

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

del
ANO XXVI
NÚMERO 293
ENERO 2021

**Página en blanco
para trazar
un "prometedor" 2021**

TOYOTA

TOYOTA

TOYOTA

TOYOTA



TOYOTA

TOYOTA

TOYOTA

TOYOTA

TOYOTA

Arrojo para recomponer

Comenzamos este nuevo año bajo la misma garra microscópica de un virus que ha "coronado" de tragedia y dolor nuestra sanidad y nuestras vidas, pero no estamos igual que en 2020, hemos avanzado mucho más de lo esperado, hasta el punto de haber logrado desarrollar una vacuna, mejor dicho varias, en tiempo récord. La inmunización es la gran esperanza para salvar miles de vidas y economías en todo el mundo, pero no será tan rápido ni tan fácil, aún nos esperan meses complicados y más confinamientos aunque no sean domiciliarios. Hemos iniciado también 2021 cubiertos por el manto blanco de la nieve en casi todo el país y todos nos hemos acordado del refrán: año de nieves, año de bienes. Esperemos que sea una señal de que cualquier tiempo pasado fue peor.

Ahora contamos con la esperanza de un remedio a medio plazo, y eso alivia un poco la dura carga que llevamos a cuestas, tanta que para algunos están siendo los peores momentos pero eso no debe impedirnos seguir afrontando cada día los nuevos retos que nos vemos obligados a superar. Hay sectores especialmente afectados por tantos meses y meses sin apenas recaudación y el taxi es uno de ellos. Pese a todo mantiene su actividad pero también ha necesitado y necesita el apoyo institucional para seguir adelante, un apoyo que curiosamente no está siendo igual dependiendo de dónde se ejerza la actividad, lo cual pone en evidencia que la equiparación depende también de la voluntad política de los gobiernos autónomos. La voluntad mueve montañas dice también nuestro refranero pero sin un rumbo claro en una misma dirección, poco importa. Eso es lo que aun no parecemos entender, más bien no parecen entender los que nos gobiernan, porque, y en esto no hay duda, si el objetivo común es doblegar el Covid-19, cómo es posible que para hacerlo tomemos tantas direcciones distintas.

Vacuna es ya palabra talismán de 2021, la panacea, pese a ella, los daños causados por este invasor invisible son tantos que necesitaremos de todo nuestro arrojo para rehacer, recomponer y renacer de las cenizas antes de volver a ser los que éramos en el inocente otoño de 2019 en el que corona y virus no eran para nosotros más que dos simples sustantivos. Unidos han desatado el caos.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- Las ayudas directas alivian el inicio del año en el taxi, aunque la recuperación se prevé lenta.



10. En marcha

- La vacuna viaja en taxi en Castilla y León



14. Actualidad

- Alberto de la Fuente Miñambres y su equipo recuperan la directiva de AGATM



18. Noticias

- Madrid ultima su nueva ordenanza
- El Congreso endurece las sanciones a las VTCs
- El TSJA da la razón al taxi cordobés

24. Homologados

- Los taxis autorizados en Madrid

26. En imagen

- Actos solidarios para celebrar la Navidad



28. Eurotax

- Cómo afrontar la jubilación con más seguridad



Año XXVI - Número 293 - Enero 2021

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, un sector engañado (XXXVII)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



Siguendo por el mal camino emprendido de la desnaturalización del servicio público del taxi a través de las modificaciones realizadas tanto en los Reglamentos Autonómicos y en las Ordenanzas locales, desestructurando el régimen tarifario mediante el pago por plaza y el precio cerrado dentro de una horquilla de máximos y mínimos, tengo que decir, que no se debe tan sólo por los acuerdos adoptados por las asociaciones y radio emisoras que en un principio reclamaban como mejoras para el sector establecer precios fijos, pues como podemos comprobar acabaron aceptando la incorporación del precio cerrado. Sabiendo que es la misma Administración quienes controlan los dos sectores, la idea precisamente aparece con mucha fuerza, a través de las aplicaciones

Decía Bernardo Gutiérrez, autor de “Pasado mañana”, que “a lo mejor el sector público tiene que empezar a meterse en lo colaborativo y en orientar hacia el común la política pública”. Para Manu Sánchez, defensor del “hoj mejor que mañana”, “quizás haya llegado la hora de que el servicio público del taxi cree un sistema consorciado orientado hacia el común la política pública en aras del interés general”.

disruptivas y por supuesto desde la Patronal de vehículos de alquiler, asociación que en periodo de alegaciones del Reglamento Autonómico remitieron al Comité Madrileño del Transporte estas mismas peticiones inclusive la licencia por puntos y la figura jurídica dentro del sector del taxi.

Desde hace varios años se vienen realizando ciertos estudios para ver de qué manera se podría llevar a cabo una arquitectura nueva a través de las distintas modificaciones normativas, así como de su repercusión a la hora de aplicar ciertas medidas menos restrictivas donde las plataformas tecnológicas en colaboración con las Administraciones Públicas tuvieran ese papel de dominio en la gestión de la movilidad urbana.

En un principio y tras esa eterna unificación del “Mercado Único”, la Comisión Europea encargó a una consultora externa analizar el estado de este mercado de movilidad urbana en los 28 países miembros. El estudio fue encargado en el año 2016 a Grimaldi Studio Legale y tenía como objetivo hacer una radiografía de ambos segmentos del transporte (TAXI y VTC). La Comisión hizo pública la versión definitiva como parte de un paquete sobre transporte con 12 iniciativas.

Tras darse a conocer este informe, las aplicaciones disruptivas intentaban trabajar con los diferentes reguladores de los países europeos (conferencias, eventos, movilidad, tec-

nificación urbana, Smart City, etc), tal es así que, en relación a nuestro país, solicitaron al Gobierno español una liberalización urgente del sector de las autorizaciones de VTC para reducir un 35% el coste del transporte urbano en Madrid y Barcelona.

La plataforma Uber, en su rama de transportes, para avalar la necesidad urgente de liberalizar el mercado de movilidad urbana y poder hacer esta petición al Gobierno contrató los servicios de la Consultora Analistas Financieros Internacionales - AFI (Consultoría y formación independiente en economía, finanzas y tecnología que asesora tanto a entidades privadas como a ministerios, gobiernos autonómicos y municipales en materia económica) El informe fue llamado "Impacto socioeconómico de la modernización de los servicios VTC".

Respecto al sector del taxi, el informe de la Consultora Afi admite que existe un efecto negativo con la liberalización en especial con la desnaturalización del régimen tarifario y la desregulación en el Reglamento y la Ordenanza del Taxi, ya que el aumento de los diferentes oferentes que intervienen en la movilidad de una ciudad tendría como resultado la pérdida de las rentas patrimoniales y por supuesto sobre el valor del fondo de comercio (licencia), que caerían entre un 40% y un 50%. Sin embargo, en relación con la burbuja creada con las autorizaciones de VTC, anotaba que se tendría que hacer una buena gestión sobre el cambio en dicho sector, ya que pasaron de ser vehículos de alquiler con conductor al nuevo encuadramiento en el año 2013 como transporte discrecional en automóviles de turismo. Debido a este cambio, se generaría un incremento del Valor Añadido Bruto, así como un aumento de la recaudación fiscal de los servicios de movilidad del mercado.

El 22 de septiembre de 2017, Uber anuncia que implementarían en sus servicios un sistema de precio cerrado en Madrid para poder promocionar precios más bajos para sus clientes, y también introducir el "CARPOOLING" que permitirá compartir el coste del viaje entre varios pasajeros beneficiándose de una reducción media superior al 50% por trayecto. Tres meses después, este sistema lo introduce Cabify sin olvidarse de los precios dinámicos que igualmente serían cerrados. El efecto dominó hace un llamamiento a las Apps que colaboran con el sector del taxi para incorporarse en el juego de libre mercado, en el juego de la competencia, en el juego de lo absurdo.

El llamamiento que están haciendo estas aplicaciones disruptivas al colectivo para que entre a formar parte de su organización, me huele a mí que se ofrecen porque los servicios denominados de la última milla (precios mínimos, rebajados y cerrados) las empresas de VTC que operan con estas Plataformas vienen argumentando que les ocasiona una ineficiencia en los servicios globales, no siendo rentables realizarlos (Lite la categoría más económica). Será para este cometido por el que nos quieren.

Ahora bien, si nuestras representaciones admiten todo este juego desnaturalizando el sector, es mi obligación decirles que seguiré defendiendo el servicio público del taxi con una estructura consorciable, con su colegiación profesional y una gestión integral de los servicios que abarque una diversidad tarifaria para los diferentes estereotipos de personas que ofrezcan las máximas garantías a los 4,5M de ciudadanos, diferenciándonos totalmente de los servicios privados de los VTC. Porque si quieren competir, que compitan entre ellos, en su terreno, para lo que fueron creados, quizás esta sea su verdadera extinción.

Creo sinceramente que ningún político ni jurista saben muy bien cómo legislar la actividad de estas multinacionales descentralizadas, que están en todas partes y en ninguna, con una narrativa de colaboración cuya lógica persuasiva podría acabar sirviendo para enmascarar una precarización absoluta del trabajo de la gente.

Enred@dos

@Jugarpe007 Los taxis de Sevilla estuvieron dónde más hacía falta. En una residencia de mayores incendiada en un gran gesto solidario y ayuda social, en difícil madrugada sevillana

@dboyemadrid como en Madrid ya no se les hace ninguna oposición y estamos felices con que nos quiten el trabajo sin normas ni regulaciones, se vendrán todos aquí y todos tan contentos. Aquí nos han vendido nuestros representantes

@Pepalol4 Con lo amiguita que es de @AlmeidaPP_ podrían ponerse de acuerdo y actualizar de una vez el servicio público esencial que somos los taxistas, empezando por las multas en paradas y terminando por interesarse por cómo anda el trabajo ahora sin Congresos, hoteles ni turismo

@danielguti37 Agradézcenoslo con hechos y no con palabras. Llevamos desde Mayo pidiendo regulación ante la terrible bajada de ingresos y ni caso. Ahora le pedimos regulación de VTC cómo ha hecho el Sr. Nuñez Feijoo, ¿Obtendremos el mismo resultado? Hechos no palabras

@JoseA60836735 Como para hacerlo en Madrid ,soy taxista,y a muchos clientes,solo con decirles buenos días, parece que me comen. Por suerte, hay más de los amables

@Taxi_Bcn1 Se vendió el taxi de Barcelona a Uber. Hay que estar muy muy desesperados para hacer de mamporrero para uber o multinacionales destructivas

Ayudas directas al taxi para empezar bien 2021

Aunque es cierto que muchas ciudades ya habían decidido ayudar económicamente al taxi, en otras, como Madrid, los profesionales han tenido que esperar a que finalizase el año para que las administraciones dieran un paso hacia delante. Además, en las últimas semanas se han aprobado otras herramientas para paliar la crisis, como son las moratorias para el cambio de vehículos.



El Ayuntamiento de Madrid ha sido el último en aprobar ayudas para el taxi

2020 terminó con buenas noticias para el sector del taxi en Madrid, donde después de varios meses reclamándolo, tanto el gobierno autonómico de Isabel Díaz Ayuso como el Ayuntamiento de la capital aprobaron diferentes paquetes de ayudas directas. También en Cantabria el gobierno finalmente anunció ayudas para los taxistas, 153.000 euros, algo que la Federación Cántabra del Taxi llevaba tiempo solicitando. En esta comunidad, la Consejería de Innovación, Industria, Comercio y Transporte, a través de SODERCAN, ya ha pagado 306 expedientes de solicitud de las ayudas del cheque taxi que asciende a 153.000 euros, y que compensarán a estos profesionales del sector ante la crisis económica que ha motivado la pandemia. Esto quiere decir que se han tramitado el 76,9% de la totalidad de las peticiones presentadas, es decir, 336 de las 437 solicitudes, de las cuales un

6,9% (30) están en proceso de subsanación con motivo de detectarse algún tipo de irregularidad. La ayuda asciende a 500 euros por licencia municipal de auto taxi con actividad. La concesión directa implica que no hay orden de prelación ni de prorrateo entre los solicitantes y que reunir las condiciones descritas ya implica la aprobación de la ayuda.

El consejero de Industria de Cantabria, Francisco Martín, explicó que este tipo de ayudas son "necesarias ante la situación excepcional que viven éstos y otros profesionales afectados por la crisis sanitaria y como mejor mecanismo para agilizar y hacer eficaces estas compensaciones económicas con las que el Gobierno intenta ayudar a los pequeños empresarios y autónomos". Además, estas ayudas, recordó, han sido compatibles con cualquier otro tipo de subvenciones de otras administraciones públicas para facilitar el acceso a los cheques taxi.

Este tipo de ayudas se han estado concediendo en diferentes ayuntamientos y comunidades, aunque es cierto que en las grandes capitales han tenido que esperar casi al final del año. Sucedió en Valencia, donde la Generalitat aprobó en noviembre la concesión de

5 millones para el taxi madrileño



Horizontal lines of varying lengths and colors (yellow, blue, white) are arranged in a pattern that suggests a stylized landscape or a series of abstract shapes. The lines are slightly blurred, giving the impression of motion or a dynamic environment.



Horizontal lines of varying lengths and colors (yellow, blue, white) are arranged in a pattern that suggests a stylized landscape or a series of abstract shapes. The lines are slightly blurred, giving the impression of motion or a dynamic environment.



En Málaga, el Consistorio daba luz verde a una convocatoria de ayudas de 150.000 euros

4,5 millones de euros en ayudas directas. “Queremos que no desaparezcan las empresas que tienen viabilidad y sufren dificultades por el cierre de mercados”, señaló el presidente valenciano Ximo Puig en declaraciones remitidas a los medios.

Sin embargo, el año se acercaba a su fin y otros lugares, como Madrid o Barcelona, seguían esperando. En la Ciudad Condal las esperanzas de recibir una inyección económica se disipaban tras la negativa del Área Metropolitana de Barcelona. Además, según explicó el Secretario de la Unión de Barcelona del STAC, Jaime Sau, “delegación del Gobierno” en Barcelona aseguró al sector que no podrían contar con una partida económica procedente de estos fondos porque dicha partida estaba destinada a empresas que ya tenían adjudicaciones de contratos públicos.

Por eso, la decisión de la Comunidad de Madrid primero y después del Ayuntamiento de conceder ayudas al taxi fue recibida por el sector como un regalo de reyes anticipado. Últimos días del año y la Asamblea de Madrid aprobaba una PNL para crear un Plan Impulsa específico para el taxi. Eso sí, sin el apoyo del Partido Popular ni de Ciudadanos. Además de la creación del Plan Impulsa, se integrará al colectivo del taxi dentro de los sectores turísticos afectados por la crisis de la pandemia de la Covid-19 y se establecerán instrumentos que incentiven el uso del servicio de taxi. Junto a estas medidas, quiere constituir una mesa específica del taxi para tratar la grave situación que está atravesando el sector, donde se aborden la seguridad, la regulación, la digitalización y otros temas importantes para un sector estratégico en la Comunidad de Madrid, además de realizar campañas de publicidad institucional para la promoción del uso del transporte público en las que se incluya al taxi.

Desde el sector, Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM) celebraba esta decisión, si bien su presidente, Julio Sanz, lamentaba que “Ciudadanos y el Partido Popular sigan todavía al margen de la problemática de este sector que es parte activa de la ciudad y que ha experimentado una reducción de la demanda de viajeros de más del 90% durante el estado de alarma y de cerca del 75% en la desescalada”. A su juicio, se trata de datos verdaderamente preocupantes que deberían haber hecho que todos los representantes políticos,

En Barcelona, el taxi se queda sin ayudas

“independientemente de su signo, comprendiesen la situación crítica en la que lleva el sector los últimos meses”.

El taxi llega al Pleno

Una semana después, era el Pleno del Ayuntamiento de Madrid quien validaba una partida de ayudas directas de 5 millones de euros para el taxi. “Esta proposición, que ha contado con el apoyo de todos los grupos, pone de manifiesto la voluntad política de apoyo al taxi”, señalaba Borja Carabante, Delegado de Medio Ambiente y Movilidad y muy cuestionado por las asociaciones madrileña.

Fue el grupo municipal Más Madrid, vía enmienda al Presupuesto General del Ayuntamiento para 2021, quien propuso invertir cuatro millones de euros en el sector del taxi. El objetivo, explicaban en su exposición, garantizar la continuidad de un sector cuya contribución ha sido “especialmente destacada y visible” en los momentos más “dramáticos”.

Finalmente no serán 4 millones sino cinco, tal y como informó el propio concejal, que recordó que se mantendrían las subvenciones para la renovación de vehículos, de otros 4 millones de euros, lo que supondrá “9 millones de euros para el próximo año”. “Esperamos que se mitiguen las grandísimas pérdidas que está padeciendo el sector”, manifestaba Carabante, que anunciaba además que estaban trabajando ya en otras cuestiones, como el incremento del número de plazas en algunas paradas. Por último, el responsable de movilidad también se refirió a la regulación par/impar en caso de caída drástica del servicio y que contempla la nueva Ordenanza Municipal, actualmente en fase de informes preceptivos de la Comunidad de Madrid y cuya aprobación inicial en la junta de Gobierno se espera en enero. “Después, en el Pleno, espero contar con el apoyo de todos los grupos políticos”, concluía, lanzando un guante al resto de grupos políticos.

Sin duda una buena noticia para los taxistas madrileños que veían cómo en otras ciudades sus compañeros contaban con un apoyo explícito de las administraciones. Como sucedió en la ciudad tinerfeña de San Cristóbal de La Laguna, donde se aprobó en agosto una partida de ayudas para que cada titular recibiera 1.700 euros por licencia. Se convertían así en las ayudas económicas de mayor cuantía en el Archipiélago para el sector del taxi y era la primera vez que el Ayuntamiento de La Laguna daba una ayuda directa a los profesionales del taxi, “y ello pese a haber atravesado profundos periodos de crisis económica, como los del año 2008 y siguientes”, señaló el propio concejal.

También en Málaga el Consistorio daba luz verde a una convocatoria de ayudas económicas por valor de 150.000 euros. El objetivo, explicaron, fomentar el mantenimiento de la prestación del servicio público del taxi, asumiendo y subvencionado los gastos extraordinarios que tienen los taxistas derivados de la implantación de medidas para frenar el contagio del Covid-19.

Recuerdan desde el Ayuntamiento que desde que se declarara el estado de alarma y unido a las distintas regulaciones en la prestación



En La Laguna, los titulares reciben 1.700 euros por licencia

Algunos radiotaxis también reciben ayudas

del servicio el sector ha registrado importantes pérdidas económicas y una reducción considerable de su facturación.

Los radiotaxis también sufren la crisis

Además de las ayudas para los titulares, en otras comunidades se está colaborando económicamente también con los radiotaxis. Ha sucedido en Canarias, donde el Gobierno del archipiélago concedió más de 1 millón de euros para las emisoras y cooperativas de servicios, y en Calvià, Mallorca, donde el Ajuntament firmaba un convenio de colaboración con la sociedad cooperativa Radio Taxi Calvià para ayudar en los gastos generados por el servicio de centralita. La subvención será de 10.000 euros. Esta medida se ha tomado después de que el radiotaxi haya tenido que hacer frente a los mismos gastos

que una temporada normal para asegurar el servicio público los 365 días del año las 24 horas. Sin embargo, con la crisis sanitaria, los ingresos por parte de las personas asociadas han sido mínimos, y no han podido realizar las aportaciones habituales. Consciente de esta situación, el gobierno local ha querido ayudar a la asunción del gasto del servicio de centralita durante el año en curso, promoviendo de esta manera la reactivación económica de un sector del transporte público que se ha visto especialmente afectado por las restricciones y la crisis económica.

Moratorias para los vehículos

Los taxistas de Castilla-La Mancha gozarán de una moratoria de tres años para renovar aquellos taxis que tengan más de diez años de antigüedad. De esta forma, se prorroga la norma por la que el 12 de abril de 2021 se deberían renovar obligatoriamente todos estos vehículos. Desde la Junta de Castilla-La Mancha también han planteado la posibilidad de que, en los casos en los que no fuera posible prestar el servicio de transporte público en los taxis autorizados, los profesionales puedan hacerlo con otros vehículos de menos de diez plazas. Fomento considera que en ocasiones y en ciertos días concretos, el transporte no puede ser prestado por los vehículos que poseen los títulos para ello y de este modo, se puede habilitar y garantizar el transporte urbano e interurbano en vehículos de turismo. Hay que recordar que en la comunidad castellano manchega el 70% de los taxis son rurales y el 30% son urbanos, una tendencia contraria al conjunto de la geografía española, lo que hace considerar a la administración que los problemas del sector en la región deben adaptarse a sus circunstancias especiales.

Por su parte, la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid ha aprobado una moratoria que permitirá a los taxistas seguir prestando servicio hasta el 31 de diciembre de 2021 con vehículos que hayan superado la antigüedad máxima de diez años, contada desde su primera matriculación. Es decir, a esta prórroga podrán acogerse todos los taxistas cuyos automóviles cumplan diez años desde el 1 de enero de 2021, incluido.

El taxi hace llegar la vacuna

Como ya hiciera en marzo del año pasado cuando estalló la pandemia, el taxi se ha puesto de nuevo en primera línea en la lucha contra el coronavirus. En Castilla y León, muchos taxistas serán los encargados de trasladar las esperadas vacunas a las residencias para que los más vulnerables puedan estar protegidos. La Junta ha llegado a un acuerdo con radioemisoras de las distintas provincias para el traslado, no ya solo de las dosis, sino del personal sanitario encargado de proporcionarlas.

El contrato asciende a 846.000 euros y se ha tramitado con carácter de emergencia



El taxi vuelve a situarse en primera línea de batalla contra la pandemia del coronavirus. Si en el mes de marzo de 2020 taxistas de toda España no dudaron en poner sus vehículos a disposición para trasladar a sanitarios y todo tipo de material requerido para luchar contra la expansión de la enfermedad, ahora el colectivo vuelve a situarse al frente colaborando directamente en la inyección de la vacuna que esperamos que aparte de una vez por todas el virus de nuestras vidas.

En estos primeros pasos del proceso de inmunización, el objetivo planteado por el Gobierno es vacunar a las personas mayores que viven en residencias y a los trabajadores, sanitarios o no, de las mismas. Para llevar a cabo esta fase de forma exitosa, algunas comunidades autónomas han pensado en el taxi como un medio seguro para el traslado de las dosis.

Es el caso de la Junta de Castilla y León, que ha alcanzado acuerdos con diferentes emisoras de las distintas provincias para que puedan trasladar a las vacunas y a los profesionales encargados de inocularlas. A través de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, el Ejecutivo regional ha contratado, por un valor de 846.000 euros y con carácter de emergencia, el servicio de transporte de personal y material de vacu-

nación que se financiará con cargo a los Presupuestos Generales de la Comunidad para 2021.

“Estamos encantados de colaborar con la Junta en este caso para llevar las vacunas a las residencias de las personas mayores”, asegura Ángel Luis Lorenzo, presidente de Radio Taxi Valladolid, quien afirma que para ellos es “un orgullo” que la administración haya pensado en el taxi para que participe de forma activa en la lucha contra el virus.

La misma opinión comparte Antonio Blasco, presidente de Radio Taxi Segovia, que explica que la participación del taxi en la campaña la aceptaron “de muy buen grado”. “Muchos estamos sin prácticamente nada de trabajo y es de agradecer que se acuerden del taxi. En cuanto nos hicieron la oferta aceptamos encantados”, asegura Blasco.

En cualquier caso, recuerdan los dos representantes, la participación de los taxistas en la campaña de vacunación es voluntaria. “Esto es voluntario, se dirigieron a nosotros como asociación, aceptamos, y después

La Junta destinará 846.000 euros para estos repartos

a todos los rincones

cada socio ha tenido la opción de elegir si quería hacerlo o no, aunque la mayor parte ha aceptado", asegura Blasco.

Por su parte, Lorenzo asegura que en Valladolid han puesto a disposición de la Junta un total de 60 coches de seis plazas, puesto que hay que tener en cuenta que el asiento del copiloto no puede ser ocupado por la normativa Covid-19. "Con ese volumen de coches tenemos de sobra para cumplir con el servicio", asegura el presidente de la emisora vallisoletana.

Y es que en el caso de la capital castellano-leonesa, el servicio se destinará a trasladar equipos de vacunación de cuatro personas, que se desplazarán a las distintas residencias. "Estos equipos recogen las vacunas y con una nevera que se enchufa en el vehículo les llevamos donde nos marquen. Esperamos en las residencias si se trata de una estancia corta o si no, les dejamos en el sitio y posteriormente se les pasa a recoger", explica Lorenzo. En Segovia, por su parte, la campaña también prevé algún traslado a algún domicilio particular dependiendo de las circunstancias del paciente y en función de si puede salir de casa.

Primer acuerdo de 40 días

En cuanto a la duración de este acuerdo de colaboración, el contrato está previsto en principio para un periodo de 40 días, aunque desde las dos emisoras con las que ha contactado La Gaceta del Taxi esperan que pueda ser prorrogado. "Depende un poco en función de cuándo vayan llegando las dosis, pero como para estas primeras vacunas hay que aplicar dos por persona, habrá que ir a cada sitio dos veces", explica Blasco. En esta línea se posiciona también el presidente de Radio Taxi Valladolid, quien espera que se aumente la duración del convenio. "Supongo que habrán presupuestado para poder ampliarlo cuando vayan a vacunar a otros grupos poblacionales, ya sea en institutos, centros de salud, etc.", asegura Lorenzo.

Además de la importancia social del acuerdo, los taxistas han recibido con los brazos abiertos estos traslados puesto que les proporcionarán cierto volumen de trabajo en estos momentos en los que la demanda es tan baja. "Es cierto que se trata de un servicio con-



Recuerdan desde Segovia que la participación de los taxistas en la campaña de vacunación es voluntaria

certado que no se cobra en el momento, pero sí que se factura a posteriori y viene muy bien", explica Lorenzo, que insiste en que la situación, como en todos los sitios, "es muy complicada".

"Las restricciones son muy grandes en cuanto a hostelería y ocio nocturno, y seguimos con un toque de queda desde las diez de la noche. Por lo que puede imaginar que las horas de trabajo son muy limitadas y la facturación ha caído en picado", manifiesta el presidente de Radio Taxi Valladolid. En consonancia con su colega, Blasco pone todas las esperanzas en la vacuna para cambiar la dinámica. "Estamos deseando quitarnos la pandemia de encima. Ahora hemos retroce-

dido un poco y estamos expectantes ante los nuevos acontecimientos para ver si hay nuevas restricciones", explica el presidente de la asociación segoviana, que lamenta que estas navidades hayan sido "muy flojas".

Animados con la vacuna

Cuestionados sobre las sensaciones que les transmiten sus compañeros taxistas en las paradas, tanto Blasco como Lorenzo coinciden en que hay cierto desánimo, pero en que no queda otra que resistir. "Tenemos que aguantar hasta que recuperemos la normalidad que teníamos anteriormente, entre

"Es un orgullo que hayan pensado en el taxi"



En Valladolid 60 taxis colaborarán en la distribución de la vacuna

todos tenemos que conseguirlo”, explica el representante vallisoletano.

“Los taxistas estamos atravesando una situación que es complicadísima. Uno espera durante tres horas de reloj en las paradas para hacer un servicio, y te da tiempo a ha-

blar de lo mismo que llevamos hablando desde febrero todo ese rato”, admite Blasco, que lamenta que no se saldrá de este túnel tan fácilmente. “Se ha empezado 2021 y quien más quien menos está pensando en cómo se puede evolucionar pero hasta verano no

creo. De hecho, ya se ha anunciado que la Semana Santa de Segovia se ha suspendido, que es una de las campañas más importante para nosotros”.

Para paliar la difícil situación que atraviesa el taxi, además de estos traslados que aumentarán el volumen de trabajo, los taxistas de Castilla y León son conscientes de que las ayudas son necesarias. “En Valladolid el Ayuntamiento sacó unas ayudas, pero lamentablemente no han llegado a todo el mundo que debería llegar. A nivel regional, la Junta, además de la ayuda que nos dieron para la instalación de mamparas, no ha habido más ayudas directas a los taxistas”, explica Lorenzo.

En Segovia, Antonio Blasco no pierde aún la esperanza de que el Consistorio les pueda ayudar en la medida en lo que se pueda. “No creo que sea una ayuda excesiva pero si nos dan algo, hay que recogerlo”, explica el presidente de la emisora segoviana, la única en la ciudad. “Estamos en trámites, lo que pasa que nuestra junta directiva se renueva cada año y eso dificulta el proceso. Aún así, espero que antes de final de mes nos reunamos”, afirma Blasco.

Javier Izquierdo

Las nueve provincias, presentes en el acuerdo

El transporte de vacunas en taxi se está llevando a cabo en las nueve provincias del territorio autonómico por un procedimiento negociado y sin publicidad, y cada provincia tiene distintas pautas marcadas por la Consejería de Sanidad de la Junta de Castilla y León.

Así, la emisora a la que se ha destinado una mayor cantidad de dinero para cubrir estos traslados ha sido la Sociedad Cooperativa Radio Taxi Valladolid, que recibirá un importe máximo de 192.500 euros. El área de salud de León, por su parte, será cubierto por Radio Taxi Legio, con un importe máximo de 165.000 euros.

La Asociación Provincial de Salamanca será la encargada de hacer llegar las vacunas a los rincones de la provincia y para cubrir ese traslado recibirá una cantidad máxima de 104.500 euros. En Burgos, la asociación Abutaxi prestará este servicio esencial por un importe máximo de 71.000 euros.

En Segovia y Zamora, tanto la Asociación Radio Taxi Segovia como la Asociación de Taxis de Zamora recibirán 68.200 euros cada una por el reparto de vacunas con los taxis. Los radiotaxis de Ávila y Palencia, por su parte, dispondrán de un máximo de 46.000 euros.

Como excepciones, la Junta destinará a la Cooperativa del Taxi de Zaragoza 46.000 euros para que repartan las vacunas en el área de salud de Soria, y otros 38.500 euros a la Asociación Radiotaxi Pongerrada para que haga lo mismo en la zona sanitaria de El Bierzo.

El turismo de la capital, clave en la recuperación

Segovia o Valladolid, al igual que otras capitales de provincia cercanas a Madrid, están sufriendo en gran medida la caída del turismo proveniente de la capital de España. Por ese motivo, los taxistas también esperan que con la vacuna comiencen a flexibilizarse las restricciones geográficas impuestas hasta mayo y traigan de nuevo visitantes a sus ciudades.

En Valladolid, tal y como explica Angel Luis Lorenzo, presidente del radiotaxi, además de los turistas, ha hecho mucho daño al colectivo la caída de viajeros del AVE diario que cada mañana a las 6.00 partía hacia Madrid. “Eso era una procesión diaria de gente que salía por la mañana hacia la capital y volvía por la tarde”.

Además, el representante de los taxistas vallisoletanos lamenta también lo que han notado negativamente el teletrabajo. “Teníamos muchos cliente que iban a su puesto de trabajo en taxi los cinco días a la semana y ahora, como mucho, van uno o dos”, explica Lorenzo.

“En Segovia, el taxi vive del turismo, y si no viene gente de fuera es una capital muy pequeña y con el número de licencias que tenemos, el taxi no sale rentable”. Así de tajante se muestra Antonio Blasco, presidente de Radio Taxi Segovia. “Nosotros vivimos del turismo, y quien principalmente nos nutre de visitantes es Madrid. Vienen, visitan la ciudad y se vuelven”, explica.

Ambos representantes coinciden en que al taxi le ha pillado de lleno la pandemia y esperan que en 2021, aunque sea a mitad de año, se recupere cierta normalidad y puedan regresar tanto los turistas como los trabajadores que utilizaban el taxi para trasladarse por sus ciudades.



Two horizontal bars, one above the other, with a light grey background and a thin red border. The top bar is longer than the bottom bar.



A horizontal bar with a light blue background and a thin red border.



Two columns of text. Each column starts with a red horizontal bar, followed by several lines of text. The text is blurry and illegible.



El gobierno de AGATM vuelve a

Diez meses después de que una orden cautelar le cesara de sus cargos al frente de la Asociación Gremial del Taxi de Madrid, Alberto de la Fuente Miñambres recupera la presidencia de la asociación acompañado de su equipo directivo. A pesar de que la vuelta se ha producido en plenas fiestas navideñas, la nueva directiva ha lanzado un mensaje de “calma y confianza” a todos sus asociados.



El equipo de gobierno al completo de AGATM, liderado por de la Fuente Miñambres

Alberto de la Fuente Miñambres vuelve a ser presidente de la Asociación Gremial del Taxi de Madrid desde el pasado 23 de diciembre. Junto a él, el resto de su junta directiva asumía de nuevo sus cargos, obtenidos en las elecciones del 24 de noviembre de 2019 y a los que se habían visto obligados a renunciar en febrero de 2020 tras una cautelar interpuesta por Ángel Julio Mejía. Ahora, casi diez meses después, el mismo Juzgado de 1ª Instancia N°37 de Madrid revocaba dichas medidas, restituyendo así a Miñambres y al resto de directivos.

La fecha en la que se ha producido este cambio directivo, justo en plenas fiestas navideñas ha provocado, no obstante, que la nueva Junta apenas haya podido hacer frente más que a los actos oficiales protocolarios y a ciertas gestiones de la organización. Según hemos podido saber, no han dispuesto de tiempo material para analizar a fondo cuáles son los problemas internos que deben afrontar como los cobros por la venta parcial de la entidad, los pagos pendientes a los socios etc, aunque dada la inminencia sí se han puesto en contacto con la compañía Demesix para informarles de que el proceso de cambio de gestión de flotas anunciado por Mejía y previsto para este mismo mes de enero quedaba anulado.

En este sentido, han querido trasladar a los socios un mensaje de “calma y confianza”. En opinión de los nuevos directivos, resuelto todo el proceso judicial relacionado con los dictámenes cautelares, “estamos ante un periodo de estabilidad en términos de gobier-

no”, por lo menos, señalan, hasta que tenga lugar el juicio tras la demanda interpuesta por Mejía por la asamblea del 5 de noviembre de 2019, que acordó nuevas elecciones para el 24 de ese mismo mes que ganó el actual equipo de gobierno. Sin embargo, dicho juicio, según fuentes consultadas, aun podría demorarse unos 18 meses.

Mientras esta fecha llega, a día de hoy, De la Fuente Miñambres se encuentra trabajando junto al resto de sus compañeros en la gestión de la asociación y aunque el parón navideño ha ralentizado el proceso, tanto él como la directiva que preside han protagonizado diferentes actos sociales. Así, el presidente se reestrenaba en el cargo el mismo 24 de diciembre recibiendo al alcalde de Madrid, José Luis Martínez Almeida, en su tradicional visita a los servicios municipales en activo durante Nochebuena para agradecerles su labor, felicitarles la Navidad y recordarles la gran labor realizada por el sector durante este complicado año. Una semana después, acompañaba a la presidenta de la Comunidad de Madrid, Isabel Díaz Ayuso en su visita a la sede. Acompañada del consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, Ángel Garrido, además de felicitar el Año Nuevo la presidenta quiso destacar

La justicia restituye en sus cargos a Miñambres y su equipo

la directiva de Miñambres

Gremial inicia un periodo de “estabilidad”, según la nueva directiva

que el taxi “en este año durísimo siempre ha estado junto a los ciudadanos, incluso en los peores momentos. Por todo esto, y por cuidar de nosotros ahora y siempre, nuestra ilusión por un tiempo nuevo en el que recobrar nuestra vida cotidiana y, con ella, viajar en nuestro taxi”.

Diez meses de espera

Pero han tenido que pasar diez meses para que De la Fuente Miñambres y su equipo al completo volvieran a la sede de la Asociación Gremial del Taxi como directivos de pleno derecho. Se cumplía así con el mandato judicial conocido el 23 de diciembre de 2020 en el que se requería personalmente a los miembros de la directiva encabezada por Mejía a que cesasen inmediatamente de sus cargos. Una providencia que llegaba tan solo una semana después de que el Juzgado de 1ª Instancia N°37 de Madrid revocara las medidas cautelares que le habían concedido la presidencia en febrero del pasado año.

Hay que recordar que Alberto de la Fuente, Antonio López Paradinas, Miguel Ángel García Barrio, José María Saavedra, José Antonio Bernal Cerezo, Antonio Sampedro Hernández



El presidente de Gremial Madrid, Alberto de la Fuente Miñambres acompañó a la presidenta de la Comunidad de Madrid, Isabel Díaz Ayuso y al Consejero de Transportes Ángel Garrido

y José Antonio Pérez Rodríguez ganaron las elecciones del 24 de noviembre de 2019. Unas elecciones que fueron aprobadas por los propios socios durante la Asamblea del 5 de noviembre, tras impugnarse internamente los anteriores comicios del 6 de octubre, que por un voto ganaron Mejía y parte de su candidatura, al considerar que se habían producido ciertas “irregularidades”.

Sin embargo, el resultado electoral del 24 de noviembre dio la victoria a la candidatura de Miñambres y un mes después asumían sus cargos tras el pertinente traspaso de

poderes. Aquel día nada hacía presagiar que el 28 de febrero de 2020, dos meses después, una orden judicial les obligaría a abandonar sus cargos durante casi diez meses. Desde entonces y hasta hace un mes, Mejía ha ejercido de presidente provisional, un estatus que no le ha impedido tomar algunas decisiones polémicas y no del agrado de la mayoría de sus asociados, entre ellas el cambio de la gestión de flotas, la renovación de la imagen corporativa de la Asociación y la expulsión de varios socios sin su pertinente validación asamblearia.



Además de la directiva al completo de Gremial, máximos representantes de otras entidades del sector y afines, estuvieron presentes en la visita de la CAM.



El 24 de diciembre, el alcalde de la capital acudió a felicitar la Navidad y también fue recibido por De la Fuente Miñambres, un día después de recuperar la presidencia

La pesada sombra de Uber



Según la compañía, unas 100 licencias de Barcelona están inscritas a Uber Taxi

El anuncio por parte de Uber de trabajar con taxis en Barcelona ha generado una importante reacción en el colectivo de la Ciudad Condal. Las primeras reuniones mantenidas entre la compañía norteamericana y Élite Taxi, y la probabilidad de que esta llegada se expanda a otras comunidades han centrado los debates dentro del sector durante las últimas semanas, en alerta ante la sombra de la compañía.

Tanto es así que el pasado 5 de enero, durante la celebración de la Asamblea Anual de la organización Taxi Project, se expuso como tema central "la estrategia a seguir con la intromisión de Uber en el sector del taxi", y la importancia que tendrán las próximas semanas para conocer la dirección que toma la empresa en nuestro país.

Con la participación de 200 socios aproximadamente, lo que supone un 70% de los 282 taxistas que forman parte de Taxi Project, el encuentro, que duró en torno a dos horas y media, sirvió para que los taxistas conocieran de primera mano las intenciones de Uber. Tito Álvarez, coordinador de Taxi Project, advirtió de forma tajante que la intromisión de la empresa estadounidense "no solo va a afectar a la ciudad de Barcelona, ya que el plan de expansión de Uber en España tiene en su hoja de ruta a otras comunidades del estado como Valencia o Baleares".

Según explicó Álvarez, "las próximas semanas serán claves para ver si la fuerza colecti-

va que ha demostrado el sector servirá para que la compañía no penetre desde dentro". El coordinador de Taxi Project también remarcó el hecho de que "el campo de batalla ha cambiado y se complica mucho más desde el momento en el que Uber está aprovechando la situación de crisis provocada por pandemia para vender sus bondades y introducirse dentro del taxi, y así de ese modo poder imponer su modelo desde dentro, ya que desde fuera no han podido a día de hoy."

Primeras reuniones

Y es que la asamblea de Taxi Project se celebró días después de las primeras reuniones que mantuvieron algunos miembros de Uber con representantes de Élite Taxi Barcelona. El primer encuentro tuvo lugar el pasado 18 de diciembre a petición de la compañía americana, y concluyó con un intercambio de protestas y el propósito de otras reuniones.

Pese a los duros enfrentamientos entre ambas partes que se han repetido durante los últimos años, la primera reunión trascendió en un tono cordial, pese a que algunos seguidores de Tito Álvarez, portavoz también de Élite Taxi Barcelona, no acabasen de entender este encuentro para acercar posturas con "el enemigo". En su defensa, Álvarez aludió que desde Élite siempre se han posicionado por "reunirse con todo el mundo" para, una vez conocer sus intenciones

de primera mano, exponérselas a los socios taxistas.

Tanto Juan Galiardo director general de Uber, como Ildefonso Pastor, responsable de Políticas Públicas en España, reiteraron durante este encuentro su intención de trabajar en Barcelona solo con taxis, pero recordaron que su compañía como intermediaria de transporte, trabaja en otras ciudades con taxis o VTC de forma indistinta.

Tito Álvarez, por su parte, según recogió Ok Diario, "propuso a Uber que si quiere entrar con los taxis de la ciudad, haga una oferta conjunta a todos los profesionales del área metropolitana para que puedan votarla los propietarios de licencias". Horas más tarde de recoger esta información, que generó bastante revuelo en el sector, el citado medio matizaba la información asegurando que desde Élite Barcelona "se espera a los nuevos movimientos de Uber y quizá valorar una oferta conjunta a todos los profesionales del área metropolitana para que puedan votarla los propietarios de licencias".

La oferta inicial de Uber para captar taxistas implica 300 euros por registrarse y tres meses sin cobrar las comisiones previstas del 12%. Según la compañía, unas 100 licencias de taxis ya están inscritas a Uber Barcelona y otras 200 en curso. No obstante el proyecto, según adelantaron, no se pondrá en marcha para Navidad, será ya en 2021.

Taxi sobrepasa Barcelona

“Uber está aprovechando la crisis de la pandemia”

Otras acciones de Taxi Project

Pero la llegada de Uber con taxi a la Ciudad Condal no fue el único tema abordado en la asamblea, pese a ocupar el centro de la misma. De hecho, en la primera intervención, el economista e investigador de Taxi Project, Sergi Cutillas, explicó los pormenores de las actuaciones llevadas a cabo a lo largo de 2020 como la denuncia admitida a trámite por la Fiscalía contra Uber y su posterior ampliación.

Cutillas se refirió además a la importante labor que se está realizando con la Red Transnacional de Trabajadores junto con colectivos y sindicatos a nivel internacional, o una batería de acciones que en breve saldrán a la luz relacionadas con la investigación de varias administraciones a nivel local y autonómico y de una conocida aplicación de transportes en concreto, a nivel técnico que va a tener mucha repercusión.

Durante su turno de palabra, Carlos Rodríguez, responsable de comunicación y de colectivos, puso en valor el gran interés que han logrado generar en los medios, no sólo a nivel local también a nivel internacional, “lo



Tito Álvarez durante una presentación de Taxi Project en Madrid

que nos está permitiendo crear una corriente opinión muy positiva sobre el servicio del taxi y sobre toda la labor que estamos haciendo durante esta crisis”.

Del mismo modo, Rodríguez destacó el impacto y la gran cantidad de contactos que se ha conseguido en las diferentes esferas políticas y las siguientes acciones que se van a llevar a cabo a nivel europeo, donde “Taxi Project ha estado trabajando desde hace meses”. Somos conscientes, añadió, de la importancia que tiene batallar en Europa y más ahora con la nuevas directivas que se nos avecinan y “por eso estamos trabajando con los demás países y grupos políticos a ni-

vel europeo para estar preparados a la hora de defender nuestros intereses”

Antes de concluir la Asamblea, Tito Álvarez se refirió al informe presentado junto con UATAE y Ekona al Ministerio de la Seguridad Social, con las claves “para que los taxistas no se queden fuera de las ayudas extraordinarias a los autónomos”. También explicó el coordinador las acciones legales que van a iniciar para reclamar a las administraciones públicas la responsabilidad patrimonial por la entrada de las VTC’s y la compensación/indemnización que contempla el Decreto Ábalos, que no es en dinero sino en tiempo extra para seguir “perpetrando robos al taxi”

Permitida la regulación par/impar en la nueva ordenanza

El Ayuntamiento de Madrid ha incluido en el borrador de la nueva Ordenanza del Taxi de Madrid algunas novedades interesantes como la posibilidad de regular el servicio ante una disminución de la demanda superior al 50% de la media del año precedente. También se permitirá a todos los eurotaxis estar exentos del régimen general de descanso.

Tal y como adelantó el propio Delegado de Medio Ambiente y Movilidad, Borja Carabante, la Ordenanza incluirá la posibilidad de regular el servicio de taxi siguiendo el esquema par/impar “en situaciones de disminución de la demanda superior al 50% de la media del año precedente, excluido agosto, debidamente acreditadas durante dos meses consecutivos”.

Además, será el órgano municipal competente, previa consulta a las organizaciones representativas del sector del taxi, el que declarará una situación de disminución significativa de la demanda por un plazo renovable de un mes.

Con respecto a la modificación del apartado 1 del artículo 38, se establece que todas las licencias de autotaxi podrán prestar servicio de lunes a domingo un máximo de 24 horas, salvo los días de descanso obligatorio, eliminándose la obligatoriedad de trabajar un mínimo de siete horas diarias.

En cuanto a los eurotaxis, con la nueva Ordenanza “las licencias que tengan adscrito un vehículo eurotaxi estarán exentas del régimen general de descanso”, eliminándose la convocatoria del régimen especial que se hacía hasta ahora. Además, permitirá a cualquier titular adscribir un vehículo eurotaxi a su licencia. Eso sí, se tendrán que cumplir varias obligaciones, como prestar servicio prioritario a las personas con movilidad reducida o estar adscrito a una radioemisora o entidad de contratación por medios telemáticos, entre otras.

El precio cerrado, el taxi compartido, un nuevo código de vestimenta o la inclusión de la persona jurídica como requisito para ser titular de licencia son otras de las novedades en las que trabaja el ejecutivo municipal.



Cuando la demanda se reduzca un 50%, el taxi de Madrid podrá regularse

Taxistas madrileños reclaman una regulación de VTC similar a la gallega



Los tribunales gallegos respaldan la regulación regional de VTCs

El taxi de Madrid, por medio de la Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM), solicitó antes de finalizar el año 2020 a la Comunidad de Madrid que regule la actividad de las VTC en línea con la normativa gallega que ha sido recientemente ratificada por el Tribunal Superior de Justicia de Galicia (TSXG).

El tribunal gallego ha desestimado todos los recursos presentados por parte de operadores de las VTC contra el decreto que regula el transporte público de personas en vehículos de turismo de Galicia, que incluye la actividad de las VTC.

En un comunicado, FPTM celebró la decisión de la justicia gallega en respuesta al conocido como decreto Ábalos de 2018, que trasladaba las competencias regulatorias a las comunidades autónomas. El presidente de la FPTM, Julio Sanz, señaló que hay que dar cumplimiento a este decreto y ha urgido a la Comunidad de Madrid a regular en este sentido porque -recordó- “Madrid es de los pocos territorios de todo el país que todavía no ha tomado ninguna decisión”.

“Actualmente estamos asistiendo a una situación en la que el 50 por ciento de las VTC realizan su actividad de manera ilegal, por lo que urgimos a la Comunidad de Madrid a regular de forma inminente en este sentido para proteger, no solo al sector del taxi, sino, especialmente, al ciudadano”, subrayó Sanz.

La normativa gallega incluye la posibilidad de que la Xunta restrinja el número de autorizaciones VTC que pueden prestar servicio en la región, atendiendo a una proporcionalidad entre taxis y VTC, exigencias en temas de contratación de los conductores y capacitación profesional que se le exige al sector del taxi pero no a las VTC.

Para Sanz “se trata de otro hito en el expediente judicial de la batalla que libramos con el sector de las VTC desde que comenzamos a exigir su regulación y prueba de nuevo la necesidad y proporcionalidad de los requisitos que se deben exigir para desarrollar esta actividad económica”. También recordó la importancia de regular un sector que en 2020 ha registrado más de 1.400 denuncias por infracciones solo en Madrid.

“De las 2.700 VTC sometidas a control en 2020, más de la mitad han sido denunciadas y el 77 por ciento no contaba con la hoja de ruta cumplimentada”, explicó el presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid.



THE NEW 2014 JAGUAR XE

Introducing the new 2014 Jaguar XE, a sleek and powerful sports car that redefines luxury. With its distinctive design and advanced technology, the XE is the ultimate choice for discerning drivers.

Key Features

- 2.0L I4 Supercharged Engine
- 8-Speed Automatic Transmission
- Adaptive Drive Suspension

Performance

- 0-60 mph in 5.5 seconds
- Top Speed of 155 mph
- Fuel Economy: 24 mpg city, 34 mpg highway



El TSJA desestima parcialmente modificar la Ordenanza del Taxi de Córdoba



La justicia da la razón al taxi frente a la CNMC

El recurso interpuesto por la Comisión Nacional del Mercado y la Competencia (CNMC) contra la Ordenanza del Taxi de Córdoba en 2015 ha sido desestimado parcialmente por el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía. Cinco años después, los magistrados dan la razón al taxi y el Tribunal mantiene, entre otras cuestiones, la necesidad de obtener una licencias para prestar la actividad de taxi y que sus tarifas sean reguladas por el Ayuntamiento.

Tal y como recordó la Asociación Provincial de Autónomos del Taxi de Córdoba, AUTACOR, que se personó en el litigio para defender la normativa municipal, la CNMC interpuso este recurso como un “experimento estatal para liberalizar el sector del taxi” con la oposición de los taxistas, el Ayuntamiento cordobés y la Junta de Andalucía.

Concretamente la CNMC pretendía anular 15 artículos de la ordenanza, relativos entre otros temas a la liberalización del número

mero cerrado de licencias de taxi en Córdoba y el procedimiento para su eventual ampliación, la liberalización de las tarifas de taxi, la limitación a las sociedades limitadas a ser titulares de licencias de taxi, al número de conductores por licencia y a la antigüedad mínima para poner en funcionamiento los vehículos taxi, junto con la prohibición de negocios jurídicos sobre la explotación y sujeción a autorización administrativa para la enajenación de la licencia, la autorización municipal para modificación de horarios, y otras exigencias de la Ordenanza Municipal relativas a calidad y seguridad como criterios de valoración para la adjudicación: experiencia previa, participación en actividades formativas, antigüedad máxima de los vehículos y, la participación de las asociaciones y organizaciones representativas de titulares de licencias con carácter previo a la adopción de decisiones que les afecten.

Un lustro después, el Tribunal únicamente ha estimado la posibilidad de que las sociedades mercantiles puedan ser titulares de licencia, la derogación de la antigüedad mínima de dos años para poder adscribir los vehículos a la actividad de taxi y los límites a la prestación del servicio por asalariados distintos del titular. Preceptos municipales que contradecían algunos artículos del Reglamento Andaluz del Taxi que habían quedado anulados en 2018 por el Tribunal Supremo, tras un recurso de revisión de su propia sentencia de 2015, dictada por la Sala del TSJ con sede en Málaga.

Reforma del Reglamento

Actualmente, la Junta de Andalucía ultima la tramitación de una modificación del Reglamento Andaluz de Taxi que incorporará definitivamente dichas precisiones, así como la modernización del servicio con precios cerrados a los usuarios y servicios de taxi compartidos, entre otras medidas, obligando a los ayuntamientos andaluces a adaptar sus ordenanzas a estas nuevas medidas modernizadoras a lo largo de 2021, y a lo dictado por el Tribunal Supremo en 2018.

Elecciones a la Taula Técnica del Taxi el 1 de marzo

La votación para renovar la composición de la Taula Técnica del Taxi se celebrará el próximo 1 de marzo de 2021. Las elecciones a quienes dirigirán este organismo encargado de representar al taxi ante el IMET, se llevará a cabo electrónicamente.

Los taxistas depositarán la votación en un sitio web destinado específicamente para ese fin, donde el titular de licencia o administrador designado será identificado por el correo electrónico y el teléfono móvil registrados en el IMET.

Para que los profesionales del taxi puedan verificar o actualizar su correo electrónico o teléfono móvil, deberán comprobar si sus datos están correctamente actualizados en el registro del IMET para poder votar.

En el caso de que los datos sean incorrectos o no se indique el correo o el teléfono, el taxista deberá modificarlos rellenando

una solicitud genérica, donde los detalles del formulario serán los nuevos datos de contacto. El correo electrónico y el número de teléfono móvil que se tendrán en cuenta serán los que aparecen en los datos del interesado de la instancia.



La votación a la Taula se realizará telemáticamente

Plataforma Caracol presenta más de 400 denuncias ante Trabajo

La Asociación Plataforma Caracol presentó a mediados del mes de diciembre más de 400 denuncias ante la Inspección de Trabajo para reclamar el cumplimiento del control horario por parte de conductores asalariados en el sector del taxi en Madrid.

Desde la organización recalcan que se está produciendo una situación de "explotación laboral generalizada" y denuncian que no se está cumpliendo con la sentencia europea que fija que "debe haber un control efectivo de la jornada laboral, no solo para que sancionen, sino para que se tomen medidas de cara al futuro".

Ignacio Castillo, presidente de Caracol, aseguró que junto a estas 400 también se van a presentar próximamente otras 100 denuncias más. "Además de nosotros, UCAT, una asociación de asalariados, han presentado denuncias masivas por estos hechos", afirmó Castillo a La Gaceta del Taxi.

"Junto a la explotación laboral, denunciamos que no se está cumpliendo con la sentencia del Tribunal Europeo sobre el control de la jornada laboral. Dicho control debe ser eficiente, veraz y no manipulable, y no se está llevando a cabo", explicó el presi-

dente de la plataforma, que lamenta que en el taxi "está normalizada la explotación laboral".

"Vamos a emprender acciones legales, después de Trabajo vamos a ir a Hacienda y de ahí a los Juzgados donde arremeteremos contra la administración que tiene competencia para regular el sector y no puede permitir esto", advirtió Castillo.



*Ignacio Castillo,
presidente de
la Asociación
Plataforma
Caracol*

Taxistas ayudan a la policía a disolver una fiesta ilegal

La colaboración de varios taxistas resultó clave en la disolución de una fiesta ilegal por parte de la policía en la localidad valenciana de Xirivella durante el fin de semana previo a las fiestas navideñas. Los profesionales del taxi fueron quienes avisaron a los agentes al sospechar de la actitud de los usuarios que trasladaban a una zona industrial.

Según recoge Las Provincias, los hechos tuvieron lugar en una empresa del polígono industrial Virgen de la Salud, cuando un grupo de jóvenes fue descubierto pasada la medianoche llegando en taxis a la fiesta.

Tras recibir más avisos de que gente joven estaba llegando a la nave industrial pese al toque de queda, varias patrullas de Policía Nacional y Local se trasladaron a la dirección indicada por los testigos, entre ellos algunos taxistas que habían llevado a clientes al mismo lugar.

Los policías, al llegar al punto indicado, se encontraron con personas en el interior bebiendo alcohol y bailando. Los agentes identificaron al organizador de la fiesta y todas las personas que se encontraban en el interior de la nave para sancionarles.



La colaboración de los taxistas resultó clave para la policía

El Gobierno aprueba el nuevo régimen sancionador de VTC



El Consejo de Ministros eleva la gravedad de las infracciones de VTCs

Antes de finalizar 2020, el Consejo de Ministros decidió aprobar un proyecto de ley de modificación del régimen sancionador del servicio de vehículos de arrendamiento con conductor (VTC) con el objetivo de hacer cumplir las condiciones de explotación de este modelo de transporte y garantizar una competencia leal con el sector del taxi.

El proyecto revisa el actual marco sancionador recogido en la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (LOTT), elevando la gravedad de infracciones tales como la realización de un servicio sin contratación previa, la prestación de un servicio en un ámbito territorial distinto al que corresponda o el incumplimiento de la regla de habitualidad.

Además, el modificado régimen tipifica infracciones relacionadas con el incumplimiento de condiciones como el itinerario del servicio, los horarios y calendarios de prestación de los mismos y las características técnicas, o la adecuada señalización del vehículo.

Otra novedad que incluye el proyecto es la posibilidad de inmovilizar el vehículo hasta el pago de las sanciones muy graves e incluso, la posibilidad de revocar la autorización de la VTC por la comisión de cinco infracciones muy graves en un año.

Apoyo para los usuarios con dificultad en el habla

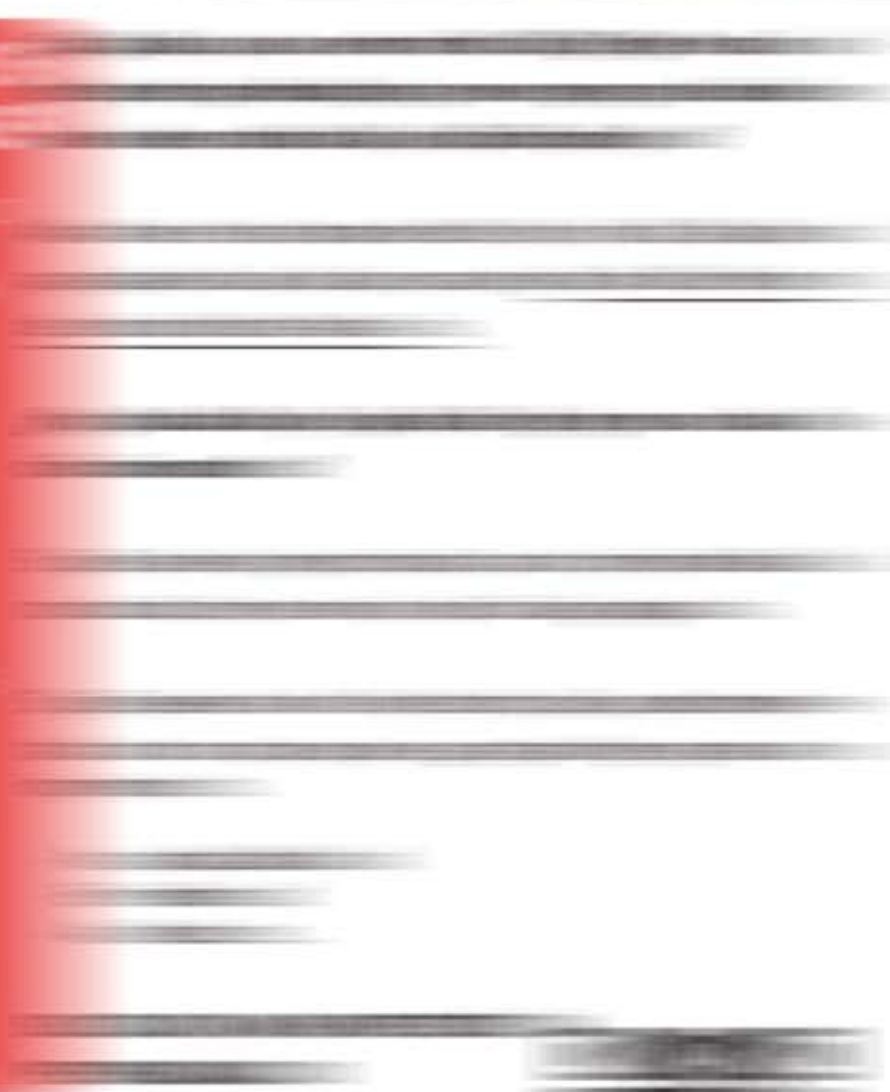
La Oficina de Accesibilidad ha creado una hoja de apoyo a la comunicación para usuarios de taxi con dificultad en el habla. El documento, basado en el uso de pictogramas, estará disponible en todos los taxis de la ciudad y se podrá descargar en la web municipal. Además, podría resultar útil para otros contextos de difícil comunicación.

Gracias a estas hojas, desarrolladas en colaboración con el Área de Medio Ambiente y Movilidad, los viajeros podrán indicar fácilmente el destino del viaje (calle, plaza, hotel, estación, centro sanitario, punto de ocio, etc.) señalando el pictograma correspondiente y dar más detalles a través de un tablero alfanumérico diseñado para ello. Al finalizar el viaje, el tríptico elaborado facilita conocer el importe para la realización del pago, en efectivo o con tarjeta.

El objetivo, explican desde el Ayuntamiento, es facilitar la interrelación efectiva entre conductores del taxi y viajeros, ofreciendo más confianza y seguridad en la prestación del servicio. La hoja de apoyo estará disponible para su uso seguro en todos los taxis de la ciudad de Madrid y también podrá descargarse desde la web madrid.es/taxi.



Las hojas de apoyo facilitarán el viaje a los usuarios



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 Ejecutive	2.500	223	36.400



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 TPMPR 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



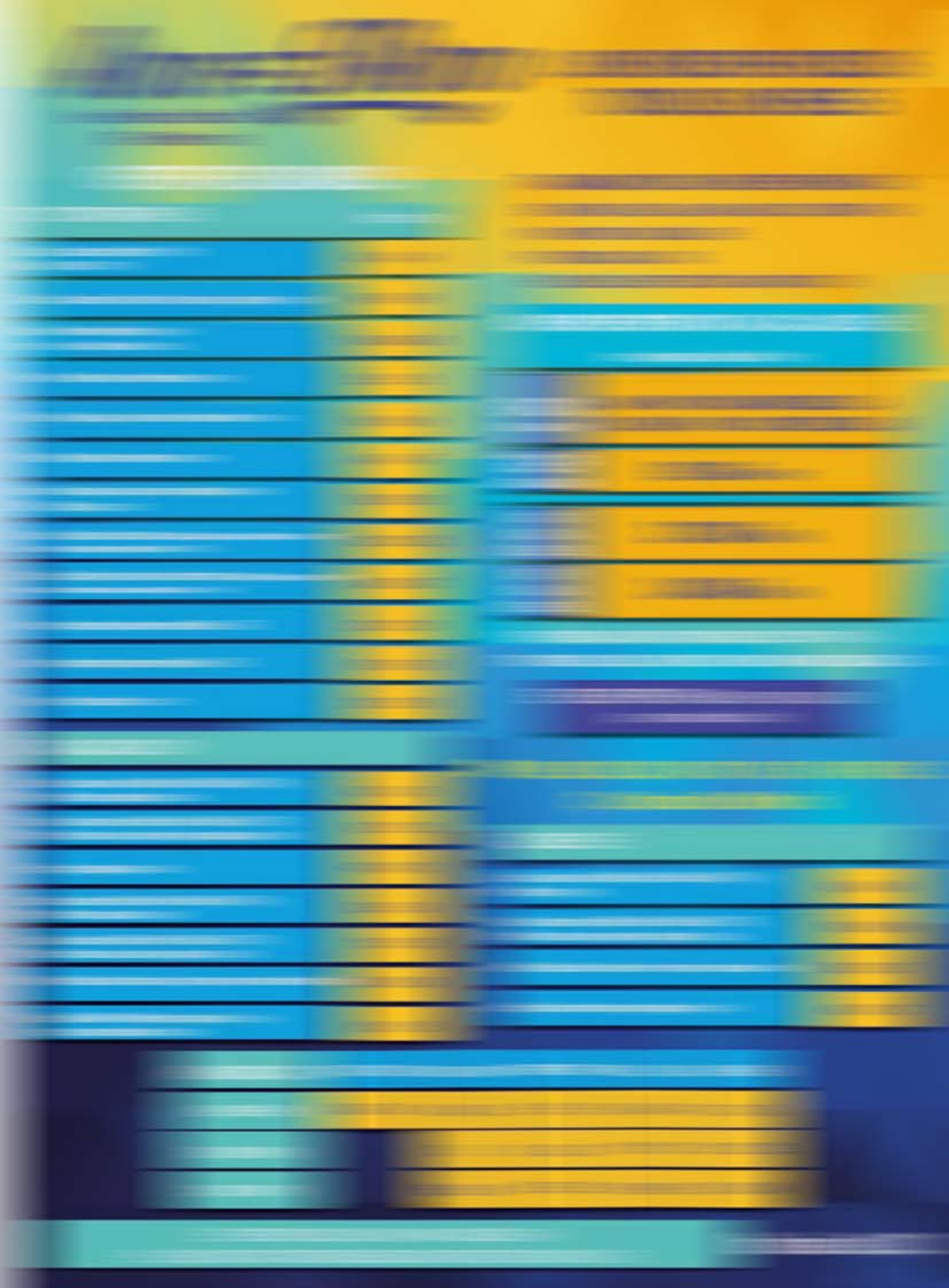
VOLKSWAGEN

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



El taxi estrena año con



SS. MM los Reyes Magos de Oriente llegaron a bordo de taxis

2020 nos dejará muchas imágenes en la memoria, las calles vacías, las primeras mascarillas... pero también la ola de solidaridad que movilizó a muchas personas y sectores. El taxi, siempre dispuesto a echar una mano, volvió a dar ejemplo, y, como viene siendo habitual, en esta pasada Navidad, no se olvidó de pequeños y mayores a quienes año tras año han llevado la ilusión de estas fechas.

La Navidad es tiempo de magia. Y aunque hemos vivido unas navidades muy diferentes, la magia se ha mantenido viva gracias a sectores como el del taxi que han mostrado su cara más solidaria para que pequeños hospitalizado o mayores en residencias pudieran disfrutar de la ilusión de estos días, dejando imágenes para el recuerdo.

El punto álgido fue sin duda la llegada en taxi de SS.MM los Reyes Magos de Oriente al Hospital Gregorio Marañón. Aunque en esta ocasión no pudieron entregar en persona los regalos, sus altezas reales no faltaron a su cita con los pequeños que se encuentran ingresados, no sin antes ir a recoger sus cartas a Correos y de hacer una parada en el Ayuntamiento de Madrid, donde el alcalde, José Luis Martínez Almeida, les recibió. Tras este breve encuentro, en el que se animaron a bailar la que ha sido la canción de 2020,



En Córdoba los taxistas volvieron a ofrecer los paseos de la ilusión



Con el personal del Hospital Gregorio Marañón de Madrid, los Reyes viajaron el 4 de enero en taxi



El Alcalde de Madrid, José Luis Martínez Almeida, bailando el Jerusalem Challenge con los Reyes Magos

más solidaridad



Además, el taxi cordobés también trasladó a SS.MM los Reyes en su visita a la ciudad andaluza



Taxi Luz llevó a los residentes de residencias madrileñas a disfrutar de las luces navideñas

el Jerusalem Challenge, los Reyes prosiguieron su camino para llegar al Hospital en los taxis de Pidetaxi y Tele Taxi.

Paseos bajo las luces

No ha sido el único acto navideño en el que el taxi se ha visto implicado. En Córdoba, loOs mayores de 60 años que forman parte de los centros municipales de participación activa. Durante más de una semana, los taxistas dieron 200 paseos a estos mayores para que vean la iluminación navideña. Con toda la seguridad posible: vehículo desinfectado, recogida en su domicilio, recorrido para una o dos personas, uso de mascarilla, gel hidroalcohólico y mampara en el taxi...y regreso a casa después de haber pasado cerca de una hora de paseo viendo el alumbrado, la luz de la Navidad que ilumina cada año por estas fechas la ciudad.

También en Madrid TaxiLuz volvió a contar con muchos taxistas que no dudaron en poner sus taxis a disposición de los mayores que el pasado 29 de diciembre pudieron disfrutar de su paseo bajo las luces.

En este año que acabamos de estrenar, las mascarillas siguen ocultando nuestras sonrisas, pero el brillo en las miradas de quienes han podido disfrutar de estas actividades gracias al taxi se ha mantenido intacto.



La solidaridad del taxi volvió a quedar patente con cientos de taxistas que de forma altruista colaboraron con Taxi Luz.

Imágenes de los viajeros de estos taxis tan especiales

“Cualquier tipo de ahorro resulta de extrema

Tener un colchón financiero en situaciones complicadas como las que estamos atravesando ayudaría a mitigar los efectos negativos de la crisis. Hablamos con José Luis Manrique, director de estudios del Observatorio Inverco sobre la importancia de la educación financiera y cómo de tranquilos podemos vivir la jubilación sin previamente hemos hecho correctamente “los deberes”.



José Luis Manrique, director de estudios del Observatorio Inverco

Para José Luis Manrique, director de estudios del Observatorio Inverco, tan importante es “el ahorro periódico es clave” como tener una buena educación financiera. “Cualquier acumulación de ahorro”, señala Manrique, “ayudaría a mitigar los efectos negativos de la crisis en los profesionales con más necesidades”.

Sectores como el del taxi, que se han visto duramente trastocados por las consecuencias económicas del coronavirus, se beneficiarían de estas buenas prácticas financieras. No obstante, y a pesar de que poco a poco “la educación financiera va calando entre las generaciones más jóvenes”, es importante seguir profundizando en los beneficios del ahorro y en conocer qué planes se adecuan mejor a las circunstancias personales de cada uno.

Gaceta del Taxi.- La pandemia ha supuesto un duro golpe para la economía de muchos sectores, incluido el sector del taxi. ¿Cree que una buena educación financiera ayudaría a mitigar los efectos económicos en los profesionales?

José Luis Manrique.- Desde luego que sí, con especial mención a dos aspectos

fundamentales. Por una parte, la educación financiera sienta las bases del ahorro, tanto a corto como a largo plazo, permitiendo generar hábitos de ahorro eficientes y realizables, siempre en función de las circunstancias personales. Cualquier acumulación de ahorro, por muy pequeña que sea, ayudaría a mitigar los efectos negativos de la crisis en los profesionales con más necesidades.

G.T.- ¿Qué entendemos por buena educación financiera? ¿Dónde y cómo debería enseñarse este tipo de conocimientos?

J.L.M.- Por buena educación financiera se podría entender aquella que permite gestionar de forma eficiente el ahorro, y entender las ventajas e inconvenientes de los distintos instrumentos financieros que el ahorrador tiene disponible, incluidos los productos de financiación [préstamos, etc.]

Sin duda debe ser en los colegios, donde en primer lugar debería fomentarse la edu-

La jubilación de los autónomos, un 40% inferior que la de los asalariados

utilidad en estas circunstancias”

cación financiera. Afortunadamente, y para las generaciones que ya sobrepasaron esa etapa, las entidades financieras están haciendo hoy en día un extraordinario esfuerzo de formación en una disciplina tan necesaria para nuestra vida cotidiana como es la educación financiera

G.T.- La pandemia y el confinamiento de los meses de marzo, abril y mayo supuso, según el INE, que el ahorro se situara en 11,2% de la renta en el primer trimestre del año. ¿Es importante que se mantenga el ahorro periódico para hacer frente a cualquier imprevisto?

J.L.M.- El ahorro periódico es clave, y no solo para hacer frente a cualquier imprevisto, sino también para asegurar una acumulación de ahorro suficiente que permita afrontar la jubilación con cierta tranquilidad

G.T.- ¿Cuáles son las herramientas de ahorro y previsión más demandadas por los autónomos?

J.L.M.- Sin duda los complementos de pensión para la jubilación, principalmente los planes de pensiones, son herramientas muy útiles y necesarias para un colectivo como los autónomos que en media, reciben una pensión de jubilación un 40% inferior a la de los trabajadores por cuenta ajena

G.T.- Y ante situaciones imprevistas, como esta pandemia, ¿qué pueden hacer los taxistas desde un punto de vista financiero?

J.L.M.- Como se ha comentado previamente, cualquier tipo de ahorro resulta de extrema utilidad en estas circunstancias. En este sentido, y por las circunstancias de incertidumbre del entorno, destacan los productos que ofrezcan seguridad, rentabilidad ajustada por riesgo y muy supervisados y regulados. Es aquí donde los Fondos de Inversión y los Planes de Pensiones sobresalen sobre el resto: los primeros son absolutamente líquidos, permitiendo su rescate en el momento que sea necesario, mientras que los segundos se orientan más a complementar la jubilación.

G.T.- Planes de pensiones y fondos de pensiones, ¿cuáles son sus diferencias? ¿Y los fondos de inversión? ¿En qué consisten?

J.L.M.- Aunque de forma rigurosa son cosas distintas (Planes y Fondos de Pensiones), en realidad son totalmente complementarios y de hecho a nivel coloquial se utilizan de forma indistinta.

Los planes de pensiones, los más demandados por los autónomos

Los Planes de Pensiones son instrumentos de ahorro a largo plazo de muchos participantes, y diseñados para cubrir determinadas contingencias, principalmente la jubilación, mientras que el Fondo de Pensiones es el encargado de invertir de forma correcta ese Plan de Pensiones para obtener una rentabilidad extra para los partícipes del Plan.

Los Fondos de Inversión son también acumulación de ahorro de muchos inversores, que se gestiona de forma muy similar a los Fondos de Pensiones, asumiendo en ambos casos los mismos criterios de riesgo, siempre en función del perfil del partícipe.

La diferencia está en que en el caso de los Fondos de Inversión, su objetivo no sólo se centra en el ahorro para la jubilación, sino también para otros objetivos de corto y medio plazo. Por eso, una de las diferencias con respecto a los Planes de pensiones es que son totalmente líquidos, y no es necesario esperar a la jubilación para rescatarlos.

En contraprestación, la fiscalidad de los Planes de Pensiones es muy ventajosa

G.T.- ¿Cómo es el perfil medio del inversor en Fondos en España?

J.L.M.- Históricamente el ahorrador medio en España es muy conservador, y prefiere preservar su capital frente a la posibilidad de

obtener un rendimiento adicional. Además, prefiere invertir a corto plazo frente al medio o largo plazo

Afortunadamente, según va aumentando la educación financiera en España, el ahorrador medio está modificando de forma paulatina su perfil medio de inversión, invirtiendo cada vez a más largo plazo e incrementando ligeramente su perfil de riesgo

G.T.- ¿Cuáles son las claves para llegar con tranquilidad a la jubilación?

J.L.M.- Encarar una etapa tan importante de la vida como la jubilación con un colchón de ahorro suficiente, va a permitir que vivamos esos años con cierta tranquilidad, o al menos sin los posibles sobresaltos que nos puede deparar el notable incremento del número de pensionistas en el futuro, y por ende, de los posibles recortes en nuestra pensión pública futura.

G.T.- ¿Están las nuevas generaciones mejor preparadas para encarar su futuro desde el punto de vista financiero?

J.L.M.- Poco a poco, la educación financiera va calando entre las generaciones más jóvenes, debido tanto a una mayor formación en la edad escolar, como al notable esfuerzo realizado por las entidades financieras para dotar de cultura financiera a la población en general.

No obstante, la razón más importante para este cambio sea el progresivo incremento experimentado por las generaciones adultas en conocimientos financieros. Al fin y al cabo, quien tiene la responsabilidad de educar desde edades muy tempranas, serán siempre los progenitores.

Olga Lobo



Los complementos de pensión para la jubilación, herramientas muy útiles

Jubilación tranquila, jubilación planificada



Todos queremos llegar a la jubilación y disfrutar de los años de retiro con tranquilidad. Y aunque el coronavirus ha puesto los planes de muchos patas arriba, lo cierto es que una buena planificación puede permitirnos mantener esos planes apenas sin cambios. Para ello es importante invertir en las herramientas adecuadas durante nuestros años laborales. En cifras, el ahorro en seguros y entidades de previsión social representó en el segundo trimestre del año el 11% del total de activos financieros de las familias españolas, según datos del Banco de España recopilados por Inverco. Esta ponderación se mantiene en el mismo porcentaje que al cierre del pasado año, si bien es menor al 11,1% del primer trimestre del año. El dinero destinado a planes de pensiones queda en el 5% del total del ahorro, en el mismo porcentaje que tres meses antes, pero por debajo del 5,2% de finales de 2019.

El ahorro financiero de las familias españolas se situó en 2,36 billones de euros a finales de junio. En el segundo trimestre, los hogares españoles aumentaron en 76.642 millones de euros su saldo financiero, un 3,4% más que en marzo de este año. En seguros, el aumento trimestral fue del 2,8%.

Hay que tener en cuenta que España es el segundo país de todo el mundo desarro-

llado con la esperanza de vida al nacer más alta, sólo por detrás de Japón (en España es de 83 años mientras que en Japón es de 83,9 años). También nos situamos en la tercera posición del ranking de los países con la esperanza de vida en mujeres más alta tras cumplir los 65 años de edad (23 años), ligeramente por detrás de Japón (24,3 años) y Francia (23,5 años). Es decir, una vez llegada la antigua edad legal de jubilación, la vida se prolonga casi un cuarto de siglo adicional.

Estos son algunos de los datos recogidos en el informe elaborado por el Consejo General de Economistas de España, 'El reto del envejecimiento desde una perspectiva integral'. Un estudio en el que se han analizado las consecuencias de un mayor envejecimiento de la población, en 2070 habrá 217.344 centenarios en nuestro país según la proyección de población del INE, y las múltiples medidas que deben tomarse para que, por un lado, la situación siga siendo sostenible, y, por otro, esta población pueda disfrutar de sus años de retiro con calidad.

Tal y como advierte de forma frecuente la Comisión Europea, preocuparse sólo del gasto en pensiones como indicador ante el envejecimiento es un error. Según los últimos datos europeos a 2015, casi 40 de cada 100

euros de gasto en protección social están dedicados a las personas mayores, seguido de sanidad y otras políticas sociales (desempleo, vivienda...).

Y es que la longevidad afecta a toda la estructura social, sanidad, infancia, dependencia, seguridad, educación, ocio, pensiones, planificación familiar, regulación, medio ambiente o financiación, entre otros. Por ello es necesario, aseguran los expertos, amoldar las políticas públicas y el esfuerzo del sector privado para conseguir una economía robusta que internalice los costes y socialice los beneficios de vidas cada vez más largas y, por tanto, con más necesidades vitales.

Ante una realidad incuestionable, es importante destinar una parte de nuestros ahorros al futuro, a los años que están por venir cuando ya no trabajemos. En este sentido, es esencial contar con una correcta planificación financiera, la cual parte de un análisis del ciclo vital de la persona para evaluar sus objetivos vitales y qué recursos son necesarios para alcanzarlos. A través de la elaboración del balance y el presupuesto familiar, se analiza el endeudamiento (generalmente para la compra de vivienda), protección (seguros tanto de vida como de no vida), fiscalidad, sucesión y, por último, inversión.



THE FUTURE OF THE INDUSTRY

The industry is expected to continue to grow, driven by increasing demand for high-quality, sustainable products.

Key factors influencing growth include technological advancements and consumer preferences.

Investment in research and development is crucial for staying competitive in the market.

Collaboration between industry players and regulatory bodies is essential for ensuring safety and quality.

Overall, the industry is poised for significant growth and innovation in the coming years.

For more information, visit our website at [www.example.com](#).

© 2024 Example Company. All rights reserved.

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

