

La Gaceta TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXVI
NÚMERO 294
FEBRERO 2021

Una fiebre eléctrica con mínima recarga



- A vueltas con el reglamento VTC
- Elecciones en la Taula Técnica
- Menos trámites para las ayudas Covid



La febril carrera de los Watios

El transporte urbano, más concretamente los medios de transporte con los que nos movemos a diario por cualquier ciudad, refleja en gran medida el modelo de sociedad en el que vivimos o hacia el que nos dirigimos en cada época. Cada una de ellas tiene su punto álgido, su evolución y su decadencia, caracterizada por lo general por una etapa de transición en la que los usos convencionales conviven brevemente con las nuevas tendencias. Así ocurrió con los carruajes de caballos, dueños indiscutibles del asfalto y principal medio de transporte hasta que la llegada del siglo XX nos trajo los automóviles con motores de combustión, que en una imparable carrera de relevos, en pocos años pusieron fin a un estilo de vida y a una época. Algo parecido está ocurriendo ahora. Se impone otro cambio de modelo con el objetivo de preservar nuestro futuro tras décadas de desenfundada contaminación ambiental. Ya no se discute que estamos transitando de los vehículos de combustión fósil a los de emisiones Eco y Cero, un ambicioso reto para una nueva época.

En Europa se ha desatado en los últimos años la fiebre por las etiquetas ambientales, y el transporte urbano, ahora rebautizado como movilidad, parece haberse convertido en el mejor escaparate para liderar ese cambio del que el sector del taxi también forma parte. Toca por tanto cerrar otro capítulo de la historia para lo cual las propias instituciones europeas han trazado una ambiciosa hoja de ruta pero las previsiones son una cosa y la realidad otra muy distinta. Pese a los enormes e innegables avances de la última década en vehículos eléctricos cero emisiones aun estamos muy lejos de alcanzar las cifras previstas por la UE para 2030. Las grandes fabricantes de automóviles centran sus esfuerzos estratégicos en el nuevo mercado Cero limitando cada vez más la oferta de vehículos Eco de bajas emisiones como los de GNC y GLP, lo cual deja en la actualidad pocas opciones a sectores como el taxi, donde los vehículos de bajas emisiones con etiqueta Eco superan ya la mitad de su flota mientras que la actual oferta eléctrica aun está lejos de ofrecer una solución viable. La limitada autonomía de los automóviles y los casi inexistentes puntos de recarga, sigue siendo el talón de Aquiles de las emisiones Cero, en especial cuando hablamos del taxi y de grandes flotas. Por tanto si no es posible aún disponer de eléctricos con una autonomía de unos 300 kms diarios ni contar con los puntos de recarga adecuados, tampoco se entiende que los fabricantes estén limitando las ofertas de automóviles Eco, dejando a sectores esenciales como el taxi en una situación cuando menos de semi abandono.

4. Taxómetro

• Con opinión propia

6. emobility

• El reto por la movilidad eléctrica se frena con la ausencia de una infraestructura de carga y por la escasez de modelos CERO para el sector del taxi.



10. Actualidad

• El futuro Reglamento de las VTCs enfada al taxi y satisface a las asociaciones de vehículos de alquiler con conductor



14. A fondo

• La Taula Técnica del Taxi del AMB se renueva en marzo



18. Noticias

- El sector pide prioridad en la vacunación
- Las ayudas no llegan a los profesionales valencianos
- Diferencias tarifarias de hasta un 125%



24. Homologados

• Los taxis autorizados en Madrid

26. En marcha

• El taxi peleará reclamaciones patrimoniales



28. + info

• Los taxistas tendrán más fácil el acceso a las ayudas



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



“Actos por omisión inacción o inactividad”

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 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.

Los actos en el desempeño de las funciones que por obligación tiene que acometer un servidor público al frente de una administración predominan por encima de ideologías políticas y partidistas, inclusive de las personales. Dejando a un lado otro orden de consideraciones morales, políticas o ideológicas, lo relevante no es que el divisor público no actúe, sino que deje de actuar cuando legalmente tiene el deber de hacerlo. Un servidor público que omite su responsabilidad bajo el escombros de la “inacción o inactividad” podríamos entenderlo como una tomadura de pelo al ciudadano.

El concepto de inactividad puede diseñarse con dos elementos, uno material, que supone la constatación

“El grado sumo del saber es examinar el por qué” Sócrates

de una situación de pasividad o inercia de la Administración configurándose con el incumplimiento por parte de la misma de sus deberes al no llevar a cabo una determinada acción conforme a derecho, ya sea, prestando un servicio, o bien, realizando una función tendiente a la satisfacción de intereses públicos. El otro elemento, el formal, consiste en la omisión de un deber legal de obrar o actuar absteniéndose de dar respuesta a una solicitud de los ciudadanos.

La concreción de los deberes y cometidos de esa responsabilidad bajo la que se encuentra sujeta la Administración Pública, incansablemente se le ha venido solicitando al legislador en las diferentes legislaturas, y con mayor acento al ejecutivo regional madrileño como todos recordaremos.



Hace dos años, al actual consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid del grupo político Ciudadanos, (ex presidente de la CAM por el PP en el año 2019), a través de los conductos reglamentarios le pedíamos que la Administración regional madrileña asumiese sus deberes y cometidos (propios y delegadas) de acuerdo con lo establecido en la normativa de transporte del Estado, así como de la Au-

tonómica (fundamento corroborado por el RDLÁbalos) para que pusiera fin al dislate provocado en el sistema de transporte de alcance urbano. La irrupción de los VTC había generado una distorsión en el mercado urbano de transporte prestado por el servicio público del taxi y a su vez, provocó un sobredimensionado en el segmento de automóviles de turismo en el reducido y mal gestionado espacio público. Situaciones que han reventado todas las reglas establecidas en las leyes aplicables: ratios de vehículos (taxi) por población, así como, la proporcionalidad del 1/30 (taxi-utc) y que han sido estimulados por el Tribunal Supremo en el año 2018, aunque el daño ya está hecho.

Enred@dos

Hoy nuestra debilitada regulación, desnaturalizando la esencia principal del servicio, deja vía libre a la operatividad de otro tinglado (indeterminado en unidades) que puedan funcionar al amparo de las Plataformas Digitales a las que se les está haciendo una transferencia para que gestionen el mercado de la movilidad urbana cuyo definitivo éxito lo encuentran en el coche autónomo. Mientras tanto, toda esa sinergia se ha alineado para fomentar la competencia discriminatoria entre todos los modos de movilidad existentes en las ciudades. Fijaos bien, según los datos que proporcionó el Ministerio de Fomento al periódico "Cinco Días", indica que existen 1.564 propietarios (entre sociedades y PYMES) que se reparten 15.863 autorizaciones de VTC. Este sector se caracteriza por un complejo entramado empresarial donde la mayoría de las sociedades tienen filiales que también poseen autorizaciones de VTC y en algunos casos de licencias de TAXI y, por encima de ellas, matrices que ostentan el control accionario de ciertos grupos empresariales.

Siempre lo he pensado. Es para poner una demanda a quienes corresponda, por tanta inacción y errores cometidos en el desarrollo normativo y reglamentario en materia de transporte de cuyas modificaciones han estimulado a los Tribunales en dejar las puertas abiertas para incorporar, tanto plataformas disruptivas como empresas de VTC a lo loco y sin control en el ámbito urbano. Y encima concediéndoles una moratoria de cuatro años, compensándoles por el daño que se les ocasiona si tuvieran que volverlas a poner donde siempre tuvieron que estar, que es en el ámbito interurbano (intercomunitario e intracomunitario) y nunca entrando a competir con el taxi irrumpiendo en su modo operandi. A quienes sí que se tendría que indemnizar es al sector del taxi, que nos ha supuesto una grandísima pérdida, en el capital económico y capital humano del autónomo. ¿Omisión, inacción, dejación de funciones.....?

@eltaxidemadrid Más de 300 euros por cada madrileño va a suponer el capricho de @angelgarridog de beneficiar a @uber_es y @cabify_espana en la @Comunidad-Madrid Y a tenor de sus declaraciones, le importa poco. ¿Está de acuerdo @IdiazAyuso con el despilfarro?

@s3t35120107 Que vaya pagando Ayuso de su hucha. ¡2.000 millones!

@boss1house Ahora si que sí. No se perdonará ni un solo euro de indemnización a nadie

@jerique73 Después de todo lo que les está cayendo, los taxistas son inmortales

@lopezgonza74 Curados de espanto no...lo siguiente, así vamos a terminar los taxistas.

@ScorpioTaxi Soy taxista y por lo tanto interesado, pero creo que hay grupos que deberían ir antes como los enfermos crónicos con patologías que puedan ser más vulnerables al covid, entrar en quién debe ir antes sería una irresponsabilidad, dentistas, peluqueros etc

@dboyemadrid Los taxistas somos gente muy curiosa. Nos quejamos de Uber y Cabify, lea ponemos a caldo y cuando Cabify dice que necesita taxistas para no hundirse les apoyamos sin importarnos que estemos perjudicando al resto del colectivo

@taxi_alejandro Le importa poco a ambos dos. Buscan su beneficio sin escrúpulos con su alma corrompida de ambición. Su elusión fiscal les hace repugnantes. Que haya taxis que trabajen para ellos serán los de peor calaña y mayor ignorancia. #Taxi

@TaxistaLeninist Pasar la ITV es necesario, lo que es inadmisibles es que no aumenten las plantillas y las horas de atención. Esto genera un problema de seguridad vial, muchos conductores circulan sin ITV no porque no quieran pasarlo, si no porque no pueden. ¡Y aquí nadie dimita!

@taxisevillarafa Pues si hay que esperar 4 meses para pasar la ITV no es culpa mía, si no de la empresa de ITV. Que la denuncie a ella, si la he pedido en tiempo y forma no es culpa mía el retraso. Pienso que no te piden denunciar si llevas el justificante de cuando pediste la cita

@Pepalol4 Con lo amiguita que es Ayuso 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

@San_Pedro72 Taxi de toda la vida, el transporte público más seguro



El taxi eléctrico, complicado

Ayudas directas, flexibilización en el sistema de homologación y una buena red de carga. Estas son tres de las claves necesarias para avanzar a ritmo hacia una completa electrificación de la flota. Sin embargo, las cifras no acompañan, y los modelos cero emisiones siguen estando por debajo del 1% en las grandes capitales. La falta de una infraestructura de carga, muy alejada de las estimaciones de 300.000 cargadores públicos en 2030, es el principal escollo que encuentran quienes quieren apostar por el eléctrico.



Tras la transición al taxi ECO llega el turno del eléctrico

En octubre de 2020, solo 34 taxis madrileños eran cero emisiones según los datos del Ayuntamiento de Madrid. Apenas el 0,22% de una flota de 15.358. En Barcelona las cifras también se quedan por debajo del 1%, aunque sube ligeramente al 0,40%.

Con estas cifras pírricas, hablar del futuro eléctrico del taxi suena a utopía, a ciencia ficción o a irrealidad a pesar de entrar dentro de los planes de las grandes capitales. Sí es cierto que el taxi ha hecho un esfuerzo notable para transformarse en un sector ecológico. En Madrid, el 70% de la flota tiene etiqueta ECO mientras que en Barcelona es el 50%, pero, según apuntan los expertos, hay mucho que hacer. Y es que según datos de ECODES, los conductores de taxi pueden hacer hasta cinco veces más kilómetros que un conductor promedio. Esto es, de media, unos 60.000 km al año frente a los 12.000 de los vehículos privados. No es de extrañar entonces que muchas de las campañas para renovar flotas se orienten precisamente ha-

Con el taxi eléctrico, los taxistas ganarán más dinero

cia este tipo de conductores profesionales. Durante los últimos años se han lanzado diferentes convocatorias de ayudas destinadas al sector del taxi para la adquisición de vehículos ecológicos, incluidos los eléctricos, cuyos costes continúan siendo más elevados, a pesar de tener unos costes de mantenimiento muy inferiores a los de combustión interna. Esto sumado a que el valor del “combustible” por kilómetro es mucho menor que los de gasolina o diésel, convierte a los titulares y asalariados del taxi en los principales beneficiados entre los conductores de eléctricos. En palabras de Yoan Le Petit, de la Federación Europea de Transporte y Medio Ambiente, “esta es una situación de win-win para los conductores, los ciudadanos y el planeta”. En su opinión, cuanto antes los taxis sean 100% eléctricos, más pronto los ciudadanos disfrutarán de un aire más limpio, el planeta tendrá menos emisiones y “los conductores ganarán más dinero”.

En cifras, los coches eléctricos de batería de tamaño mediano, tipo Nissan Leaf, son en promedio un 14% más baratos de mantener hoy en día que los diésel equivalentes, si la infraestructura de carga está disponible. El ahorro puede ser mayor [20%] en el caso de los conductores madrileños, según los datos

reto contrarreloj

del estudio. En términos monetarios, este ahorro ascienden a entre 2.500 a 3.000 euros cada año, que pueden incrementarse si se acogen a los incentivos del Gobierno español al vehículo eléctrico anunciados.

Infraestructura insuficiente

Sin embargo, las ayudas para la compra de eléctricos son sirven de mucho si no se acompañan de una infraestructura de carga que permita una autonomía suficiente para que a los profesionales les compense el uso de este tipo de vehículos.

En España, señalan desde la Federación Europea de Transporte y Medio Ambiente, se necesitan como mínimo 58.000 nuevos puntos de carga para 2025 y mínimo 300.000 para 2030. De esta manera la descarbonización del parque automovilístico será una realidad. De momento, las cifras distan mucho de estas proyecciones. A día de hoy, existe una evidente escasez de puntos de recarga. Según el barómetro de electromovilidad elaborado por ANFAC, hay 8.500 puntos de recarga pública para todo el territorio nacional. Se trata de un punto crítico para el despliegue del vehículo eléctrico, porque además de los puntos domésticos es fundamental que los profesionales puedan acceder a la recarga de forma rápida, que no suponga perder buena parte de la jornada laboral de un profesional esperando que su vehículo esté cargado.

En este sentido, y como parte del plan hacia la electrificación del taxi en la ciudad de Madrid, el Ayuntamiento, a través de su Coordinador General de Movilidad, Federico Jiménez de Parga, anunció que se invertirá en la creación de 1.900 puntos de recarga para vehículos eléctricos. Jiménez de Parga reconoció durante la webinar "Cómo avanzar hacia la electrificación del sector del taxi y las VTC" que es difícil que se apueste por este tipo de modelos CERD si no existe una infraestructura óptima.

"Nuestra intención es situarlos en zonas de libre acceso, como concesionarios o grandes superficies. Además, trabajamos ya en incluir estos puntos en los nuevos aparcamientos disuasorios que se están construyendo". "Es evidente que Madrid tiene una

carencia en este sentido ya que sin puntos de recarga difícilmente se puede hablar de renovar el parque automovilístico por vehículos totalmente eléctricos", reconoció el Coordinador.

Por otro lado el Ayuntamiento sigue apostando por la concesión de ayudas directas. En los próximos 3 años destinarán 12 millones de euros en los próximos, de los cuales 9 serán en forma de subvenciones directas para que los taxistas puedan renovar sus coches



Mejorar la infraestructura de carga, reto para fomentar el taxi eléctrico

por vehículos ecológicos. "Con estas ayudas se podría subvencionar la adquisición de 10 taxis eléctricos, según las proyecciones que maneja el consistorio", aseguró. Señaló también que ya se está trabajando en las modificaciones legislativas necesarias "para que la movilidad sostenible sea una realidad en las ciudades".

**España
apenas
cuenta
con
8.500
puntos
de carga**

Jiménez de Parga reconoció que el taxi ha hecho "un esfuerzo muy grande para tener una flota sostenible", y esperaba que finalmente se financiaran muchos más vehículos eléctricos. "Las nuevas tecnologías avanzan rápidamente y las baterías de los vehículos actuales duran más de los 200 km que de media hace un taxista en su día a día".

El freno de la homologación

El mercado incluye más modelos, eso es cierto, pero pocos llegan al taxi. Desde el sector hay quienes creen que es necesario flexibilizar el actual sistema de homologación. En el caso del taxi, Madrid y Barcelona cuentan con 5 modelos eléctricos autorizados, a pesar de que en el mercado puede haber unos 40, lo que reduce las opciones de compra para los taxistas.

Isabel García, Directora de Operaciones de Free Now en España, lamentaba, también en el citado webinar, que aunque es cierto que los fabricantes trabajan en la incorporación de modelos eléctricos con una mayor autonomía, no todos están disponibles para el sector. Aquí, de nuevo, las peticiones se dirigieron hacia los políticos. "Nosotros podemos empujar, pero son las administraciones las que tienen que allanar el camino", ha recalcado García.

Por otro lado, García señaló que todavía son muchos los profesionales del taxi que ven más factible adquirir un modelo híbrido frente a uno eléctrico, entre otras cuestio-



El taxi se está beneficiando de las ventajas del eléctrico

nes, por el elevado precio. “El precio medio de un vehículo eléctrico puro está un 54% por encima de un modelo tradicional, mientras que el sobrecoste híbrido 26%. Esto hace más atractiva la compra de estos segundos, sobre todo en un contexto como el actual, donde la pandemia ha reducido considerablemente los ingresos del sector y provocando que esta barrera lejos de disminuir crezca”.

Una decisión tomada a pesar de que el Total Cost of Ownership (coste total de propiedad) de un eléctrico es más barato aun-

que el coste de compra sea más elevado. Para García es fundamental, en este caso la labor de divulgación, además del apoyo de entidades privadas así como de la administración. Precisamente a esta última han apelado las apps de VTCs y taxi a la hora de reclamar ayudas para la adquisición de vehículos eléctricos. En palabras de Mariano Silveyra, Vicepresidente de Asuntos Públicos de Cabify y ponente también en el citado webinar sobre la electrificación del taxi y las VTCs, “es un error financiar un vehículo particular cuando solo tienen un 3% de

tasa de utilización. Deberían ayudarse las flotas con una mayor tasa, como son taxis, VTCs, vehículos de las fuerzas de seguridad o flotas municipales”. Tenemos que ser alternativas reales para que las personas que utiliza su vehículo privado lo dejen en su casa o directamente no compren ninguno. Y no solo esa opción, sino todas las demás. En cuanto a la carga, Ildfonso Pastor, Gerente de Políticas Públicas de Uber, cree que estos deben ser “apropiados” y estar en lugares “adecuados”. “Hay que ser más agresivos para liderar la recuperación verde, sobre todo en las ciudades”.

Han pasado 10 años desde que comenzó a circular por Valladolid el primer taxi eléctrico y, aunque la situación ha mejorado, no lo ha hecho lo suficientemente rápido como para poder hablar de una descarbonización del sector a corto plazo. El taxi está cumpliendo con su parte, obligado en muchas ocasiones por las nuevas normativas de movilidad y medio ambiente, pero sigue siendo necesaria la implicación de las administraciones para planificar adecuadamente la infraestructura de carga e incentivar a quienes apuestan por lo eléctrico frente a otros modelos ecológicos. Porque si queremos ser eléctricos, todavía nos queda mucho por andar.

Olga Lobo

Los objetivos previstos aun lejos de lograrse

Las Palmas aumenta los puntos de recarga

La Concejalía de Movilidad del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria ha instalado un nuevo punto de recarga eléctrica. Con esta infraestructura ya son 39 los espacios disponibles para cargar el vehículo eléctrico. El nuevo punto, que tiene una potencia instalada de 5.6Kwp, cuenta con una instalación fotovoltaica, compuesta por placas de monocristalinas de 400W de potencia y permite la carga de dos vehículos de forma simultánea. Además, cuenta también con un enchufe para recargar bicicletas y patinetes eléctricos. Desde la concejalía de Movilidad, su titular, José Eduardo Ramírez, ha asegurado que “el grupo de gobierno quiere favorecer la transición hacia los vehículos eléctricos, que son más limpios y sostenibles”. Para ello, ha señalado, se están instalando puntos de recarga en los aparcamientos públicos, alimentados por energía solar renovable. .

La alternativa del hidrógeno

La empresa francesa de taxis Hype, una de las compañías líderes a nivel mundial centradas en el uso de pilas de combustible de hidrógeno, ha anunciado la compra de 600 vehículos del grupo Slota que serán sustituidos por otros modelos impulsados por hidrógeno. HysetCo será la responsable de suministrar el hidrógeno a la flota de taxis y de desarrollar toda la infraestructura de recarga en la región de París. El objetivo de Hype es conseguir “la mayor flota de taxis de hidrógeno del mundo”, demostrando que el sistema de propulsión a través del hidrógeno “tiene sentido”. Esta flota será gradualmente reemplazada por modelos Toyota Mirai, con pila de combustible, antes de que finalice 2021.

Hidrogeneras en España

Situada en Madrid la primera hidrogenera española dará servicio a una flota de 12 unidades del Toyota Mirai que utilizarán las compañías que impulsan este proyecto pionero, promoviendo así el uso del hidrógeno como energía limpia y sostenible. Suministrará hidrógeno verde, generado a partir de energías renovables. Tiene una capacidad de suministro de hasta 10 kg de hidrógeno por día, con una pureza superior al 99,98 % y una presión de repostado de 700 bar/MPa, permitiendo así recargar los depósitos de los vehículos de pila de combustible en menos de cinco minutos.



THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHILOSOPHY DEPARTMENT

PHILOSOPHY

PHILOSOPHY



PHILOSOPHY DEPARTMENT



PHILOSOPHY DEPARTMENT

PHILOSOPHY DEPARTMENT

PHILOSOPHY DEPARTMENT

PHILOSOPHY DEPARTMENT

PHILOSOPHY DEPARTMENT

PHILOSOPHY DEPARTMENT

Nuevo reglamento VTC

El taxi pierde de nuevo con

2.000 millones de euros. Esta es la indemnización que reclamará el taxi a la Comunidad de Madrid tras conocerse los detalles de la futura regulación de los vehículos de alquiler con conductor, que incluye, entre otras cuestiones, la creación de una autorización regional que habilitará a las VTCs a trabajar más allá de 2022, momento en el que finaliza la moratoria del Decreto Ábalos. Por su parte las organizaciones de VTC se han mostrado satisfechas con la redacción de la nueva normativa que, aseguran, "garantiza su supervivencia".



Ángel Garrido, Consejero de Transportes de la CAM, en la reunión virtual con el taxi y las VTCs

El taxi ha tropezado de nuevo con la misma piedra dos años después. Ángel Garrido, quien fuera presidente de la Comunidad de Madrid en 2019, cuando el taxi se puso en huelga durante 16 días, ha demostrado que sus ideas, aunque de otro color, siguen siendo las mismas. Si bien es cierto, y hay que concedérselo, que parece haber suavizado su tono hacia los taxistas, que se sintieron humillados y dolidos, su posición no se ha movido un ápice en lo que a regular a los vehículos con conductor se refiere.

Solo hay que leer la nueva normativa en la que trabaja el ejecutivo regional, y que presentó el pasado 1 de febrero a las asociaciones del taxi y organizaciones de VTCs, para comprobar que poco o nada ha cambiado en las intenciones de Garrido con respecto a ambos sectores. Y es que el ex presidente, y ahora Consejero de Transportes, sigue abogando por crear un "marco claro y equilibrado entre dos sectores en competencia como son el taxi y la VTC".

Garrido defiende que son los propios ciudadanos quienes quieren que existan y coe-

xistan ambos sectores y se escuda en que este modelo "es una decisión de la ciudadanía no de la Comunidad de Madrid". "Propo- nemos un modelo en el que primero regula- mos la actividad de las VTCs, que no estaba definida de manera clara, como transporte discrecional de viajeros, profesionalizamos el sector tanto las empresas, como conducto- res y hacemos algo importante también, que es crear un régimen sancionador real".

Con la nueva normativa, solo podrán rea- lizar transporte urbano los titulares de las autorizaciones VTC otorgadas con anterio- ridad a la entrada en vigor de la nueva re- gulación y que se encuentren domiciliadas en la Comunidad de Madrid. Además, deben figurar en situación de alta en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte en el momento de su entrada en vigor. A su vez, la Comunidad creará una autorización regio- nal, VTC-Comunidad de Madrid, que no podrá ser transmitida. Esto habilitará a todas las VTCs que hay ahora mismo en la Comunidad, en torno a unas 8.300, a seguir trabajando una vez entre en vigor el Decreto Ábalos a fi- nales del próximo año. Sin esta herramienta, ha explicado el consejero, estos vehículos de alquiler con conductor no podrían trabajar en la ciudad de Madrid, lo que, a su juicio, "hubiera sido un desastre para la movilidad y la competencia".

La CAM crea una autorización regional para "salvar" las VTCs

la Comunidad de Madrid

Indemnización millonaria

Desde el taxi la lectura es totalmente opuesta. Es más, Federación Profesional del Taxi (FPTM) ha anunciado que solicitará indemnizaciones estimadas en más de 2.000 millones de euros al gobierno regional en base, precisamente, a la creación de esa autorización regional. Entienden los taxistas que, con esta nueva regulación, el ejecutivo madrileño está otorgando a las empresas de VTC una moratoria de cuatro años de tiempo de trabajo. Durante ese periodo, asegura el presidente de FPTM, Julio Sanz, "pueden seguir realizando transporte urbano e interurbano; y el taxi, amparado en la doctrina del Tribunal Supremo, actuará en consecuencia".

El taxi reclamará 2.000 millones de euros en indemnizaciones

El Estado, insisten los taxistas, ya había indemnizado a las VTC con el Decreto Ábalos aprobado en septiembre de 2018, compensándoles con una moratoria de hasta seis años para trabajar en suelo urbano. Por ese motivo, Sanz considera que si la CAM "crea una nueva autorización que entra en competencia directa con el servicio de licencias de taxi, debe indemnizar por los daños causados en el pasado, presente y futuro". La Comunidad de Madrid "ha cedido una vez más a las

pretensiones de los grandes operadores, no legislando hasta el último minuto e ignorando las múltiples peticiones de un sector del que dependen más de 20.000 familias de forma directa y que se siente abandonado", explica Sanz.

En el otro extremo, el de las VTCs, se ha celebrado este Reglamento que, aseguran les aleja del "precipicio" que para ellos significaba el Decreto Ábalos. Para Unauto, esta nueva regulación "da respuesta a las exigencias de la mayoría de los madrileños, que querían seguir contando con los servicios de VTC a través de Uber y Cabify, entre otros".

En cuanto al examen, les parece "adecuado", ya que "se está poniendo en el centro de la ecuación al ciudadano", que es lo que, según sus palabras, siempre ha demandado el





El nuevo reglamento podría estar disponible en el primer trimestre de 2022

Los titulares de VTC, obligados a prestar servicio de forma efectiva

nes ya tenían autorizaciones estatales de VTC, perderán la habilitación si han estado sin prestar servicio más de 30 días consecutivos o 60 días alternos en el plazo de un año. En el caso de las autorizaciones VTC-Comunidad de Madrid, se comprobará la prestación efectiva del servicio cada dos años, durante el visado de las autorizaciones. Y se dará de baja la autorización si no han prestado servicio durante 60 días el año anterior o durante 120 días desde el anterior visado.

Además, obligará a las flotas a tener un mínimo de vehículos adaptados para personas con movilidad reducida, de manera que se garantice que, al menos, el 5% de las VTC sean accesibles. Además, todos los vehículos VTC deberán disponer de etiqueta ambiental Cero o ECO de la Dirección General de Tráfico.

Por último pero no por ello menos importante, el nuevo reglamento establece un régimen sancionador, contemplando nuevos hechos infractores. Así, se añaden varias infracciones graves y muy graves, se amplían las infracciones que conllevan la inmovilización del vehículo y se establece la revocación de la autorización o habilitación por la comisión de ciertas infracciones graves o muy graves de forma reiterada (cinco o más veces en el periodo de un año). "Hoy por hoy muchas de las propuestas de sanción hechas desde la Consejería se pierden en los tribunales porque no hay un marco claro", señaló Garrido.

De momento se trata de un borrador, que tiene que pasar todavía por diferentes trámites administrativos, y la previsión es que el documento definitivo esté en el primer trimestre de 2022. El taxi, seguramente, tendrá mucho que decir.

Olga Lobo

sector de las VTC. En este sentido, ha señalado que "una formación adecuada para los conductores que revierta en el beneficio de los ciudadanos siempre será bueno".

También ha quedado en negro sobre blanco la prohibición a las VTCs a circular o estacionar en lugares como aeropuertos, estaciones de ferrocarril o autobús, hoteles, hospitales y centros comerciales o a menos de 100 metros de espacios con gran concentración de personas, como eventos culturales, deportivos, musicales o sociales, sin haber sido contratados previamente. Por ello, únicamente podrán ser geolocalizados por los usuarios una vez se produzca la contratación del servicio. Una cuestión que aseguran desde Unauto "marginal", si bien han denunciado la captación de viajeros por parte de particulares en lugares como el aeropuerto y ha pedido a la Administración que se esfuerce en impedir esos "comportamientos fraudulentos". Por su parte, Aseval-Madrid, organización que incluye a Uber y Cabify, ha destacado que "esta regulación es muy importante ya que de ella depende la supervivencia de cientos y miles de puestos de trabajo". "Nos alegramos de que la Comunidad de Madrid ponga en marcha el proceso para regular las autorizaciones VTC", ha manifestado Manzano, quien ha asegurado que seguirán trabajando "de forma leal" con la administración para defender los intereses de sus asociados.

Profesionalizar las VTC

Como ya anunció Garrido hace unos meses, la intención de la nueva regulación es hacer del sector VTC un sector más profesionalizado. Por ello, los conductores de

VTC tendrán que superar un examen de 100 preguntas tipo test, agrupadas en seis módulos temáticos obligatorios. Se evaluarán cuestiones relacionadas con seguridad vial, conducción eficiente, primeros auxilios, marco jurídico o conocimiento de Madrid ciudad y región, así como un test psicotécnico. También habrá un módulo de inglés optativo. Además, tendrán que realizar un curso de formación de actualización de conocimientos cada cinco años para poder seguir ejerciendo su actividad.

En cuanto a los requisitos para las empresas, las compañías deberán cumplir con las obligaciones establecidas en la normativa estatal y, además, contar al menos con el mismo número de conductores que autorizaciones de VTC en alta.

Por otro lado, los titulares de las autorizaciones VTC estarán obligados a prestar servicio de forma efectiva. De no hacerlo, perderán la autorización. En el caso de que-

Lo que no incluye

A pesar de que existe precontratación en otras comunidades autónomas presididas por partidos liberales, el Consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid, Ángel Garrido, ya ha anunciado que no se va a establecer ningún periodo mínimo de precontratación. Ni ahora, ni en un futuro. "Es una de las claves para que funcione el sector", explicó Garrido después de exponer la normativa a los dos sectores. "En otros lugares, la precontratación es un desastre. Los tribunales, afortunadamente, dan la razón a las medidas que se toman en el sentido de liberalizar y nosotros no vamos a poner esa traba artificial que lo que pretende es acabar con las VTCs". Garrido se justifica en que si por algo se distingue a la Comunidad de Madrid es precisamente "por ser un paradigma de la libertad y la competencia". Aquí, ha insistido, "todo el mundo tiene derecho para competir".



THE FUTURE OF THE CAR

As the automotive industry continues to evolve, the focus is on creating a more sustainable and connected driving experience. This involves integrating advanced technologies and materials to enhance performance and reduce environmental impact.

Key Features

- Advanced driver assistance systems
- Electric powertrains
- Connected car capabilities

Benefits

- Improved fuel efficiency
- Enhanced safety
- Reduced emissions



“Élite representa al taxista de la calle”



Syed Junaid, candidato de la Asociación Élite Taxi Barcelona

El próximo 1 de marzo los taxistas de Barcelona están llamados a las urnas -esta vez de forma telemática- para elegir a los representantes que estarán presentes en la Taula Técnica del Instituto Metropolitano durante los próximos cuatro años.

La organización que obtuvo mayor número de votos en las anteriores elecciones, Élite Taxi Barcelona, presentará como uno de sus candidatos en esta ocasión a Syed Junaid, reconocido taxista pakistaní que lleva años trabajando en la Ciudad Condal y que ha tenido siempre una gran presencia desde la Asociación Pak Taxi en las reivindicaciones sectoriales en las calles.

La Gaceta del Taxi.- ¿Cuáles han sido los factores que han motivado que hayas decidido marcharte a Élite Barcelona para representarles en la Taula Técnica?

Syed Junaid.- Desde mis comienzos en el taxi estuve ligado a Pak Taxi, pero es cierto que en los últimos años ha cambiado un poco mi manera de ver el sector y ya no era exactamente igual. Por eso decidí el cambio hacia Élite Barcelona. Considero que es el lu-

gar donde me siento más útil y donde puedo trabajar tal y como quiero. Siempre he tenido su apoyo y al final compartimos la misma idea y la misma forma de defender el taxi.

G.T.- ¿Cómo creé que encajará su decisión en la comunidad pakistaní?

S.J.- Desde el principio mi forma de ver el taxi coincide con Élite. Ahora la apuesta es un poco arriesgada porque nuestra comunidad es especial. Siempre somos muy solidarios entre nuestra comunidad, y debo decir que en las huelgas Pak Taxi siempre ha estado presente. Pero no toda la comunidad pakistaní está en Pak Taxi y también hay taxistas de mi comunidad en Élite.

G.T.- ¿Qué piensa de la posibilidad de que Pak Taxi finalmente no pueda entrar entre

las organizaciones elegibles por los taxistas para la Taula Técnica?

S.J.- Estamos a la expensa de ver qué se decide finalmente. Élite siempre ha querido ayudar a Pak Taxi para que entren en la Taula y le ofreció ayuda para arreglar los papeles porque todo responde a eso. Espero que entren porque cuantas más asociaciones estamos presentes, mejor ya que dos cerebros piensan siempre más que uno.

G.T.- ¿Por qué cree que es importante que los taxistas voten por Élite para representarles?

S.J.- Porque Élite representa al taxista de la calle. Así ha sido siempre y ahora espero que junto con la comunidad pakistaní podamos hacer más fuerza. Nuestra comunidad es muy importante para el taxi de Barcelona porque somos unos 3.000 entre titulares y asalariados. Élite ha reconocido desde un principio la necesidad de ir mano a mano con otras comunidades para entender las necesidades del sector, que son un poco diferentes en cada caso. Y por eso digo que estando en Élite puedo sacar más partido a nuestra comunidad.

G.T.- ¿Qué piensa de qué plataformas como Uber aterricen directamente en el sector del taxi?

S.J.- Considero que el 95% de los taxistas de Barcelona no va a unirse a Uber. Eso significa que la empresa no tendrá fuerza y no tiene ningún remedio de quedarse en la ciudad. Desde Élite vamos a hacer todo lo posible para frenar eso.

G.T.- ¿Qué cree que debería modificarse para que el taxi pueda dar otro paso más adelante?

S.H.- Creo que es fundamental tener más libertad y maniobra a la hora de poder elegir los coches. Mucha gente tiene potencial de mejorar sus vehículos y se ven atados con la administración. Cuanto mejor es el coche, mejor es el servicio. También creo que los cursos de inglés deberían ser fundamentales para el taxi de Barcelona para dar un valor añadido. Hay que trabajar muchísimo y para eso estamos.

“En Élite puedo sacar más partido a nuestra comunidad”

“ATC apuesta por la defensa efectiva del 1/30”

Taxista desde el año 2013, Jenny Alayo prácticamente estuvo ligada desde sus comienzos en el sector a la Agrupació Taxi Companys. Ahora, ocho años después, se presenta como candidata para representar a la organización en la Taula Técnica del Taxi.

Alayo, que desde que empezó como trabajadora asalariada decidió apostar por el taxi y vio futuro en el sector, deberá ahora, si los taxistas así lo quieren, luchar de forma activa en las mesas de negociaciones para obtener el mayor beneficio para sus compañeros.

Gaceta del Taxi.- ¿Cómo valoraría la situación por la que atraviesa actualmente el taxi de Barcelona?

Jenny Alayo.- El taxi está pasando una situación muy difícil y extraordinaria, y como tal, debería de recibir soluciones extraordinarias por parte del Gobierno y las administraciones. La situación económica en la que estamos se traduce en una pérdida brutal de nuestro poder adquisitivo equivalente a casi un millón y medio de euros diario. La economía del sector del taxi es lamentable y creemos fundamental que los taxistas seamos ayudados.

G.T.- ¿Por qué creen que es importante que el taxista vote y elija a ATC para representarle en la Taula Técnica?

J.A.- En primer lugar es importante que los compañeros voten para que tengamos el máximo grado de representatividad y de participación. Eso demuestra a la administración el respaldo social de los compañeros que tienen las asociaciones. Y en segundo lugar es importante que ATC esté en la Taula porque representa la defensa del 1/30 de manera efectiva. Siempre hemos dicho que el 1/30 se podía conseguir, mientras otras asociaciones pensaban que se podía obtener un 1/30 descafeinado. El 1/30 debe ser real y efectivo. Quedan dos años para que acabe la moratoria del decreto Ábalos y van a ser dos años de continuas batallas para ver quién gana esta guerra. Para eso necesitamos el apoyo de los compañeros en esta consulta, que nos mantengan la representación de la Taula Técnica y el Consejo Catalá del Taxi y poder seguir trabajando, de

“El usuario reclama una app pública”

la mano de Antaxi, en la defensa del sector.

G.T.- ¿Cómo han recibido la noticia de la llegada de Uber a Barcelona a través del taxi?

J.A.- Estamos totalmente en contra de aceptar que estos operadores entren en el taxi. En 2014 lo intentaron y vía judicial conseguimos que cediesen su actividad con vehículos privados. Con la versión VTC sucedió igual, con muchos recursos hemos podido frenarla. Y ahora, se da la circunstancia de

que solo depende del taxista. El taxista debe saber el objetivo real de estas aplicaciones para dominar la movilidad urbana.

G.T.- ¿En qué cree que debe mejorar el taxi de Barcelona?

J.A.- Es imprescindible que seamos capaces de tener una aplicación pública que pueda dar servicio a nivel estatal. Es algo que el usuario reclama y el taxi debe ser capaz de ofrecerla. Hemos conseguido que el Instituto Metropolitano del Taxi ponga en marcha una app pública, para acercar más el usuario al taxista. De esta forma logramos una mano alzada virtual. Esto es un gran paso hacia delante y tendremos que conseguir que esta herramienta se establezca a nivel estatal. Debe ser el objetivo del sector en los próximos años.



Jenny Alayo, candidata de la Agrupació Taxi Companys

“Nuestra esencia está en proteger al taxista autónomo”



Jaime Sau, candidato de la UJB del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC)

En las pasadas elecciones a la Taula Técnica del Instituto Metropolitano, una de las noticias más destacada fue la no presencia del Sindicat del Taxi de Catalun-

ya (STAC) al no obtener el número de votos suficientes que le permitiese representar al colectivo. Ahora, con el objetivo de evitar quedarse fuera de nuevo, Jaime Sau se presen-

ta como candidato de la Unión de Barcelona del STAC con un equipo “renovado” con gente “joven pero con experiencia”.

Gaceta del Taxi.- ¿Qué expectativas tienen desde el STAC? ¿Por qué considera que es importante que el taxista les vote?

Jaime Sau.- Por desgracia en las últimas elecciones a la Taula por muy pocos votos el STAC se quedó fuera. Ahora hemos hecho un proceso interno en la asociación y presentamos una candidatura renovada, con gente joven y con experiencia, y con muchas ganas porque somos personas muy comprometidas. Queremos defender la esencia de nuestra asociación que es al taxista autónomo. Para eso nos presentamos.

G.T.- ¿Con qué objetivo se presentan a estas elecciones?

J.S.- Creemos que los próximos cuatro años van a ser decisivos para el taxi de Barcelona, tanto porque va a haber una nueva ley en Catalunya, como porque se va a llegar al fin de la moratoria del decreto Ábalos. En teoría deben desaparecer todas las VTC que realizan transporte urbano. A nivel de

Pak Taxi recurre la decisión del IMET

Al cierre de esta edición, aún se desconoce si la Asociación Pak Taxi estará presente entre las organizaciones que puedan ser elegidas para representar a los taxistas autónomos del Área Metropolitana de Barcelona en las próximas elecciones del 1 de marzo.

En un informe en el que se publicaba la nueva normativa del pasado 5 de noviembre de 2020, el Consejo de Administración del Instituto Metropolitano del Taxi indicó que las candidaturas para representar a las personas físicas titulares de una o dos licencias eran: la Asociación Élite Taxi Barcelona, El Sindicato del Taxi de Catalunya y la Agrupació Taxi Companys.

No se admitió entonces, sin embargo, a la candidatura presentada por la Asociación Pak Taxi. Según el IMET, tras comprobar la documentación aportada por la organización, ésta no estaba válidamente constituida por un problema relacionado con el acta fundacional de la entidad.

La asociación presentó recurso y la administración deberá responder definitivamente antes del inicio de la campaña que está previsto para el 12 de febrero y finalizará el 28 de febrero.

Cambio en la representación

En estas elecciones del 1 de marzo, y en aras de que la representatividad se ajuste más al volumen de votos recibidos, las candidaturas que representen a las personas físicas titulares de una o dos licencias deberán obtener al menos el 10% de los votos emitidos. Esto significa que no se tendrán en cuenta, a efectos de representación, aquellas candidaturas que no hayan llegado a ese porcentaje.

Las candidaturas que hayan obtenido entre un 10% y un 30% de los votos estarán representadas por dos personas en la Taula; aquellas que hayan obtenido entre un 30 y un 50%, estarán representadas por tres personas; y las candidaturas que hayan obtenido más de un 50% de los votos emitidos, estarán representadas por cuatro personas.

Además, las personas jurídicas titulares de licencias de taxi o personas físicas titulares de tres o más licencias podrán elegir a las asociaciones profesionales siguientes: Asociación Empresarial del Taxi (AET) o la Asociación Barcelonesa de Empresarios y Auto-Patronos Taxistas (ABEAT).

“Necesitamos un taxi fuerte en el campo telemático”

servicio creemos que el taxi debe ser considerado un transporte público de primera división. Y para ello el sector tiene una serie de retos para mejorar su servicio, como por ejemplo a través de la digitalización, o a través de una app pública que ayude a ello. Necesitamos un taxi fuerte en el campo telemático porque de ahí vienen la mayoría de nuestros enemigos. Debemos tener los mejores profesionales y para ello hay que mejorar la formación de todos los taxistas.

G.T.- Al hilo de lo de la digitalización, ahora con todo el cambio que están dando las ciudades, entidades como la Taula son importantes para hacer presión y que el taxi no se quede fuera de estos nuevos conceptos, ¿verdad?

J.S.- La movilidad de las ciudades está cambiando y el taxi debe tener un lugar importante en el futuro de la movilidad en las ciudades. Queremos un servicio público de taxi de primera división y la digitalización es un paso fundamental. También el precio cerrado que se ha incorporado en esta última legislatura debemos ir mejorándolo. Queremos estar en primera línea para influir al máximo en todos estos cambios.

G.T.- ¿Sería un fracaso que de nuevo como STAC se quedase fuera de la taula?

J.S.- Estamos con confianza y con ilusión. Queremos estar presentes porque los próximos cuatro años serán decisivos y queremos defender el modelo de taxi en el que nosotros creemos.

G.T.- ¿Cómo cree que se debería enfocar la llegada de Uber al taxi de Barcelona?

J.S.- Este asunto lo tenemos clarísimo. Consideramos que Uber es un caballo de Troya. Ahora las VTC están en una situación muy complicada y han decidido venir hacia el taxi. Han recurrido todos los reglamentos y normativas que ha ido sacando el sector y nosotros no olvidamos y sabemos que para ellos somos prescindibles.

G.T.- ¿En qué ámbitos creé que puede mejorar el servicio de taxi en Barcelona?

J.S.- El taxista de Barcelona es muy bueno, pero siempre hay que mejorar y adaptarnos a la demanda. En una ciudad turística como Barcelona nunca está de más saber idiomas, por ejemplo. Pero también la administración debe invertir un poco más con cursos para los profesionales que benefician al taxi y a los usuarios en particular, y a la ciudad en general. El taxi es la primera parada de muchos visitantes y su imagen dice mucho de la ciudad.

AGATM abre una nueva etapa de estabilidad y recuperación

Después de once meses de pleitos y dictámenes judiciales, el regreso las pasadas navidades de la directiva de Alberto de la Fuente Miñambres a la Asociación Gremial del Taxi de Madrid, abre un nuevo periodo en el que debe primar, defienden sus dirigentes, la estabilidad interna, restablecer la confianza de los socios y una mayor presencia en el sector y las instituciones.

Desde el 23 de diciembre en que retomaron sus cargos, la actividad está siendo frenética, nos comentan, pero también es cierto que con la Navidad de por medio y después de la enorme nevada que paralizó la ciudad, "algunas cuestiones administrativas se han ralentizado más de los que nos hubiera gustado", pero el traspaso de poder se puede dar concluido.

"La Junta directiva no cobrará sus honorarios si los socios no han cobrado sus vales por los servicios", este es el compromiso que mantiene hoy también el presidente Miñambres, tal y como adelantó cuando se presentaron a las elecciones en el otoño de 2019.

Una de las primeras decisiones internas tomadas por la nueva dirección horas después de su llegada fue rescindir el contrato que había suscrito Angel J. Mejía con Demesix para el cambio de sistema de gestión de flotas en Radio Taxi Gremial. También se han evaluado y modificado, en su caso, otros serie de compromisos internos. El regreso del equipo de Miñambres también propició, aseguran desde la dirección, las visitas a la

sede del alcalde José Luis Martínez Almeida el día de Nochebuena, acompañado por Borja Carabante, delegado de Movilidad y una semana después, el 31, la presidenta de la CAM Isabel Díaz Ayuso y el Consejero de Transportes Ángel Garrido.

Inmueble

Pese a la complicada situación económica que atraviesa la asociación y que obligó a la venta de parte de la entidad en octubre de 2019, siguen pendientes los principales cobros. Un cúmulo de retrasos en los trámites oficiales y varios contratiempos jurídicos han ido complicando el proceso hasta el punto de que al cierre de esta edición la empresa compradora aun no había hecho efectivo el pago de 750.000 euros que debería haberse ingresado hace un par de meses. La Directiva actual tiene sobre la mesa posibles opciones con este o incluso otro comprador pero optan por ser cautos mientras tratan de llegar a algún acuerdo que desbloquee la situación.

En el ámbito representativo, en estos 45 días la directiva ha mantenido contacto con el ayuntamiento sobre temas como la actual reforma de la ordenanza del taxi y al cierre de esta edición ultimaban el texto de las alegaciones que presentará la Gremial madrileña. También el pasado 1 de febrero en sesión telemática el presidente De la Fuente Miñambres, participaba en la reunión del Consejero de Transportes de la Comunidad,

Ángel Garrido sobre el futuro reglamento de las VTCs.

Aunque en sus declaraciones recuerda que no se le ha facilitado ningún borrador sobre este texto regulador de VTCs, el presidente de AGATM también agradecía que la comunidad de Madrid "haya tenido la deferencia de reunirse con ambas partes". Entiende además que la nueva regulación es una cuestión a desarrollar, está de acuerdo con que se realicen exámenes de conductores VTC, "ya era hora de que lo pusieran", mantiene su defensa del 1/30 y considera que puesto que el taxi ha sido invitado a las reuniones, debe ser escuchado.



De la Fuente Miñambres y su equipo de gobierno al completo

Fedetaxi pide que se priorice al taxi en la vacunación

Una vez se haya cumplido con el proceso de vacunación de la población más vulnerable, la Federación Española del Taxi (Fedetaxi) ha pedido al Gobierno que se incluya a su sector dentro del protocolo de vacunación. "Hemos recogido los riesgos de contagio que supone nuestra actividad tanto para el trabajador como para sus pasajeros", señaló Miguel Ruano, presidente de la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi (FAAT) en la carta remitida a presidencia. Ruano insiste en que "no buscamos una priorización en el sistema de vacunación con respecto a sanitarios o personas de riesgo", pero reivindican su exposición al virus para que se les tenga en cuenta.

En la Comunidad de Madrid, la presidenta Isabel Díaz Ayuso sí que anunció su intención de dar prioridad a los profesionales del taxi junto a profesores, camareros y otros sectores. En sus redes sociales, Díaz Ayuso explicaba que "lo primero es tener vacunas y para los más vulnerables". Pero, una vez vacunado el personal de riesgo, es probable que den prioridad a otros sectores como "profesores, taxistas, cajeros de supermercados, camareros...". No obstante, esto dependerá de lo específica que sea la clasificación de los grupos de vacunación, cuestión que se decide en la Comisión de Salud Pública y en el Consejo Interterritorial de Salud. De momento, es prioritario vacunar al

personal sanitario de primera línea y otro personal sanitario y sociosanitario y grandes dependientes. Una vez finalizada esta primera tanda, empezará la del resto de grupos, que aún no están definidos.



Una vez finalizada la primera tanda, empezará la vacunación del resto de grupos, todavía por definir

Hasta un 125% de diferencia entre tarifas

Tarragona, San Sebastian y Vitoria repiten como las ciudades españolas con las tarifas de taxi más elevadas de nuestro país, según un estudio realizado por FACUA-Consumidores en Acción. Las Palmas de Gran Canaria y Ceuta son, por el contrario, los lugares donde el servicio de taxi resulta más económico. Este informe, elaborado por la organización de consumidores, ha analizado un total de 56 ciudades españolas. La diferencia entre tarifas, concluye, puede llegar a ser del 125%. Para el estudio, la organización ha analizado carrera mínima o trayecto de 1 kilómetro, un trayecto de 5 kilómetros y otro trayecto de 10 kilómetros en horario diurno, nocturno y durante la noche del fin de semana. Con el objetivo de ajustar el análisis, teniendo en cuenta que los sistemas tarifarios son muy diferentes dependiendo de la región en la que nos encontremos, FACUA ha simulado nueve recorridos distintos en cada ciudad a partir de las tarifas vigentes en 2020.



El informe analiza un total de 56 ciudades españolas

Novedades en el Reglamento del Taxi de Castilla-La Mancha

El Gobierno de Castilla-La Mancha da un paso más en la elaboración definitiva del nuevo Reglamento del Taxi de la Comunidad tras hacerse público el texto en el Diario Oficial de la región. Entre las novedades del texto regulador del servicio de taxi destacan dos. Por un lado, contempla una moratoria de tres años para la renovación de los taxis con una antigüedad igual o superior a 10 años. Por otra parte, el texto contempla una autorización provisional para otros vehículos, de menos de 10 plazas y que no posean títulos, para hacer transporte especial cuando las condiciones climatológicas sean adversas o las carreteras estén en mal estado. El borrador del texto estará a disposición de los interesados en el tablón de anuncios de la sede electrónica de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, así como en las oficinas de Fomento.

El ex secretario técnico de Fedetaxi ficha por Uber



Emilio Domínguez, secretario técnico de Fedetaxi desde 2014 a 2020

Aunque para algunos era previsible, la decisión de Uber de fichar al ex secretario técnico de Fedetaxi, el abogado Emilio Domínguez, ha sido calificada de "gravísimo error" por parte de la comisión de gobierno de la organización. Sin embargo, su vasta experiencia en el campo del transporte, y su no renovación con Fedetaxi desde septiembre, le convertían en un activo muy interesante para la plataforma de VTCs.

Desde Fedetaxi insisten en que durante su periodo en la Federación "no se le conoció relación alguna con ninguna multinacional" y que tuvieron conocimiento de esta nueva relación laboral cuando el propio Domínguez anunció esta decisión. Además, han anunciado que trabajan "urgentemente" en el cese de Domínguez como representante del sector del taxi en el Comité Nacional de Transporte por Carretera. Cargo que ostentaba desde hacía tiempo. También han anunciado que pondrán "todo su potencial y esfuerzo" en contratar a los mejores abogados para seguir defendiendo al taxi español.

Por su parte Domínguez, en una carta remitida al sector informando de su fichaje por Uber, recordó que su trabajo junto al de resto compañeros del sector, ha contribuido "a frenar la liberalización y aumentar la seguridad jurídica y la estabilidad en el sector del taxi".

También explicó que ahora, con su nuevo trabajo con Uber, sus tareas estarán relacionadas con el desarrollo de su servicio de taxi, e insiste en que seguirá promoviendo la mejora de las condiciones profesionales de los taxistas.



La regulación de las VTCs entra en el Congreso



El principal objetivo es adecuar el régimen sancionador

El proyecto de ley que modifica el régimen sancionador de la actividad de los vehículos de alquiler con conductor (VTC) ha entrado en el Congreso de los Diputados y ahora serán los partidos políticos los que deberán presentar sus distintas enmiendas al texto.

El principal objetivo de este proyecto de ley es adecuar el régimen sancionador aplicable a las VTC a las nuevas condiciones de prestación de esta clase de servicios. Por ese motivo, el texto introduce nuevas infracciones y refuerza el peso de las sanciones a los conductores reincidentes. En virtud del borrador que ha entrado en el Congreso, será sancionable la realización de servicios por parte de una VTC fuera del ámbito territorial en que legalmente deba desarrollarse. En segundo lugar, conllevará sanción el incumplimiento de la obligación de comunicar a la Administración el servicio antes de iniciarlo. Por otro lado, la recogida de clientes que no hayan contratado previamente el servicio así como el incumplimiento de las normas relacionadas con los horarios y calendarios de prestación de servicio, también aparecen reflejadas en el nuevo régimen y son susceptibles de sanción.

Estas tres conductas, que conllevarán la inmovilización del vehículo hasta el pago de la multa, son consideradas como un incumplimiento de las condiciones esenciales de la actividad de las VTC. Además, el proyecto de ley introduce que se podrá revocar la autorización a quien se le impongan cinco o más sanciones, de estas o de otro tipo, en el periodo de un año.

Organizaciones del sector como Fedetaxi, en un primer momento, solicitaron que fueran solo tres las sanciones cometidas en el periodo de un año las que marcaran la posibilidad de retirar la autorización de VTC a su titular. Habrá que esperar, por tanto, al texto definitivo y si alguna formación política decide recurrir este punto en el Congreso.

La CNMC, en contra

Por su parte, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) ya se ha mostrado en contra de la nueva normativa, que ha calificado de “desproporcionada”.

La CNMC entiende que las novedades incluidas en la nueva regulación esta solución podría desincentivar el uso de este tipo de servicios de transporte, y considera que existen medidas menos gravosas que permiten conseguir la finalidad perseguida. Por ese motivo recomienda que se sustituya este sistema por otro que resulte “menos distorsionador sobre la competencia”.

Victoria del taxi en los tribunales



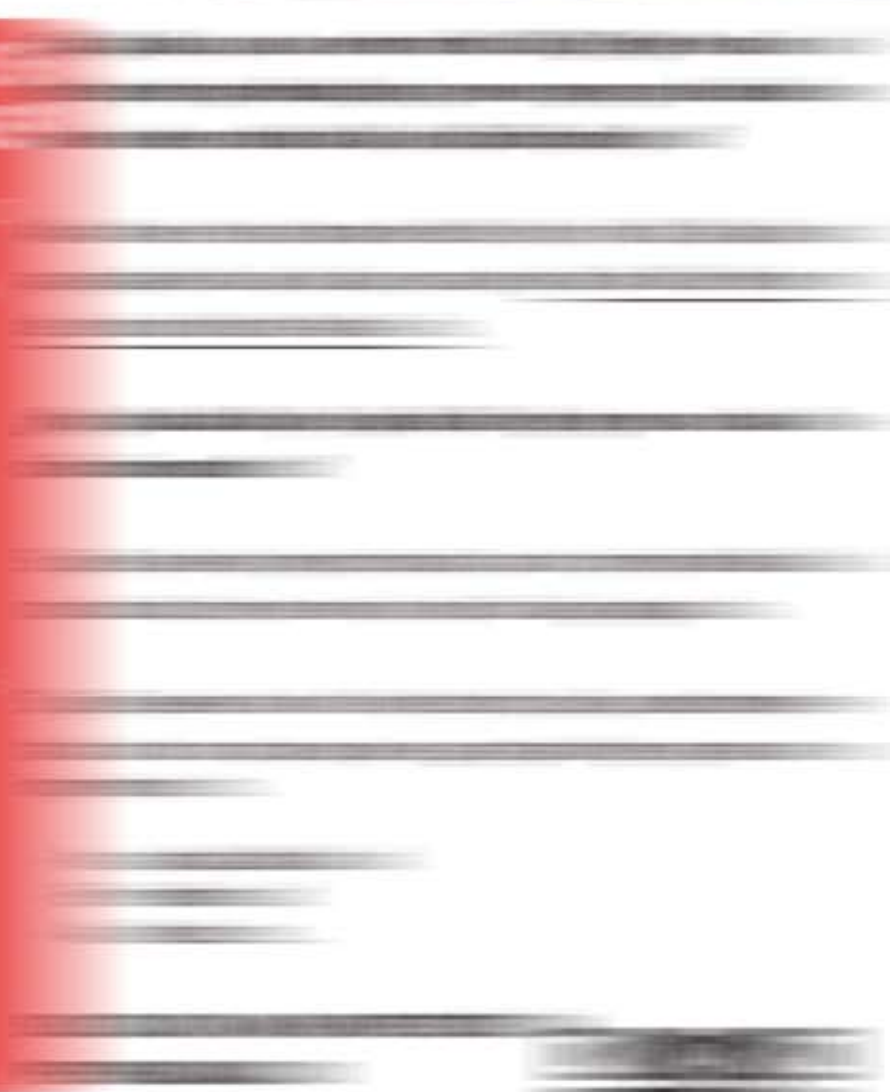
La justicia avala el sistema cerrado en el taxi

El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 7 de Madrid ha desestimado la demanda presentada por Uber contra la decisión del Ayuntamiento de Madrid de establecer servicios precontratados a precio cerrado en el sector del taxi. Desde el sector, Julio Sanz, presidente de la Federación Profesional del Taxi, ha recalcado que la intención de la empresa estadounidense en Madrid era “una liberalización de las tarifas del taxi para influir, con su sistema de cálculos de precios, en el funcionamiento de un servicio público como es el taxi”. La sentencia ha admitido, sin embargo, la petición de Uber de que se indique de forma especial el servicio que se está realizando en el indicador del luminoso de los vehículos; así como que no se admitan paradas para dejar o recoger pasajeros durante estos servicios de tarifa precontratada. Por su parte, el taxi espera que se corrijan lo antes posible estos puntos en la modificación de la Ordenanza Municipal del Taxi que, según explica Sanz, “está en fase de redacción y avanzada ya en el trámite administrativo”.

El taxi reclama las ayudas prometidas

La Asociación Gremial del Taxi de Valencia y la Federación Sindical han explicado que la situación del taxi es “insostenible” y que los profesionales necesitan las ayudas prometidas por la Generalitat en el mes de noviembre no han llegado aún a los profesionales y que todavía no se han recibido. Además, las dos organizaciones

han sido muy críticas con el Ayuntamiento de Valencia, que esté aprobando ayudas económicas directas para otros sectores y no está teniendo en cuenta al sector del taxi, pese a que sea considerado como “una parte importante de la ciudad”. “No entendemos este abandono hacia un sector esencial que sigue dando servicio a los ciudadanos de Valencia, mientras está sufriendo especialmente las consecuencias de la pandemia”, aseguran las asociaciones. Por este motivo, desde el taxi solicitan que se hagan efectivas esas ayudas de manera urgente puesto que el taxi es “uno de los sectores que más lo necesitan”.



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



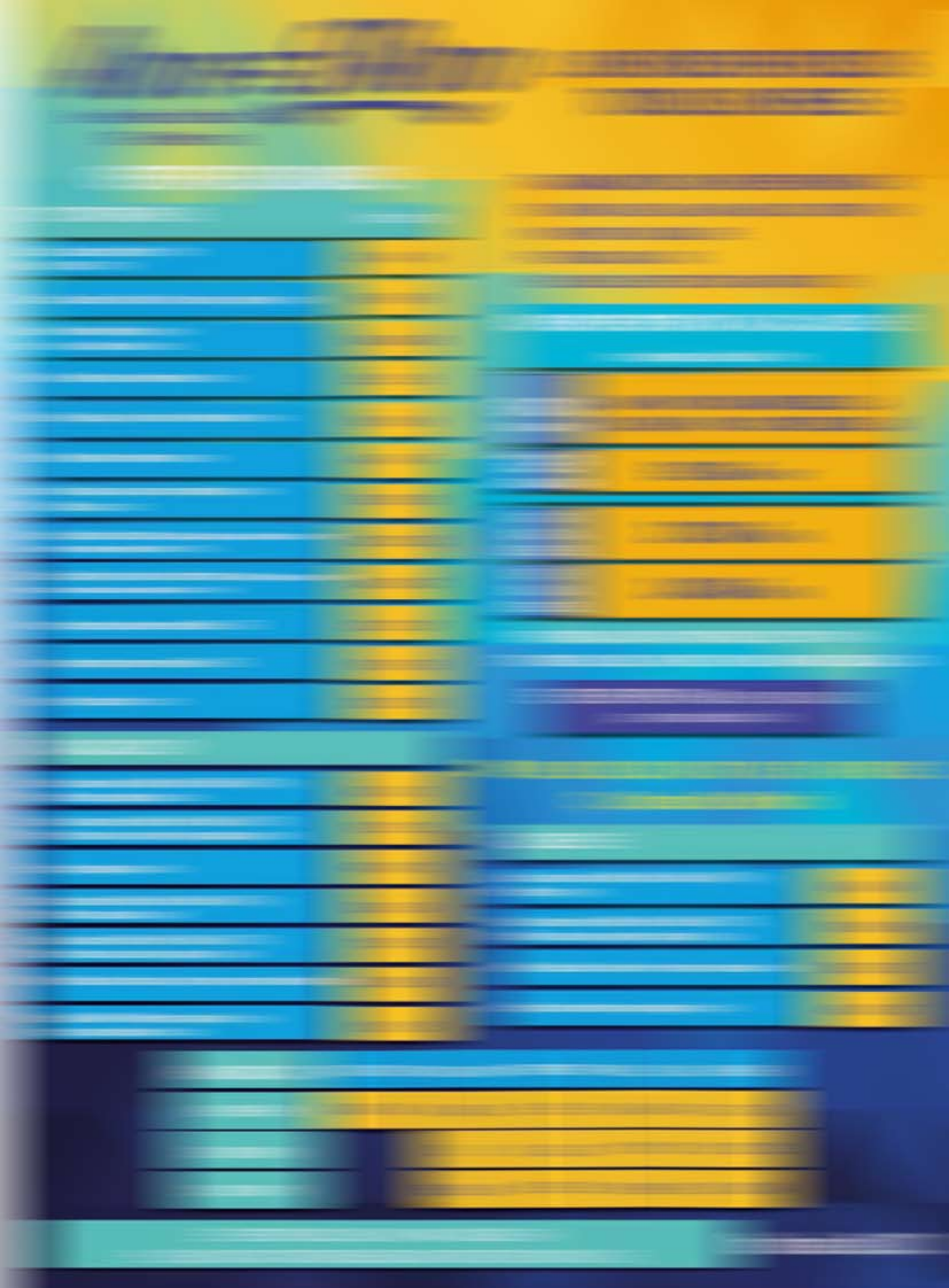
VOLKSWAGEN

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



“Vamos a defender nuestros

Bajo la clara premisa de que el sector del taxi es un servicio público esencial que debe ser protegido, el Grupo Defensa del Taxi trabaja para presentar reclamaciones por daños patrimoniales contra distintas administraciones por el perjuicio económico que se ha generado al colectivo en los últimos años. Rafael Peñalva y Marcelo Pérez son dos de los impulsores de este grupo que busca “activar” a los compañeros en la defensa de su trabajo ante la llegada de la nueva movilidad.



Miembros del Grupo Defensa del Taxi, de izq a dcha: Marcelo Pérez; Manuel Sánchez, Marga Carrero, Rafael Peñalva y José Manuel González

Una herramienta para la defensa jurídica del sector. Eso es lo que ofrecen, de manera altruista, un grupo de taxistas que durante el pasado mes de junio y ante las noticias que les iban llegando, crearon el Grupo Defensa del Taxi. El objetivo marcado por estos taxistas es lograr que la justicia les dé la razón y la administración indemnice al colectivo patrimonialmente por no saber proteger un servicio que, recuerdan, está declarado de interés general por el Tribunal Supremo.

Marcelo Pérez y Rafael Peñalva son dos de los impulsores de este grupo de taxistas que ha puesto a disposición de quien quiera participar, tres despachos de abogados distintos para que los profesionales elijan cómo defenderse y reclamar una indemnización por daños patrimoniales a la administración.

“La idea surgió de la manera más inesperada”, explica Peñalva. “Estábamos en un grupo de Telegram donde circuló un video de Borja Caravante, actual responsable de Movilidad en el Ayuntamiento de Madrid, en el que hacía unas declaraciones llamando a la tranquilidad a plataformas como Uber”, afirma. “En ese momento surgió una indignación entre todos los taxistas que estábamos conectados y nos dijimos: hay que hacer algo”.

“Varios voluntarios decidimos hablar con abogados y nos apuntamos. Todos éramos taxistas que estábamos dispuestos a denunciar y que ya previamente habíamos invertido un dinero en demandas para defender al taxi”, asegura Marcelo Pérez.

Poco a poco se fueron sumando taxistas y empezaron a coordinarse profesionales que tienen claro que la vía judicial es la principal a la que debe acogerse el sector del taxi para su defensa. “No habíamos puesto nombre al proyecto y un día me senté frente al ordenador, cree la web www.defensadeltaxi.es y de ahí surgimos. Creamos un área privada con usuario y contraseña con un registro y poco a poco hemos ido creciendo”, explica Peñalva.

Desprotección del taxista

El Grupo Defensa del Taxi nace, según sus portavoces, como consecuencia de “la falta de protección que sentimos que tenemos por parte de las asociaciones representativas del sector, sobre todo a nivel nacional”. “Creemos que el sistema de asociación del taxi está obsoleto”, explica Pérez. Y a esa falta de protección, se suma el escaso apoyo de la administración.

“En la actuación de la administración nace toda la controversia”, explica Peñalva, y por tal motivo, convencidos de que era el punto principal que debían de abordar, fue lo primero

“La administración es el problema central del taxi”

derechos por vía judicial”

“El pastel de la movilidad es muy atractivo”

que trasladaron a los distintos despachos de abogados que visitaron. “En un principio queríamos abordar la vía penal y administrativa. Pero la vía penal los abogados nos dijeron que era muy complicada que prosperase”, aseguran. “Lo único que podíamos sacar era fastidiar a nivel político a alguna persona, pero lograr mayores objetivos era muy complicado”, indica Peñalva. “Por eso hemos terminado desestimando y nos hemos centrado en la reclamación patrimonial por daños porque consideramos que la administración no ha actuado correctamente y se ha producido un daño sobre el taxista”, coinciden los portavoces.

Tras reunirse con una decena de bufetes, finalmente serán tres las opciones que pueden elegir los taxistas que decidan participar del Grupo Defensa del Taxi: Área Pública, ActivaT Abogados y Rafael Barderas Cebrián. “Son los abogados los que nos definirán sobre qué administración en concreto dirigimos nuestras acciones”, explican. “Cada Comunidad Autónoma tiene su particularidad, en nuestro proyecto hay taxistas de diferentes ciudades y serán los profesionales los que determinarán contra qué administración o administraciones podrá dirigir la reclamación patrimonial”.

“Todas las encuestas que hemos mantenido están documentadas. Aquí no hay humo. Damos a los compañeros tres opciones para que elijan cuál es la que mejor se adapta a su forma de ver la acción y al precio”, indica Pérez. “Hemos intentado que todo aquel compañero al que se le vaya de precio un despacho, pueda ir por otro más económico. En definitiva, aseguran, todo el que se quiera defender, “puede hacerlo y no tiene excusa”.

“Creemos en la vía judicial para defender nuestros derechos”, sostiene Pérez, asegurando que eso es lo que mantienen en común los taxistas que se adhieren al grupo. “Al final nos hemos visto empujados a ello. Venimos de otras acciones judiciales como la Plataforma Integral del Taxi (PIT), y estamos intentando no caer en los errores de ésta”, explican los portavoces.

“En ese proceso hubo exceso de confianza por parte de algunas personas”, aseguran Marcelo y Rafael. “Estábamos sin ningún tipo de esperanza y nos agarramos a un clavo ardiendo”. No había muchas opciones, insisten mientras recalcan que han intentado sobre todo en no caer en el error de pedir dinero al taxista antes de entrar. “Nosotros animamos al taxista a que entre en la web, que vea las opciones que hay y que elija”, indican los representantes, que inciden en que “el dinero es para los abogados, no cae en nuestras manos”, ya que, tal y como aseguran ambos, “es un movimiento altruista y honesto, con decisiones absolutamente democráticas”.

Imparable nueva movilidad

Por ese motivo, desde este grupo de taxistas quieren animar a los compañeros y las instan a “bajarse de la nube”. “Hay compañeros que se creen los cantos de sirena que nos venden, y realmente tenemos un problema que puede desembocar en la desaparición”.

“El pastel de la movilidad atrae mucho y ya nos han comido mucho terreno”, explica Peñalva, que sostiene que no es que los taxistas “lo queramos todo, pero debemos defender lo nuestro porque hoy en día o te defiendes o te lo quitan todo”.

Pérez, por su parte, deja claro que desde el grupo creen firmemente en el futuro de la movilidad en las ciudades, siempre que incluya al taxi. “Desde hace unos años está pactado y firmado y así lo confirman diferen-

tes tratados y acuerdos internacionales, es cuestión de muy pocos años llegar al destino trazado”, asegura. “Pretendemos que a través de la defensa de nuestros derechos el taxi no desaparezca y queremos dejar al sector lo mejor situado posible dadas las circunstancias”. En este sentido Peñalva asegura que la cultura de la movilidad de las grandes ciudades es imparable pero “el taxi debe estar presente y actualmente no lo está”. “Debemos estar ahí y solo lo vamos a conseguir si nos defendemos a tiempo”, asegura.

En cualquier caso, y pase lo que pase en el futuro más inmediato, desde el Grupo Defensa del Taxi insisten en que el suyo es “un servicio de interés general y las administraciones públicas están obligadas a hacer rentable la explotación de la licencia”. Y si no lo hacen, aseguran, “pues deberán de pagar”. “Para llegar a eso necesitamos que un juzgado nos de la razón”, explica Peñalva, al tiempo que asegura que “nuestro objetivo no es que un político esté en la cárcel, lo que queremos es que nuestro negocio siga adelante”.

Por último, los miembros del grupo claro que los jubilados que mantengan su taxi y sigan en posesión de su licencia prestando servicio a través de un conductor también podrán reclamar patrimonialmente los daños; incluso aquellos que hayan vendido recientemente la licencia. “Son compañeros que se han dedicado toda la vida al taxi y se jubilan con un valor inferior como consecuencia de la entrada de las VTC”.

Javier Izquierdo



Rafael Peñalva y Marcelo Pérez sostienen que el taxista debe “activarse” para defender su futuro

Se facilita el acceso a las ayudas

Los autónomos que tributan por módulos tendrán más fácil el acceso a las prestaciones por cese de actividad prorrogadas hasta el 31 de mayo. La nueva modificación, en vigor desde el pasado 4 de febrero, permite a los afectados acceder a las ayudas sin necesidad de demostrar que su facturación ha caído un 50%. Se cumple así con una reivindicación del taxi, muy afectado por la pandemia.



José Luis Escrivá, durante su intervención en la rueda de prensa posterior a la reunión del Consejo de Ministros.

El Gobierno ha atendido a la petición realizada por las asociaciones de autónomos de flexibilizar el acceso a las prestaciones para los autónomos que cotizan vía módulos. En el Real Decreto aprobado por el primer Consejo de Ministros de febrero, estos trabajadores por cuenta propia podrán acceder a las ayudas si el sector al que pertenecen sufre una caída de la afiliación. En concreto, cuando el número medio diario de los trabajadores afiliados y en alta al sistema de la Seguridad Social en la actividad económica correspondiente (CNAE) sea inferior en más de un 7,5%. Por lo tanto, ya no será necesario demostrar que han recortado su facturación un 50% para poder acceder a la prestación por cese compatible con la actividad.

Los autónomos que tributan por módulos o estimación objetiva -mayoritariamente transportistas, taxistas, peluquerías o hostelería- han tenido dificultades para acceder a la prestación por cese de actividad porque no tienen la obligación de llevar ciertas normas contables, como sí deben hacer los que tributan por estimación directa o simplificada. Este sistema les ha dificultado determinar la caída de ingresos tal y como se exigía para el acceso a las ayudas.

No ha sido la única novedad en este sentido planteada por el Gobierno, ya que una semana antes, se anunciaba la prórroga de las ayudas hasta el 31 de mayo tras alcanzar un acuerdo con los agentes sociales.

Con esta nueva medida, alcanzada tras el consenso con todos los actores sociales, más trabajadores por cuenta propia podrán beneficiarse de las ayudas, ya que el Gobierno ha flexibilizado varios criterios, como la exigencia de caída de ingresos del 75% al 50%, entre otros cambios. El periodo de referencia será el primer semestre de 2021 respecto al segundo semestre de 2019 (se puede pedir con la estimación de que así será y luego su ajuste a posteriori). Además, los beneficiarios no podrán obtener "durante el semestre indicado de 2021 unos rendimientos netos computables fiscalmente superiores a 7.980 euros".

Desde ATA, su presidente Lorenzo Amor, aseguraba que se trataba de un acuerdo im-

La nueva prórroga flexibiliza el acceso a las ayudas

a los autónomos por módulos

portante “que va a duplicar los beneficiarios de las prestaciones por cese de actividad, hasta los 700.000 autónomos”. Desde UA-TAE, su secretaria general, María José Landaburu, también reconocía los avances “lo que va a suponer un balón de oxígeno para muchas y muchos autónomos que están luchando por mantener en pie sus negocios”. Por su parte, el líder de UPTA, Eduardo Abad, ha celebrado también los cambios acordados, para demostrar que “hay un verdadero sistema que protege a los autónomos y autónomas de nuestro país”.

Según los datos de la Seguridad Social, el organismo abonó en diciembre 289,73 millones de euros a 355.364 trabajadores autónomos a los que les había sido reconocida alguna de las prestaciones puestas en marcha.

Entre las novedades, la prestación de aquellos que han suspendido su actividad como consecuencia de una decisión de las autoridades administrativas será compatible con ingresos por cuenta ajena de hasta de 1,25 veces el Salario Mínimo Interprofesional, explicó Escrivá, quien ha precisado que la protección partiría de 760 euros. En cuanto a las ayudas compatibles con la actividad

En diciembre se pagaron 289,73 millones de euros en prestaciones

que no se ha recuperado o empeora y sufre caída de ingresos también se prorrogan y se ha anunciado que la prestación para los trabajadores de temporada será, como mínimo, de 660 euros.

Se mantiene además la prestación extraordinaria por bajos ingresos para quienes no cumplan los requisitos para acceder a las anteriores prestaciones. Se destina a aquellos trabajadores autónomos que sufran una caída de ingresos y que en el primer semestre de 2021 no superen los 6.650 euros. La cuantía es del 50% de la base mínima y es compatible con ingresos por cuenta ajena de 1,25 veces el SMI. También se prorroga, adaptando el periodo de referencia, la prestación para autónomos de temporada, que es del 70% de la base mínima y requiere no tener ingresos superiores a 6.650 euros en el primer semestre de 2021.

Otra de las novedades que incluye este

último Decreto Ley es la supresión del requisito de tener que haber sido beneficiario de la prestación extraordinaria por cese de actividad hasta el 30 de junio, durante el primer estado de alarma, para poder beneficiarse de las prestaciones compatibles con la actividad.

Un requisito que, como habían denunciado las asociaciones de autónomos, estaba dejando fuera de las ayudas a autónomos que estaban en dificultades solo por no haber pedido la ayuda en el pasado.

Por otro lado, el Ministerio de la Seguridad Social comunicó ya que la prórroga de las ayudas suspenderá además hasta el 31 de mayo la subida de cuota que se tenía que aplicar este 2021, fruto de la progresiva de los tipos de contingencias profesionales y de cese (del 0,3%), previsto en el Real Decreto-ley 28/2018. Una noticia que, sin embargo, no afectó a la cuota de enero, puesto que la Seguridad Social ya ha girado el cobro de la cuota de autónomos de este mes de enero con una subida de entre tres y doce euros debido al incremento en los tipos de cotización previstos para este año. En principio, no volverá a suceder en los próximos meses.



Los taxistas no tendrán que certificar caída del 50% de su facturación

Prorrogados los ERTes hasta junio



Consejo de Ministros del 26 de enero en el que se aprobó la prórroga de los ERTes

Junto con la prórroga de las prestaciones por cese de actividad, también los ERTes se extenderán hasta el 31 de mayo. El ministro de Escrivá, ha incidido en que esta norma se caracteriza por la anticipación, dado que el pacto entre patronales y sindicatos ha sido rápido, lo que evidencia que el mecanismo “está funcionando muy bien”. El texto, a juicio de Escrivá, genera certidumbre porque tanto los ERTes y la prestación a autónomos se extienden hasta el 31 de mayo, último mes en el que estará vigente el actual estado de alarma. Además, simplifica los trámites administrativos para pasar de un ERTE a otro y ha sido fruto del consenso. Los trabajadores afectados por un ERTE mantendrán una prestación equivalente al 70% de la base reguladora. Asimismo, la cláusula de mantenimiento del empleo se renueva durante seis meses.

Escrivá ha explicado que, con el fin de proteger al tejido productivo se mantienen los tres esquemas de ERTE aprobados el pasado mes de septiembre. Los sectoriales y de cadena de valor, que suponen hasta un 85% de exoneración en las cuotas empresariales a la Seguridad Social. Los ERTE de impedimento de la actividad por restricciones administrativas, que implican hasta el 100%

Se mantiene la obligación de salvaguarda en el empleo

de exoneración, y los ERTE de limitación de actividad, con exoneraciones decrecientes desde el 100%.

El ministro ha resumido la evolución de los ERTes desde el principio de la pandemia, destacando que en su momento más agudo había 3.600.000 trabajadores protegidos y, con posterioridad, la cifra se ha mantenido estable en torno a 700.000. Asimismo, ha indicado que el impacto en el empleo está siendo mucho menor que en la crisis financiera del año 2008 y la recuperación más rápida que en otros países europeos.

Al detalle

Para el caso de los ERTes por impedimentos en el desarrollo de la actividad, las exoneraciones de cuotas serán del 100% de la aportación empresarial devengada durante el período de cierre, para empresas de menos de 50 trabajadores (al 29 de febrero de

2020), y del 90%, en caso de igualar o superar dicha cifra. En el caso de que sean motivados por limitaciones de la actividad, las exoneraciones de cuotas serán del 100%, 90%, 85% y 80%, durante los meses de febrero, marzo, abril y mayo de 2021 respectivamente, para empresas de menos de 50 trabajadores, y del 90%, 80%, 75% y 70%, en caso de igualar o superar dicha cifra.

En cuanto a las disposiciones que continúan vigentes, se mantienen la obligación de salvaguarda del empleo durante un período de seis meses en caso de acogerse a exoneración de cuotas y las reglas de interrupción del cómputo de la duración de contratos temporales de trabajadores incluidos en ERTE de suspensión vinculado a la COVID-19 e imposibilidad de llevar a cabo despidos por causas de fuerza mayor o ETOP que habrían justificado una suspensión o reducción de contratos de trabajo.

Además, no se podrán realizar horas extraordinarias, establecerse nuevas externalizaciones de la actividad, ni concertarse nuevas contrataciones, sean directas o indirectas, en aquellas empresas que apliquen ERTes de los regulados en la norma, salvo que las personas reguladas, y que presten servicios en el centro de trabajo, no puedan por formación, capacitación u otras razones objetivas y justificadas, desarrollar las funciones encomendadas a aquellas, previa información por parte de la empresa a la representación legal de los trabajadores.

En lo que se refiere a la protección de desempleo de las personas afectadas por los ERTes, se mantiene: la no exigencia de período de carencia para disfrutar de la prestación de desempleo como consecuencia de ERTes derivados de la COVID-19, sean de fuerza mayor (incluyendo impedimentos y limitaciones), o ETOP; la aplicación del 70% de la base reguladora a la base reguladora de la prestación (esto es, sin minoración al 50% a partir del día 181); la reposición de prestaciones de desempleo limitada al 30 de septiembre de 2020, salvo que se trate de trabajadores que antes de 1 de enero de 2022 accedan a una prestación por desempleo por finalización de un contrato de duración determinada, despido individual o colectivo por causas ETOP, o despido por cualquier causa declarado improcedente.



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 government bodies is essential for addressing challenges.

Overall, the industry remains optimistic about its future prospects.

For more information, visit our website.

Contact us at [email address] or [phone number].

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

