

La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXVII
NÚMERO 308
ABRIL 2022



La mejor carrera de sus vidas

- Ayudas al taxi por la subida de carburantes
- Entrevista Gonzalo Pastor, PSOE Madrid



全球通 畅享全球

全球通 畅享全球

畅享全球 畅享全球

畅享全球 畅享全球

畅享全球 畅享全球

畅享全球 畅享全球



全球通 畅享全球



畅享全球 畅享全球

畅享全球 畅享全球

畅享全球 畅享全球

畅享全球 畅享全球

畅享全球 畅享全球

畅享全球 畅享全球

Kilómetros de solidaridad y cambio

No hay viaje que no te cambie algo. Y para los taxistas madrileños que decidieron recorrer media Europa para llevar productos de primera necesidad hasta Polonia esta ha sido, seguramente, la carrera de sus vidas.

Una nueva lección de solidaridad y empatía hacia los demás que nos demuestra que, en el taxi, siempre se puede confiar. Hace dos años durante la pandemia, ahora en la guerra, los profesionales del sector nos han vuelto a mostrar su lado más humano, de forma totalmente altruista.

A cambio, la satisfacción de haber ayudado a más de un centenar de personas que huían de la guerra a llegar a nuestro país después de miles de kilómetros recorridos. Una experiencia que, estamos seguros, no olvidará nunca ninguno de ellos.

En La Gaceta del Taxi también hemos iniciado un viaje al que os invitamos a acompañarnos. Un salto a las ondas modernas, en formato podcast, con el que seguir creciendo, ofreciendo siempre contenidos de calidad.

Porque la actualidad del taxi nunca descansa, y son muchos los frentes abiertos. Algunos propios, como la regulación de las VTCs, sobre la que hablamos en este número con el PSOE. Otros compartidos, como la brutal subida de los carburantes, y las ayudas para el sector, o la lucha por unas pensiones dignas para los autónomos.

Estar informado ayudará al sector a tomar las decisiones más oportunas para su presente y, sobre todo, para un futuro todavía por definir pero en el que cada vez tendrán más peso las nuevas tecnologías. Si nada lo impide, avanzamos hacia una movilidad más sostenible, más conectada y más modular que nunca en la que el taxi, no lo dudamos, tendrá su propio espacio.

6. Taxómetro

• Con opinión propia

8. Primera carrera

• 6.000 kilómetros, seis días, muchas horas sin dormir y un solo objetivo. Llevar material de primera necesidad a Ucrania y regresar con refugiados que huyen de la guerra. La crónica de un viaje que ha cambiado muchas vidas.



12. Actualidad

• Rebaja en el combustible y ayudas para paliar las subidas. Estas son las medidas de las que se beneficiará el taxi tras la brutal subida de los carburantes.



16. Noticias

- Desciende el número de VTCs en España
- Córdoba estrena taxis eléctricos
- El IMET recoge datos para la app pública



22. +Info

- Autónomos y pensiones, un matrimonio mal avenido



24. Entrevista

- Gonzalo Pastor, diputado PSOE en la Asamblea de Madrid



28. Homologados 30. Emobility

- Noticias de movilidad sostenible



Año XXVII - Número 308 - Abril 2022

Edita: GUSPIADA, S.L.

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

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,
olga@gacetadeltaxi.com

Redacción: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

Colaboradores: Germán Ubillos,
redaccion@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

Depósito Legal: M-17.622-1995

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



Información y experiencia para préstamos sin sorpresas



Si ha llegado la hora de renovar tu taxi o te planteas dar el salto y quieres comprar una licencia, es probable que te encuentres buscando financiación a través de un préstamo. Aunque hay diferentes tipos, en realidad todos se pueden englobar dentro de dos grandes categorías conocidas como préstamos hipotecarios y préstamos personales. En estos últimos, la garantía es personal. Es decir, en caso de impago, cualquier bien presente o futuro puede ser embargado para saldar la deuda, incluyendo cuentas, salarios o propiedades.

Eso sí, todos los préstamos comparten tres elementos básicos: capital, interés y plazo. El capital es la cantidad de dinero solicitada al banco; el interés, el precio que el cliente paga a la entidad por disponer del capital prestado y el plazo o periodo de tiempo estipulado para devolver el principal más el interés.

Estar acompañados de empresas como Caballero y Marfil, CyM, expertos en conseguir los mejores préstamos para el taxi desde hace más de una década, es una garantía para acceder a la financiación de forma segura y clara. Pero como el saber no ocupa lugar,

nunca está de más conocer el significado de algunas de las siglas que acompañan a estos productos financieros.

Porque seguramente hayas visto las siglas TIN y TAE en cualquier información sobre préstamos. Dos términos cuyo significado es importante conocer para poder entender y comparar las condiciones de un producto financiero. El TIN es el Tipo de Interés Nominal, un porcentaje fijo que se pacta como concepto de pago por el dinero prestado. Indica el tanto por ciento que recibe el banco por ceder el dinero, es decir, los intereses reales que vamos a pagar, lo que nos permite conocer con total exactitud la cantidad a devolver a banco. En el caso de haber Euribor, por ejemplo, para obtener el TIN mensual habrá que sumar el Euribor y el diferencial que aplica el banco,

para obtener la cantidad total. Asimismo, no incluye gastos asociados, solo el interés, que no tiene por qué ser anual.

La TAE es la Tasa Anual Equivalente. Un tipo de interés que indica el coste o rendimiento efectivo de un producto. Se calcula siguiendo una fórmula normalizada en la que se tiene en cuenta el interés nominal, la frecuencia del pago, las comisiones y los gastos de la operación. Es precisamente la TAE la que nos acerca más a la realidad del coste del crédito, permitiéndonos comparar ofertas y saber si las condiciones son buenas. Conocer este dato, y también todas las comisiones o posibles gastos ocultos, es importante para saber el total a pagar.

Estar acompañado por profesionales del sector financiero durante este proceso se convierte en un aval extra que permite dar el paso con mayor seguridad. Con larga experiencia en el mundo financiero y también del taxi, en CyM saben que cada caso y cada taxista es único, por lo que trabajan de forma individualizada cada operación para ofrecer la fórmula más adecuada a cada profesional. Sin sorpresas y con garantías.

**Atención
personalizada al
taxista**



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 (LI)

Manu Sánchez

Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi



La transformación de la economía mundial: el cambio tecnológico

A partir de este mes, trataré de profundizar un poco más en este fantástico laberinto de decisiones políticas y jurídicas que defienden el funcionamiento del libre mercado bajo el paraguas de la libre circulación de personas, servicios, mercancías y capitales, promulgado ciertas reglas para poder ir incorporando “la nueva economía mundial” a través de la revolución tecnológica.

Para la efectividad en el funcionamiento del libre mercado internacional, los países llegan a concretos acuerdos bilaterales o multilaterales fijados mediante Tratados. Son acuerdos vinculantes, que establecen los objetivos principales de las alianzas; las normas aplicables a sus Instituciones; la manera en que se toman las decisiones; y la relación existente entre los mismos firmantes. Por otro lado, nos encontramos con los Tratados de Europa que han ido ampliando los ámbitos de colaboración entre todos los Estados miembros (EE.MM) de la Unión Europea (EU) que, a su vez, han tenido como objetivo mejorar el funcionamiento de las Instituciones de la misma, especialmente, respecto a las competencias que se han ido otorgando a medida que han aumentado el número de países. De hecho, hemos pasado por muchos Tratados para ir configurando y aunando (literalmente cediendo) competencias a la propia UE (recordemos todo cuanto hemos hablado del Derecho primario en anteriores artículos).

Entrando en los designios de Europa, con la idea de establecer la “europeización”, surgieron ciertos problemas de gran calado. Hemos sufrido una gran transformación ante los desafíos planteados por el Orden Económico que pretendía poner fin a la política de bloques y a perfilar la sociedad de la globalización aprovechando la crisis generada que destruía años de progreso económico y social dejando al descubierto los puntos débiles estructurales de la economía europea. Sin embargo, iremos comprobando que tanto “la era tecnológica” como “el nuevo orden económico” escon-



“Hay un juez llamado tiempo que pone a todo el mundo en su lugar”. Izabella Reunión

den otras cuestiones de gran calado, como es dominar los mercados. Un desafío constante entre EE.UU y CHINA, mientras que Europa se resigna, al verse frenado en sus principios de unificación, por los cambios producidos en el mundo con motivo de esta globalización y la fuerte competencia de esa economía emergente que se ha ido estructurando en base a las tecnologías.

Con la aparición de la Era Digital, se promueven las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC). De hecho, la información y el conocimiento se encuentran actualmente entre los elementos principales en la generación de riqueza en los países más avanzados tecnológicamente hablando.

Y es verdad que la Era Tecnológica ha transformado la economía mundial, hasta tal punto que afecta a los mercados, a las empresas, a los trabajadores y a los ciudadanos. Estamos viviendo una época sin precedentes que está ocasionando graves problemas de actuación política, legislativa, así como de coordinación en la UE, interfiriendo seriamente en los cimientos de la construcción de la misma. Estos cambios han tenido consecuencias negativas para el empleo y las políticas laborales que se venían aplicando, incluyéndose en el apartado empleo.

El autoempleo generado por actividades profesionales de autónomos que, prestados bajo la máscara de autónomos dependientes y falsos autónomos, pasan a realizar trabajos de asalariados mal remunerados por las empresas, y encima soportando los gastos propios de la actividad.

Por consiguiente, la rápida evolución de crecimiento en el ecosistema digital que marca los gustos de los consumidores y los hábitos de la sociedad, junto con la puesta en escena de una “Nueva Economía Mundial” que no desvela cuál es su verdadero objetivo, irrumpen en los países con el reto que impone la globalización. Están forzando a los países a realizar cambios de mucha dimensión que van a ser cruciales para que sea el motor del nuevo progreso internacional capitalista. Se trata de una nueva civilización artificial inteligente, llamada civilización robotizada. Algo que en un futuro puede ir contra la sociedad.

6.000 kilómetros de solida



33 taxis madrileños conformaron el convoy humanitario para recoger refugiados

El pasado 11 de marzo, 66 taxistas de Madrid iniciaron una aventura solidaria que se convertiría en el viaje de sus vidas. Ese día, 33 taxis partieron desde la capital de España rumbo a la frontera de Polonia con Ucrania con 25 toneladas de ayuda humanitaria y con el objetivo de traer a nuestro país a más de un centenar de refugiados que habían tenido que abandonar sus hogares como consecuencia de la guerra iniciada por Rusia en Ucrania.

Curiosamente ese día, un 11 de marzo, 18 años después de los atentados terroristas que asolaron la ciudad de Madrid y donde se demostró la vocación solidaria y de ayuda a los ciudadanos que tiene el taxista, arrancó el convoy humanitario que ya forma parte de la historia del taxi madrileño. "Siempre está cuando se le necesita y, en esta ocasión lo volvió a demostrar", recalcan los taxistas.

La invasión rusa sobre territorio ucraniano se inició el 24 de febrero, y apenas unos días después, las noticias hablaban de millones de personas desplazadas. Ahí se fue gestando la idea de colaborar de los taxistas. La necesidad de que algo había que hacer. "Me levanté el día 1 de marzo y vi unas imágenes de Televisión Española muy duras, con un

Los bombardeos rusos cambiaron el itinerario

niño llorando detrás de una valla. Se repitió en varias ocasiones. Ahí me quedó clara la sensación de que algo tenía que hacer y me dije a mi mismo que tenía que ir allí a echar una mano. Se lo comenté a mi mujer, me dijo que estaba loco, que a dónde iba a ir", explica José Miguel Fúnez, taxista madrileño y miembro de la junta directiva de Federación Profesional del Taxi.

"El comentario se quedó ahí, pero luego empezamos a hablarlo con unos amigos compañeros que tienen coches bien preparados. En ese momento, lancé una propuesta de si nos atrevíamos a hacerlo. La respuesta fue clara: no me dijeron si o no, me dijeron que cuándo íbamos. Así de claro lo tenían", explica José Miguel.

"Creamos un comentario a través de Facebook y no habían pasado ni unos minutos cuando ya empezaron a llamarnos. Gente a

nivel particular que quería ayudarnos. Hasta la madre y abuela de un taxista nos preguntaba que cómo hacía para ingresarnos dinero", explica. El aluvión de taxistas que querían sumarse a la causa les pilló desprevenidos y el lunes 7 de marzo en la sede de Federación se empezó a organizar el convoy. Ese día se puso un número de cuenta a disposición de quien quisiera realizar donaciones. Las ayudas también llegaban de empresas, como Rolex o Mutua Madrileña; y no solo a través de dinero, ya que MMT se comprometió a ayudar los vehículos averiados del convoy y la Sociedad Cooperativa del Taxi corrió a cargo del repostaje de los vehículos que partirían hacia Polonia. También se sumó a la ayuda Mensajeros de la Paz. Quien no se sumó, y eso lo lamentan desde el taxi madrileño, es la administración ni regional ni local. De hecho, tal y como reconoce José Miguel, cuando se estaba gestionando el convoy la administración desconfiaba de la capacidad de los taxistas.

"Empezamos a plantear cuántos coches iban a ir. Primero éramos diez, luego 20, y al final tuvimos que poner el límite en 32. Había mucha gente que quería ir, pero no teníamos financiación suficiente para poder cubrir los gastos". Finalmente, y tras mantener una reunión con la embajada el jueves día 10, el convoy partió en torno a las 15.00 horas del 11 de marzo desde el aeropuerto de Barajas rumbo a la frontera de Ucrania con Polonia.

Cambio de destino

Cuando el convoy había traspasado ya el territorio francés recibió la noticia de que el ejército ruso había bombardeado zonas situadas a solo 20 kilómetros de la frontera de Ucrania con Polonia. Eso obligó a los taxistas a cambiar de destino. Y sin duda, reconocido por todos, fue el momento de mayor tensión. "Lo decidimos en Alemania. Cambiamos la ruta y la ONG y nos dirigimos a un centro de refugiados a unos 30 minutos de Varsovia", explica Funez.

"En un principio nos iban a desviar a la frontera con Rumanía, pero luego se decidió que fuéramos a Varsovia. Dejamos todo el material en las naves de la ONG y fue un momento de gran tensión", explica Antonio Paradinas, representante de Gremial Madrid y que tam-

ridad a bordo de un taxi

bién se unió a esta aventura con otros 65 compañeros. “Decidí finalmente que tenía que formar parte del convoy cuando me enteré que mi hermano ya tenía decidido ir. Me comuniqué con él y me nació la necesidad de acudir”, explica.

Una vez asignado el nuevo destino, los taxistas descargaron el sábado 12 de marzo por la noche todo el material humanitario, más de 25 toneladas de alimentos y medicamentos, en la sede de una ONG en Varsovia. Esa noche descansarían en la capital polaca y al día siguiente acudirían a un centro de refugiados situado en un recinto ferial a unos 30 kilómetros de Varsovia.

Ese domingo 13 de marzo, a las 10.00 de la mañana, los taxistas se enfrentaron al momento más duro de todo el viaje. Para Marta, taxista de Madrid que se sacó la cartilla en mayo del año pasado y que es titular de licencia solamente desde este mes de enero, el hecho de entrar en el pabellón y observar ese “horror” fue un momento muy difícil de digerir. “Era como el Ifema. Un pabellón grande lleno de colchonetas repletas de ancianos, mujeres y niños. Muchos niños. No tengo palabras porque la imagen de esa gente que nos preguntaba de dónde veníamos era



José Miguel, uno de los taxistas del convoy, junto con personas refugiadas



Imagen de una de las paradas para repostar durante el viaje

muy difícil de asimilar. Yo me salí del pabellón porque era muy duro y quedé tocada”, afirma aún con un nudo en la garganta.

Marta, que recibió ayuda de su familia para lanzarse en esta aventura, explica que decidió sumarse a este viaje en cuanto tuvo noticias de la iniciativa. “Tengo un vehículo grande y podríamos llevar muchas cosas y traer gente. Al final me avisaron que podía participar, que todo estaba en regla, y me fui con una compañera”.

También resalta la dureza del momento de la recogida de los refugiados Luis, otro de los taxistas que decidió sumarse al convoy para ayudar en todo lo que pudiese. “En el pabellón es cuando ves el horror. Espacios muy grandes con muchos refugiados que se te quedaban mirando como diciendo llévame. Fue muy duro porque encontramos a miles de personas con la mirada perdida, rotas. Había un silencio increíble pese a la cantidad de personas. Tenía la sensación de que la gente se movía sin rumbo, por pura inercia”, relata.



Taxistas madrileños esperaron hasta la madrugada para recibir a los compañeros del convoy

Días antes, Luis había decidido participar consciente de lo que estaba pasando. “Decido participar porque sentía la necesidad de hacer algo. Acoger, por mis circunstancias, no puedo y entonces vi que el viaje sí que lo podía hacer. No es más que un pequeño esfuerzo, lo hablé con mi mujer y sabía que no tenía ni que explicárselo porque ella sabía que era lo que buscaba”, explica. “Me puse en contacto con Federación y finalmente, el día de antes de marchar el convoy, me avisaron de que podía formar parte como conductor porque uno de los apuntados no podía. Me puse a saltar de alegría como un niño”, indica este taxista.

Viaje de vuelta: de la desconfianza a una amistad de por vida

Tras pasar el momento más duro del impacto con la realidad que supuso ver a las personas en el centro, José Miguel, Marta, Antonio y Luis, junto con los otros 62 compañeros, recogieron a las personas asignadas y emprendieron el viaje de vuelta a Madrid ese mismo día 13 de marzo.

“Cuando los conocimos fue duro. La sensación es que era gente igual que nosotros que en el chasquido de un dedo habían perdido todo y tenían que salir con lo puesto”, explica José Miguel, que en su taxi trajo a España a una madre, su hija y una sobrina. Habían dejado al padre en Kiev, y la sobrina había dejado a toda su familia, incluido un hermano de 18 años. “Las primeras horas fueron de mucha desconfianza, pero luego

Los taxistas trasladaron a España un total de 135 refugiados

se fue generando una amistad dentro de los vehículos hasta tal punto que hoy todos los compañeros tienen contacto directo con lo que consideran su familia ucraniana”, explica José Miguel.

En el caso de Antonio, a la vuelta vino en su coche una mujer y tres pequeños que tenían entre 11 y 13 años, que habían dejado a su padre en Ucrania, y lo que más destaca de ellos es que, pese a ser niños, es que no hicieron ni un ruido. “Venían tan en shock que no sabían bien ni cómo ni porqué razón estaban ahí. Lo hablaba con mi hermano. Luego, con el paso de los días, cogieron confianza y

dentro de lo que cabe la familia que nosotros traíamos tenían referencia en España, pero había otras personas que no tenían aquí a nadie”, afirma.

“Con nosotras estuvieron un día y medio sin decirnos ni siquiera su nombre. Les costaba mucho hablar con nosotras”, explica Marta, que en su vehículo trajo a una familia de cinco personas, incluido un bebé de dos meses, el más pequeño que había en el convoy. “Junto a su madre había otro hijo de 17 años que ya le quedaba poco para que le pusieran las armas encima”, afirma. “La madre era banquera, tenía un buen puesto y son personas que quince días antes estaban haciendo una vida normal y ahora se vieron con una garrafa de agua y una bolsa de pañales sin saber donde ir. No tenían ni ropa”, indica Marta, que reconoce que conforme pasaron las horas fueron ganándose la confianza. “Poco a poco se sintieron en familia, nos contaron su historia y se me caían las lágrimas”.

Con Luis y su compañero viajó la mitad de una familia. La otra mitad lo hacía en el coche posterior. Y la comunicación, pese a que fue difícil al principio, fue mejorando, ayudado porque la niña que viajaba con ellos sabía inglés, e incluso el niño de 12 años que trasladaban a España hablaba algo de castellano. “Al principio era muy difícil para ellos. Tenían mucha desconfianza porque no sabían donde estaban. Cuando nos separábamos un poco del convoy enseguida te decían que dónde íbamos”.

Al final, explica Luis, “son personas como cualquiera de nosotros, agentes inmobiliarios, médicos, periodistas, taxistas. Gente que tenía su trabajo y con la que, no sé si injustamente, pero nos sentimos más identificados, como que nos toca más en comparación con otras guerras”, manifiesta este taxista madrileño.

Taxistas de Andalucía rumbo a Polonia

Imitando a sus compañeros de Madrid, un equipo de ocho taxis del sur de España inició el pasado 31 de marzo un viaje a Polonia para trasladar ayuda humanitaria y recoger refugiados. Taxistas de Marbella, Mijas, Málaga y Córdoba se sumaron a esta iniciativa que trajo a España a 28 personas refugiadas, dejando a otras seis personas en Francia.

El viaje de los taxistas andaluces fue aún más duro porque se enfrentaron a unas muy malas condiciones climatológicas por una fuerte borrasca de nieve y viento que asoló toda Europa durante esos días. Junto a los taxistas viajaron voluntarios para ayudar en la expedición que finalizó en Madrid cuando los profesionales dejaron a los refugiados en la capital.

Cientos de taxistas homenajearon a sus compañeros en Madrid

Recibimiento en Madrid

De esta forma, los 33 taxis madrileños trasladaron hasta un total de 135 refugiados a la capital de nuestro país huyendo de la guerra. Con un viaje de vuelta más largo que el de la ida, con más paradas para hacerlo más sencillo para las personas trasladadas, finalmente pasada la una de la madrugada del miércoles 16 de marzo llegó a Madrid el convoy humanitario.

Los 66 taxistas no imaginaban el recibimiento espectacular que les tenían preparados centenares de compañeros, más aún teniendo en cuenta la hora de la llegada. Ya en el Jarama, a kilómetros de la capital, una treintena de taxis escoltó al convoy en señal de agradecimiento. En Madrid, desde la calle O'Donnell hasta la plaza de Cibeles, cientos de taxis estaban esperando en los laterales de la calzada para homenajear a los compañeros que habían iniciado esta aventura que nunca olvidarán.

"El recibimiento fue espectacular y una vez más quedó demostrado que el taxi era capaz de hacerlo. Fue muy emotivo", explica José Miguel. "Las emociones a flor de piel. Llevo poco tiempo en el taxi y cuando llegamos a Madrid no me lo creía", indica Marta. "Ahi se olvidan todas las dificultades del viaje, todos los kilómetros devorados. Cómo no voy a estar enamorado de este sector, si en cuanto descargamos dijimos de ir otra vez", afirma Luis.

Y es que si en algo coinciden los taxistas que formaron parte del convoy es que volverían a hacerlo de nuevo porque vivieron de primera mano la crueldad de la guerra. "Es la mejor carrera que vamos a hacer en nuestra vida", manifiesta de forma tajante José Miguel. "Es el momento más impactante y va a ser el mejor viaje de nuestra vida", coincide Marta. "Es un viaje que no olvidaré jamás, tan intenso y emocionante que nos deja un sentimiento de vacío, de ahora qué, es algo irrepetible", indica Luis.

Ahora, una vez trasladados a España, los taxistas no pierden el contacto con lo que consideran "su nueva familia ucraniana". Están pendientes de dónde duermen, de ayudar en el proceso burocrático o incluso de acelerar trámites para la escolarización de los niños. Todo ello sigue formando parte del viaje, que no acabó del todo ese día 16 de marzo, puesto que reconocen que sus refugiados, sus héroes, aún necesitan de un impulso para empezar su nueva vida, asimilando que la anterior les fue arrebatada por las injusticias de la guerra.

Javier Izquierdo



Ayudas al taxi para paliar la

El Gobierno alcanzó un acuerdo con los Departamentos de Viajeros y Mercancías del Comité Nacional del Transporte de Carretera (CNTC) el pasado 24 de marzo por el que se comprometió a otorgar ayudas directas a los transportistas y a bonificar el precio del combustible. El taxi ha resultado beneficiario de este acuerdo y los taxistas tienen hasta el 30 de abril para recibir 300 euros por licencia, además de la rebaja a la hora de repostar.



Tras unos días de gran tensión con paros, reuniones urgentes, negociaciones e incluso protestas en las calles, finalmente el Gobierno el pasado 24 de marzo accedió a conceder ayudas a los profesionales del transporte para paliar la subida radical que ha sufrido el precio de la energía y los combustibles durante las últimas semanas, especialmente tras el estallido de la guerra en Ucrania como consecuencia de la invasión rusa.

El sector del taxi también quedó incluido entre los colectivos beneficiados de este acuerdo, y los taxistas pueden solicitar desde el pasado 1 de abril las ayudas acordadas por el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. La solicitud de estas ayudas se debe realizar mediante un formulario que ha de presentarse en la Sede Electrónica de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria, rellenando la información correspondiente. El plazo de presentación de dicho formulario finalizará el próximo 30 de abril.

Tal y como recogió el propio Boletín Oficial del Estado en su publicación del 30 de marzo, días después de anunciarse el acuerdo, se establece un sistema de ayudas para el

ejercicio 2022 que tiene como principal objetivo paliar el efecto del incremento de los carburantes. El montante total de estas ayudas anunciado es de 450 millones de euros, que irán destinadas tanto a los transportistas de viajeros como de mercancías.

En lo que respecta a los taxistas, estos resultan beneficiarios en dos vías. Por un lado, cada titular de licencia podrá recibir 300 euros por taxi en concepto de ayuda directa. Además, el Gobierno bonificará con 20 céntimos por litro de combustible a los taxistas, tras el encuentro celebrado en el Comité Nacional de Transporte por Carretera que finalizó en la madrugada del 24 de marzo.

Reunión maratoniada para lograr el acuerdo

Esa noche, tras más de doce horas de reunión, el Ministerio de Transportes llegó a un acuerdo con los representantes de los Departamentos de Mercancías y Viajeros del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) por el que el Gobierno, a grandes rasgos, bonificará a los transportistas con

brutal subida del combustible

20 céntimos de euro por litro o kilo de combustible.

Según anunció el propio Ministerio, 15 de esos céntimos bonificados saldrán del presupuesto público y los otros cinco céntimos restantes son soportados por los operadores de los productos petrolíferos. La bonificación se aplica al gasóleo, la gasolina, el gas y adblue. La medida se mantendrá en vigor, como mínimo, hasta el próximo 30 de junio y supondrá un coste para el Estado de 600 millones de euros.

Por otro lado, y hasta llegar a un total de inversión de más de 1.000 millones de euros, el Gobierno acordó el otorgamiento de las ayudas directas antes mencionadas por un importe de más de 450 millones de euros para las empresas de transporte de mercancías y pasajeros en función del tipo de vehículos. De esta forma, se acordó que se darían 1.250 euros por camión, 950 por autobús, 500 por furgoneta y 300 por vehículo ligero, entre los que, como hemos dicho antes se incluía el taxi además de las VTC y las ambulancias.

El acuerdo del Gobierno también incluye duplicar el presupuesto destinado a las ayudas al abandono de los transportistas de mayor edad; ampliar el vencimiento de los créditos ICO hasta 8-10 años y del periodo de carencia en seis meses, así como una nueva línea de crédito ICO con 12 meses de carencia; devolución mensual del gasóleo profesional del transporte; y agilizar la devolución a los transportistas por parte de Hacienda del céntimo sanitario declarado ilegal en su día.

Desconvocatoria de la manifestación en Madrid

Con la adopción de este acuerdo, el Departamento de Viajeros del CNTC desconvocó la protesta que tenía programada para el domingo 27 de marzo en Madrid. A lo largo de esa mañana, y horas después de conocerse el anuncio del Ejecutivo, las asociaciones del taxi presentes en el mencionado comité (Antaxi y Fedetaxi) ya comunicaron que se desconvocaba la protesta.

De no haberse producido el pacto, podría haberse producido una situación cuanto menos curiosa, y es que el sector del taxi habría llevado a cabo una protesta de la

Los taxistas recibirán 300 euros por licencia

mano del colectivo de los vehículos de alquiler con conductor (VTC) ya que comparten sección en el Departamento de Viajeros del Comité. Junto a ellos también se habrían manifestado las ambulancias. Muchos taxistas no tardaron en manifestar sus reticencias al hecho de poder llevar a cabo una manifestación compartiendo pancarta con las VTCs.

La situación cambió totalmente una vez adoptado el acuerdo y conocidas las ayudas. Sin embargo, el día anterior, el 23 de marzo, la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, mantuvo una reunión con el mencionado departamento para abordar una solución y los resultados de ese encuentro no fueron satisfactorios. Los miembros de dicha sección, entre ellos los taxistas, pidieron medidas urgentes ante la subida del precio de los

carburantes. Ese día los taxistas, tal y como reconoció Fedetaxi, no obtuvieron respuesta alguna de parte del Gobierno.

La ministra, en una reunión en la que apenas duró 15 minutos, trasladó a los representantes del Departamento de Viajeros que la decisión de otorgar ayudas quedaría a la espera del encuentro que mantendría al día siguiente con el Departamento de Mercancías, que era el sector que más estaba presionando, con paros a los que se habían sumado entidades de importante calado como Fenadismer, y que estaban empezando a ocasionar problemas de abastecimiento en algunos productos en la cadena de transporte.

Desde el sector del taxi salieron decepcionados de ese encuentro que tuvo lugar con la ministra. Tanto es así, que, en un comunicado posterior, Fedetaxi asegura sentirse "decepcionada" por el resultado del encuentro. "No nos dijeron nada", explicaron. Sin embargo, desde Antaxi prefirieron ser más cautos y quedar a la espera de la reunión que se celebró el día posterior junto al Departamento de Mercancías y que finalmente dio lugar al acuerdo.





Participación del taxi en las protestas

Pese a que la manifestación del día 27 de marzo convocada en Madrid por el Comité finalmente no se llevó a cabo, el taxi durante los días previos al acuerdo alcanzado entre el Gobierno y los representantes sectoriales del transporte, si que estuvo presente en distintas protestas que se desarrollaron a lo largo de la geografía española.

La más importante fue la que tuvo lugar en Barcelona precisamente el día 23 de marzo. La Asociación Élite Taxi Barcelona convocó una protesta días antes y que fue secundada por todas las organizaciones del taxi representativas del Área Metropolitana de Barcelona (AMB). La manifestación tenía como objetivo no tanto el Gobierno Nacional (que se estaba reuniendo precisamente con las asociaciones nacionales del taxi a través del Comité), sino el Ayuntamiento de Barcelona y la Generalitat de Catalunya.

Los taxistas barceloneses exigieron al Ayuntamiento mayor flexibilidad con las tarifas con una revisión urgente para soportar esta crisis del precio de los carburantes que está ahogando la rentabilidad de los profesionales del taxi. Sin embargo, los taxistas se encontraron con la negativa de los responsables del Instituto Metropolitano del Taxi. Por otro lado, también demandaron a la Generalitat de Catalunya ayudas directas al sector.

Por esos motivos, los taxistas llevaron a cabo una marcha lenta que se inició en la Terminal 1 del Aeropuerto del Prat y finalizó en la sede del Parlament de Catalunya. Se calcula que centenares de taxis -desde la organización hablaron de hasta 1.500-, acom-

pañados por otros compañeros del sector del transporte y la agricultura, se movilizaron en esta protesta.

Además de Barcelona, donde el taxi fue parte activa y promotora de las protestas, el taxi y las asociaciones se fueron sumando durante esa semana previa al acuerdo a diferentes movilizaciones que las asociaciones de transportistas convocaron por distintas partes de la geografía exigiendo al Gobierno de España que adoptase medidas urgentes ante la subida del precio de los combustibles.

Asociaciones del taxi anunciaron y se sumaron a protestas de transportistas en Madrid; en Huelva, donde 300 camiones estuvieron acompañados por una treintena de taxis en una marcha lenta que se celebró por las arterias principales de la ciudad; en Navarra, donde el taxi se sumó a la protesta convocada por la Plataforma Nacional en Defensa del Sector del Transporte; o en Málaga, donde 70 taxistas participaron también en una marcha lenta por el elevado precio de los carburantes.

Con esta situación y en medio de un contexto de continua inflación finalmente se alcanzó un acuerdo del que se podrán beneficiar los taxistas durante los próximos meses. Desde el sector esperan que pueda contribuir a mitigar los efectos negativos de una crisis que llega en un momento muy crítico para los taxistas, ahora que por fin parece haber pasado lo peor de la pandemia y cuando confiaban en recuperar el volumen de trabajo anterior al estallido de la crisis del coronavirus.

El acuerdo implica una inversión de más de mil millones de euros

La presión de los países vecinos

Justo antes de alcanzar el acuerdo entre el Gobierno y representantes de los transportistas, el clima cada vez era de mayor tensión. Sobre todo, cuando se iban conociendo las medidas que se adoptaban en otros países europeos, donde los Gobiernos si que estaban optando por tomar medidas para ayudar a los transportistas a paliar en cierto modo los efectos de esta subida disparatada de los combustibles.

Los Gobiernos de Francia y Portugal, una semana antes de que el acuerdo se produjera en España, alcanzaron un pacto con las distintas asociaciones de transportistas comprometiéndose a bonificar una parte del precio de litro del gasóleo durante los próximos meses. Junto a estos países, Italia también anunció un acuerdo para bonificar el precio de los carburantes a los profesionales ante la subida radical de las últimas semanas.

En Francia, el Gobierno se comprometió a bonificar con 15 céntimos por litro el gasóleo durante los próximos cuatro meses. Además, ha anunciado que va a aprobar una partida de ayudas dotada con 400 millones que se repartirá a cada transportista, tanto de mercancías como de viajeros, en función de los vehículos que posea. El Gobierno portugués, por su parte, se comprometió a bonificar con hasta 30 céntimos por litro el gasóleo durante los próximos tres meses, así como a facilitar el aplazamiento del pago de sus impuestos.



COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

Cae por primera vez el número de VTCs en España



Madrid cuenta a 1 de marzo de 2022 con 8.362 autorizaciones

Por primera vez en meses, el número de autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor (VTC) desciende ligeramente. Según datos aportados por el Ministerio de Transportes, España cuenta actualmente con 17.974 VTCs frente a las 18.094 autorizaciones que aparecían registradas a comienzos de febrero. En total, 120 VTCs menos que rompen con la tendencia al alza que mantenía la flota de este tipo de vehículos durante los últimos meses en España, especialmente en las grandes ciudades.

Madrid cuenta a 1 de marzo de 2022 con 8.362 autorizaciones de arrendamiento con conductor frente a las 8.411 que ostentaba el pasado mes de febrero. 49 autorizaciones menos en un momento de gran incertidumbre en la capital que coincide con el anuncio del Gobierno regional de regular estos vehículos para que puedan prestar servicios urbanos más allá del mes de septiembre. También se ha reducido ligeramente el número de VTC en Barcelona, que ha pasado de 2.912 a 2.900 en el último mes; en Valencia, que ha visto como su flota de VTC pasa de 210 a 193; y en Sevilla, que ha pasado de contar con 451 en febrero a tener 430 VTC registradas a principios de marzo. En el lado opuesto, sí que se ha incrementado el volumen de este tipo de vehículos ligeramente en Málaga, que cuenta con 12 VTC más hasta llegar a las 2.319; y en Cantabria, que ha registrado 18 nuevas autorizaciones hasta llegar a 179.

Córdoba estrena sus primeros taxis eléctricos

El taxi de Córdoba ha incorporado a su flota tres vehículos completamente eléctricos. Se trata de dos modelos Tesla y un Hyundai Ioniq. Para cada uno de estos vehículos el Ayuntamiento ha otorgado una ayuda de 8.000 euros. “Queremos dotar al sector del taxi en Córdoba de los parámetros a nivel europeo que se están demandando en este tipo de transporte”, ha explicado Miguel Ángel Torrico, delegado de Seguridad del Consistorio cordobés, que reconoció que el fin de las ayudas es acentuar la movilidad eléctrica sostenible en la ciudad. Junto a estos tres coches, el Ayuntamiento también ha subvencionado un vehículo accesible a personas con movilidad reducida por un valor de 6.000 euros. Con esta ayuda, en Córdoba hay ya 31 vehículos adaptados. Por último, se han subvencionado hasta 35 taxis para la instalación de GLP (gas licuado de petróleo). Córdoba tiene ya un 20% de sus taxis propulsados con este tipo de combustible



El Ayuntamiento ha otorgado una ayuda de 8.000 euros

Bauzá, reelegido presidente de la AET balear

La Agrupación Empresarial de Auto-Taxi y Auto-turismo de Baleares, que pertenece a la Federación Balear de Transportes (FEBT), ha reelegido a Antoni Bauzá como presidente de la entidad. La reelección se produjo en una asamblea que celebró la organización en la que se aprovechó para analizar la problemática común que está sufriendo todo el sector del transporte por el encarecimiento de los carburantes.

Antoni Bauzá, que espera que el sector del transporte de viajeros se pueda recuperar con la llegada de la temporada alta, señaló durante la asamblea que el taxi en declaraciones recogidas por El Diario de Mallorca, tras la pandemia y los efectos de la subida de precios, debe “buscar soluciones y el apoyo de las administraciones”.



FAMMA denuncia discriminación en el servicio adaptado de VTCs

La Federación de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de la Comunidad de Madrid (Famma-Cocemfe) ha denunciado la gran diferencia de precios que existe a la hora de solicitar servicios de coches adaptados en vehículos de alquiler con conductor (VTC) y han pedido a la Consejería de Transportes del Gobierno regional que intervenga para terminar con esta discriminación hacia las personas con movilidad reducida. La Federación denuncia que algunas plataformas que ofrecen servicios e VTC "penalizan a las personas con discapacidad si piden un vehículo con 7 euros más por recorrido", algo que consideran que es "inadmisible e intolerable para el colectivo". Javier Font, presidente de la organización, insta a la Consejería de Transportes a que intervenga en este asunto puesto que supondría "un progreso en la mejora de la calidad de vida de las personas con discapacidad". "No cumplir con la legislación establecida, sin preservar los derechos de las personas con discapacidad, sería un acto

deplorable", indica Font. Famma solicita además que la regulación de VTC en la que ya trabaja el Gobierno de la Comunidad de Madrid "garantice el acceso de las personas con discapacidad o con movilidad reducida en igualdad de condiciones".



Piden a la CAM que se garantice el acceso en igualdad de condiciones

El IMET recoge ya datos para la app pública

Antes del 31 de mayo, los titulares de licencia y conductores de taxi del Área Metropolitana del Taxi de Barcelona tienen que comunicar sus datos personales al Institut Metropolità del Taxi. Una información necesaria para el funcionamiento de la app pública del taxi que obliga a que la comunicación entre titulares de licencia, sus conductores, representantes legales y la administración sea electrónica.

Recuerdan desde el IMET que esta comunicación es "obligatoria" para todos los conductores de taxi, ya sean titulares, familiares o asalariados, independientemente de que anteriormente ya hayan facilitado esta misma información al Institut. Además, tal y como explican, a partir del día 1 de junio la comunicación de estos datos será requisito indispensable para pasar favorablemente la revisión metropolitana.



La comunicación de los datos es obligatoria

Canarias sube, cinco años después, las tarifas interurbanas



Las interurbanas son la T2, T3 y T4

El Gobierno de Canarias ha revisará y actualizará las tarifas interurbanas, congeladas desde 2017 para compensar al sector por el alza del precio del combustible. Las tarifas interurbanas existentes en los servicios de taxi de Canarias son la T2 (aquella que se aplica en servicios interurbanos con origen y destino en el punto de partida con o sin tiempo de espera), la T3 (aquella que se aplica a servicios que tengan su origen en el municipio al que corresponda la licencia que tengan su destino fuera de las zonas urbanas o en otro municipio) y la T4 (aquella que se aplica desde los distintos municipios hasta los aeropuertos y de estos a los distintos municipios).

Tanto la Confederación Canaria de Trabajadores Autónomos del Taxi (CCTAT) y la Federación Regional de Taxis de Canarias (FEDETAX) han pedido también la incorporación de nuevas tarifas y la modificación en el uso de otras existentes actualmente, lo que requiere la modificación del Reglamento del Servicio del Taxi.

Autorizado el primer taxi de hidrógeno

El Ayuntamiento de Madrid, a través de la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, ha autorizado como taxi en Madrid y APC, el modelo Toyota Mirai para prestar servicio de taxi en el área de prestación conjunta de la capital. Se trata de un vehículo eléctrico alimentado por una pila de combustible suministrada con hidrógeno.

El Mirai es un coche de cuatro puertas y cinco plazas que cuenta con la clasificación de CERO emisiones de la Dirección General de Tráfico. Se estima que este vehículo de pila de combustible puede alcanzar una autonomía de 650 kilómetros y la potencia de su motor puede llegar a los 182 CV, consiguiendo una aceleración de 0 a 100 Km/h en 9 segundos.



Autonomía de 650 km

Nuevo presidente del taxi de Zaragoza

Miguel Ángel Perdiguero ha sido elegido nuevo presidente de la Asociación Provincial de Auto-Taxi de Zaragoza, APATZ, que aglutina al 98% del sector.

Más policías en el aeropuerto para hacer respetar los turnos

El Ayuntamiento de Sevilla ha decidido enviar más policías locales al aeropuerto de San Pablo para frenar la escalada de tensión entre los taxistas que llevan años operando en el aeródromo y el resto de profesionales que acuden a prestar servicio. La Policía Local va a implantar turnos fijos en la parada de taxis del aeropuerto para controlar su funcionamiento y velar por el cumplimiento de las ordenanzas municipales.

Hay que recordar que 27 miembros de la organización Asociación Hispalense Solidaridad del Taxi, que agrupa a los taxistas que operan en San Pablo, fueron procesados recientemente por "delitos de organización criminal, coacciones y daños" en su uso "monopolístico" de la parada del aeropuerto. Entre los procesados se encuentra su ex presidente, Enrique Figueras. Una de las alternativas ofrecidas al Ayuntamiento para acabar con este problema es la aplicación de un "turno rotatorio" de taxis. Sin embargo, Cabrera ha explicado al mencionado diario que "no lo votó nadie cuando se propuso" y ha defendido que con la implantación del mismo "no se cubre la demanda de siete millones de pasajeros".



La Policía Local va a implantar turnos fijos

THE HISTORY OF THE UNITED STATES

CHAPTER I

The first part of the history of the United States is the history of the colonies. The colonies were first settled by Englishmen in 1607. They were at first dependent on England for their supplies and protection. But as they grew in number and power, they began to assert their independence. This led to the American Revolution in 1776.

1

The first part of the history of the United States is the history of the colonies. The colonies were first settled by Englishmen in 1607. They were at first dependent on England for their supplies and protection. But as they grew in number and power, they began to assert their independence. This led to the American Revolution in 1776.

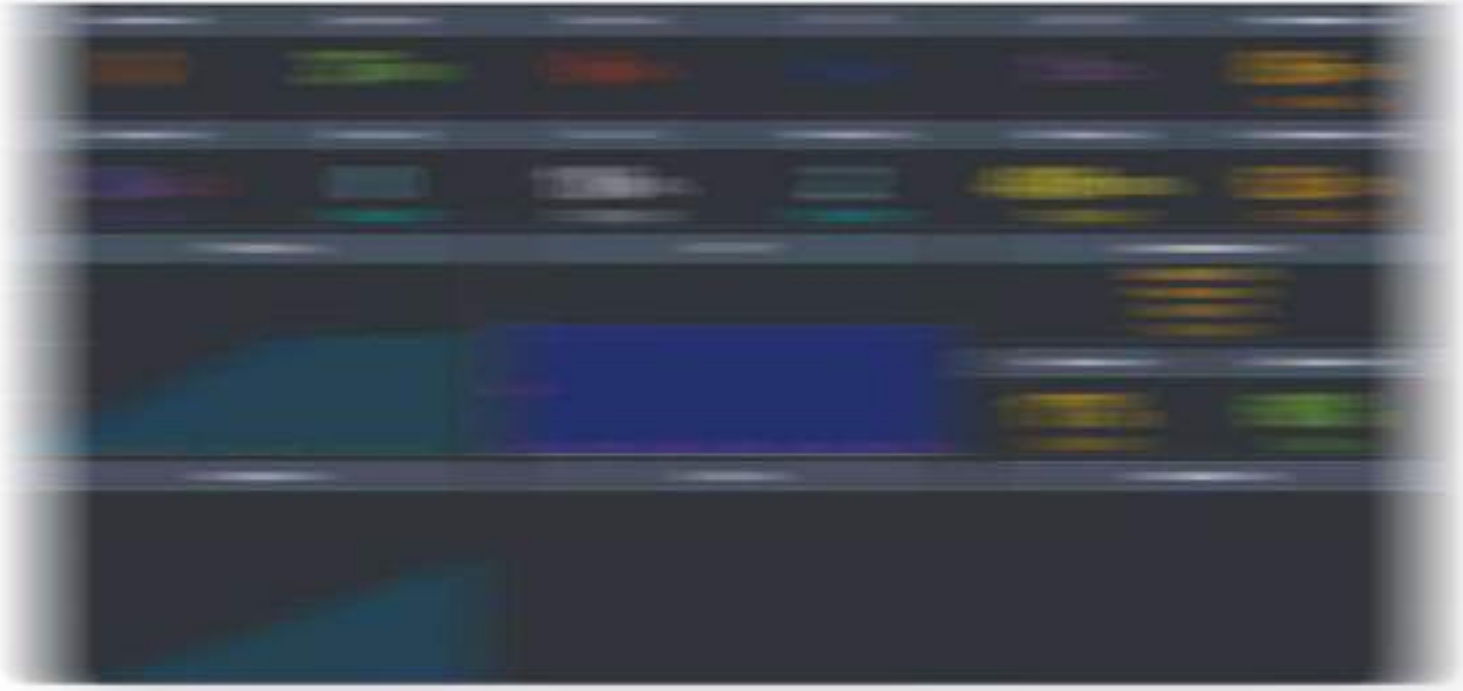
2

The second part of the history of the United States is the history of the nation. The nation was founded in 1776. It was at first a weak and divided country. But as it grew in power and unity, it became a great and powerful nation. This led to the American Civil War in 1861.

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]



[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

Autónomos y pensiones, una

La pensión media de jubilación del régimen de autónomos está 567 euros por debajo de la del general, una diferencia que ha aumentado en los últimos años y que supone una de las principales brechas de protección del colectivo y un elemento clave en la negociación del sistema de cotización por ingresos.



Un 40% menos. Esa es la diferencia entre la pensión media de un jubilado asalariado y un autónomo que pone punto y final a su actividad. O en euros, 567. Según los últimos datos del Ministerio de Inclusión y Seguridad Social, la pensión media de jubilación procedente del régimen general en febrero era de 1.398,5 euros mensuales frente a los 831,16 euros de la de autónomos. Una diferencia ligeramente superior a la nómina de enero, cuando fue de 566 euros, y está por encima de las medias de 2021 y 2020. En 2020, la pensión de jubilación media del régimen general fue de 1.307,35 euros frente a los 776,24 de autónomos, una brecha de 531,11 euros; mientras que en 2021 esa media de pensión de jubilación para el régimen general fue de 1.335,19 y se quedó en 792,94 euros para autónomos, una diferencia de 542,25.

Con el objetivo de reducir esta brecha entre unos trabajadores y otros, Gobierno y asociaciones continúan trabajando en el nuevo sistema de cotización por ingresos reales. Sin embargo, ya terminado el primer tercio del año, no hay nada todavía definitivo y las negociaciones continúan.

Las pensiones de los autónomos siguen siendo escasas

Desde UPTA, se reclama una exigencia contributiva mayor para los autónomos que más ganan y un menor esfuerzo para quienes menos ingresen, en especial para quienes estén por debajo de 700 euros mensuales.

Un punto que no comparten en ATA, que ha rechazado todas las propuestas planteadas desde el Ministerio de Inclusión y Seguridad Social. Critican, entre otros aspectos, que, tal y como se plantea, el cambio sea la solución para mejorar la protección del colectivo.

En un comunicado, la organización insiste en que el nuevo sistema está basado en varias mentiras siendo una de ellas, precisamente, que sirva para mejorar las prestaciones del colectivo, "porque estos ya pueden

eleva su cotización cuando quieran". Denuncian que es la Seguridad Social la que tiene topada la base máxima de cotización para la mayoría de autónomos, los mayores de 48 años. Por su parte, Desde UATAE, otra de las asociaciones sentadas a la mesa, han reclamado que en la negociación se aborde "un avance sustancial en la protección, para dejar de ser los jubilados más pobres, y para poder tener las mismas prestaciones y coberturas sociales que los asalariados". Esta reforma del RETA es una de las recomendaciones del Pacto de Toledo y forma parte del acuerdo alcanzado el pasado mes de julio sobre pensiones y que incluía avanzar en un sistema de cotización por ingresos reales para los trabajadores autónomos. La mesa de diálogo social en la que participan el Ministerio de Inclusión, los sindicatos, la patronal y las asociaciones de autónomos se ha reunido en numerosas ocasiones y seguirá trabajando este lunes 28 de febrero en aras de acercar posturas que siguen alejadas.

La última propuesta del Ministerio de Inclusión suponía una reducción en los tramos para determinar las cotizaciones por ingresos con una rebaja de la cuota más elevada

relación que no se consolida

para dejarla en 991 euros en 2031 y una redefinición del concepto de rendimiento neto. El planteamiento de este nuevo sistema de cotización es que se implante de forma progresiva en diez años, con el objetivo de que coticen en función de sus ingresos reales y tengan un mayor nivel de protección social, es decir, que además de mayores pensiones puedan acceder de forma ordinaria a prestaciones como el cese de actividad.

El Gobierno afronta en los próximos meses el diseño de las medidas más comprometidas para los futuros jubilados, como es la ampliación de los años cotizados para el cálculo de pensión. Una medida con la que el Gobierno se comprometió con Bruselas y que podría alcanzar hasta los 35 años cotizados. Pero con salvedades: se podría permitir en algunos casos la elección de los mejores 25 años y, por otro lado, la cobertura de las denominadas como lagunas de cotización. Si el cálculo con 35 años supondría un recorte de las nuevas prestaciones desde el 8% para el asalariado medio hasta el 10% en el caso de los autónomos, permitir los mejores 25 años tendría el efecto contrario, elevando el coste de las prestaciones.

Por debajo del salario mínimo

Según el análisis que ha realizado ATA, quieren dar a los autónomos "pan para hoy, bajando la cuota un poco, y hambre para mañana, con menos pensión y prestaciones". Y es que según los rendimientos declarados por los autónomos en 2019, 1,5 millones percibe ingresos por debajo del salario mínimo (1.000 euros). De prosperar los cambios que ha preparado José Luis Escrivá, estos trabajadores cobrarían un 30% menos de pensión, de prestaciones por maternidad y paternidad, de bajas laborales, y de accidentes de trabajo.

Sin duda esta reforma, que todos los gobiernos han querido apuntarse pero que ninguno ha conseguido, supone una gran complejidad técnica. De momento, en apenas un mes y medio, se han presentado hasta tres propuestas diferentes que no han conseguido el respaldo del colectivo y tampoco ha despertado grandes simpatías entre los grupos parlamentarios. Bruselas espera y los autónomos, también.



1,5 millones de autónomos percibe ingresos por debajo del salario mínimo

Jubilación activa...para sobrevivir

La jubilación activa, una posibilidad que existe desde 2013, es una de las opciones que muchos autónomos se plantean una vez llegan al final de su vida laboral al comprobar cuánta pensión les corresponde según lo cotizados. Se trata de una medida que tiene como finalidad contribuir a sostener el propio sistema de pensiones y promover el envejecimiento activo. Lo más frecuente es aplicar el 50% del total de la pensión, mientras el autónomo mantiene la actividad profesional, aunque si no se ha cotizado lo suficiente para llegar a la pensión mínima y tenemos que aplicar dicho complemento a mínimos, la reducción del 50% será menor todavía. En todo caso, para que el autónomo cobre el 100% de la pensión y pueda seguir trabajando, tendrá que contratar al menos a un trabajador, el cual, debe estar enmarcada en la actividad que desarrolla el autónomo.

Además, para acceder a esta fórmula mixta de jubilación se debe tener haber cumplido con la edad legalmente establecida y con el total de los años cotizados exigidos en cada momento. Por otro lado, el trabajo podrá ser a tiempo completo o parcial y quedan excluidas las jubilaciones anticipadas o si estas están acogidas a alguna bonificación.

Eso sí, durante este periodo, no habrá que pagar cuotas a la Seguridad Social, tan solo se cotizará por incapacidad temporal y por contingencias profesionales. Y cuando la actividad económica con la que compatibilices tu pensión, también finalice, pasarás a cobrar el importe íntegro de la misma. Será el momento en el que quede extinguida la jubilación activa (que también queda extinta en caso de fallecimiento del pensionista).

“Lamentamos la opacidad y falta de



Gonzalo Pastor, diputado del Partido Socialista en la Asamblea de Madrid

A tan solo unos meses de finalizar la moratoria incluida en el decreto Ábalos para que las VTCs puedan prestar servicios urbanos sin autorización específica, la Comunidad de Madrid, por el momento, tan solo ha presentado un Anteproyecto -modificado ya en dos ocasiones- que deja muchas dudas, no ya solo a los taxistas, directamente afectados por el contenido de la norma, sino también al resto de grupos políticos de la Asamblea de Madrid.

Gonzalo Pastor, diputado del Grupo Socialista de Madrid, critica en esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi la “opacidad” y la “falta de transparencia” que está mostrando el Ejecutivo regional en la elaboración de esta ley que permitiría a las VTC realizar servicios urbanos más allá del mes de septiembre. “El PP y Vox decidirán”, explica Pastor, quien lamenta que no se haya podido adoptar ningún acuerdo con el Gobierno en un aspecto como el de la movilidad que consideran “estratégico”.

La Gaceta del Taxi.- El Anteproyecto de ley publicado por el Gobierno de la Comunidad de Madrid que pretende modificar la Ley de Transportes para permitir a las VTC realizar servicios urbanos ha tenido un nacimiento

“Desconocemos las intenciones reales del Gobierno de la CAM”

complicado. Primero iba incluido en la Ley Ómnibus, ahora el propio anteproyecto ha sufrido modificaciones. ¿Cómo ha vivido el Grupo Socialista todo este proceso?

Gonzalo Pastor.- En los últimos años, el sector del transporte y la movilidad en las grandes ciudades como por ejemplo Madrid ha sufrido grandes transformaciones y tiene un futuro por delante con unos retos muy importantes. Estamos viviendo una época donde la irrupción de las tecnologías ha generado nuevos hábitos de los ciudadanos. En ese escenario, la verdad es que nos sorprende que una vez que ya estaba definido el escenario legislativo del Gobierno de España, la Comunidad de Madrid no haya hecho nada durante estos cuatro años en los que podía haber legislado. También el Ayuntamiento de Madrid podría haber tomado medidas. Lo achaco a ambas administraciones porque

podían haber actuado igual que se ha hecho en otras comunidades autónomas en el resto de España. Después de ese tiempo, no nos parece bien que esté llevando a cabo ahora una tramitación parlamentaria tan caótica y con una total falta de transparencia y una opacidad absoluta.

G.T.- ¿Han transmitido esta queja al Ejecutivo?

G.P.- Hemos solicitado información del sector, de las necesidades de transporte en la región al Gobierno porque entendemos que su papel es ofrecer esa información. Necesitamos información concreta los grupos políticos para poder entre todos legislar de forma correcta. En este punto, es sorprendente que inicialmente quisieran introducir la modificación en la Ley Ómnibus, que es un esperpento de ley que regula decenas de cuestiones. Luego lo sacan de ahí y ahora mismo no conocemos un texto que hayan introducido en la Cámara para ponerlo en conocimiento de los grupos. Desconocemos las intenciones reales del Gobierno de la Comunidad de Madrid. Lo más grave es la falta de transparencia y opacidad, cuando se quieren aprobar políticas con falta de transparencia siempre hay algún motivo y eso no es positivo.

G.T.- Sin embargo, en términos de tiempo, los plazos cada vez están más ajustados porque la moratoria finaliza en septiembre de 2022.

G.P.- Los tiempos en realidad los manejan quienes tienen la mayoría en la Cámara y ahora mismo la realidad es que la mayoría, y así es como se decidió en las últimas elecciones, la tiene el Partido Popular y la extrema derecha de Vox. Son ellos los que van a decidir la forma en la que vendrá ese proyecto. Entendemos que lo estarán negociando y veremos a ver la forma en la que lo quieren tramitar en sede parlamentaria. Lo harán de una forma más o menos rápida en función de sus intereses.

La necesidad o no de liberalizar el sector

G.T.- Hablaba antes de falta de transparencia y de lo que se ha conocido del Anteproyecto hay algo que no convence al sector del taxi y es que se dejan muchas cosas de

transparencia del Gobierno regional”

“No se pueden sacar debates nuevos para desviar la atención”

la regulación de VTCs para un posterior desarrollo reglamentario que no pasaría por la cámara.

G.P.- Ahora mismo el Gobierno de la Comunidad, si es que está haciendo algo porque creo que no está haciendo absolutamente nada como consecuencia de sus líos y problemas internos. Pero quizás está negociando con unos grupos de interés y otros. Entiendo y creo que debería estar haciéndolo, pero no tenemos ninguna información al respecto. De hecho, en diferentes ocasiones nuestro portavoz Juan Lobato ha ofrecido a la presidenta acuerdos en materias que consideramos estratégicas, y para nosotros ésta es una cuestión estratégica y muy relevante. Cómo se va a desarrollar la movilidad en nuestra región y cómo se va a legislar el transporte público. Estamos dispuestos a llegar a un acuerdo de algún tipo.

Sin embargo, y según palabras de la pro-



La modificación de la ley deberá ir al pleno antes de septiembre

pia presidenta, ellos consideran que van de la mano de la extra derecha, que están gobernando con ellos y mucho nos tememos que no quieren llegar a ningún tipo de acuerdo que insisto en que en esta materia tan importante es lo que se debería hacer.

G.T.- Con respecto a la regulación de VTCs,

desde el taxi han expresado en alguna ocasión que a lo mejor lo ideal es que los Gobiernos regionales “no hagan nada”. Es decir, que una vez que llegue el mes de septiembre las VTC dejen de prestar servicios urbanos tal y como establece el decreto Ábalos. ¿Qué postura tiene al respecto el PSOE? ¿No se debería hacer nada o la Comunidad de Madrid debería regular para que en la capital las VTCs sigan prestando servicios urbanos?

G.P.- Todo esto se planteó hace cuatro años. En este tiempo el sector de la movilidad se ha transformado de tal manera que precisamente, y así se definió según propias directrices europeas, cada administración debe regularse. La realidad de la movilidad en la región de Madrid no tiene nada que ver seguramente con la realidad que se viva en Galicia o Valencia. Es más, en esta comunidad la ciudad de Madrid tiene un peso sumamente relevante en el área metropolitana, es un elemento clave.

Durante este tiempo, las administraciones competentes, incluidos los ayuntamientos, no han hecho nada al respecto. No han regulado nada y es algo que tenían que haber definido antes y no dejarlo para el último momento. Han mantenido el estado de las cosas y se han despreocupado absolutamente cuando insisto en que es un



“PP y Vox decidirán la forma en la que se aprobará este proyecto”



"El taxi es un sector estratégico y esencial"

tema muy relevante. Si yo quiero legislar de una manera adecuada se deben ofrecer datos y recuerdo cuando intervino el taxi en la Asamblea por medio de Julio Sanz, que el consejero de Transportes ni vino y la actitud del director general de Transportes fue dantesca y no contestó a una sola de las preguntas. No respondieron a nada y eso no es digno de un Gobierno serio. Se debe ofrecer información.

El valor del taxi en la movilidad

G.T.- Cuando el Ejecutivo de la CAM planteó la regulación de las VTCs, la propia presidenta convocó a los representantes del taxi a una reunión donde, entre otras cosas, se planteó la necesidad de "liberalizar" al sector del taxi. ¿Piensa el PSOE que es necesaria o conveniente esa liberalización?

G.P.- Para nosotros el taxi, que forma parte del sistema público de transporte, es un sector estratégico, esencial y que se ha modernizado mucho en los últimos años y eso es algo que todos los madrileños agradecen. No puedo responder a las estrategias del Gobierno, que constantemente intenta desviar los temas. Son debates que se inventan para intentar desviar la atención cuando lo realmente importante es que un Gobierno acude a sede parlamentaria y tiene que recibir el

"Hemos propuesto un descuento adicional de 3,5 céntimos al precio del combustible"

apoyo o no de los grupos, debe contestar a las preguntas que se le formulan. Nosotros lo tenemos muy claro, pero no nos han dicho absolutamente nada. Es con la extrema derecha con quien quieren aprobar algo. Cuando haya un texto y esté definido negro sobre blanco que es lo que quieren hacer, pues ya hablaremos. Pero eso es mezclar cosas y debates.

G.T.- Pero sí hay una parte importante del sector del taxi que defiende que el buen nivel que ofrece el colectivo se basa precisamente en esa regulación que tiene actualmente.

G.P.- El taxi se regula de una forma, pero es un debate muy distinto. Además, si entendemos la movilidad como un sistema, el Gobierno debe ofrecer los datos, informar de cómo va a gestionar, qué va a decidir y por qué. Pero por lo menos en el debate público nos deben ofrecer información transparente y clara, no opacidad en cuestiones tan relevantes. Me preocupa mucho el usuario que ahora sabe lo que pide y cómo lo pide, sabe que son cosas diferentes. Pero no sabemos

si se le ha preguntado al usuario, si realmente se cubren las necesidades del transporte. Esos datos debe tenerlos el Gobierno para legislar. No se pueden sacar debates nuevos para desviar la atención.

G.T.- A esta situación de incertidumbre se debe sumar a los taxistas la crisis del precio de los carburantes. ¿Qué sensación le queda y qué mensaje se les puede transmitir?

G.P.- Está claro que si nos dicen hace dos años que íbamos a sufrir una pandemia mundial, que el sector del transporte iba a parar, etc. No lo podríamos imaginar. Ahí se vio el valor de los servicios públicos y de tener un Estado de bienestar que nos proteja a todos en los momentos más duros. A veces se nos olvida la importancia del Estado y en el caso de la movilidad de la importancia del transporte público. Demostró que cuando hay que estar siempre está el sector público defendiéndonos a todos por igual.

Y luego claro, si nos preguntan hace unos meses si iba a haber una guerra en nuestro continente diríamos que era impensable. Eso trastoca absolutamente todo y desde luego los precios de los carburantes. El acuerdo al que se ha llegado gracias a la gestión del Gobierno de España con el sector del transporte tanto de mercancías como de viajeros, sin embargo, es algo extraordinario y un esfuerzo que entre todos tenemos que considerar positivo.

G.T.- ¿Tiene competencia la Comunidad de Madrid para tomar alguna medida al respecto?

G.P.- Es verdad, y hablando de competencias autonómicas y centrándonos en esta Asamblea, hasta ahora no se conoce ninguna sola medida del Gobierno autonómico en su competencia para esta crisis. Teniendo en cuenta que de estos impuestos la mayor parte va destinada a las comunidades autónomas, les hemos propuesto, por medio de nuestro portavoz Juan Lobato que, a esa rebaja del precio, el Gobierno regional añada un descuento mayor de 3,5 céntimos de rebaja. No sabemos nada al respecto. El Gobierno de España de forma decidida y clara ha adoptado un acuerdo con el sector y vamos a ver cómo se desarrollan los acontecimientos. Por eso es básico que las administraciones estemos unidas independientemente del color político para superar esta situación en la que todo el país se juega mucho.

Javier Izquierdo



BLURRED TEXT



BLURRED TEXT



BLURRED TEXT

BLURRED TEXT

BLURRED TEXT

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. CV/KW Euros



FORD

Transit Custom Hybrid diesel	1995	150/	
Transit Custom Hybrid enchufable	1995	150/	
Custom Kombi Hybrid	1.995	130/96	30.560
Custom Kombi L2 Hybrid	1.995	130/96	30.930
Connet L2 TDCI Diesel	1.500	120	23.970

* No se incluye matriculación

ALMOAUTO T. 91 331 05 70
Av. de la Albufera, 323. Madrid



HYUNDAI

IONIQ FL EV		136/141	33.095
-------------	--	---------	--------



Ceed Tourer PHEV e-drive	1.600	141/104	35.200
Ceed Tourer PHEV e-terch	1.600	141/104	36.650
Ceed Tourer MHEV	1.600	136/103	25.667



LEXUS

IS300h Premium	2.500	218/105	48.500
----------------	-------	---------	--------

* PRECIOS DESDE



MERCEDES

E200 Gasolina/ECO	1.991	197	44.500
E 300 Diésel Híbrido/ECO	1.991	197	55.900

Precios Desde. IVA y descuentos incluidos



NISSAN

Leaf 40 Kwh		150/110	32.750*
Leaf 62 Kwh		217/160	37.900
e-NV200 40 Kwh		109/80	38.545

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.



PEUGEOT

508 Berlina Hybrid	1598	135/110	36.000*
508 SW Allure Hybrid	1598	135/110	40.000*

* PRECIO DESDE

GEMOVIL Javier García Bueno T. 722 752 092
Email: javier.garciabueno@grupovelasco.es
Avda. Carlos Sainz, 1 - 3 28914 Leganés



RENAULT

Megane ST E-TECH	1.600	160	26.550*
Kangoo TPMR dCi 5p/ Eurotaxi	1.461	110	16.090
Trafic Passenger combi dCi / Eurotaxi	1.600	120	25.000

Precios DESDE- No incluye gastos de preparación taxi, ni IVA.

RENAULT JURADO. Tel. 914 010 549

C/ Alcalá, 187. Madrid



SEAT

León Sportourer GNC/ ECO	1.500	131/96	
--------------------------	-------	--------	--



SKODA

Octavia G-TEC/ECO	1.500	131/96	19.600
-------------------	-------	--------	--------

F. TOMÉ. T 91 747 82 00 -628 118 569

c/ Tauro 27. Madrid. ftome.com



TESLA

Model 3 Standar Plus	306/225	476km	49.900
Model 3 Longe Range	306/225	544km	59.680

Precios desde y sin IVA. No incluidas ayudas institucionales.



TOYOTA

Camry Electric Hybrid	2.478	179	34.000
Corolla Sedán ECO	1.800	125	21.650
Miray Hydrone Cero	—	180/134	60.000 aprox
Verso Proace /Eurotaxi	2.000	150	35.900

Precios DESDE.

KURUMA. T 917 28 33 50

C. de la Isla de Java, 3. Madrid.



VOLKSWAGEN

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

THE UNIVERSITY OF THE SOUTH PACIFIC

Faculty of Education, Health and Society

Department of Health, Physical Education and Recreation

Health, Physical Education and Recreation



1. The University of the South Pacific is a public university located in Suva, Fiji.

2. It was established in 1970 and is the largest university in the Pacific region.

3. The university has a main campus in Suva.

4. It also has several regional campuses in other Pacific islands.

5. The university is a member of the Association of Pacific Rim Universities.

6. It is a member of the Association of South Pacific Universities.

7. The university is a member of the Association of Pacific Rim Universities.

8. The university is a member of the Association of Pacific Rim Universities.

9. The university is a member of the Association of Pacific Rim Universities.

10. The university is a member of the Association of Pacific Rim Universities.

11. The university is a member of the Association of Pacific Rim Universities.

Los españoles quieren vehículos eléctricos

Según los resultados de la I Encuesta de Movilidad realizada por Northgate Renting Flexible, el 74% de los españoles ya planea optar por un modelo eléctrico y uno de los principales motivos es el coste de los carburantes. Además, el 43% de los encuestados señala que optaría por un vehículo eléctrico porque consideran que es la solución más rentable a largo y el 40% considera que los modelos actuales les permiten moverse ya de manera sostenible. Estos datos confirman lo que es ya un cambio de tendencia en el mercado automovilístico de nuestro país. donde han aumentado en un 42% las matriculaciones de eléctricos en comparación con 2020, según datos de AEDIVE. Sin embargo, aún existen una serie de factores que hace que muchos consumidores todavía no se planteen adquirir un modelo eléctrico. El 60% de los que aún tienen dudas las justifica en el alto coste que tienen estos modelos. Además, el 52% de los encuestados que de momento rechaza el coche eléctrico considera que su autonomía es insuficiente para cubrir sus desplazamientos habituales. Un 51% también sostiene que la red de recarga en nuestro país sigue siendo escasa.



Multas para quienes no respeten las zonas de bajas emisiones



La reforma de la Ley de Tráfico ya está en vigor. Entre sus principales novedades, se multará con 200 euros a quienes no cumplan las restricciones referidas a las zonas de bajas emisiones o protocolos de contaminación cuando estos estén activados. Antes, las sanciones por este tipo de infracción eran de 90 euros. También se le retirarán seis puntos a quien arroje a la vía, o a sus inmediaciones, elementos u objetos que puedan causar un incendio o un accidente.

Además, se endurecen las sanciones relacionadas con las distracciones, como circular con el móvil en la mano, que supondrá una pérdida de seis puntos del carnet de conducir y 200 euros de multa. Circular sin el cinturón de seguridad o sin el correcto sistema de retención infantil a partir de hoy conlleva una pérdida de cuatro puntos en lugar de los tres puntos que se retiraban anteriormente. Por otro lado, desaparecen los 20 km/h extra que se permitían pasar sobre el límite de velocidad en las carreteras convencionales para adelantar.

Crece el uso de apps para moverse por la ciudad

La movilidad urbana ha cambiado radicalmente en los últimos años gracias a la irrupción de la tecnología con nuevos servicios digitales que hacen más accesibles los desplazamientos urbanos. El crecimiento de las aplicaciones ha sido muy reseñable en los últimos años y están presentes en los teléfonos móviles de la mayoría de los habitantes de las grandes ciudades, de acuerdo a un informe realizado por Smartme Analytics. El análisis señala que normalmente se solicita un taxi tradicional cuando se va a realizar un viaje planificado, con una precontratación anterior y principalmente desde casa o a través de conexiones WiFi. Sin embargo, en el caso de las VTCs, hay un componente importante “on the go” o sobre el momento.





Gaceta TAXI

**Desde 1995
a tu lado
con la mejor
información**



STANDARD
Profesionales

- ✓ 12 NÚMEROS
- ✓ Recíbela en tu domicilio

Antes ~~50€~~

PRECIO PROMOCIÓN

40€



PREMIUM

Asociaciones, Cooperativas
Radioemisoras

- ✓ 12 NÚMEROS
- ✓ Recíbela en tu domicilio

Antes ~~50€~~

PRECIO PROMOCIÓN

30€

**Aprovecha la promo
¡SUSCRÍBETE YA!**

TODA la actualidad del TAXI donde tiene que estar: EN TUS MANOS

Suscripciones: info@gacetadeltaxi.com / 659 40 12 88

1. Introduction

2. Objectives

3. Methodology

4. Results and Discussion

5. Conclusion

6. References

7. Appendix

8. Acknowledgements

9. Contact Information

10. Author's Note

11. Declaration of Interest

12. Funding Source

13. Date of Publication

14. Copyright Information

