

La Gaceta TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXV
NÚMERO 287
JULIO 2020

Pulso al Ayuntamiento por la regulación

- **ENTREVISTA** Fernando del Molino, pdte. FSTV
- **Uber**, investigada por fraude

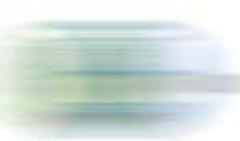
ESSENTIAL INFORMATION

ABOUT THE PROJECT

The project is a multi-phase initiative aimed at improving infrastructure and public services in the region. It involves the construction of new roads, bridges, and public facilities, as well as the implementation of various social and economic programs. The project is funded by a combination of government grants, private investments, and international aid. The implementation is managed by a dedicated project management team, with regular reporting and communication to the public. The project is expected to be completed by the end of 2025, with significant benefits for the community and the economy.



The project is a multi-phase initiative aimed at improving infrastructure and public services in the region. It involves the construction of new roads, bridges, and public facilities, as well as the implementation of various social and economic programs. The project is funded by a combination of government grants, private investments, and international aid. The implementation is managed by a dedicated project management team, with regular reporting and communication to the public. The project is expected to be completed by the end of 2025, with significant benefits for the community and the economy.



For more information, please contact us at info@project.com or visit our website at www.project.com.

Reactivación y sentido común

Inmersos como estamos en recuperar nuestras vidas, se nos olvida rápidamente todo lo vivido en los últimos meses. El sol, el cielo azul y las previsiones de vacaciones ensombrecen los recuerdos de una primavera atípica que no hemos podido disfrutar como en años anteriores por culpa del Covid-19. Una amenaza invisible ante la que no podemos bajar la guardia, aunque muchos le hayan perdido el respeto.

El buen tiempo nos invita a hacer planes y algunos se ponen el bañador y se quitan la mascarilla sin pensar en las consecuencias. Estamos viendo rebrotes y también confinamientos y el miedo hace acto de presencia. Nadie quiere que, de la noche a la mañana como sucedió en marzo, el país vuelva a paralizarse.

Ahora que tímidamente nos vamos recuperando económicamente del mazazo del Covid-19, porque emocionalmente requerirá sin duda de mucho más tiempo, lo más prudente es actuar con cabeza para evitar pasos atrás.

Porque la vuelta a la normalidad no está siendo igual para todos los sectores. Y a pesar de que el taxi está considerado como el transporte público más seguro, por lo menos en Madrid, los niveles de actividad siguen muy por debajo de años anteriores en estas mismas fechas.

Sin grandes festivales, congresos o eventos que requieran de una amplia oferta, el taxi ha decidido regularse en muchas ciudades españolas para ir adecuando la flota a una demanda que tímidamente crece día a día. Valencia, Barcelona o Sevilla son algunas de las capitales donde se han tomado estas medidas, mientras que en Madrid la situación se mantiene igual que antes del estado de alarma. Confiamos en que la apertura de los aeropuertos suponga un balón de oxígeno que les ayude a ir mejorando. De momento, las protestas ante la administración han caído en saco roto y los taxistas esperan la llegada del mes de agosto para "disfrutar" de la normalidad del año pasado.

Si queremos que en septiembre las cifras sigan creciendo, hoy tenemos que ser consecuentes con nuestras acciones, manteniendo las medidas establecidas para evitar otro colapso sanitario. Básicamente, utilizar el sentido común.

4. Taxómetro

- Con opinión propia

6. Primera carrera

- Protesta en Madrid. El taxi quiere regularse ante la falta de demanda



10. Entrevista

- Fernando del Molino valora la situación del taxi de Valencia



14. Informe

- El taxi, el transporte público más seguro



16. Noticias

- Madrid comienza a negociar la nueva Ordenanza
- Sevilla y Barcelona se regulan en verano
- El taxi castellano-manchego se integra en Antaxi



22. Homologados

- Los taxis autorizados en Madrid

24. En marcha

- Uber, investigada por presunto fraude fiscal



28. + info

- Nuevas medidas post Covid para los autónomos



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 (XXXI)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



Son muchas las preguntas que el colectivo se puede llegar a hacer cuando oye hablar de la creación de un Colegio Profesional de Taxistas de la Comunidad de Madrid. Quizás lleguéis a pensar qué necesidad existe, si verdaderamente los Colegios Profesionales están más ligados a ciertas actividades de formación universitaria. Fundamentalmente son las profesiones sanitarias, ingenieros y arquitectos, abogados, maestros y profesores, entre otros muchos más que existen, pero de taxistas, os estaréis preguntando, no tiene encaje. Quizás algunos de vosotros no le deis la importancia que un organismo de esta característica puede llegar a tener, en especial para nuestro sector. Otros, no lo veréis necesario. Sin embargo, esa necesidad de crear nuestro propio Colegio Profesional se puede entender desde otra perspectiva como pueden ser las consecuencias sufridas durante las diferentes crisis económicas, la competencia desleal, el intrusismo profesional, la incorporación de nuevos modos en el sistema de transporte junto a los planes desarrollados en infraestructuras para la movilidad urbana (Intercambiadores, Plataformas multimodales, etc), así como la situación de la globalización de los mercados, con la irrupción de los medios tecnológicos y los procesos disruptivos de los mismos, incorporando Plataformas Digitales que han logrado introducir cambios profundos en los hábitos de consumo de la sociedad, y por otro lado, las dudas e incertidumbres generadas por la falta de información sectorial ante cualquier negociación llevada a cabo con las Administraciones

donde nos ha llevado a una división interna del sector. Todas estas situaciones adversas están contribuyendo de una manera muy directa a nuestro derrumbe económico, profesional y laboral. Por consiguiente, vivimos momentos muy difíciles que, a día de hoy, requieren de acciones urgentes.

Queremos despejar muchas dudas al respecto y que veáis todas las posibilidades y garantías que ofrece un organismo hecho de profesionales para los profesionales. El Colegio Profesional es una Corporación de Derecho Público en el que se integran en su funcionamiento dos partes, LA INSTITUCIONAL y LA PROFESIONAL. (público-privado). Haciendo un resumen muy rápido, es una Institución que a día de hoy se hace muy necesaria en nuestra actividad profesional. Es el primer eslabón de una cadena que irá uniendo otros muchos más eslabones propios que conformarán la necesaria estructura que precisamos.

Un Colegio Profesional es un órgano que adquiere personalidad jurídica y representativa en la defensa de los intereses generales de la profesión y sus colegiados, con capacidad técnica suficiente dentro del marco normativo legal para ejercer las funciones de organización, ordenación, coordinación, control, planificación de las infraestructuras necesarias, control y, vigilancia de los servicios ofrecidos por terceros (competencia desleal e intrusismos profesional) y de los propios de la actividad profesional.

Debemos decir que un Colegio Profesional no es una Asociación más, que la pertenencia a un Colegio Profesional NO afecta a los derechos de sindicación y asociación constitucionalmente reconocidos. Un Colegio Profesional, debido a su constitución por LEY, es un órgano más potente, precisamente por el carácter que adquiere al otorgarles la función pública administrativa unida a la actividad profesional como parte privada. Es decir, "Las competencias que la Administración delega en los Colegios Profe-



sionales establecidas por la LEY, son el garante para el buen funcionamiento de nuestra actividad”

Según la Real Academia Española un Colegio Profesional “Es una Corporación de derecho público en la que se integran personas de una misma titulación con la finalidad de la ordenación del ejercicio de la misma y la representación y defensa de los intereses profesionales de los miembros”.

Están expresamente reconocidos en el artículo 36 de la Constitución.

La integración obligatoria en los colegios, determinada en la Ley 2/1974, de 13-II, de Colegios Profesionales, se ajusta a la Constitución según tiene declarado el Tribunal Constitucional. La competencia profesional ha sido objeto de revisiones a través de la Ley 7/1997, entre otras.

“El éxito depende de la preparación previa, y sin ella seguro que llegas al fracaso” (Confucio)

“La institución colegial está basada en la encomienda de funciones públicas sobre la profesión a los profesionales, pues, tal y como señala el art 1.3, son sus fines la ordenación del ejercicio de las profesiones, su representación institucional exclusiva cuando estén sujetas a colegiación obligatoria, la defensa de los intereses profesionales de los colegiados y la protección de los intereses de los consumidores y usuarios de los servicios de sus colegiados. La razón de atribuir a estas entidades, y no a la Administración, las funciones públicas sobre la profesión, de las que constituyen el principal exponente de la deontología y ética profesional y, con ello, el control de las desviaciones en la práctica profesional, estriba en la pericia y experiencia de los profesionales que constituyen su base corporativa” (STC 3/2013, de 17 de enero, FJ 6º).

Según el Tribunal Constitucional los Colegios Profesionales son corporaciones sectoriales que se constituyen para defender primordialmente los intereses privados de sus miembros pero también atienden a finalidades de interés público, en razón de las cuales se configuran legalmente como personas jurídico-públicas o Corporaciones de Derecho Público cuyo origen, organización y funciones no dependen sólo de la voluntad de sus colegiados, sino también, y en primer término, de las determinaciones obligatorias del propio legislador, el cual, por lo general, les atribuye asimismo el ejercicio de funciones propias de las Administraciones territoriales o permite a estas últimas recabar la colaboración de aquellas mediante colaboraciones expresadas de competencia administrativas [...](STC 20/1988, de 18 de febrero).

Continuará...

Enred@dos

@dap2dap En Sevilla se impone el sentido común. Y en Madrid lo que se impone es la desidia, la dejadez, la inoperancia y la falta total de escrúpulos hacia el S.P. del Taxi por parte de un Ayuntamiento y una Comunidad vendid@s a intereses espurios de ciertas aplicaciones.

@SoleteAntonio El señor Alcalde Almeida en Madrid, estrangula al taxi.

@marioperez13 Fue un grave error marcarnos hacia un partido único. Ahora pagamos esos días

@Davidpese Tirados en casa se gana menos

@splashjavier ¿Más regulación? Que pidan taxi público, taxistas funcionarios, que ahora está de moda.

@adri_1824 A mí no me utiliza nadie políticamente. Por eso no voy

@dique24 Vamos a ver @rosaalarcon de mi corazón. Si en otras ciudades (Zaragoza, Valencia, Huelva) hay regulación, qué, ¿Barcelona es diferente? ¿Qué somos, leones o wevones? Muev@nse en

@AMBTaxi Antes que esto comience a hervir. ¡Uds PUEDEN REGULAR al 50%! Háganlo antes de que sea tarde.

@AdamReith3 La CAM en agradecimiento a los miles de trayectos voluntarios que ha realizado el TAXI de Madrid contrata a una empresa que saca el dinero de España y contribuye al sostenimiento de la sanidad de los Países Bajos. De bien nacidos es ser agradecido.

@peloxo1975 Si tengo que volver a dar servicio a @sanidadgob Volveré!!!. Gratis, como lo hice y con mejor servicio que @uber que le habéis dado un contrato millonario. No necesito vuestras pegatinas, necesito #respeto. No os merecéis nada, ellos sí.

@legataxi Que seamos incapaces de negociar algo tan simple y de sentido común me da que pensar que los dirigentes del taxi están con los plomos fundidos ...estamos muertos

@deivid13779 Madre mía cuando leo alguno que nos quedamos en casa y se lo lleva la VTC.... Pero no veis que no hay trabajo pedazo de cafres. La semana pasada salía la hora de trabajo el doble que esta semana.

Compro coches retirados de taxi, autoescuela o Servicio Público. Modelos Gasolina con GNC o GLP. Matrícula alta. VALORACIÓN SIN COMPETENCIA. Señor González. T 670 91 43 91

El taxi pide ser regulado y

Miles de taxistas salieron a protestar el pasado 30 de junio para pedirle al Ayuntamiento de Madrid una regulación que adecue la oferta a la demanda durante los meses de julio y septiembre. Desde el gobierno municipal insisten en que no tienen competencias para hacer lo que les pide el sector y abogan por eximir a los profesionales de su obligación de trabajar. Al cierre de esta edición la situación seguía encallada sin visos de llegar a ningún acuerdo.



Los taxis frente al Ayuntamiento en la primera protesta de la "nueva normalidad"

“**E**stá Madrid vacío, sobre todo por las noches”, “nunca me había pasado, pero sales sin ganas, porque al final del día estás quemado”, “de lo que come el taxi es de todo lo que nos han parado: turismo, ocio, teletrabajo”. Estas son algunas de las frases que nos repetían los taxistas que acudieron a la protesta del pasado 30 de junio. Antonio, Fernando, Ignacio o José Antonio solo eran cuatro de los miles de compañeros que decidieron, durante dos horas, mostrar su insatisfacción contra el Ayuntamiento de Madrid.

Ninguno entiende los motivos por los que el consistorio se resiste a regular el sector y desconfían de sus intereses. “Sería bueno saber por qué no quieren regularnos, cuál es el motivo real”, nos insistían y enumeran no únicamente cuestiones evidentes, “como las económicas, trabajamos más horas, sí, pero ingresamos mucho menos”, también medioambientales, de conciliación familiar y, por supuesto, sanitarias.

“La emergencia sanitaria no ha terminado”, nos señalan, “y no pueden tenernos expuestos a contagiarnos o a propagar el virus”. Estas mismas ideas son las que les han trasladado las asociaciones, Federación Profesional del Taxi y Élite Taxi Madrid, al

Delegado de Movilidad Borja Carabante, así como varias alternativas de regulación.

“Estamos abiertos a negociar”, ha asegurado el alcalde madrileño, José Luis Martínez-Almeida. “Nosotros también”, han respondido desde el taxi. Pero lo cierto es que, a pesar de las aparentes ganas de unos y de otros de entenderse, el taxi sigue igual que antes de que se decretara el estado de alarma.

Esto es así porque Martínez-Almeida insiste en que el Ayuntamiento no tiene “competencias ni capacidad normativa para aceptar lo que nos pide el taxi”. Desde el Ayuntamiento, que mantiene su disposición al diálogo, creen que una alternativa “más lógica y razonable” sería “exceptuar a todos aquellos que entiendan que no deben salir a trabajar porque no se dan las condiciones de rentabilidad adecuada o las condiciones de ocupación que sean necesarias”. Hce hincapié en que “no es adecuado que aquel que quiere salir a trabajar no pueda hacerlo, precisamente en estos momentos”.

El taxi pide “sensibilidad política”

protesta en Cibeles

“La gran mayoría del sector le ha dicho que por favor nos regule”

Sin embargo, el sector tiene claro que la potestad de organización del sector recae en el Ayuntamiento y critican la falta voluntad política para llegar a un acuerdo, lo que les llevó a protestar en la plaza de Cibeles el pasado 30 de junio.

Multitudinaria protesta

Lo que se vio el último día de junio fue una imagen atípica, porque pocas veces se deja a los taxistas salir a protestar con sus vehículos, pero en tiempos de pandemia fue lo más adecuado para evitar el riesgo. Y aunque acudieron menos de los previstos, cosa habitual en el sector, los que sí lo hicieron consiguieron bloquear la Plaza de Cibeles, parte de Recoletos, Serrano y Alcalá.

Aunque la convocatoria fue calificada como un éxito por los presidentes de Federación, Julio Sanz, y de Élite, Luis García, los dos lamentaron que no estuviera todo el sector protestando, ya que entienden que la situación así lo requiere. “Somos un sector peculiar”, decía el propio Sanz, “más propenso a protestar en otros lugares, pero en la calle nos cuesta. No obstante, estamos muy



La calle Alcalá, colapsada por los taxis

satisfechos y esperamos que el Ayuntamiento nos haga caso”. En una línea similar se pronunciaba García, que no comprendía que hubiera compañeros que puedan seguir trabajando “sin ver lo que nos está haciendo el Ayuntamiento”. Cree García que hay una falta de sensibilidad muy grande por parte del consistorio y pide algo más de “voluntad política” para resolverlo.

“Un 92% del sector pide esta regulación. Una regulación que no le va a costar nada al Ayuntamiento, es más va a darle calidad al servicio, puesto que ahora mismo el trabajo lo tienen los agentes municipales que están multando a los taxis que están en doble y triple fila en las paradas”, señaló Sanz a nues-

tro medio, algo que también nos indicó García. “La gran mayoría del sector le ha dicho que por favor nos regule”, recalcando que el Ayuntamiento “puede hacer más de lo que está haciendo”.

Desde el sector no solo apelan a que no les salen las cuentas para ser regulados. Creen que sigue siendo un riesgo tener a miles de taxistas en las calles exponiéndose al virus, impidiéndoles conciliar o contaminando. Cuestiones todas “de sentido común” para el taxi pero que el Ayuntamiento no parece estar teniendo en cuenta. “No es justo tenernos expuestos al virus y a sanciones y por otro lado, a volver a casa con recaudaciones paupérrimas y no poder conciliar”.

Sobre la alternativa planteada desde el Ayuntamiento, permitir que sea el taxista el que decida cuándo y cuántas horas trabajar, ni Sanz ni García creen que esa sea la solución. "El Ayuntamiento ha estado tres meses de espaldas al sector", ha apuntado Sanz, para quien esta propuesta de Borja Carabante, delegado de movilidad, es una "incongruencia". "El Ayuntamiento tiene competencias y tiene que solucionar los problemas que tenemos ahora", ha insistido el presidente de Élite Madrid, una reflexión que compartía también el presidente de Federación. "Mientras dice que la Ordenanza no le habilita a hacer regulaciones excepcionales, nos propone vulnerarla en base a esas 7 horas mínimas", explicaba a nuestro medio.

García no entiende hasta qué punto esta opción puede ser positiva para mejorar el servicio del sector, y la califica de burla. "El Ayuntamiento tiene competencias y tiene que tener cierta comunicación con el sector para solucionar los problemas que tenemos ahora."

Sobre las herramientas que, a su juicio, tiene el consistorio, Sanz remite a los artículos 37 y 38 de la propia Ordenanza y también al decreto de la Comunidad de Madrid que autoriza a los ayuntamientos a regular el servicio de taxi. "Además, hay una sentencia muy reciente del Tribunal Supremo que avala al Ayuntamiento para regular los días de descanso. ¿Qué más quiere? Se le acaban los argumentos y esto no es más que un brindis al sol, sabemos que no sirve de nada", se lamentaba Sanz frente al consistorio. "Ellos en el Ayuntamiento trabajan al 20%, se regulan, y a nosotros nos tienen tirados en las paradas".

"Lo que queremos es trabajar dignamente", ha repetido en varias ocasiones el presidente de Federación, que junto con Élite Madrid, han propuesto una serie de medidas que les regule en los próximos meses. Añadir un día de libranza, ampliar el descanso obligatorio del periodo estival también a julio y septiembre, o que solo trabaje el 50% de la flota en días alternos, impar e impar han sido las propuestas presentadas al Ayuntamiento.

De momento se encuentran a la espera de una respuesta. "Nos dijeron que iban a hacer una consulta a la Consejería de Sanidad para interpretar la orden de las medidas sanitarias en la que les habilita a regular, pero esta situación no podemos

"Se están pidiendo cosas que no se pueden hacer"



Frente a quienes salieron a protestar el pasado 30 de junio en Cibeles, encontramos la postura de la Asociación Madrileña del Taxi. Hablamos con su presidente, Felipe Rodríguez Baeza, para quien está muy claro que "se están pidiendo cosas que no se pueden hacer". Su asociación es la única que no se ha mostrado a favor de regular el taxi una vez finalizado el estado de alarma ya que consideran que la actual Ordenanza no lo permite. "No podemos estar en 2019 dieciséis días de huelga pidiendo que se cumpla la ley y ahora nosotros pedir saltárnosla". Y señala que al acabar el estado de alarma el taxi vuelve con la ordenanza

en vigor que dice que los taxis tienen que trabajar 5 días a la semana. "Eso no se puede tocar, porque en el momento en el que un solo taxista al que le hayan quitado días de trabajo lo denunciara, el Ayuntamiento perdería".

Cree Rodríguez Baeza que se está haciendo "mucho populismo" con este tema y que es importante hablar al taxista con claridad, explicándole la situación. "Y la situación es que con la ordenanza en la mano el consistorio no puede regular como quieren las asociaciones", con días pares e impares, "ya que implicaría una modificación normativa que puede llevar hasta un año de trabajo".

Aunque reconoce que sí que se podrían regular las horas, bajando del máximo de 16 horas actuales a 12, lo que, nos explica, conllevaría otro problema. "¿Qué hacemos con los 1.100 coches que están a doble turno? Deberían seguir con sus 16 horas. Además, cualquier modificación de este tipo implicaría volver con nuestros taxis a los instaladores, ajustar taxímetros, pasar la ITV..."

Para el presidente de AMT que la situación en las calles es complicada es algo que ya sabían todos, "pero día a día se va recuperando". Al cierre de esta edición, la Terminal 1 ya se había abierto, se empezaban a recibir viajeros de fuera de la Unión Europea y el ocio nocturno, aunque al 45%, también recuperaba tímidamente su actividad. "Lo que sí sé es una cosa, que desde que estamos todos en la calle veo muy pocas VTCs. Y cuando estábamos saliendo dos días y medio veía más. No sé por qué será".

Recuperar la normalidad

Contra las críticas que están recibiendo, Rodríguez Baeza se defiende. "Nosotros lo único que defendemos es el derecho al trabajo. Y eso es algo que el Ayuntamiento no puede negárselo a nadie. No estamos en contra de nadie, pero creemos que es importante recuperar un poco la normalidad". Como titulares con más de una licencia y asalariados a su cargo, le preguntamos en qué situación se encuentran sus trabajadores y nos explica que hay de todo. "Muchos hemos sacado ya nuestros taxis de los ERTes, otros los mantendrán hasta septiembre. Pero hay que empezar a salir a las calles, los taxis tienen que moverse y los trabajadores tienen que trabajar y poder ganar un sueldo digno. No hay otra forma de recuperar la economía."

Además de las críticas contra AMT, los asalariados también han sido atacados desde algunos foros. "Si no hay asalariados el taxi desaparece, porque las licencias que se compran y se venden las compran los asalariados que han probado y les ha gustado y deciden mantenerse en el sector. ¿Quién va a venir de fuera a invertir en este sector? Nadie. Pero claro, es muy bonito que muchos de estos autónomos que están protestando han sido antes asalariados y ahora no pueden verlos. Es algo que no es normal. Cuando estás en un lado lo ves de una manera y cuando estás en otro lado lo ves de otra y creo que eso no debería ser así", se queja Rodríguez Baeza. Él tiene claro que "mientras que no sepamos convivir los autónomos con los empresarios y los asalariados no se va a llegar nunca a ningún sitio" y lamenta que siempre que haya un problema se solucione de la misma manera, "metiendo los coches en los garajes y viendo de qué manera echamos a los asalariados".

“Lo que queremos es trabajar dignamente”

dejar que se alargue en el tiempo y si al final deciden tomar alguna medida en agosto o septiembre ya es muy tarde”, insistía el presidente de Élite Taxi. “Estamos abiertos a vernos cualquier día, cualquier hora y donde haga falta”, nos aseguraban desde Federación.

Madrid, ciudad fantasma

Aunque la ciudad está recuperando poco a poco su pulso habitual, dista mucho todavía de sus niveles normales. Con la mayoría de los hoteles cerrados y una oferta de ocio todavía escasa, Madrid no es lo que era. Y una consecuencia directa de esta falta de movimiento en las calles repercute en el sector del taxi. Los taxistas pasan muchas horas en las paradas, “que todas están al sol” y hasta los usuarios, nos aseguran, les dan la razón.

“Sientes rabia e impotencia”, nos aseguran cuando les preguntamos por la respuesta que están recibiendo por parte del Ayuntamiento. “No hacen ningún esfuerzo, y no les costaría nada”. “Lo que queremos es trabajar dignamente, no podemos salir a la calle y llevarnos 25 euros al día”. Porque, se lamentan, ahora están más horas en la calle pero ganan mucho menos. “Al final de lo que facturas hay que



Borja Carabante, Delegado de Movilidad, insiste en que el Ayuntamiento no puede hacer nada

descontar los gastos de combustible”, se lamentan. Y eso al final, “desespera”. “Sales sin ganas a trabajar, y el día se hace muy largo”.

Las perspectivas, aseguran, no son nada halagüeñas, y por eso piden una regulación que les permita trabajar dignamente.

Olga Lobo



“Esta crisis ha sido la más dura a la que

Valencia fue una de las primeras ciudades en aprobar una nueva regulación para el taxi tras el fin del estado de alarma. En su caso, añadiendo un día más de descanso, trabaja el 60% de la flota. Una medida que según nos ha explicado el presidente de la Federación Sindical del Taxi de Valencia, Fernando del Molino, “ha sido un acierto”. Del Molino ha destacado la “sensibilidad” de la Conselleria de Transportes con el sector y el buen entendimiento con el resto de entidades para poner en marcha esta herramienta.



Fernando del Molino, presidente de la Federación Sindical del Taxi de Valencia

Para el presidente de la Federación Sindical del Taxi de Valencia, Fernando del Molino, la regulación del taxi valenciano, que les obliga a descansar tres días a la semana, ha sido un acierto y supone una vuelta equilibrada a la normalidad. Por ello, esperan mantenerla hasta septiembre, ya que no cree que haya un importante incremento de la demanda durante los meses de estío.

Haber conseguido esta medida, que en otras ciudades como Madrid se le está resistiendo al sector, es fruto del buen entendimiento entre asociaciones, “nos demuestra la importancia del diálogo entre asociaciones del sector” y de la buena disposición de la Generalitat y la Conselleria de Transportes con el sector.

Dos cuestiones a tener en cuenta ante un futuro que se presenta incierto y difícil para los profesionales. “Durante el próximo año habrá una reducción de ingresos superior al 20 % de media”, nos explica en esta entrevista el presidente de la Federación, con quien analizamos otros temas de actualidad.

Gaceta del Taxi.- Tras el fin del estado de alarma, el taxi de Valencia sí está regulado con un día más de descanso. ¿Cómo está funcionando este nuevo sistema de trabajo?

“Somos un servicio público esencial para la sociedad”

Fernando del Molino.- Los primeros días de esta nueva regulación, en la que trabajamos el 60 % de la flota, se quedaba muy corta, con el 40 % de la flota era más que suficiente, pero esta semana está subiendo la demanda, y si durante las próximas semanas sigue la línea ascendente, se demuestra que ha sido un acierto porque ha sido equilibrada con la vuelta a la normalidad de una forma progresiva.

G.T.- ¿Hasta cuándo prevén que se mantenga en el tiempo este nuevo sistema de descansos?

F.dM.- De momento hasta septiembre, ya que la previsión es que no haya un incremento considerable durante los próximos meses, teniendo en cuenta que Valencia es una ciudad que suele reducir bastante su actividad en agosto y septiembre. Dependiendo de la demanda en septiembre, posiblemente en octubre se de otro paso hacia un incremento de oferta de taxis.

nos hemos enfrentado como sector”

G.T.- ¿Qué perspectivas hay de cara a septiembre? ¿Cree que la situación mejorará o que habrá que esperar ya al próximo año?

F.dM.- Es difícil hacer previsiones con la incertidumbre sobre la pandemia, sobre la que muchos medios hablan de un repunte del contagio en otoño, por lo que lo aconsejable es ir tomando decisiones a corto o medio plazo, y esperar la evolución.

Nuestra previsión es de un año difícil para el sector. La reducción de ingresos durante estos meses ha superado el 80 % de media y aunque se espera una recuperación progresiva, creemos que durante el próximo año habrá una reducción de ingresos superior al 20 % de media, (eso como una previsión favorable si no hay repuntes muy agresivos). Algunos analistas dicen que hasta 2023 no volveremos a la situación económica de antes de la pandemia, y el taxi es muy sensible a las crisis económicas.

G.T.- Desde otras ciudades pudiera parecer que ha habido buen entendimiento entre la administración y el taxi en este y otros aspectos, como la financiación de las pantallas protectoras para los taxis. ¿La percepción se ajusta a la realidad? ¿Han contado con el taxi para la desescalada?

F.dM.- Si, la Consellería de Transportes de la Comunidad Valenciana ha sido sensible a nuestras propuestas, y aunque son lentos en la ejecución, han ido tomando medidas acertadas en función de las necesidades del sector.

“El taxi es muy sensible a las crisis económicas”

En todo momento hemos mantenido una comunicación abierta y ágil entre la Confederación como asociación mayoritaria de la Comunidad Valenciana y los representantes de la Consellería que hay que agradecer.

G.T.- ¿Ha habido consenso con otras asociaciones para llegar a tomar esta medida?

F.dM.- Hay que decir que el clima de entendimiento que hemos creado las asociaciones mayoritarias durante toda la crisis ha sido fundamental, porque hemos mandado el mismo mensaje, y en muchos casos hemos presentado escritos conjuntos.

La Consellería nos ha pedido siempre que presentemos propuestas consensuadas, y esto ha sido fundamental en lo acertado de las medidas y nos demuestra la importancia del dialogo entre asociaciones del sector.

G.T.- ¿Qué tiene que decir a las voces contrarias a la regulación?

F.dM.- Que es algo normal y hay que respetarlo, en el sector hay muchas formas de ver el taxi, aunque lo importante es que esas voces también respeten el sentir mayoritario del sector.

G.T.- ¿Cree que esta medida puede adaptarse a otras ciudades en una situación similar?

F.dM.- Lo importante es adaptar la oferta a la demanda de una forma progresiva y no es lo mismo una ciudad que se ha regulado al 20 % que al 50 % o incluso sin regulación, pero desde luego teniendo en cuenta que la bajada media de la demanda en toda España está superando en este momento el 50 %, mantener la oferta del 60 % de la flota es una medida que se adapta a la mayoría de ciudades y áreas del País.

Futuro incierto

G.T.- Como tesorero de Antaxi, queremos aprovechar para valorar con usted las nuevas medidas para los autónomos. ¿Alcanzan también a los taxistas?

F.dM.- Nuestra valoración sobre las nuevas medidas, es que por un lado vemos difícil acceder a las nuevas ayudas por una reducción de ingresos del 75 %, pero al menos podremos tener la exención de la cuota.

Hay que reconocer que este Gobierno ha tenido en cuenta a los autónomos, aunque nos hubiera gustado que el Taxi hubiera tenido un trato especial, ya que como servicio esencial hemos mantenido el servicio, pero los ingresos difícilmente han cubierto los gastos, mientras otros sectores se han ido a casa confinados y han cobrado las ayudas de forma directa. Por otro lado el taxista sigue con el problema de que durante cuatro años le pueden pedir la acreditación de la reducción de ingresos, con la dificultad de nuestro sistema de tributación.

La recuperación pasa por “tener capacidad de adaptación”

G.T.- El taxi ha pasado por muchas crisis, ¿es esta una de las más duras a las que se ha enfrentado?

F.dM.- Todas las crisis son duras, yo siempre recuerdo de forma especial la crisis del 93 al 97 porque acababa de comprar mi licencia, en Valencia no teníamos regulación y recuerdo que trabajaba los 7 días de la semana, los 12 meses del año, sin descansos ni vacaciones, y no cabíamos en las paradas de taxi.

Aun así, esta crisis ha sido la más dura a la que nos hemos enfrentado como sector, por varios motivos, en primer lugar ha sido de la noche a la mañana, sin dar opciones y con una bajada drástica de la demanda más profunda que las anteriores, y lo peor de esta crisis, que ha sido más traumática porque no solo está el problema económico, sino que además está el miedo a la enfermedad, han muerto compañeros y había que decidir si priorizar el problema económico o la salud tuya y de tu familia.

G.T.- ¿Cuál cree que sería la receta para superarla?

F.dM.- Recetas no hay, pero debemos creer en nuestro sector y darle al usuario lo que demanda y eso pasa por tener mucha capacidad de adaptación.

Si queremos superar cualquier crisis, debemos seguir con la línea de profesionalización y mejora del servicio que se ha iniciado en los últimos años, sin olvidar que en la receta entra la Administración y dependemos de personas, de partidos políticos y de sus decisiones en cada comunidad o municipio, aunque tal como se ha demostrado durante la pandemia, somos un servicio público esencial para la sociedad y toda Administración debe luchar por que sigamos siéndolo.

El taxi, refugio en época de crisis

G.T.- Sobre este tema, el futuro del sector, quería preguntarle por la compra/venta de licencias. ¿Es verdad que no hay compradores o que los que había se han echado atrás?

F.dM.- Es una manipulación, que viene de algunos empresarios de Valencia que se ven obligados a transmitir sus licencias acumuladas a poner un vehículo adaptado y quieren



El Consellero de Transportes de la Comunidad Valenciana, Arcadi España, “sensible” a las propuestas del taxi

presionar a la Consellería para conseguir mejores condiciones aprovechando la Pandemia y exagerando algunos datos para buscar apoyo mediático.

Tenemos información contrastada de que antes de la pandemia había muchos compradores, y lo difícil era encontrar vendedores, y aun así estas personas que tienen licencias acumuladas no aprovecharon ese momento, y ahora se quejan de que no hay compradores y falsean los plazos, los números y otros aspectos en prensa solo para presionar a la Consellería.

G.T.- ¿Sigue siendo el taxi un sector atractivo para invertir en él?

F.dM.- Desde luego, no hay más que ver que las entidades que nos dedicamos a dar

cursos de formación para los exámenes de capacitación nos vemos desbordados.

El factor más importante que afecta la compra/venta de licencias es que haya liquidez en el sistema bancario, porque personas que quieren acceder a la profesión hay muchas, y la mayoría acaban comprando su licencia de taxi.

Precisamente somos un sector refugio en las crisis económicas y con las políticas de movilidad de la mayoría de ciudades que fomentan el uso del transporte público y reducen el uso del vehículo privado, se puede deducir que el taxi seguirá siendo un sector atractivo para invertir en él en el futuro.

Olga Lobo

Plan estratégico para el taxi

La Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalitat Valenciana ha anunciado que impulsará una estrategia de apoyo para la modernización y profesionalización del sector del taxi. Arcadi España, conseller de Movilidad, ha declarado que la Generalitat, en colaboración con el propio sector del taxi, “va a profundizar en aspectos que mejoren la calidad y profesionalización del servicio ofrecido a la ciudadanía”.

Entre las acciones previstas se encuentra impulsar una estrategia de apoyo a la renovación de vehículos de taxi para reducir la antigüedad media de la flota y disponer de un mayor número de vehículos eléctricos.

Además, en los próximos presupuestos, España señaló que se dedicará por primera vez “una partida presupuestaria destinada al sector del taxi con el objetivo de establecer acciones de modernización del sector”.

Junto a estas acciones también se establecerá una línea de colaboración con el departamento de turismo valenciano para visibilizar el sector, ofreciendo más y mejor información sobre el servicio mediante paneles informativos interactivos que puedan orientar sobre itinerarios o tarifas en los principales puntos de interés turístico.



1. **Highly Efficient**
2. **Low Emissions**
3. **Low Maintenance**



Viajar seguro es viajar en taxi

Los madrileños tienen claro que el taxi es el transporte público más seguro para viajar en un momento donde el miedo al contagio y a un posible rebrote es todavía muy grande. No es el único aspecto que se ha puesto en valor en el estudio de percepción del taxi durante la Covid19, elaborado por Sigmados a petición de Pidetaxi y la Federación Profesional del Taxi. También destacan las medidas tomadas por los profesionales y aplauden la labor realizada por el taxi solidario.



Presentación del estudio de Sigmados sobre la percepción del taxi durante la pandemia

“**A**hora me daría miedo coger transporte público”, “yo solo me desplazo en coche” o “en el metro a hora punta es imposible mantener la distancia” son algunos de los comentarios que demuestran que el miedo sigue ahí, agazapado, entre los ciudadanos.

Todos queremos sentirnos seguros cuando salimos de casa, el 70,3% de la población madrileña se encuentra muy o bastante preocupada por contagiarse, y mucho más cuando utilizamos el transporte público. El temor a los contagios en los transportes colectivos, como son el autobús, el metro o el cercanías han llevado a muchos usuarios a decantarse por el uso de su vehículo privado, el 71% de la población solo utilizó su coche durante la pandemia, pero también a optar por otras alternativas. Por eso es importante contar con un medio que inspire confianza en el usuario, algo que parece haber logrado el sector del taxi en las últimas semanas gracias, entre otras medidas, a la campaña Taxi Covid Free que ha llegado al 55% de la población madrileña.

Preguntados por lo que más se valora a la hora de elegir un transporte, los madrileños tienen claro que lo más importante a día de

hoy es adoptar medidas higiénico sanitarias. Y el taxi aquí logra el sobresaliente, con una media de 9 en prácticamente todas las medidas de seguridad llevadas a cabo por los taxistas, como son la desinfección del coche, el uso de hidrogel o el pago con tarjeta.

Algunos participantes aseguraban entrar muy seguros en los taxis, “todos tenían unas medidas de seguridad inmensas”, y destacaban que “el taxi es una de las mejores opciones” para moverse. Por eso no sorprende que, de acuerdo con los datos del estudio de percepción del taxi durante la Covid19 elaborado por Sigmados, el 79,1% de los madrileños considere el taxi como el transporte público más seguro. En el informe, elaborado a petición de Pidetaxi y Federación Profesional del Taxi de Madrid, se ha querido analizar la movilidad de la ciudadanía madrileña durante el confinamiento y, especialmente,

Para el 80% de los madrileños, el taxi es el transporte más seguro

La preocupación por el contagio es muy grande

la imagen que los ciudadanos se han llevado del sector durante la pandemia.

Aunque como decíamos el vehículo privado ha sido el gran “vencedor” de la movilidad durante los meses de confinamiento, el taxi ha sido utilizado por un 5,7% durante el estado de alarma, siendo los mayores de 65 años los que más se han desplazado en este transporte. Si bien es cierto que la mayoría de los ciudadanos no se han desplazado para nada durante el estado de alarma, un 33,3% de la población se vio obligada a salir de sus casas, principalmente por motivos laborales un 50%, seguido de motivos médicos, un 25%.

El teléfono, 37%, y las aplicaciones, 26%, fueron las fórmulas más utilizadas para solicitar un taxi, pero el estudio también destaca que el 21,1% lo hizo en la calle y un 10,5% en parada, datos que nos demuestran que el taxi siguió en las calles prestando servicio con relativa normalidad a pesar de las fuertes restricciones a la movilidad.

El taxi, compañero emocional

Estar siempre disponible para el usuario es lo que ha hecho que de nota media el taxi reciba un 9,4 durante la crisis.

El estudio se ha realizado a través de una investigación en la que se ha optado por dos enfoques, cualitativo, con grupos de discusión en los que han participado usuarios y no usuarios del taxi solidario, y cuantitativo, con 1.000 encuestas a población de la Comunidad de Madrid.

Es interesante comparar estos datos con los obtenidos en el último estudio, realizado hace un año. “Se ha producido un importante salto cualitativo”, ha expuesto Rosa Díaz, directora general de Sigmados. Además, ha señalado, “se ha visto que aspectos como el medioambiente o la inmediatez han quedado relegados y se ha puesto por delante las medidas higiénico sanitarias, el bajo riesgo de contagio y que se trata de un servicio puerta a puerta”. Un cambio a tener en cuenta, porque algunos de los puntos flojos de aquel estudio eran la limpieza o el pago por tarjeta, cuestiones que ahora han mejorado en la

puntuación y que el taxi tendrá que mantener.

La crisis también ha destapado la humanidad del sector, muchas veces desconocida para el gran público. “Esta crisis me ha abierto los ojos para ver quién está detrás del taxi”, o “ahora los veo más humanitarios” son algunas de las frases recogidas en el estudio que refuerzan la buena imagen del sector.

Un cambio de percepción en el que ha tenido mucho que ver el servicio de taxi solidario que, durante tres meses, han realizado unos 500 taxistas. De forma desinteresada. Con la única finalidad de ayudar. Y la labor ha calado en la opinión pública, ya que el 86% de los encuestados sí conocían esta actuación, recibiendo una puntuación media de 9,7.

Un dato que se refuerza con la opinión de los grupos de discusión, en los que también participaron sanitarios, así lo confirma. Algunos de ellos han destacado la valentía de los taxistas que “que han ofrecido todo a cambio de nada”, y las muestras de agradecimiento por su labor desinteresada ha sido constante. “Es impresionante todo lo que han hecho”. También quienes no eran sanitarios tuvieron conocimiento por los medios de este taxi solidario que, durante tres meses, realizó más de 120.000 desplazamientos. “Es muy admirable” o “el dinero no lo es todo. Salvarnos los unos a los otros es lo primero” son otros de los comentarios que pueden leerse en el estudio.

Satisfacción en el taxi

Por eso desde el taxi se han mostrado muy satisfechos con el resultado del informe. “Todo lo que hemos hecho no ha quedado en el olvido”, destacaba Julio Sanz, presidente de Federación Profesional del Taxi. “Que los ciudadanos de Madrid nos califiquen globalmente con un 9,4 es un dato muy importante para nosotros” y ha vuelto a insistir en que los verdaderos protagonistas son los taxistas solidarios. “El que menos ha hecho más de 100 servicios, sin dejar de trabajar en ningún momento”, recordó durante la presentación del estudio.

Una labor que también quiso destacar el presidente de Pidetaxi, Andrés Veiga. “Creo que nunca podremos estar lo suficientemente agradecidos a los que han estado al pie del cañón, haciendo realmente equipo, viviendo momentos muy duros en soledad y acompañando a los otros héroes, a los que estaban salvando vidas”, ha valorado. “Lo que han vivido ha sido muy duro”, ha recalcado.

En este sentido Díaz, de Sigmados, quiso destacar que el estudio muestra que muchos han visto en el taxi más allá de un servicio. “Ha sido un compañero emocional, sobre todo, para los sanitarios que vivían aislados y no volvían a sus domicilios para no ser contagiados”, ha señalado.

Olga Lobo



El taxi solidario ha recibido un 9,7 de puntuación

Ayuntamiento y taxi negocian la nueva Ordenanza

El Ayuntamiento de Madrid se encuentra en pleno proceso de modificación de la Ordenanza Municipal. Al cierre de esta edición se habría mantenido una primera reunión con las asociaciones del sector para analizar el proyecto inicial presentado por el consistorio. Entre las novedades, la inclusión de la figura de persona jurídica como titular de una licencia de taxi. Además, el nuevo documento contempla la creación de una "licencia de taxi por puntos" y la posibilidad de contratar un taxi por plazas.

El documento, como hemos explicado, es un proyecto inicial de modificación de la ordenanza del taxi y esta no sería la primera vez que se intenta incluir esta figura dentro de la Ordenanza, aunque hasta ahora siempre se ha quedado en los borradores ante la reticencia del sector.

En cuanto a la Licencia por Puntos, se trata de un sistema que, según explica el Ayuntamiento en su texto introductor, "otorga una mayor seguridad jurídica en la graduación de las sanciones muy graves y graves a la normativa de transporte y tiene como finalidad una mayor transparencia en la imposición de las mismas". Las licencias partirían de un saldo de 8 puntos que se irían restando por cada sanción firme en vía administrativa por la comisión de infracciones muy graves, 4 puntos, o graves, 2 puntos. En caso de perder parcialmente los puntos, estos se recuperarán transcurridos dos años sin haber sido sancionado. En caso de perderlos todos, se suspenderá la licencia afectada por un periodo de tres meses a un año. En este caso, su titular no podrá obtener una nueva licencia hasta el cumplimiento de la sanción de suspensión.

Otra de las novedades que introduciría la nueva Ordenanza es la contratación previa por plaza con pago individual. Un modo de contratación de carácter voluntario para titular de la licencia. El usuario que quiera contratar un servicio por plaza tendrá que contactar con el titular o con la entidad intermediaria facilitando el número de plazas que desea contratar, el origen y destino del trayecto y la fecha y hora. Con anterioridad a la fecha del servicio, el titular o la entidad remitirá una oferta con las condiciones, que deberá ser aceptada o rechazada por el usuario.



La nueva Ordenanza incluiría la contratación previa por plaza con pago individual

Validado por el Supremo el actual sistema de libranzas



La Sala de lo contencioso administrativo del Tribunal Supremo ha dado la razón al Ayuntamiento en el recurso de casación presentado por este contra la sentencia de 2017 que anulaba el actual sistema de descansos del taxi, a través de un día fijo semanal.

Según puede leerse en la sentencia, el Ayuntamiento "tiene razón cuando sostiene que el razonamiento anulatorio de que es distinta la carga de trabajo según el día de la semana carece de prueba alguna". Y añade que "puede haber una amplia carga de trabajo cualquier día de la semana si acontece alguna actividad de las múltiples que, constituye hecho notorio, se desarrollan en la ciudad de Madrid (eventos deportivos, ferias comerciales, congresos, etc.)".

Por ello, el Alto Tribunal considera que el sistema de libranzas, que va de lunes a viernes en función del número de la licencia, sí se ajusta a derecho a pesar de que en julio de 2017, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid falló a favor de la Asociación Madrileña del Taxi anulando, entre otros artículos de la Ordenanza, dicho sistema. Tras conocerse la sentencia, el propio Ayuntamiento anunció que recurriría la decisión judicial, como así ha sido, obteniendo finalmente la razón en los tribunales.

Pero este no ha sido el único punto sobre el que se ha pronunciado el Supremo. Tanto la Asociación Madrileña del Taxi como José Antonio Parrondo Rojo, ex presidente de Gremial Madrid, que también presentó recurso de casación, han insistido en que la Ordenanza de 2012 contiene artículos que infringen el derecho de la Unión Europea o el derecho interno español y han vuelto a solicitar su anulación.

Por ejemplo, la prohibición de la figura jurídica para ser titular de licencia, el número máximo de licencias por titular, la transmisión de licencias, o algunos artículos referidos a las características de los vehículos. Artículos todos ellos que fueron aceptados por el TSJM, que solo anuló que los titulares estén domiciliados en el territorio de la Comunidad de Madrid, que carecieran de antecedentes penales y un artículo, el 47, sobre las obligaciones de las radioemisoras. En este caso, el Supremo sí ha estimado parcialmente el recurso ya que recuerda que existe un nuevo Reglamento que deja sin efecto las Ordenanzas en cuanto se opongan al mismo en los términos expresados en el penúltimo fundamento de derecho, desestimando los recursos en lo no afectado por el Decreto.



THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHYSICS DEPARTMENT

PHYSICS 433

LECTURE 1



PHYSICS 433



PHYSICS 433

PHYSICS 433

PHYSICS 433

PHYSICS 433

La web de control de VTCs, lista para su cierre

Registro de Comunicaciones de Servicios VTC

Identificación del usuario

El Registro de Comunicaciones de Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor posibilita la comunicación por vía electrónica de los servicios realizados al amparo de autorizaciones VTC, establecida en el artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por el cual se establecen normas complementarias en el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, así como en el artículo 2 del Decreto Ley 5/2017, de 1 de agosto, de medidas urgentes para la ordenación de los servicios de transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas.

Los navegadores soportados para el acceso al Registro son Chrome, Firefox, Internet Explorer 11, Edge y Safari en sus versiones más recientes de escritorio y móvil.

Si tiene alguna consulta o incidencia, puede enviar un correo electrónico al soporte técnico: registrovtc@fomento.es

Esta aplicación permite al usuario la autenticación mediante la Plataforma Cl@ve. Al pulsar el botón "Continuar" se le redireccionará a esa Plataforma y una vez finalice ese proceso será dirigido nuevamente a esta aplicación para iniciar la gestión de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor.

El 6 de julio el registro todavía se encontraba en la web de Transportes

La sentencia del Tribunal Supremo que anula el registro electrónico de las VTCs y la venta de las autorizaciones ya es firme. La web, a través de las que se mantenía un control de la actividad de los vehículos de alquiler con conductor, dejará de estar operativa en el mes de julio. Notificada a las partes el pasado 2 de julio, contra la resolución cabe interponer recurso de reposición ante la misma

Sala Tercera del Contencioso Administrativo, en los 5 días posteriores a su notificación.

Hay que recordar que el fallo considera que la comunicación por vía telemática tal y como estaba planteada resulta "desproporcionada", ya que los datos exigidos "van más allá de lo necesario para conseguir la finalidad pretendida" y señala que existen "otras medidas menos restrictivas o distorsionadoras y con una menor incidencia en la esfera de los usuarios afectados".

La sentencia también anulaba el punto 1 del Real Decreto 1076/2017, impugnado por Uber y la CNMC, en el que se restringía la transmisión de las autorizaciones de VTC durante cuatro años. Según el Supremo, "no ha quedado acreditada la existencia de una razón imperiosa de interés general que justifique la medida limitativa".

En cuanto a las páginas de control implementadas por las comunidades autónomas, en principio, según ha informado el STAC, no se verían afectadas. Eso sí, con independencia de los procesos judiciales que estas tengan pendientes.

Esta sentencia ha dado respuesta a un recurso interpuesto por Uber contra la Administración del Estado –hay que recordar que el decreto fue aprobado todavía bajo el gobierno de Mariano Rajoy–, y en el proceso estaban como codemandadas la Federación Española del Taxi (Fedetaxi) y la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi).

La operadora de VTC ha defendido que con la obligatoriedad de registrar todos los servicios se podía ver vulnerado el derecho a la intimidad y ha justificado que esa obligación no la tienen los taxistas.

La CAM trabaja en el taxi a demanda para la Sierra Norte

La Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid trabaja en una iniciativa piloto de taxi a demanda en la Sierra Norte. Para ello, se ha ampliado el área de prestación conjunta de esta zona, pasando de 10 municipios a 30 y aumentando también el número de licencias. Con esta iniciativa se pretende mejorar la movilidad de los habitantes de los pueblos de la Sierra Norte, aumentando la oferta de transporte público. Para ello será necesario que la Mancomunidad de Servicios Valle Norte del Lozoya, encargada de la gestión de este nuevo APC, elabore una nueva ordenanza que permitiría los servicios de taxi a demanda. También se incluirá la posibilidad de realizar trayectos de taxi compartidos, permitiendo al sector ofrecer servicios precontratados a precio cerrado, lo que supone una mejora para el servicio de transporte público en la zona. El objetivo es que el nuevo servicio pueda comenzar a funcionar en pruebas antes de que finalice el año.



ANTAXI suma a sus filas al taxi castellano-manchego

La Federación Regional del Taxi de Castilla-La Mancha ha aprobado, en asamblea extraordinaria, integrarse en la Asociación Nacional del Taxi, Antaxi. Además, se creará un logotipo propio y se incrementará la presencia en redes de la Federación para a dar a conocer su trabajo y para promocionar su labor.



Durante la asamblea, el presidente de la Federación, Manuel García Naharro, informó de los últimos encuentros mantenidos con distintos consejeros regionales, con quienes se abordó la situación actual del taxi y el futuro del sector. Temas como la entrada en vigor de las áreas de prestación conjunta de transporte de pasajeros o qué pasará con los contratos del transporte escolar, interrumpidos por el estado de alarma, fueron algunos de los temas de los que se informó en la asamblea. Sobre este último tema, la Consejera de Educación, Rosa Ana Rodríguez, apuntó que los contratos de transporte escolar se prorrogarían de forma automática por un año más.



[Blurred text on a yellow background]



[Blurred text on a yellow background]

Los piratas vuelven a la actividad tras el confinamiento

La vuelta a la normalidad trae consigo también el retorno de los piratas a las calles. Está sucediendo en Ibiza, donde a través de una red de "piratas" creada el año pasado se buscan conductores a través de Whatsapp que ofrezcan servicios irregulares. A diferencia del pasado año, en esta ocasión el Govern estaría habilitado para sancionar a los administradores de los grupos de captación por Whatsapp y a los conductores que comercializan sus servicios. Esto es así gracias a un decreto aprobado en el mes de mayo por el Govern Balear.

La plataforma, que cuenta actualmente con un mínimo de 13 grupos de Whatsapp para solicitar servicios de transporte ilegal, fue creada el año pasado. Ya el 31 de mayo, en medio del estado de alarma, los administradores de dicha red comenzaron a enviar mensajes donde anunciaban que buscaban conductores para este verano. En dichos mensajes también aparecían las tarifas a aplicar en los distintos trayectos.

Roberto Algaba, director insular de Transportes, anunció ayer que el Consell ha requerido a la Guardia Civil para que identifique a los administradores de la red para iniciar un procedimiento sancionador. Algaba también manifestó que los inspectores ya están actuando para luchar contra el intrusismo sobre el sector del taxi.

También en Almería

Además de en la Isla Blanca, los piratas comienzan a dejar ver en otras ciudades, como en la estación intermodal de Almería. A pesar del fuerte control ejercido por la Policía Local almeriense justo antes del comienzo de la crisis sanitaria, con el que prácticamente logró apartar a los piratas de esta zona de recogida de viajeros, los piratas han vuelto a retomar su actividad ilegal. Una cuestión todavía más preocupante por el riesgo a posibles rebrotes si se traslada a pasajeros sin cumplir las normas sanitarias de seguridad.

Tal y como explica el citado medio, un colectivo de inmigrantes lleva años trasladando de forma ilegal a personas hasta El Ejido, Roquetas o Níjar. Juan Antonio Egea, presidente de la Asociación Gremial del Taxi de Almería, denuncia que estos conductores amenazan a los taxistas y recuerda que han denunciado estas actitudes porque en ocasiones se han producido enfrentamientos. "Es evidente que las medidas que se toman son insuficientes porque los piratas siguen allí, ahora habrá entre siete o diez pero en días de verano he visto a catorce o diecisiete", asegura Egea. Además de la estación intermodal, los piratas también se desplazan hasta el aeropuerto o la estación marítima para prestar servicio de transporte sin autorización haciendo una clara competencia ilegal al taxi.



La estación intermodal de Almería, víctima de los piratas

La flota sevillana se regula al 50%



Los consumidores dieron el visto bueno a esta regulación

El Instituto del Taxi de Sevilla ha aprobado una modificación del calendario del servicio de taxi de la capital para reducir a la mitad la flota durante el mes de julio. La resolución, que fue firmada por el delegado de movilidad Juan Carlos Cabrera, fue aprobada a propuesta de la Asociación Élite Taxi Sevilla que solicitaba reducir la oferta de taxis al 50% debiendo quedar el resto a disposición de lo que requieran las posibles necesidades que pudieran surgir. En base al nuevo calendario, los taxis operativos trabajarán dos días seguidos y tendrán dos de descanso. Según reconocen fuentes municipales, habrá una hora entre las 5.00 y 6.00 de la mañana en la que se producirá el cambio entre la flota saliente y entrante. Con la aprobación de este régimen de descansos, la oferta de taxis en la capital andaluza se reduce desde hoy mismo del 75% al 50%. Además de la propuesta de reducir la flota operativa a la mitad presentada por Élite, las asociaciones Unión Sevillana y Solidaridad Hispalense propusieron como alternativa que la oferta fuera reducida al 37,5%.

Sin embargo, según han explicado fuentes del sector a La Gaceta del Taxi, estas dos organizaciones no se presentaron a la reunión del Consejo para defender su propuesta. Ante dicha situación, desde Élite propusieron a la administración celebrar un referéndum en el que participasen todos los taxistas para decidir qué propuesta querían. La Junta de Gobierno declinó la proposición de Élite -así consta en acta-, y fueron los representantes del Instituto los que iban a votar qué regulación se aplicaba para el taxi. Ante la ausencia de las dos mencionadas asociaciones de taxistas, los partidos políticos se abstuvieron y la decisión acabó recayendo en los representantes de los consumidores que se inclinaron por la propuesta de Élite de reducir a la mitad la oferta de taxis durante el mes de julio.

Regulación en Barcelona al 60%

Finalmente ha habido acuerdo entre el sector del Área Metropolitana de Barcelona y el Institut Metropolità del Taxi tras varias reuniones infructuosas. El pasado 3 de julio, el IMET daba el visto bueno a una nueva regulación que permitirá al taxi, durante cuatro semanas y de lunes a viernes, trabajar al 60%. Los fines de semana, la regulación será del 50%. Esta nueva regulación, tal y como han explicado desde el sector, no implica la pérdida de festivos intersemanales de 2021, ya que el IMET iniciará los trámites correspondientes para modificar el Reglamento Metropolitano del Taxi con el objetivo de cambiar el calendario y horarios del servicio de taxi para compensar los festivos utilizados para esta regulación.

Además de esta medida, también se acordó trabajar para ampliar la demanda mediante varias alternativas, como posibilitar que la tarifa 3 se pueda ofrecer desde la app "calcula tu ruta". También se estudiará el sistema tarifario para adaptarlo a la nueva realidad, se ampliará la cobertura territorial de paradas a través del proyecto de micro parada y se instará a la colaboración de los ayuntamientos del AMB para incentivar el uso del taxi.

Por otro lado, se ha anunciado que se convocará una reunión urgente con representantes de la Generalitat, AMB, Policía Local, Mossos d'Esquadra y representantes del sector para abordar la

"imperiosa necesidad" de hacer cumplir la legislación vigente a las VTC. Y para quienes quieran acogerse a la ayuda por cese de actividad, el AMB publicará un informe sobre el estado económico de la actividad.



Los fines de semana trabajaría la mitad de la flota

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



LEXUS

IS300h Business	2.500	223	31.980
IS300h Ejecutive	2.500	223	36.400

LEXUS MADRID SUR

T. 916 895 101 / 622 436 656 Cristian

Av. Carlos Sainz, 31. Leganés



MERCEDES

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

*Precios DESDE con descuentos. IVA incluido



NISSAN

Leaf 40kwh Eléctrico	110kw	150cv	31.750
e-NV200 40kWh Eléctrico	80kw	109cv	38.545
e-NV200 40kWh Eléctrico Eurotaxi	80kw	109cv	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*

Precio Estimado. Próxima campaña para taxi

HERMANOS VIÑARÁS. Tel. 620 991 142 Jorge

jorge.rebollo@hermanosvinaras.com

C/ Luis Sauquillo, 8. Fuenlabrada



RENAULT

Kangoo TPMP 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	130	Desde 19.900
----------------	-------	-----	--------------



SSANGYONG

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



TESLA

	0-100k/h	Batería	Auton/km	Euros
Model S 75D	4,4 sg	75 kWh	Hasta 490	58.000 *
Model S 100D	4,3 sg	100 kWh	Hasta 632	76.400 *
Model S P100D	2,7 sg	75 kWh	Hasta 613	108.000 *

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



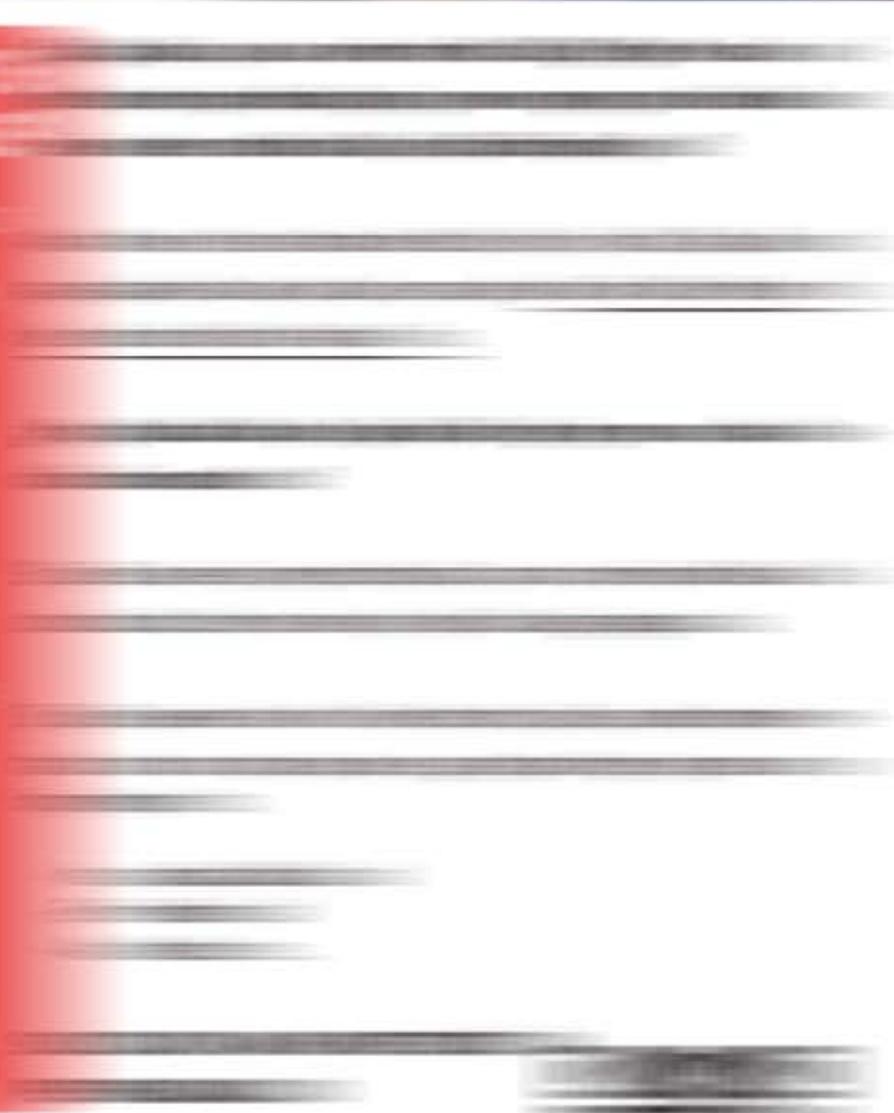
VOLKSWAGEN

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 “descaro” de Uber le lleva ante la Audiencia Nacional



Sergi Cutillas es socio fundador de Ekona

El pasado 20 de mayo la plataforma Taxi Project 2.0 presentó una denuncia ante la Fiscalía de la Audiencia Nacional contra la empresa estadounidense Uber por un supuesto delito contra la Hacienda Pública y otro de estafa documental. En la denuncia, que fue admitida a trámite a finales de este pasado mes de junio, se acusa a la compañía norteamericana de haber defraudado en torno a cinco millones de euros solo en 2018.

La organización de taxistas, antes de iniciar el procedimiento judicial, contactó con la consultora Ekona para que llevara a cabo una extensa investigación sobre las herramientas fiscales que emplea Uber en nuestro país para “regatear” el pago de impuestos.

En esta entrevista a La Gaceta del Taxi, Sergi Cutillas, uno de los socios fundadores de Ekona, reconoce que lo que más le ha llamado la atención durante la investigación del

entramado de Uber es “el descaro” con el que desafían el pago de los tributos en nuestro país.

Gaceta del Taxi.- ¿Cuál fue la primera toma de contacto que el taxi tuvo con Ekona para iniciar este trabajo?

Sergi Cutillas.- Desde Ekona llevamos más de un año trabajando con el sector del taxi en diferentes iniciativas. Nos pidieron que trabajásemos para la Plataforma Integral del Taxi en una querrela que presentaron el año pasado junto con Elpidio Silva. Ahí aportamos un amplio informe analizando la actividad de Uber y de Cabify, aunque dicho informe quedó en el cajón dado que esa querrela no fue admitida. Posteriormente, cuando un grupo de taxistas decidió constituir la organización Taxi Project nos volvieron a llamar, ya que estaban contentos con nuestro trabajo de análisis, y vieron que éramos gente que más o menos tenía las mismas ideas. Entonces

nos dijeron que si queríamos colaborar con ellos y ahora trabajamos con ellos en asesoramiento y en labores específicas como la de Uber.

G.T.- ¿Cómo plantearon la investigación a la empresa americana?

S.C.- La investigación la iniciamos con la idea de ver si se podía presentar una denuncia ante la fiscalía. Nos reunimos varias veces con Vosseler Abogados -el despacho que ha presentado la denuncia a instancias de Taxi Project, y ellos vieron que nuestros argumentos eran válidos, que había caso. También durante este último año nos hemos reunidos con trabajadores del Ministerio de Hacienda y nos han confirmado que ellos veían indicios de ilegalidad en lo que hacía Uber. Por esos motivos y al irlos confirmando por diferentes puntos, al final desde Taxi Project se decidieron acudir a la justicia.

G.T.- En la investigación, ¿qué es lo que más les ha llamado la atención?

S.C.- Lo más destacable es el descaro. Hay muchas empresas que tienen estrategias para reducir el volumen de impuestos que pagan, pero lo tienen mejor argumentado. Por ejemplo, una empresa digital como Google se excusa en que al final sus servicios son intangibles. Pero ¿cómo argumentas en el caso de Uber que pague impuestos en Holanda si el coche con el que presta el servicio está en Barcelona? Eso es lo que nos parece muy descarado. Además, tenemos una sentencia del TJUE que dice que Uber realiza actividad en el ámbito del transporte, y esa actividad no la puedes realizar desde otro país. Es algo muy sólido, muy obvio. Si realizas una actividad de transporte en un determinado país, tienes que pagar impuestos en ese país.

G.T.- Pero ellos están registrados como una actividad de intermediación digital y no de transporte...

S.C.- Exacto, y dicen que están exportando ese servicio desde Holanda. Pero esto con-

“La administración podría ser mucho más contundente”

tradice la sentencia del TJUE y contradice el propio sentido común. Imagina que eres un taxista y te abres una empresa en las Islas Vírgenes y dices que en realidad el servicio de taxi lo vas a hacer desde allí cuando tú tienes el taxi aquí. Las ruedas de tu vehículo pisan las calles de España y debes pagar impuestos aquí, no en las Islas Vírgenes.

Por otro lado, la estafa documental se fundamenta en el hecho de crear todo este entramado. Ellos argumentan que su servicio es meramente digital y que la parte más pequeña es lo que se le da al conductor. Uber dice que su oficina en España no tiene nada que ver con la actividad de transporte, que es un mero servicio de soporte y de publicidad y que no tiene empresa como tal en España. Eso consideramos que es un intento de engañar porque en realidad sí que

es una sucursal de la misma empresa y no pueden hacer como que es independiente. Todo esto se denomina entramado patológico de empresa que sirve para confundir y que te permita explicar que en realidad no hay una empresa si no que son muchas independientes. Sin embargo al final ves que es una unidad, funciona con la misma lógica y mismos objetivos y además las unidades empresariales son complementarias las unas con las otras.

G.T.- Cuando han hablado con otros expertos en la materia al hilo de la denuncia que acabó en el TJUE, la presunta labor de intermediación que defendía Uber chocaba con el hecho de que fijen estrictamente las condiciones del servicio.

S.C.- Ese es otro argumento que demuestra que son servicio de transporte y que no es una mera empresa digital. Uber te dice qué tipo de coche llevar y tiene un algoritmo para definir los precios. Decide si te desconecta o no según lo buen trabajador que seas. Hay unos mecanismos de disciplina que funciona como los de cualquier otro empleador. Gene-



Uber empezó a operar en Barcelona en 2015

ran una cierta dependencia que hace que el trabajador no sea autónomo, ni sea quien decida el precio, ni desarrolle su actividad con total libertad eligiendo sus proveedores. Los conductores de Uber tienen incentivos para trabajar con su app lo máximo posible y si empiezan a rechazar viajes, cada vez te entra menos trabajo. Eso no es ser autónomo. Hay una relación de trabajador y empleador y eso es lo que ya han afirmado varios tribunales en Europa y parece que en California se ha establecido que es así. Recientemente el fiscal general ha dictaminado que tienen que empezar a reconocer a sus trabajadores como empleados y no como autónomos. Parece que ahora están dando pasos atrás hacia el sentido común y al final tendrán que regular esto como se ha regulado el trabajo desde hace casi dos siglos, protegiendo el derecho laboral.

“Uber ya no es rentable”

G.T.- Sin todos estos atajos fiscales en los que creen que Uber incurre, ¿sería rentable su actividad en nuestro país?

S.C.- Uber ya no es rentable. Si tenemos en la cabeza los números que maneja actualmente, está perdiendo millones y millones al año. Todo eso sin pagar impuestos y sin tratar a sus trabajadores como trabajadores. Eso multiplicaría las pérdidas.

G.T.- Hablaba anteriormente que le había llamado la atención el descaro de Uber para burlar la fiscalización de sus cuentas, ¿no le parece que la administración no ha hecho todo lo que debería en este asunto?

“Hay que evitar el colapso de las ciudades”

S.C.- Hay diferentes grados. Algunos gobiernos municipales han sido más activos en regular. Barcelona, por ejemplo, sí que ha hecho esfuerzos para hacerlo bien. Madrid está mirando para otro lado y está perjudicando al taxi de la capital. Esa diferencia en grados sucede en toda España. Hay ciudades en las que se está regulando muy bien y hay otras en las que estas empresas hacen un poco lo que quieren. Igualmente, se podría hacer mucho más porque siempre hay un cierto miedo a oponerse a estas empresas que son muy poderosas.

A nivel autonómico y a nivel estatal pasa lo mismo. Por ejemplo, en Catalunya hay una ambigüedad, parece ser que en algunos momentos han estado a favor de una regulación más fuerte y ahora existe el miedo de que se haga una nueva ley del transporte de viajeros que junte al taxi y a las VTC. A nivel estatal finalmente se creó el Decreto Ábalos que ha dado cierto lugar a la protección. Más allá de todos estos ejemplos, se podría ser mucho más contundente y se está haciendo lo mínimo para que de alguna forma la situación no estalle. Se han hecho cosas, pero hay que pedir que se vaya más allá.

G.T.- ¿Y qué papel puede jugar el taxi en todo esto?

S.C.- Al taxi se le pide modernización y creo que sí tiene que modernizarse y cumplir con los objetivos de desarrollo sostenible. El sector ha tenido iniciativas sociales y tiene un gran carácter familiar ya que en general no son grandes propietarios. A partir de ese esfuerzo que se le pide al taxi, hay que actuar con la misma o más coherencia, y exigir cumplir la ley y garantizar que haya una regulación que evite el colapso de nuestras ciudades. Evitar que cualquiera pueda hacer de taxi sin ser taxista y que aproveche las nuevas tecnologías para hacer una injerencia en un sector. Nuestras ciudades deben ser sostenibles a nivel de contaminación y de calidad del aire, y también a nivel de movilidad para los ciudadanos. Este tipo de cosas son muy importantes en la gestión de las ciudades y nunca están en el debate.

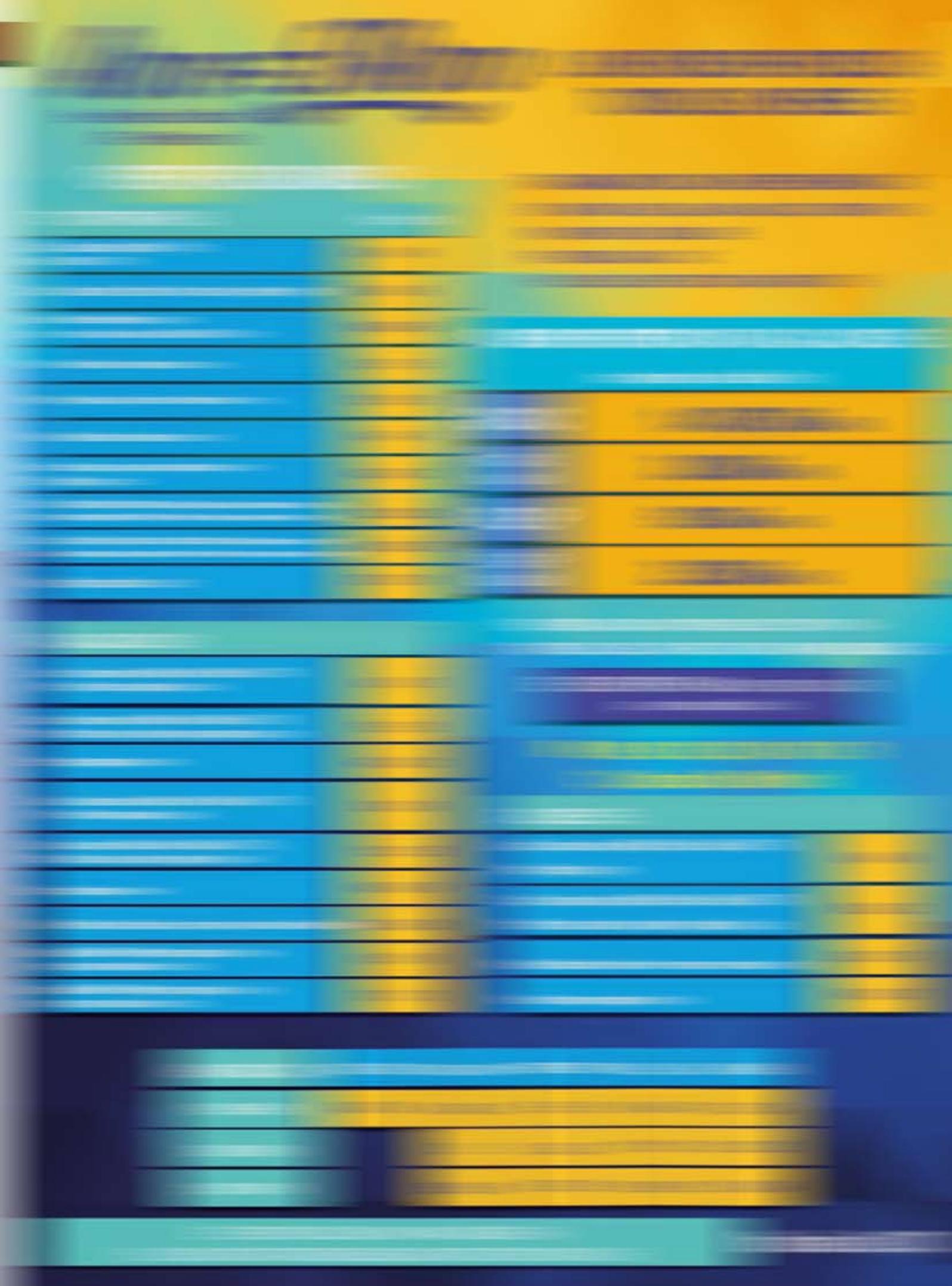
Javier Izquierdo

La unión de Ekona y Taxi Project

La consultora con la que contactó Taxi Project antes de presentar la denuncia contra Uber nació en 2015, aunque no fue constituida de manera oficial hasta 2016. Desde entonces, poco a poco se han ido sumando personas a un proyecto innovador que en un principio iniciaron Sergi Cutillas junto a Pablo Cotarelo.

Ekona, según sus propios socios, es una cooperativa y consultora económica que se dedica a hacer asesoramiento estratégico para empresas, asociaciones o entidades como puede ser Taxi Project, una organización encabezada por Alberto “Tito” Álvarez, coordinador también de Élite Taxi Barcelona.

“Realizamos labor de consultoría a nivel presupuestario pero también a nivel de innovación política”, explica Cutillas, insistiendo en que intentan desarrollar políticas “que no se han hecho antes” y colaboran para que las distintas instituciones “puedan llevarlas a cabo”. Precisamente ese punto de vista, contrario a los grandes monopolios y a favor de la innovación social sostenible es lo que llamó la atención a los organizadores de Taxi Project para unir sus caminos.



Se mantienen las ayudas a los autónomos hasta el 30 de septiembre



Asociaciones de autónomos y el ministro de Seguridad Social, José Luis Escrivá, durante la presentación del acuerdo

Con el objetivo de intentar reducir los efectos económicos negativos que ha traído consigo la fuerte crisis sanitaria provocada por el coronavirus, el Gobierno ha acordado prorrogar las ayudas vigentes durante el estado de alarma a empresarios, autónomos y asalariados hasta el 30 de septiembre.

La ampliación de estas ayudas, que incluye ciertas modificaciones en relación con las vigentes hasta el 30 de junio, se fundamenta según el ejecutivo, en los efectos que la crisis sanitaria aún está generando en “el funcionamiento regular de las empresas y su capacidad de prestación íntegra de los servicios”.

Por otro lado, el texto del Real Decreto en el que se aprueban las ayudas insiste en el carácter “no homogéneo” que va a tener la recuperación económica. Algo que ya se está pudiendo observar en sectores como el del taxi, donde los profesionales de gran-

des ciudades están viendo mermada enormemente su recaudación ante la falta de eventos y celebraciones que sostenían sus economías durante los meses de verano. Sin estas grandes reuniones de ocio, y teniendo en cuenta que muchas personas abandonan la gran ciudad en los meses estivales para ir a segundas residencias o a lugares de costa, la actividad del taxi seguirá estando muy mermada. El objetivo, expresa el Gobierno, es continuar facilitando “una transición adecuada que posibilite la recuperación gradual de la actividad empresarial”.

Además, el Ejecutivo entiende y justifica la prórroga en que puede haber en las próximas semanas o meses nuevas restricciones a la actividad por razones sanitarias y por tal motivo muchas empresas necesitarán contar con el abrigo de estas ayudas.

En lo que se refiere a los autónomos, el ministro de Seguridad Social, José Luis Escrivá,

La recuperación económica no será homogénea

THE HISTORY OF THE

REPUBLIC OF THE UNITED STATES OF AMERICA



ANNIVERSARY

1776-2025



logró un consenso con las principales asociaciones de estos trabajadores (ATA, UPTA y UATAE) para extender las ayudas que se iniciaron con el estado de alarma hasta el próximo 30 de septiembre. Por tanto, junto a la extensión de los expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE), en virtud del Real Decreto 24/2020, los trabajadores autónomos también han visto prorrogadas las ayudas por parte del Gobierno.

Exoneración o prestación por cese

En concreto, el mencionado decreto recoge dos opciones a las que pueden acogerse los autónomos que, tal y como se insiste en lo publicado en el Boletín Oficial del Estado, son incompatibles entre sí. De esta forma, el trabajador por cuenta propia podrá optar o por la exoneración de las cuotas sociales o por la prestación por cese de actividad, ambas medidas hasta el 30 de septiembre.

En el primer caso, los autónomos que a fecha de 30 de junio estuvieran percibiendo la prestación extraordinaria por cese de actividad y opten por la exoneración de sus cuotas, tendrán derecho a una exención de sus cotizaciones a la Seguridad Social del 100% en julio, del 50% en agosto y del 25% en septiembre.

Por otro lado, los trabajadores autónomos podrán optar por prorrogar la prestación por cese de actividad que recibieron hasta el 30 de junio desde el 1 de julio hasta el 30 de septiembre. Para poder hacerlo, deben acreditar una caída de ingresos del 75% en comparación con el tercer trimestre de 2019.

Quienes decidan esta vía de ayudas y quieran prorrogar la prestación tendrán que cumplir con una serie de requisitos, como son el hecho de haber cotizado un mínimo de 12 meses consecutivos anteriores; estar al corriente de pago de las cuotas de la Seguridad Social; y en el caso de tener trabajadores a su cargo, cumplir con todos los requisitos marcados por la administración. Además, deberán acreditar documentalmente la reducción de la facturación durante el tercer trimestre de 2020 de al menos el 75% en comparación con el año anterior, y no haber obtenido durante ese periodo de tiempo unos rendimientos netos superiores a 5.818,75 euros o de 1.939,58 euros al mes.

Los trabajadores autónomos que tributen en el Impuesto sobre la Renta de Personas Físicas (IRPF) por estimación objetiva, lo que

se conoce coloquialmente como módulos, deberán aportar la documentación necesaria o cualquier otro medio de prueba que sirva para acreditar que efectivamente, la caída de ingresos está dentro de lo exigido para beneficiarse de dicha ayuda. Este es el caso de miles de taxistas en nuestro país, que muchos de ellos han aportado los ingresos habituales en la época del año como medio de prueba para contrastar la caída de ingresos que están sufriendo en 2020 a consecuencia de la crisis económica. También muchas organizaciones del sector se sirvieron de informes facilitados por administraciones locales y regionales donde daban fe de la caída

Las ayudas son compatibles con la actividad

brutal de la actividad del servicio de taxi.

Ambas prestaciones son compatibles con la actividad y para acceder a la prestación no es necesario esperar a que termine el trimestre. Los trabajadores autónomos que estimen que pueden ser beneficiarios de la prestación pueden solicitarla y posteriormente se realizará una verificación de los requisitos. La prórroga deberá tramitarse a través de las mutuas colaboradoras antes del 15 de julio que la reconocerán con carácter provisional. Sin embargo, a partir del 31 de enero de 2021 se regularizará la idoneidad

o no de la ayuda solicitada. Además, a partir del 21 de octubre de 2020 las mutuas podrán recabar toda la información necesaria y se procederá a reclamar las prestaciones cobradas por quienes no acrediten la reducción del 75% o superen los límites del rendimiento neto anteriormente mencionados.

Extensión de los ERTE

El acuerdo alcanzado por el Gobierno también implica que en el Boletín Oficial aparezca aprobada una prórroga de los expedientes de regulación temporal de empleo derivados del COVID 19, tanto los de fuerza mayor total o parcial como los basados en causas productivas o tramitadas en caso de rebrote.

Por tanto, los taxistas titulares que dispongan de conductores asalariados también podrán aplicar esta medida siempre y cuando se cumplan los requisitos establecidos por el Gobierno. Se genera un nuevo tipo de ERTE para casos excepcionales en los que la empresa deba cerrar por algún rebrote de la pandemia. Además, se mantienen la obligación de que quien se acoja a los ERTE deberán mantener el empleo al trabajador durante al menos seis meses. Y con el expediente en vigor, las empresas no podrán efectuar despidos ni tampoco podrán repartir dividendos.

Por otro lado, el Real Decreto establece que las personas trabajadoras en situación de ERTE no podrán realizar horas extra y no estará permitido que las empresas concierten nuevas contrataciones laborales, ni que establezcan externalizaciones durante la vigencia de los mismos.

Javier Izquierdo

Vuelve el ocio nocturno

Desde el pasado 3 de julio, los bares de copas y discotecas ya han retomado su actividad con un 40% de su aforo. Además de la apertura de discotecas, bares de copas y salas de baile, a partir del 6 de julio las terrazas podrán estar abiertas con aforo completo. Junto al ocio nocturno, también se adelantará al viernes la apertura de los parques de bolas, al 40% de su aforo, para que se puedan acoger fiestas infantiles. Otro aspecto que podrá ir aumentando poco a poco la demanda de movilidad en la región es que los congresos, encuentros, reuniones de negocios y distintos eventos podrán celebrarse con un aforo del 75% a partir del lunes. Los locales comerciales, establecimientos minoristas, mercadillos, centros y parques comerciales, autoescuelas, academias y archivos o alojamientos turísticos también podrán aumentar su aforo hasta el 75% también a partir del lunes. La recuperación del ocio nocturno es fundamental para la actividad de sectores como el taxi, que han visto mermados sus ingresos ante la falta de movimiento por las noches.

THE HISTORY OF THE UNITED STATES

FROM THE FOUNDING OF THE NATION TO THE PRESENT



THE HISTORY OF THE UNITED STATES
FROM THE FOUNDING OF THE NATION TO THE PRESENT

THE HISTORY OF THE UNITED STATES
FROM THE FOUNDING OF THE NATION TO THE PRESENT

1. Introduction

2. Background

3. Methodology

4. Results

5. Discussion

6. Conclusion

7. Acknowledgements

8. References

9. Appendix

10. Summary

11. Bibliography

12. Index

13. Glossary

14. Appendix

15. Summary

16. Bibliography

17. Index

18. Glossary

