, los inspectores verifican que el vehículo tiene la autorización de VTC con sus correspondientes distintivos, que está prestando un servicio previamente contratado y que cumplimentan una hoja de ruta por servicio.



La infracción más habitual, no llevar cumplimentada la hoja de ruta



La presidencia de FEDETAXI nula, según el acta provisional

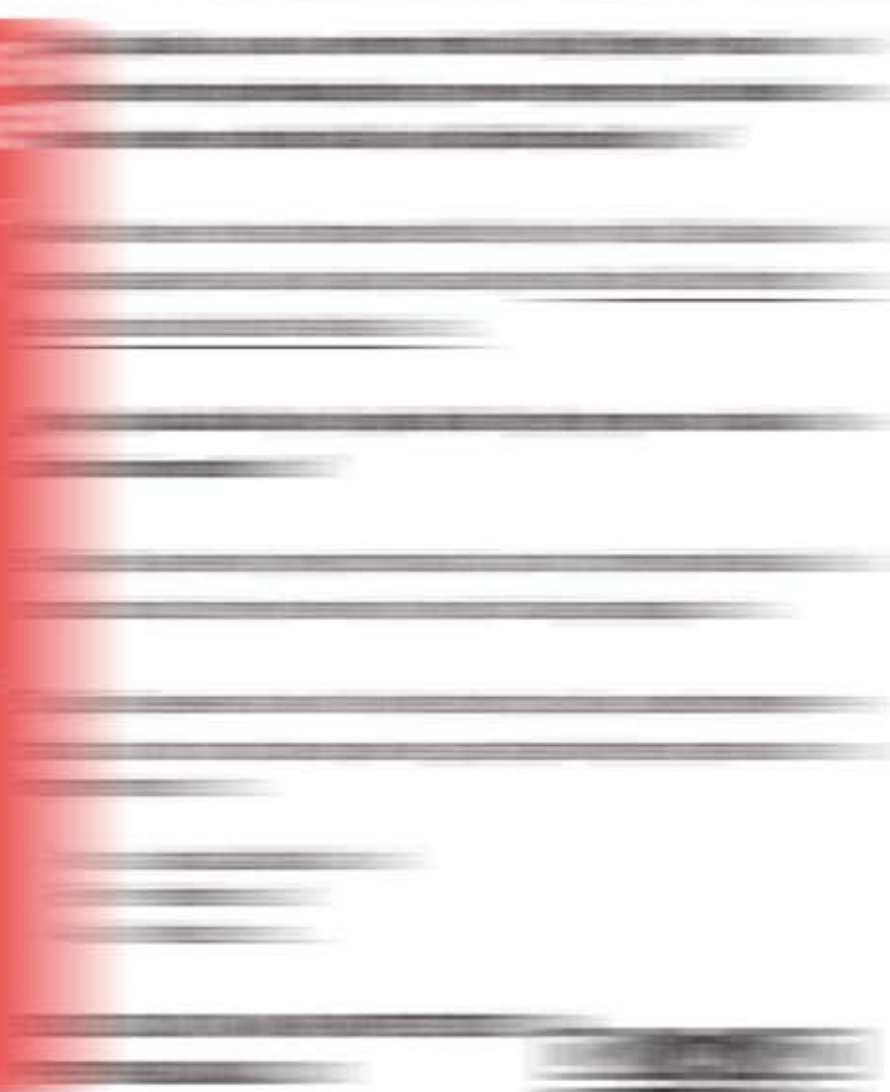
El acta provisional de la Asamblea de FEDETAXI del pasado 27 de julio considera nula la elección de Angel Julio Mejía, representante de AGATM, como presidente de la Federación Española del Taxi.

Esta votación, así como la presentación de candidatos a la Comisión de Gobierno, quedó en suspenso en la Asamblea inacabada del pasado 13 de mayo, que fue interrumpida por unanimidad por falta de acuerdo tras un tenso debate sobre el incumplimiento de las obligaciones de pago de algunas de las organizaciones miembro como AGATM y UNALT.

La asamblea convocada por el secretario en funciones, se reanudó el pasado 27 de julio, y según el documento del acta al que ha tenido acceso este medio, se informó en primer lugar de la notificación vía burofax cursada por UNALT con fecha 1 de junio en la que comunica "su intención de causar baja de forma inminente en FEDETAXI" así como del "incumplimiento de sus obligaciones sociales, entre ellas, el impago parcial de cuotas del ejercicio 2019 y absoluto en las provisiones acordadas en 2020". Razones por las que, y así lo recoge el acta provisional, estima nula la elección del presidente de FEDETAXI, al haber sido posible ésta con el voto de UNALT. Textualmente se trataría de "una premeditada estrategia de manipulación de los Estatutos de FEDETAXI, así como una gravísima falta y nulo respeto a la resto de organizaciones miembro por parte de los representantes de UNALT".

Hechas estas puntualizaciones, se procedió a la presentación de candidatos de Comisión de Gobierno y posterior elección de cargos, puntos 3 y 4 del orden del día. Entre "un cruce de reproches de la práctica totalidad de los asistentes" fue elegido presidente, con el único apoyo de UNALT, el representante de Gremial Madrid, Angel Julio Mejía, pese a que UNALT, recuerda el texto del acta, había solicitado la baja de la Federación Española del Taxi con fecha 1 de junio. Y por tanto entiende el secretario en funciones Miguel Ruano, y así queda reflejado, que UNALT "no puede votar". No hubo en cambio candidatos al puesto de secretario, que por tanto quedó vacante.

Tras el desconcierto general, visto "lo irregular de lo acontecido" se produjo un receso en el que se formaron corros de discusión entre los asistentes, que optaron finalmente en su mayoría por no reincorporarse a la sesión y abandonar las instalaciones. Ante la imposibilidad de continuar la Asamblea el secretario decidió suspender la reunión en el punto 4º, sin concluir una vez más, el orden del día, del que aún quedan pendientes de aprobación varios puntos. Lo que significa que la Asamblea de FEDETAXI iniciada el 13 de mayo aún permanece abierta y por tanto el acta final tampoco ha sido presentada ante el registro nacional de asociaciones, como establece la ley.



El taxi madrileño, a consulta sobre una regulación voluntaria



La Consulta pretende establecer una autorregulación

Después de solicitar sin éxito durante meses una regulación que alivie los efectos de la crisis provocada por el coronavirus, y teniendo en cuenta las nuevas medidas restrictivas que se han adoptado las últimas semanas, las asociaciones del taxi de Madrid han anunciado una consulta al sector para conocer su opinión sobre una posible regulación voluntaria.

Sin prácticamente turismo ni ocio, las organizaciones aseguran que a los taxistas no les salen las cuentas y por ese motivo han pensado en la idea de hacer esta consulta. Al cierre de esta edición se desconocen los detalles de un referéndum que esperan que cuente con la mayor participación posible, aunque la regulación par/impar sería por la que optan una buena parte de los taxistas madrileños.

Aunque los datos ofrecidos por la Dirección General de Estadística de la Comunidad de Madrid establecen una caída de la demanda de los servicios de transporte de viajeros mediante vehículo autotaxi de un 64% durante el tercer trimestre del presente año, el Ayuntamiento de la capital no ve motivos para regular al sector del taxi, aunque haya tres asociaciones que se lo hayan solicitado.

Desde el Ayuntamiento apelan a la libertad de empresa y al derecho al trabajo para negarse a regular el sector mediante el número de licencias. Por ello, ante la negativa reiterada del Ayuntamiento, Federación Profesional del Taxi, Élite Taxi Madrid y Gremial han anunciado la realización de una consulta para conocer la opinión del sector ante una posible regulación voluntaria par/impar que reduciría la flota que actualmente trabaja en el APC.

De la Fuente Miñambres denuncia la suplantación de su firma como presidente de AGATM

Alberto de la Fuente Miñambres, quien hasta el pasado 28 de febrero fuera presidente de la Asociación Gremial del Taxi de Madrid, presentó a mediados del mes de octubre en comisaría una denuncia por el uso "fraudulento" que la Asociación estaba haciendo de su firma digital como máximo representante de AGATM, utilizándola en numerosos documentos. En marzo Angel J. Mejía y su Junta Directiva asumieron de forma provisional la dirección de la Gremial, a la espera de que se resuelva en los tribunales la suspensión provisional de De La Fuente Miñambres y su equipo.

Durante estos más de siete meses, AGATM podría haber estado sirviéndose de la firma digital de su antecesor en la presidencia y haberla utilizado también para los ERTES de los trabajadores tramitados por AGATM la pasada primavera durante el confinamiento por la pandemia. Tal suplantación, de confirmarse, implicará haber incurrido en un delito de falsedad documental y puede poner en cuestión, por tanto, los acuerdos o trámites administrativos suscritos con esa firma no autorizada.

La actual Directiva reaccionó rápido y apenas cuarenta y ocho horas después de conocerse la denuncia, emitió un comunicado en el que si bien no aludió directamente a tal denuncia, informó a todos los empleados de que "en las gestiones de tramitación no se utilice bajo ningún concepto el certificado y firma de Alberto Andrés de la Fuente Miñambres". Palabras textuales de las que se deduce que sí se hizo con anterioridad un uso indebido de dicha firma.

También informaron en el comunicado que "se ha dado orden a los servicios informáticos para que procedan de forma inmediata a eliminar de todo el sistema operativo y de los ordenadores el certificado digital de la Fuente Miñambres". De no hacerse, la responsabilidad recaería directamente a los empleados. La firma, sea rubricada o digital, se considera en términos jurídicos un acto personalísimo y no puede ser utilizada por otra persona salvo autorización por escrito de ésta en un acto judicial o por poder notarial. No haber cumplido con este requisito legal, algo del todo incomprensible para de La Fuente Miñambres, además de poner en entredicho su nombre, podría también cuestionar e incluso invalidar los documentos suscritos con una firma suplantada, con el grave perjuicio que ello supondría para la Asociación y para los posibles afectados por esta acción.



De la Fuente Miñambres, fue presidente de Gremial hasta el pasado 28 de febrero

Taxistas de Barcelona finalizan “con buenas sensaciones” dos semanas de protestas

El pasado 26 de octubre el taxi inició dos semanas de movilizaciones por las calles de Barcelona con el objetivo de mejorar las condiciones de los profesionales en esta crisis provocada por la pandemia del coronavirus.

Tras quince días de protestas por la Ciudad Condal, las sensaciones de lo conseguido para Tito Álvarez, coordinador de Élite Taxi en Barcelona, son “muy buenas”. “Llevábamos meses reclamando y llevándonos disgustos porque ni contestaban a las cartas emitidas por registro”, explica.

“Los taxistas nos transmitían que no podían dormir, que estaban intranquilos en un constante estado de ansiedad. En estas dos semanas se han aclarado muchas cosas sobre todo con el tema de la moratoria de los impagos”.

Y es que el 9 de noviembre, el último día de movilizaciones, el Instituto Metropolitano del Taxi de Barcelona (IMET) anunció que había llegado a un acuerdo con CaixaBank para resolver las diferentes situaciones de los profesionales del taxi afectados por un crédito para el pago de su licencia pignorada.

El acuerdo se alcanzó en una reunión en la que, además de los responsables del IMET y de la entidad bancaria, también asistieron representantes de las asociaciones del taxi. En virtud del acuerdo alcanzado, CaixaBank dará soluciones personalizadas a cada taxista, destacando la propuesta de una moratoria de 12 meses de carencia del capital, o la posibilidad de alargar el plazo del préstamo 12 meses, con independencia de si la operación está avalada por Avalis.

“Los directivos de los bancos nos reconocieron que no quieren movilizaciones con un sector como el del taxi, un sector que paga bien y es un buen cliente”, asegura Álvarez. “Estamos muy satisfechos porque es un gran balón de oxígeno y de tranquilidad”. Según explica el propio Álvarez, junto a CaixaBank, también han tenido contactos con otras entidades como Santander, Bankia y BBVA y les han asegurado que irán en la misma línea.

Regulación de la oferta

Durante las protestas, los taxistas se dirigieron también al Ayuntamiento de Barcelona. La alcaldesa Ada Colau se reunió con representantes de Élite Taxi para atender las reivindicaciones de los profesionales. En ese encuentro, en el que también estuvo presente la presidente del IMET, Rosa Alarcón, los taxistas adquirieron el compromiso del Ayuntamiento de trasladar de forma oficial al Ministerio de Transportes las reivindicaciones de los taxistas para que les den capacidad de poder regular el taxi en estos momentos de escasa demanda.

Los taxistas también acudieron al departamento de Salud de la Generalitat en una de las movilizaciones y lograron el compromiso de que iban a estudiar la posibilidad de limitar la oferta para reducir el número de taxistas en las paradas, ya que eso puede suponer un foco de contagio de coronavirus.



Protestas en Barcelona del 26 de octubre al 9 de noviembre

“El cumplimiento de la ley debe hacerse



Ignacio Castillo es presidente de la Plataforma Caracol desde el pasado mes de octubre

Ignacio Castillo, conocido dentro y fuera del sector como Peseto Loco, llegó al taxi hace 10 años. Hijo de taxista, decidió comprar su licencia cuando perdió su trabajo, casualidades de la vida, como conductor de un vehículo para TVE “cuando no existía nada de Uber”. Divorciado y padre de una niña, no dudó en hacerse titular de una licencia de taxi, aunque era algo que nunca había entrado en sus planes, “yo estudié diseño gráfico y a mi padre siempre le decía que no estaba interesado en el taxi. Cuando me decidí, me saqué la cartilla en dos semanas”.

Una década después, Castillo copaba titulares y se convertía en trending topic tras saltar del taxi a los medios generalistas. “Gente que no te conoce de nada, de repente te enteras de que te odia”. Ahora, “más Ignacio Castillo que Peseto Loco”, preside la Plataforma Caracol con la que espera acabar con la “espiral de explotación” que se vive en el sector. Un discurso “muy poco populista” pero que cree necesario para rentabilizar al máximo el taxi.

La Gaceta del Taxi.- ¿Qué le lleva a presentarse a presidir la Plataforma Caracol?

Ignacio Castillo.- Nuestro objetivo es cargarnos el taxi tal y como lo entendemos a día

de hoy, acabar con la espiral de explotación a la que nos están obligando a entrar cuatro listos que viven del taxi sin trabajarlo. No es normal que hayamos normalizado esta situación que además conlleva a que nuestra profesión deje de ser atractiva, lo que repercute en el precio de las licencias. Cuando vendes una licencia estás pidiéndole a alguien que hipoteca su vida, que ponga su patrimonio en juego para entrar en una profesión en la que trabajas 16 horas al día, porque también los autónomos somos esclavos de nosotros mismos. Y todo esto mientras los asalariados disfrutan de los mismos derechos aunque en realidad incumplen el estatuto de los trabajadores y el convenio.

G.T.- ¿Y qué pasa con la competencia, se preguntarán muchos?

I.C.- Consideramos que el cumplimiento de la ley en materia laboral debe hacerse en to-

das las profesiones y sectores, también en el taxi. No podemos ir en nuestras manifestaciones en nuestras pancartas con el lema “que se cumpla la ley” cuando estamos incumpliendo el estatuto de trabajadores, que es lo más básico. Porque sabemos que con un conductor trabajando ocho horas al día, no es rentable para el titular de la licencia. Pero si para que tu negocio sea rentable tienes que incumplir las leyes, o te buscas otro sistema o cambias de negocio. No es normal que una minoría nos tenga a todos de rodilla. En este sentido, para mí la AMT es un espejo en el que mirarme, el espejo contrario. Es una asociación que sin ser mayoritaria es la más efectiva, de largo porque tienen claro cuál es su camino, cuáles son sus intereses y les da igual lo que les llamen. Ellos van a defender sus intereses y lo consiguen, y ese debe ser también nuestro objetivo.

G.T.- Plataforma Caracol nace como herramienta de presión en la calle, ¿cómo da el salto al asociacionismo?

I.C.- En 2017 Cabify consiguió una parada interior en la Feria de Arco y como no se podía denunciar, porque era un espacio privado, empecé a organizar gente para hacer una caracolada con la que pretendía colapsar las inmediaciones de IFEMA. Lo que ocurrió es que al final no hizo falta porque se solucionó, se filtró y salió en todos los medios. A raíz de ahí se mantuvo el grupo y una cosa fue llevando a la otra. Realmente nos constituimos como asociación por una cuestión burocrática, para tener figura jurídica para nuestro programa de radio.

G.T.- ¿Cuánta gente es socia de la Plataforma?

I.C.- Somos unos 150, aunque hemos perdido socios con la pandemia y la huelga del pasado año. Pero llegamos a ser 300 después del verano de 2018, cuando paralizamos la Castellana. Ahí también nos dimos cuenta de que era muy difícil conseguir nuevos socios, porque las asociaciones grandes cuentan con sus gestorías, que atraen a muchos socios. Y aunque muchos nos mostraban su apoyo, seguían en sus organizaciones. Pero aunque somos pocos, vamos a sacarle provecho a la radio para poder financiar nuestros procesos judiciales y fuera.

G.T.- ¿En la plataforma solo hay titulares de licencia?

“Nuestro objetivo es acabar con la espiral de explotación”

en todos los sectores, también en el taxi”

I.C.- Vamos a hacer próximamente una asamblea extraordinaria en la que uno de los puntos del orden del día va a ser es la posibilidad de que solo los titulares puedan ser socios, si bien queremos crear la figura del socio colaborador para que aquellos asalariados que están de acuerdo con nuestro mensaje, que los hay, puedan colaborar. Ellos son el puente entre la Plataforma y UCAT, la Unión de Conductores Asalariados del Taxi, con quien estamos trabajando.

Porque no estamos en contra del asalariado, estamos en contra del asalariado que incumple la ley, y él debería ser el primer interesado en hacer cumplir sus derechos. Pero claro, yo velo por los míos y todos los servicios que hace un asalariado a partir de la hora número 40 de cada semana son servicios que legalmente no puede hacerlos. A mí me da igual que me robe un taxista o un coche negro. Al final están perjudicando mi calidad de vida.

Además, muchos no entienden que los clientes de las VTCs no los usan porque faltan taxis, sino porque el cliente quiere usar ese servicio. Por desgracia no faltan taxis, no tenemos ese problema. La supervivencia se basa en hacer tu negocio rentable. Llevo diez años metido en un coche desde que compré la licencia, me hipotequé y estoy metido en un coche todo el día. No queda otra opción, pero en algún momento hay que cortar esa espiral.

G.T.- ¿Y cómo cree que se puede atajar ese problema?

“A mí me da igual que me robe un taxista o un coche negro”

I.C.- Tenemos preparadas denuncias masivas. El mes que viene tenemos una reunión con la Ministra de Trabajo. Vamos a ir por la vía judicial, por inspección de trabajo, hacienda, fraude fiscal... En Canarias, por ejemplo, piden 10 años de prisión a varios flotereros.

G.T.- ¿No es difícil demostrar este incumplimiento sin la colaboración del propio asalariado?

I.C.- Cuando son casos aislados, sí necesitas al trabajador, pero cuando se trata de denuncias masivas, como en este caso que vamos a presentar más de 3.000 denuncias, al venir de varias asociaciones, Inspección de Trabajo tiene que entrar a inspeccionar. Esa es la jugada. También vamos a ir al Ayuntamiento, a recordarle que es el regulador y que es su responsabilidad y si no también va a pagar consecuencias, porque estamos ante una dejación de funciones. El tema judicial va a ir por el tema administrativo, laboral y penal. Sé que es un discurso muy poco populista, porque hasta el propio asalariado, en su mayoría, prefiere estar explotado.



“Ahora no es como antes, que paraba el taxi y el transporte urbano se paraba”

Ya nos leen más de 1 millón de personas

Si quieres visibilidad para tu MARCA, BÚSCANOS EN



Gaceta TAXI.com

Líderes absolutos desde siempre

“La regulación nos favorece”

G.T.- En el taxi madrileño se quiere hacer una consulta para regular el sector, ¿cuál es la posición de la Plataforma?

I.C.- Ahora mismo la regulación que tenemos no es suficiente. Esto se trata de adaptar la oferta a la demanda. Tenemos un problema económico nacional porque no hay clientes porque no tienen que ir a ningún sitio. No es que está parado el taxi, está parado todo, pero otros sectores sí que se regulan. Y aquí hay quien no entiende que la regulación nos favorece, que si nuestras licencias tienen un valor es porque hay una regulación que debería garantizar una cierta rentabilidad.

Somos conscientes de que la regulación que ahora mismo más aceptada por los taxistas es la regulación par o impar. Si hay un referéndum y es lo que la mayoría de la gente va a querer, pues que salga lo que la gente quiera. Pero va a haber muchos problemas con una autorregulación que no venga impuesta desde la administración. Porque si en Barcelona los ha habido y están más cohesionados, aquí en Madrid tenemos gente que no va a respetar nada.

G.T.- ¿Está asistiendo la plataforma a las reuniones con el Comité Madrileño de Transportes y con el Ayuntamiento?

I.C.- Nuestra estrategia es otra, ya que de momentos no nos atienden. Les estamos asediando, vamos a los actos en los que sabemos que estarán y les entregamos nuestras propuestas en mano. Con UCAT sí que nos va a atender, porque a ellos, como sindicato, están obligados a recibirlos y ellos nos quieren llevar.

G.T.- ¿Tienen intención de convertirse en asociación representativa?

“Era trending topic y te das cuenta de que te odia España”

I.C.- Evidentemente ser representativos te abre más puertas y te da más poder, pero te tienes que adaptar a las circunstancias. En verano de 2018 comprobamos que es imposible desbancar, con el sistema de representación que hay en Madrid, a las que hay. Otra cosa es en Barcelona, con la Taula Técnica. Pero en Madrid es complicado.

Polémica en las redes

G.T.- Después de unos años más al margen, ¿cuál ha sido la razón por la que ahora ha decidido volver a primera línea?

I.C.- Fui el primer caracol, y siempre he estado ahí, pero por temas personales decidí no estar tan visible como presidente. Yo siempre he estado en la junta como vocal, las redes siempre las he llevado no. Funcionamos de manera asamblearia o sea que ser presidente o no al final es algo simbólico que real. Aquí todo se vota y siempre hemos sido los mismos siempre.

G.T.- Fue una figura que se expuso mucho. Salí en muchos medios de comunicación y te convertiste en trending topic. ¿Cómo le afectó?

I.C.- He sido tendencia en las redes sociales hasta en ocho ocasiones. La primera vez, el primer día fue complicado. A mí me hicieron una entrevista en El Español y a las 8 de la mañana empieza a sonarme el teléfono. No le di más importancia y continué traba-

jando. Pero durante toda la mañana no dejaban de entrarme mensajes y llamadas. Y veo que era trending topic y te das cuenta de que te odia España. Gente que no te conoce de nada, de repente te enteras de que te odia. Me preocupó en un principio porque yo estoy divorciado y tengo la custodia de mi hija y estaban diciendo una serie de burradas, verdades a medias y mentiras sacadas de contexto. Es verdad que unos días después todo se calmó, y al final, como me dijo otro periodista, “si no tienes haters no eres nadie”. Y traté de aprovechar la situación, como el día que entré en la reunión en el Ministerio de Fomento con una camiseta que ponía Peseto Loco.

G.T.- ¿Y dentro del sector, como fue la reacción?

I.C.- En el momento aquel, en el sector hubo más gente a favor y apoyándome que en contra. Yo lo que hice fue vender una imagen que creo que en ese momento tocaba, era necesario un discurso bélico, pero yo no voy por la calle con bengalas. Y lo del apodo fue una broma, porque yo era boxeador antes y mi entrenador era Jero García. Su apodo cuando él boxeaba era Zurdo loco y cuando aparecí un día en el gimnasio con el taxi me llamaron de broma Peseto Loco y así me quedé.

G.T.- ¿Y ahora el presidente de Caracol tiene más de Ignacio Castillo o de Peseto Loco?

I.C.- Ahora mismo es más Ignacio Castillo. Ahora estamos más serios, estamos en otra línea y tenemos un mensaje diferente. Hemos aprendido, pero además son momentos diferentes. Aunque no vamos a perder el activismo y cuando haya que salir a la calle saldremos.

G.T.- ¿Es momento de hacer algún tipo de movilización ahora?

I.C.- Es complicado, porque parece lo lógico, pero cuando tienes una administración que tiene muy clara su posición, que sabes que no va a ceder, porque nos lo ha demostrado, y además tienes un sector que estando en el máximo auge a nivel reivindicativo no fue capaz de empujar a tope y perdimos (en enero de 2019 con la huelga), no estamos en condiciones. Parece mentira que sea yo quien dice esto, pero creo que habría que insistir en las negociaciones, porque si a las mayoritarias les han cerrado las puertas, en la calle no las van a abrir. Y es que ahora no es como antiguamente que paraba el taxi y el transporte urbano se paraba. Ahora los ciudadanos tienen alternativas y ya no se bloquea la ciudad.

Javier Izquierdo y Olga Lobo



Castillo asegura que la Plataforma tiene ahora un mensaje “diferente”

1995

La **Gaceta** del **TAXI**

2020

MUCHAS GRACIAS
POR VUESTRA CONFIANZA

25
aniversario

SIN VOSOTROS TAMPOCO HUBIERA SIDO POSIBLE



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 TPMR 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

Los autónomos negocian su nuevo sistema de cotización

La nueva reforma del sistema de cotización propuesto por el ministro de Seguridad Social y , José Luis Escrivá, un sistema flexible en función de los ingresos reales, se aplicaría de forma muy progresiva a partir de 2021 y, según algunas organizaciones de autónomos, supondría que la gran mayoría de los autónomos siguiera cotizando como hasta el momento, o incluso que se redujera su cotización en los casos de menores ingresos, y que la subida de las cuotas afectara a cerca de 700.000 autónomos con rendimientos de trabajo superiores a 25.000 euros anuales.

Otras organizaciones, como ATA, calculan que cotizar por ingresos reales supondría una subida de cotizaciones para el 70% de los autónomos cuyos rendimientos netos están por encima de la base mínima y afectaría a más del 90% en 2021 si se toman los datos de referencia de 2019.

Por su parte, el ministro recalcó la necesidad de reformar el actual sistema siguiendo la recomendación del borrador del Pacto de Toledo, y subrayó la "importancia de que el nuevo sistema sea consensuado con los representantes de los trabajadores autónomos". La propuesta inicial del Ministerio, sobre la que se ha iniciado el diálogo con las asociaciones, plantea que los nuevos autónomos elijan su base de cotización en función de las previsiones de rendimientos que tendrán. Escrivá ha planteado un sistema flexible, que se pueda modificar a lo largo del año y que se regularice un año después, incluso con la posibilidad de que se devuelva el exceso de cotizaciones pagado por el trabajador.

Actualmente, la mayor parte de trabajadores autónomos (sin perjuicio de tener acceso a determinadas deducciones) eligen las bases de cotización para el cálculo de las cuotas a la Seguridad Social y de las prestaciones, con independencia de los rendimientos obtenidos de sus actividades económicas.

Según los cruces que ha realizado el Ministerio de Inclusión con la Agencia Tributaria, en 2018 había 2,2 millones de autónomos con rendimientos de actividades económicas (RAE). Más de la mitad de ellos tuvieron en



José Luis Escrivá propone un sistema flexible en función de ingresos reales

2018 unos rendimientos menores al salario mínimo interprofesional (SMI), por lo que su aportación a la Seguridad Social sería menor que la actual con el nuevo sistema.

Subida de la cuota

Según datos de 2019, el 85% de los autónomos contribuye por la mínima, que en este año 2020 está fijada en 944,40 euros, al igual que el año pasado, siendo la cuota mínima de 286,15 euros al mes, por lo menos hasta hace un mes. Porque desde noviembre,

la Seguridad Social ha aplicado una subida de la cuota de autónomos con carácter retroactivo que ha obligado a los autónomos a abonar casi 30 euros más en total, entre 2,8 y 12,2 euros más al mes en sus cotizaciones, correspondientes al incremento de un 0,3% de los tipos de cotización por contingencias profesionales y cese de actividad del mes de octubre. El Real Decreto-ley 28/2018, de 28 de diciembre, para la revalorización de las pensiones públicas y otras medidas urgentes en materia social, laboral y de empleo, contemplaba esta subida del tipo que tendría que haberse aplicado desde enero.

De esta manera, si el autónomo cotiza por la base mínima, es decir, 944,40 euros al mes, el incremento mensual de los tipos en un 0,3% subirá su cuota mensual (283 euros) en 2,8 euros cada mes. Sin embargo, si esos 2,8 euros al mes se multiplican por los nueve meses que quedan pendientes

La Seguridad Social sube la cuota de los autónomos

por pagar desde enero daría como resultado una deuda de 25,2 euros. Deuda que sería mayor cuanto mayor sea la base por la que cotiza el autónomo. Así, si un trabajador por cuenta propia está por la base máxima, que es de 4.070,10 euros, el aumento será de 12,24 euros mensuales, que se traducen en una deuda de 110 euros por los nueve meses pendientes.

Desde la Federación Nacional de Asociaciones de Trabajadores Autónomos se ha calificado esta medida como "sablazo injustificable" en uno de los peores momentos para el colectivo autónomo. Su presidente, Lorenzo Amor, pidió que se paralice el procedimiento y no se liquide la deuda de los nueve meses anteriores. "Aún están a tiempo de pararlo y no cobrar esos -como mínimo- 25 euros, con la que está cayendo", insistió.

Amor y su Federación también se han mostrado contrarios al nuevo sistema flexible de cotización propuesto por el Gobierno y han presentado una alternativa que, a su juicio, podría mejorar las cotizaciones y aumentar la recaudación "sin tener necesidad de obligar a subir la cotización a muchos autónomos que estos momentos tienen una situación económica de asfixia". Entre las medidas presentadas, pide reducir al menos un 50% la cotización a los autónomos cuyos rendimientos netos en el último año estén por debajo del Salario Mínimo Interprofesional (SMI) y que dicha reducción sea del 75%

El sistema de módulos se mantiene un año más

para aquellos autónomos cuyos rendimientos netos no lleguen al 50% del SMI. Por otro lado, propone permitir que los autónomos mayores de 48 años -prácticamente la mitad de los autónomos- puedan adecuar de forma voluntaria su cotización a sus ingresos pudiendo cotizar por una base superior a los 2.077 euros mensuales que se les permite actualmente. Asimismo, pide que se permita que los autónomos societarios -más de 900.000 autónomos- puedan deducir como gasto de empresa, al igual que las cotizaciones de los trabajadores, su cotización a la seguridad social. A este respecto, la Federación destaca que el 60% de los autónomos societarios estarían dispuestos a subir su cotización mensual si esto fuera posible.

ATA también sugiere que se permitan aportaciones a lo largo del año, independientemente de la cuota mensual que paga cada autónomo que mejore su contributividad y sus prestaciones. También plantea que se pudieran hacer en el momento en que el autónomo tenga liquidez o disposición financiera o permitir que trabajadores por cuenta

propia puedan elegir su base de cotización, cambiarla para subir o reducir, seis veces al año.

Mientras que ATA se ha mostrado rotunda en el no, UPTA y Uatae se han mostrado a favor del sistema propuesto por Escrivá. Eduardo Abad, secretario general de UPTA, cree que es fundamental que "las cotizaciones se regularicen según los ingresos reales", pero ha pedido que haya "justicia contributiva". Un sistema que recoge ampliamente las posiciones de la organización de los últimos años y que dispone de diferentes tramos en función de los ingresos reales. "Queremos trabajar en un equipo técnico que pueda analizar y arrojar mayor comprensión del sistema y mejorar los aspectos más débiles", señaló el propio Abad al término de la reunión.

Para Uatae, se debe reforzar el carácter redistributivo del sistema, "para que aporten más quienes tienen más". Además, "la mayoría verá reducida su cuota o pagará lo mismo que ahora" y reclama que se debe empezar por "acelerar la reforma justa y solidaria" de la cotización de los autónomos a la Seguridad Social, que refuerce el Estado del Bienestar.

¿Y qué pasa con los módulos?

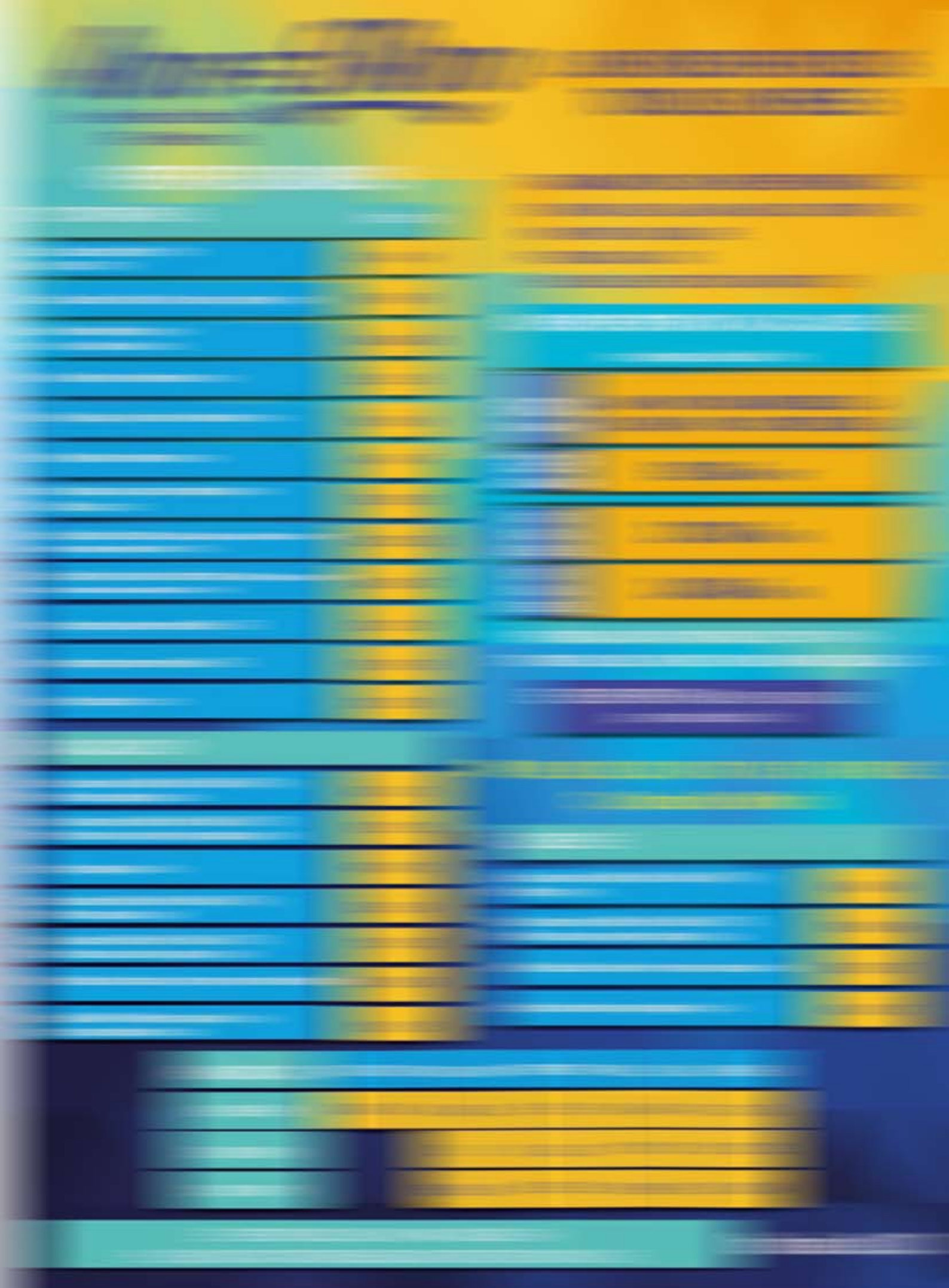
Unos 650.000 autónomos siguen cotizando en estimación directa, es decir, por módulos, siendo el taxi uno de estos colectivos. Aunque desde la reforma fiscal de 2015 los límites de facturación para acogerse al sistema de módulos se han reducido cada vez más, su completa desaparición supondría a los autónomos pagar entre 8.000 y 12.000 euros más al año dependiendo de su facturación.

Sin embargo, de momento, el Gobierno ha incluido en la presentación de los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio de 2021 una prórroga de los actuales límites del sistema de tributación por módulos. Esto incluiría al taxi, que seguirían bajo este sistema y, además, se les aplicaría el rendimiento que marca Hacienda anualmente.

Por tanto, la propuesta anunciada del Gobierno no contemplaría que los autónomos que tributan por módulos se acojan al nuevo sistema. Crean las asociaciones del sector que existe una amplia heterogeneidad dentro del sistema de estimación directa y que sería oportuno realizar un análisis independiente para que el sistema fuese lo más equitativo posible para todos los sectores.



Unos 650.000 autónomos cotizan por módulos



“Cada vez más taxistas se suman

Muchos profesionales del taxi están dando el paso y se están sumando a la movilidad eléctrica. Para Arturo Pérez de Lucía, director de la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica (AEDIVE), el papel de los taxistas está siendo muy importante en el “extraordinario” desarrollo de este tipo de movilidad, que además “es más beneficiosa” para el colectivo ya que en términos económicos “los números salen”.



Arturo Pérez de Lucía, director general de AEDIVE

En los últimos años, la apuesta de los taxistas por vehículos menos contaminantes ha crecido de manera exponencial. Los profesionales del sector, impulsados también por algunas administraciones, están renovando sus coches por modelos eléctricos pese a que demandan mejores infraestructuras.

Para AEDIVE, la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica, es esencial que las administraciones pongan las menores barreras posibles para que un colectivo tan importante como el del taxi apueste definitivamente por esta nueva movilidad. En esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi, Arturo Pérez de Lucía, director de la asociación, explica que los taxistas son conscientes de que con el coche eléctrico “los números salen” y el futuro del taxi pasa por modelos más respetuosos con el medioambiente.

“La movilidad eléctrica está aquí para quedarse”

Gaceta del Taxi.- Como director de AEDIVE, ¿cómo podría definir la situación actual del vehículo eléctrico en nuestro país? ¿Creó que va al ritmo que pensaban? ¿Se ha acelerado o, por el contrario, nota cierto estancamiento?

Arturo Pérez de Lucía.- El desarrollo de la movilidad eléctrica en España es de franco crecimiento, en especial en el último lustro. Si bien es cierto que desde criterios cuantitativos, España está todavía por detrás de otros mercados europeos en matriculaciones de vehículos e implementación de infraestructuras de recarga, desde la perspectiva cuantitativa, los incrementos de matriculaciones son exponenciales cada año y estamos notando una aceleración mayor, incluso en esta época afectada por la crisis sanitaria de coronavirus.

En España contamos ya con una industria en la fabricación de vehículos eléctricos de dos, cuatro y más ruedas que debemos reforzar en cualquier caso; asimismo, disponemos de una industria auxiliar con grupos empresariales españoles que apuesta por el desarrollo de aleaciones que aligeren el peso de los vehículos eléctricos y el desarrollo de cajas para albergar a las baterías con criterios de seguridad y eficiencia. También

a la movilidad eléctrica”

“Tenemos un ecosistema muy favorable para la movilidad eléctrica”

contamos con una potente industria en la fabricación de puntos de recarga y equipos de backoffice como transformadores y convertidores de potencia, y además, tenemos la segunda mina de litio más importante de Europa, ubicada en Extremadura, que de explotarse podría proporcionar materia prima a las baterías de más de 10 millones de vehículos eléctricos.

Contamos por tanto con un ecosistema muy favorable para la movilidad eléctrica, que puede ser un potenciador fundamental de la competitividad y el empleo en España.

G.T.- A lo largo de la historia, uno de los sectores que ha servido para valorar, entre otras cosas, la fiabilidad y seguridad de un vehículo ha sido el sector del taxi. ¿Qué papel cree que puede tener este colectivo en el desarrollo de la movilidad 100% eléctrica?

A.P.L.- Ya lo está teniendo porque cada vez son más los taxistas que se suman a la movilidad eléctrica y por una razón fundamental, y es que los números salen y con el vehículo eléctrico, el taxista no solo ahorra más dinero, sino que puede mejorar su calidad de vida. Y no lo dice AEDIVE, sino que estas reflexiones son fruto de la voz de taxistas que han apostado ya desde hace años por la electrificación de sus vehículos.

Por otro lado, las autonomías de los vehículos eléctricos se están incrementando de forma notable y hoy en día superan los 300 kilómetros de forma generalizada, que es una media importante del servicio de taxi en una operativa diaria, unido a que cada vez hay más infraestructuras de recarga tanto rápida como de oportunidad, además de la carga vinculada en casa, que ayudan a que la operativa del taxi con vehículo eléctrico sea más eficiente.

Menos barreras administrativas

G.T.- ¿Creó que los ayuntamientos deberían facilitar la homologación de los vehículos eléctricos para que puedan ser utilizados por

un mayor número de taxistas y que ese mensaje llegue al resto de la sociedad?

A.P.L.- Sin duda. De hecho, se van incorporando más modelos de vehículo eléctrico a la oferta de potenciales usos para taxi, pero aquí debería de primar la facilidad para poder prestar el servicio con vehículos cero emisiones y en ese sentido, las administraciones públicas deben facilitar la homologación de más modelos de vehículo eléctrico para taxi.

G.T.- En algunas ocasiones, los usuarios de este tipo de vehículo apuntan a una falta de infraestructuras en España para dar el impulso definitivo, ¿está de acuerdo con esa afirmación?

A.P.L.- Es cierto que queda todavía trabajo por hacer para completar una red de infraestructuras de recarga pública que elimine en todo el territorio español la ansiedad de autonomía, si bien se sigue avanzando en el objetivo. Desde AEDIVE estamos alineados con el objetivo del Gobierno de desplegar en los próximos 4 años hasta 100.000 puntos de recarga públicos, pero para ello, es imprescindible que se eliminen las barreras administrativas que lastran de forma importante este despliegue, y por ello se lo hemos trasladado así al Gobierno y a las administraciones regionales y locales.

G.T.- Las ciudades, en especial las de mayor dimensión, desde hace unos años están

evidenciando una mayor concienciación por la movilidad sostenible en sus calles. ¿Considera que desde las administraciones se está haciendo lo suficiente o cree que se podría dar un mayor empujón hacia esta forma de movernos más sostenible?

A.P.L.- El mayor desafío desde las administraciones es trabajar en cooperación con el tejido empresarial en una colaboración público-privada que permita despejar las barreras de la movilidad eléctrica, lo que implica también la necesidad de homogeneizar criterios y reglamentos que simplifiquen y potencien la circulación de los vehículos eléctricos.

No hay instrumento de la administración pública que ya no tenga claro que la movilidad eléctrica está aquí para quedarse y potenciarse, aunque existen diversas velocidades por parte de esas administraciones a la hora de plasmar ese impulso y por ello, una de las actividades fundamentales de AEDIVE es lograr superar esas barreras entre administraciones y empresas.

G.T.- También estamos viendo un incremento de la variedad de oferta de coches eléctricos, dando a los usuarios mayores opciones de compra. ¿Cómo valoraría la oferta que hay actual en relación a coches eléctricos en nuestro país?

A.P.L.- Sin duda, los fabricantes están haciendo un esfuerzo importante para incorpo-



AEDIVE fue fundada en 2010 para impulsar la movilidad eléctrica



Los taxistas demandan menos barreras administrativas en la homologación

rar en su portafolio cada vez más modelos de vehículo eléctrico que cubran además los diferentes segmentos, si bien todavía tiene que incrementarse esa oferta. Lo más significativo en estos momentos es el cambio en la estrategia de la industria a la hora de trasladar a la ciudadanía el desarrollo de la movilidad eléctrica y cualquier televidente o radioyente que se haya podido fijar, comprobará que los anuncios de coches actualmente ponen el foco en la electrificación de sus modelos, algo que antes no se percibía salvo en contadas ocasiones.

G.T. ¿Creó que falta poco o mucho tiempo para que llegue el día en el que la mayor parte de la flota de vehículos en las ciudades sea 100% eléctrica? ¿De A.P.L.- Es tan complejo responder a esta pregunta como en su momento lo sería responder a cuándo se preveía que la mayor parte de ciudadanos contarían con teléfonos móviles. Las tecnologías disruptivas y el vehículo eléctrico lo es, no ya tanto desde la perspectiva tecnológica, porque lleva más de 100 años con nosotros, sino desde la perspectiva social- tienen una curva en valle que superar hasta que los desarrollos industriales y la percepción de los ciudadanos casan.

Será en ese momento cuando la movilidad eléctrica se implementará de forma masiva y generalizada. Previsiblemente, hacia 2024/2025, el precio del kWh de litio bajará de los 100 dólares, que es el precio en el que se prevé que el coste de producción de un vehículo eléctrico se equipare a los de combustión.

En cualquier caso, la concienciación por parte de la sociedad a la hora de apostar por una movilidad descarbonizada es cada vez mayor y eso será una palanca fundamental para acelerar ese objetivo.

“La concienciación de la sociedad es cada vez mayor”

10 años de gran crecimiento

G.T. Cerca de cumplir una década en AEDIVE, ¿qué valoración puede hacer de la labor de la asociación desde su creación? ¿Cuál fue el objetivo principal que se marcaron?

A.P.L. AEDIVE nació en 2010 como una asociación empresarial para impulsar las infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos. Habida cuenta del desarrollo del mercado, AEDIVE asumió un papel más global y se erigió como aglutinadora de la cadena de valor industrial, tecnológica y de servicios de la movilidad eléctrica, incluyendo no solo a los fabricantes de puntos de recarga, sino también a los fabricantes de vehículos eléctricos de toda tipología, proveedores de servicios de

movilidad, operadores de recarga, ingenierías, consultorías, empresas de renting, empresas con flotas eléctricas y en general, todos los actores involucrados de manera directa e indirecta con el desarrollo de la electromovilidad.

En estos 10 años, el desarrollo de la movilidad eléctrica ha sido extraordinario tanto a nivel tecnológico como industrial y de servicios, pero también regulatorio y normativo, campos de actuación todos ellos en los que AEDIVE juega un papel fundamental de la mano de sus más de 150 empresas asociadas.

G.T. La organización ha experimentado un importante crecimiento durante estos años, agrupando, en torno a la movilidad eléctrica, empresas de diferentes sectores, ¿demuestra esto la concienciación que estamos alcanzando en nuestro país con la nueva movilidad?

A.P.L. Demuestra el surgimiento de un nuevo mercado en el ámbito de la movilidad y la automoción que cada vez cobra mayor relevancia y que será determinante en el transporte de personas y mercancías en entornos urbanos, periurbanos y en medias y largas distancias. Hay que tener en cuenta que el vehículo eléctrico no solo es movilidad sostenible, por cuanto es cero emisiones en la propulsión y la generación eléctrica en España está en torno al 70% libre de emisiones de CO2 (incluyendo la energía nuclear), sino también y sobre todo es eficiencia energética para el impulso de las energías renovables, generación distribuida y almacenamiento energético, siendo el único sistema de propulsión capaz de interactuar con el sistema eléctrico para tomar electricidad, pero también entregarla cuando sea necesario, lo que resulta estratégico cuando vamos a un mundo que cada vez reclama más servicios basados en la electricidad.

Javier Izquierdo

“No tenemos ni plan B, ni planeta B”

La crisis sanitaria y económica provocada por la pandemia del coronavirus está generando situaciones “dramáticas” a ojos de Arturo Pérez de Lucía. Sin embargo, el director de AEDIVE considera que si se puede sacar algo positivo de estos meses es que “se ha acelerado la concienciación social con respecto a la necesidad de reducir las emisiones contaminantes, el calentamiento global del planeta e impulsar un modo de vida y actividad industrial más acorde al medio ambiente”.

“No tenemos ni plan B, ni planeta B”, explica Pérez de Lucía, justificando que en base a esa frase, la movilidad eléctrica haya cobrado mayor significación como solución a la reducción de emisiones fruto del transporte que, como él mismo reconoce, “es uno de los sectores difusos que mayor impacto está teniendo en el calentamiento del planeta”.



[Blurred text on a yellow background]



[Blurred text on a yellow background]

1. Introduction

2. Background

3. Methodology

4. Results

5. Discussion

6. Conclusion

7. Acknowledgements

8. References

9. Appendix

10. Summary

11. Bibliography

12. Glossary

13. Index

14. Appendix A

15. Appendix B

16. Appendix C

17. Appendix D

18. Appendix E

