

# La **Gaceta** TAXI

La primera revista del sector del

AÑO XXVI  
NÚMERO 296  
ABRIL 2021

**Esenciales  
pero en su mayoría  
olvidados**

- Solo País Vasco vacuna a su taxi
- Los módulos otra vez a examen
- El Reglamento de la CAM, anulado en el juzgado



## Vacunarse o vacunarse, no hay más cuestión

La salud como término genérico, según la RAE, afecta únicamente a los seres orgánicos. Sin embargo, la historia, que es muy tozuda, nos ha demostrado en múltiples ocasiones que si la salud del ser orgánico se debilita hay otra salud que sufre un grave deterioro aunque no sea en términos físicos. Habrán adivinado que nos estamos refiriendo a la todopoderosa economía.

Sin duda una de las mayores pruebas del siglo XXI es la causa efecto que está provocando la falta de salud en los ciudadanos sobre el estado catatónico en el que se encuentra la economía mundial.

En esta guerra vírico-mercantil, de la que es directamente responsable el Covid19, jamás hubiéramos creído que un ser orgánico microscópico iba a poner en jaque no solo a los ciudadanos, también su estado de bienestar. Una prueba en la que el viejo continente europeo no está siendo el ejemplo que todos esperábamos. Pese a tener un organismo supranacional con un poder que creemos casi ilimitado al que pertenecen 27 países, son otros estados los que intentan combatir la pandemia vacuna a vacuna, ciento a ciento, millar a millar, millón a millón para alcanzar el objetivo de inmunizar a la población ciudadana, que además de devolvernos la salud, saque de su letargo a la economía.

A estas alturas, después trece meses de confinamientos severos, menos severos y recortes de derechos, también ha quedado demostrado que no son las fórmulas adecuadas ni eficaces contra este maligno microorganismo.

Si queremos salir de este sopor, se impone la vacuna. ¿Cuánto más pueden resistir los países cuyo desarrollo se cimenta en estructuras económicas dependientes de actividades no estrictamente esenciales? Y nuestro país, en este ranking, tiene un serio inconveniente, su mayor tesoro es el turismo y se ha depreciado hasta convertirse en una mera baratija asolada por el coronavirus. Vamos muy retrasados, pero debemos seguir confiando en que en Europa y en España podamos mantener a raya la pandemia dosis a dosis, sin tregua y sin desaliento.

## 4. Taxómetro

- Con opinión propia

## 6. Primera carrera

- Entrevistamos a Borja Musons, presidente de la Federación Vasca del Taxi, tras ser los únicos que han entrado en los planes de vacunación temprana como colectivo.



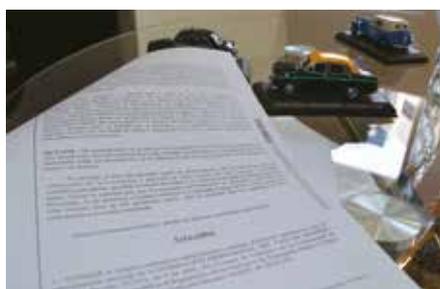
## 12. En marcha

- Test de antígenos gratis para los profesionales del taxi con el objetivo de prevenir nuevos contagios.



## 14. Actualidad

- El Reglamento de la CAM, anulado por la justicia



## 18. Noticias

- El CNTC se renueva y comienza el baile de asociaciones
- Uber Taxi vuelve a Barcelona
- Los taxistas cántabros reclaman más medidas contra la crisis



## 26. Homologados

- Los taxis autorizados en Madrid

## 28. + info

- El Gobierno pone de nuevo sobre la mesa la modificación del sistema de módulos



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](mailto:redaccion@gacetadeltaxi.com)



La Gaceta del Taxi



@gacetadeltaxi

## Un sector olvidado, un sector engañado (XXXIX)

**Manu Sánchez**

Responsable Geet  
Plataforma en defensa  
del servicio público del taxi



## Caminante no hay camino se hace camino al andar

**L**a verdad sea dicha, que corrían otros tiempos donde el ser humano era más solidario y aunaba esfuerzos para conseguir objetivos y fines que beneficiasen a todo el conjunto. Sin embargo, la actual sociedad no adquiere esos compromisos, entramos en la nueva generación del esfuerzo individual que se confunde con el ego-centrismo, docencia enseñada desde las propias voces políticas que envueltas en una cortina de humo les interesa que las personas busquen su satisfacción de esta simple manera. Es decir, un reconocimiento de la propia persona a su propio conocimiento. Esto ocurría también con las representaciones del sector del taxi quienes desde antaño practicaron el conocimiento como práctica de

**“No se puede hacer nada para cambiar lo que ya pasó, pero sí se puede hacer mucho para cambiar lo que viene a destruirte”  
M.S**

engaño para mantenerse en una posición con privilegios, poseedores de cierta información y asuntos de relevancia, a quienes les pudo más la avaricia en la búsqueda de su beneficio personal. # De aquellos barro hoy estos lodos #.

Hoy, con un sector inmerso en una crisis económica se añade su largo historial de quiebra técnica jamás vista y nunca reconocida y aún así, hemos tenido la gallardía de hacer grandes sacrificios inhumanos para poder mantener un servicio público de transporte en aras del interés general.

En este contexto, los grupos políticos nos piden de nuevo que depositemos el voto de confianza para llevar las riendas de un país, de una región o de un municipio. Todo envuelto en falsas promesas, como es costumbre cuando llegan estos acontecimientos, porque luego pasan los meses y se acabó lo prometido.



Siguiendo con la línea del voto de confianza también nos lo piden desde las asociaciones. Aquí tengo que decir que a los grupos de personas que se presentan a elecciones de una asociación para conformar los diferentes cargos de una Junta Directiva les estamos dando una doble confianza. La primera, mediante el voto útil para gestionar la asociación, y la segunda, por cesión del apoderamiento (tarjeta de transporte) para representarnos en los organismos correspondientes (Comité Nacional del Transporte y Comité Regional del Transporte)

Con la confianza del voto depositado en aquellas personas para que dirijan los designios de una asociación y con la cesión de la tarjeta de transportes para representarnos en la defensa de los intereses del sector en los diferentes organismos públicos, fuimos traicionados por ex-dirigentes y ex juristas asesores de los mismos, descubriéndose con el paso de los años cuales fueron sus particulares intenciones para dejar al sector sucumbido en una precaria situación de quiebra.

Pero no se queda ahí la cosa, ya que la actual situación aún nos sigue bombardeando la estructura por la que se asienta el sector. La constata sonda de la desnaturalización es vista desde mi observatorio particular, tras muchos años de lectura técnica, que aquella filosofía del taxista solidario, arraigado en su firme compromiso, no ya en defensa de los intereses comunes, sino de solicitar incansablemente nuestros derechos, hoy hace aguas, pues de una manera solapada los legisladores y reguladores se encargan de que seamos diferentes unos de otros para dejar en manos de la innovación tecnológica los futuros designios a los que este sector o parte de este sector tenga que someterse. Con esta clara intención la Administración enseña a nuestros representantes un camino sin retorno, dónde lo diferente tenga escasa visibilidad entre operadores bajo un farragoso entramado normativo que permite coexistir licencias bajo una categoría única (automóviles de turismo) divididas y subdivididas en Auto Taxi por un lado, y Euro Taxi por otro (no creo que en un futuro nos metan otra modalidad con regímenes diferentes dentro de una misma norma. Rozaría lo absurdo del hecho en sí).

Otro tema flagrante lo encontramos en la aplicación de las tarifas vigentes, entre quienes trabajan cumpliendo de una manera tradicional (paradas y peinado de calles a mano alzada) y aquellos que se someten a las reglas de las tecnológicas, o de quienes creen en el juego del libre mercado. La verdad es que se genera al final una total desconfianza en el usuario del servicio.

Por consiguiente, Administraciones que por vía exprés modifican el Reglamento y Ordenanza del taxi aprovechando cuestiones banales, introducen ciertos elementos que son sustantivos y afectan al régimen jurídico, desnaturalizando el servicio del taxi, y por otro lado, nos encontramos con representaciones que ofrecen un discurso ambiguo en la búsqueda de soluciones generales del sector al encontrar un trasfondo en potenciar servicios telemáticos a precios cerrado. Me parece que roza lo absurdo decir que defienden al conjunto del sector cuando nos llevan a un sálvese el que pueda.

Es por ello que todo lo que se pretenda modificar tanto en el Reglamento como en la Ordenanza (eliminando restricciones, requisitos, etcétera) no es una mejora objetiva y de modernización. Este sector en común necesita otras miras y otros impulsos que verdaderamente nos sitúen dentro de nuestra esfera en el ámbito de la movilidad como servicio público (impropio o virtual) donde políticos y representantes tienen que velar en una ciudad que inicia en 20.20 sus andaduras hacia las Smart Cities.

## Enred@dos

**@Patxietxea** Fue en los peores días de la pandemia cuando dimos lo mejor de nosotros mismos. Y es en los peores momentos cuando vemos que TODOS podemos ayudar ¡Gracias a todos los #taxistas que ayudaron en estos momentos tan duros!

**@dboyemadrid** Basta ya de abusos con los eurotaxis... Que adquirir un eurotaxi sea una cuestión libre sin privilegios y con días de libranza como el resto... Estamos hartos de tantos abusos por parte de los eurotaxis

**@lopezgonza74** No es por enmendar la plana, pero mientras haya mayores de 80 a 90 años sin vacunar (aquí en Madrid la mayoría) ningún taxista, ni bombero, ni policía de ningún sitio tendría que ser vacunados antes que ellos.

**Jota Valero** Desde que han quitado la alea de tiburón en Bravo Murillo desde cuatro caminos hasta la calle Ávila, el carril bus-taxi está lleno de vehículos haciendo carga y descarga aparcados para entrar a una tienda, etc.

**Javier Canalejas Lopez** Y después de pedir todos los taxis de Torrelodones VTCs, ahora la administración a prevaricar otra vez y les iguala el taxi al de Madrid. Ellos se quedarán trabajando con la VTC para sus clientes en Torrelodones y para el taxi pondrán un conductor y lo mandarán a Madrid..Así da gusto la prevaricación de la administración. Hace ricos a unos pocos de un día para otro... A ver si las asociaciones denuncian esta ganano y se puede demostrar que tienen VTCs.

**Jorge Fernández** "No somos tanto de regular como de permitir que el taxi pueda competir". Claro, y para eso la solución en vez de regular las VTCs pasa por regular AÚN MÁS los taxis. Son unos impresentables.

# El País Vasco vacuna a sus

**El papel de la Federación Vasca del Taxi ha resultado fundamental para que los profesionales del sector del País Vasco hayan sido los primeros, y hasta el momento los únicos, en ser incluidos en un plan de vacunación como grupo profesional en nuestro país. Borja Musons, presidente de la organización, explica en esta entrevista que la velocidad con la que dieron los datos de los taxistas al departamento de Salud ha sido clave para que finalmente los profesionales vascos reciban los primeros pinchazos contra el coronavirus.**



*Borja Musons, presidente de la Federación Vasca del Taxi*

**E**l País Vasco se ha convertido en la única comunidad autónoma de España que ha decidido empezar a vacunar a todos los taxistas que trabajan en su territorio al considerar que se trata de un grupo profesional de carácter esencial. A finales del mes de marzo, los responsables sanitarios vascos comenzaron a inmunizar a los primeros taxistas en sus respectivos centros de salud.

La Federación Vasca del Taxi, presidida por Borja Musons, ha jugado un papel funda-

mental para que se haya iniciado el proceso de vacunación sobre el sector del taxi. En esta entrevista concedida a nuestro medio, Musons explica cómo han sido los pasos que han tenido que dar y espera que el de Euskadi sea un ejemplo en el que se miren otras comunidades autónomas en nuestro país.

**Gaceta del Taxi.** La noticia de la vacunación a taxistas en el País Vasco como grupo profesional esencial despertó una gran expectación en el sector, como no podía ser de otra manera. ¿Cómo se inició el proceso

# taxistas

## “Nuestra prioridad ha sido siempre tener un taxi seguro”

para incluir a los taxistas en el plan de vacunación de Euskadi?

**Borja Musons.** Nuestra prioridad ha sido siempre tener un taxi seguro. Desde el pasado mes de octubre hemos venido pidiendo a los responsables de Sanidad un protocolo claro de actuación. Hemos pedido aclaraciones, como por ejemplo en relación al uso de la mascarilla en el vehículo, que ha generado controversia, pero también sobre si podíamos llevar a una persona en el asiento contiguo, el aforo, etc. Todas las dudas que nos iban surgiendo nosotros las íbamos planteando al Gobierno Vasco. En diciembre nos empezó a llegar información sobre el tema de las vacunaciones y volvimos a insistir a las autoridades, aunque no recibimos respuesta.

**G.T.-** ¿Qué decidieron hacer en aquel momento?

**B.M.-** Volvimos a insistir y lo que hicimos fue ponernos en contacto con grupos políticos con los que tenemos más relación, sobre todo a nivel municipal en Bilbao. Obtuvimos muy buena respuesta por parte de los grupos. Hay que tener en cuenta que en Euskadi gobierna el PNV, pero en la parte de transportes está dirigida por el PSOE. De esta forma, expusimos la situación a los grupos y se pusieron manos a la obra para hablar con el Departamento de Salud. Desde Transportes trabajaron mucho para hacer que nos vacunasen. Finalmente la Consejería de Salud accedió y nos pidió que hiciéramos un listado con los taxistas para que pudieran vacunarlos.

**G.T.-** ¿Fue la Federación Vasca la que elaboró ese listado?

**B.M.-** Sí. Lo que hicimos fue un listado con todos los taxistas vascos, porque no todos los profesionales pertenecen a la Federación. De tal manera que lo hicimos extensible a todos los taxistas de Euskadi. Creíamos fundamental que todos tuvieran la opción de vacunarse. Al realizar el listado, dejamos claro a todos los profesionales que, como es



Rakel Vicente @Rakel287 · 24 mar.

Hoy gran parte de taxistas en Donosti hemos sido vacunados, de momento 0 sitomas



8

40

105



Una de las taxistas publicó en su perfil de Twitter el momento de recibir su primera dosis

obvio, la vacuna era voluntaria. Una vez que confeccionamos el listado se lo enviamos a los responsables de Salud y rápidamente se pusieron manos a la obra y empezaron a llamar a los taxistas. Además, también se pusieron en contacto conmigo confirmando que iban a empezar a vacunar. Para mí ha sido fundamental elaborar el listado lo más rápido y efectivo posible para evitar que la administración se echase para atrás. Les entregamos los datos y la pelota estaba en su tejado.

**G.T.-** Se puede decir entonces que su papel ha resultado fundamental para que los taxistas sean vacunados.

**B.M.-** Ojalá las cosas que se tengan que conseguir con los organismos públicos dependan del trabajo que hagamos nosotros. Ese es el resumen. A mí no me importa sentarme delante de una tabla Excel a meter datos siempre y cuando cumplan los objetivos marcados. Le hemos dado el trabajo hecho al Departamento de Salud con los datos de todos los taxistas, pero ha merecido la pena.

Nos hemos encargado de aligerar todo el procedimiento. Hemos hecho lo que ha hecho falta porque hay que reconocer que al principio no tenían pensado incluir al taxi en la vacunación. Nosotros no somos muy

de ponernos medallas, queremos que las cosas salgan para adelante, pero es indudable que gracias a los esfuerzos de los grupos políticos de la oposición, al departamento de Transportes del País Vasco, al de movilidad de Bilbao y a la Federación Vasca, se ha podido llevar a cabo la vacunación de los taxistas. Se ha hecho un trabajo súper importante y si no hubiéramos realizado esta labor, no estarían llamando a los taxistas.

### El taxi, servicio esencial

**G.T.-** ¿Qué sensación les queda tras haber colaborado en este proceso?

**B.M.-** Estamos contentos, pero nos llama mucho la atención que otros compañeros de otras regiones estén haciendo lo mismo y no les hayan hecho ni caso. Me parece lamentable. En Valencia, por ejemplo, les han contestado con una carta tipo. Y además, hay una cosa importante a tener en cuenta y

**“Se ha apuntado el 70% de los taxistas en activo”**



El trabajo de la Federación ha permitido que todos los profesionales vascos pudieran acceder a la vacunación

es que Euskadi no está siendo la comunidad que está a la cabeza de las vacunaciones ni mucho menos, pero nosotros estamos muy agradecidos de que interpreten que el taxi es un servicio esencial.

**G.T.-** Ahí parece radicar la diferencia, en que consideren al taxi como un sector clave que deba ser vacunado con celeridad.

**B.M.-** Pues parece ser que es así. Pero a ver si la decisión del Gobierno Vasco sirve de ejemplo para que en otros sitios lo hagan.

**G.T.-** ¿Cómo están citando a los taxistas? ¿Están acudiendo a espacios grandes de vacunación o en el centro de salud que corresponde a cada profesional?

**B.M.-** heterogénea la forma de funcionar porque algunos los están llamando por teléfono y otros les mandan un SMS y lo hacen a través de la página web. En la web, el taxista mete sus datos, su número de tarjeta de seguridad social, y se les dirige a una página en la que puede acceder a un calendario de citas para poder vacunarse contra el Covid-19.

**G.T.-** ¿Cómo ha sido la respuesta de los taxistas a la hora de sumarse a la vacunación? ¿Qué porcentaje de taxistas se han unido?

**B.M.-** Calculamos que se ha apuntado aproximadamente el 70% de los taxistas vascos en activo. Considero que es una cifra importante teniendo en cuenta que lo hemos hecho súper rápido con el objetivo de que la administración no se echara para atrás. Pero además, tenemos que tener en cuenta que todo nuestro proceso de recabar infor-

## “Estamos muy agradecidos de que interpreten que somos un servicio esencial”

mación nos ha pillado justo cuando surgieron las dudas con la vacuna de AstraZeneca, y por eso ha habido bastante taxistas que no se han apuntado por miedo.

**G.T.-** Hasta el momento, ¿qué vacuna están poniendo a los taxistas?

**B.M.-** La vacuna de AstraZeneca que yo sepa. Pero debemos tener en cuenta que están llamando a los taxistas ahora y no quiere decir que en las próximas semanas se ponga otra vacuna de otro tipo. Lo más importante es que vacunen y sobre todo, que el resto de comunidades autónomas tomen nota.

**G.T.-** ¿Cómo está la situación del taxi en el País Vasco?

**B.M.-** La situación es terrible. Esto de la vacuna es un paso, pero tenemos que ir dando muchos otros aunque sean pequeños. Al final saldremos de esta situación poco a poco. La pandemia no está golpeando igual. Por ejemplo, los taxistas que operan en el aeropuerto de Bilbao están atravesando una situación muy mala, pero tenemos que ir dando pasos pequeños para conseguir una normalidad lo antes posible para poder trabajar en condiciones. Esto va para largo. Tenemos

miedo que vuelvan a implantar un cierre perimetral de carácter municipal, porque cuando hay ese tipo de cierres se sufre mucho. Al final es muy delicado mantener el equilibrio. La vacunación está muy bien pero hay que conseguir que los casos se reduzcan, que se vaya abriendo la hostelería. La vacuna es importante también por el tema económico, pero si tenemos a todos los taxistas vacunados pero no podemos trabajar, pues estamos en las mismas.

**G.T.-** ¿Cuándo cree Borja Musons que volveremos a la normalidad previa a la pandemia?

**B.M.-** Creo que vamos a tener un verano duro. Por lo que oigo y lo que me dicen. Al final, en la labor de representación del taxi terminas hablando con políticos y transmiten que vamos a tener un verano duro, sin grandes eventos, y que a partir de septiembre se abrirá bastante. Igual duro no es la palabra, sino que vamos a tener un verano prudente. A partir de septiembre u octubre habrá una apertura, poco a poco. Pero es una percepción personal, porque yo al final soy un taxista y de los malos [risas]. Pero en la labor de representación del taxi, sin ser epidemiólogo, hablas con gente y te llega información y por eso tengo esa percepción.

**G.T.-** Además de representar a la Federación Vasca del Taxi, también se encuentra en la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi), que está creciendo en los últimos meses justo antes de la renovación del Comité Nacional de Transporte por Carretera. ¿Cómo está viendo todos estos cambios?

**B.M.-** Es una consecuencia directa de que otras asociaciones a nivel estatal y que tenían un poder específico han hecho muy mal las cosas. Hemos apostado por hacer las cosas bien y de forma uniforme y cómo consideramos honorables para la defensa del taxi, y Antaxi está creciendo y creemos que va a crecer más. La competencia a nivel de asociación lo está haciendo mal, pero eso no quita que nosotros lo hemos hecho muy bien, tanto los compañeros de Madrid, Valencia, Baleares. Es gente activa y eso se nota y es gente que pelea por hacer bien las cosas y por defender el taxi en todo momento. Eso al final provoca que los taxistas se den cuenta. Esperemos que sigamos creciendo y tener un puesto representativo en el Comité Nacional de Transportes y podemos llevar al taxi donde tiene que estar. Vamos a luchar por ello.

Javier Izquierdo



Informational text or a form, possibly a document or a page from a book, with a blue circular logo or seal on the right side.

# El resto de taxistas del país tendrá que esperar

**M**ientras que en País Vasco se han atendido las peticiones de los profesionales y se ha procedido a su vacunación de forma prioritaria, independientemente de su rango de edad, en el resto del país no ha sucedido lo mismo. Nos hemos puesto en contacto con otras comunidades autónomas y a pesar de que todos ellos nos confirman que se ha solicitado formar parte de las campañas de vacunación temprana, no han obtenido respuesta o, en caso de haberse recibido esta ha sido negativa.

La escasez de vacunas, aseguran desde las administraciones, les obliga a seguir la Estrategia de vacunación establecida por la Comisión de Salud Pública en la que se encuentran representadas todas las comunidades y ciudades autónomas. En Catalunya, por ejemplo, se está vacunando ya a la población entre 60 y 65 años, “y en esa franja sí entramos los taxistas”, nos ha explicado Luis Berbel, presidente del STAC, que nos confirma que en su caso, no han recibido respuesta ninguna por parte de las autoridades sanitarias catalanas. Lo mismo sucede en Castilla-La Mancha, donde la según respuesta de la Consejería de Sanidad a la Federación del Taxi de Castilla-La Mancha se vacunará a los taxistas manchegos en su tramo de edad. Su presidente, Manuel García Naharro confía en que las demás comunidades sigan el ejemplo de País Vasco porque se trata de un sector “esencial y muy expuesto al Covid-19”.

“Cuando hablamos de seguridad también nos referimos a este tipo de cuestiones, que ya no dependen de la Asociación”, han apuntado desde Tele Taxi San Fermín, en Pamplona. “Por nosotros y por nuestros viajeros, ojalá el Gobierno de Navarra tome nota. Nuestros vecinos han comenzado a vacunarse al entender, desde el Gobierno vasco, que el sector del taxi es un servicio público esencial. Una medida que, desde Teletaxi, reclamamos a la Administración foral cuando en enero comenzó a saberse el calendario”.

En Aragón, el presidente de la Asociación Provincial de Zaragoza, Mariano Morón, también lamenta que a pesar de haberlo solicitado no se les tenga en cuenta. “Lo solicitamos a la Consejera de Sanidad y nos

dijo que seguían los criterios que establecía Emergencia Nacional y el sector del taxi no estaba incluido. Nos dijeron que lo iban a tener en cuenta, pero hasta el momento no sabemos nada”. A la espera de respuesta se encuentran también en Galicia, según nos ha explicado el presidente de la Federación Gallega, Manuel Sánchez Quindimil.

La última actualización del protocolo ha bajado hasta los 55 años la vacunación con AstraZeneca, por lo que seguramente más taxistas en esa franja de edad podrán recibir sus primeras dosis. De momento, sin embargo, siguen a la espera de recibir una protección que muchos consideran fundamental. “Entendemos que después de vacunar a los servicios esenciales nos correspondería a nosotros, porque tenemos una relación muy directa con muchos usuarios”, nos traslada desde Islas Balears Gabriel Moragues.

También en Valencia, la Conselleria de Sanitat alude precisamente a la Estrategia de vacunación, y adelanta que se informará a las personas a medida que se avance en la campaña de vacunación, nos explica Fernando del Molino, presidente de la Federación Sindical del Taxi de Valencia.

En Madrid, la presidenta de la Comunidad Isabel Díaz Ayuso avanzó hace un mes la posibilidad de incluir al taxi en la campaña temprana de vacunación, pero al cierre de esta edición no había ninguna novedad al respecto. Así nos lo han corroborado desde el sec-

tor, si bien sabemos ya que muchos taxistas en el rango de edad del proceso de vacunación actual ya están recibiendo sus primeras dosis. Andalucía, Castilla y León, Asturias son otras de las comunidades donde se han solicitado estas medidas pero con el mismo resultado. Incluso a nivel nacional, Fedetaxi hizo un requerimiento formal que ha tenido la misma respuesta: esperar a ser vacunado en su grupo etario.

## El caso cántabro

Curioso es, eso sí, lo que ha sucedido en Cantabria, donde la Consejería de Transporte elevó su petición a Sanidad, señalando que en el taxi es “imposible” mantener la distancia de seguridad entre el conductor y los pasajeros, “de ahí la importancia de atajar cuanto antes el riesgo que supone el transporte en este tipo de vehículos”.

Sin embargo, desde Sanidad se han mostrado contundentes al rechazar dicha solicitud aludiendo a que ya se analizó su inclusión en la campaña temprana y se rechazó. “Su vacunación se ha de realizar cuando le corresponda a cada persona en razón a su edad como población general”, nos informa Manu Andoni Ruiz desde la Federación.

Ahora, con la llegada de nuevas vacunas y la posibilidad de que la edad de vacunación vaya descendiendo, cada vez más profesionales recibirán su dosis para recuperar la normalidad cuanto antes.





Text

Text

Text



Text



Text



Text

Text

Text

# Detección temprana para

**Un año después de que nuestras vidas se pusieran del revés con la llegada del Covid-19, ahora la estrategia se divide en vacunarse y, sobre todo, en detectar los positivos y romper la cadena de contagios. Precisamente con ese objetivo, Madrid cuenta con un nuevo punto de test de antígenos para los taxistas en el que los profesionales de toda la Comunidad pueden realizar esta prueba de forma gratuita.**



*El centro está preparado para hacer 2.000 test al día*

“**M**antener protegido a quienes mantienen a Madrid abierto” es el lema con el que la Asociación Gremial de Madrid, ATA y la CEOE han puesto a disposición de los taxistas madrileños un centro de testeo para la realización de pruebas de antígenos. Abierto desde el pasado mes de marzo, cualquier taxista de la Comunidad de Madrid, independientemente de que sea socio o no de Gremial o de otra asociación, podrá realizarse de forma gratuita un test. Para ello, solo es necesario solicitar cita previa a través de la web habilitada para ello.

Aunque los planes de vacunación nos hacen mirar esperanzados al futuro más inmediato, lo cierto es que la prevención sigue siendo un aspecto fundamental a mantener. Especialmente en un colectivo como el del taxi “cuyo lugar y medio de trabajo se caracteriza por la circulación y contacto continuo y directo con pasajeros”, señalan desde la CEOE. Por ello, se ha considerado esencial reforzar la seguridad en este gremio, con el objeto de proteger no sólo a los taxistas, sino también a los ciudadanos que utilizan este medio de transporte.

Este centro, inaugurado por la presidenta Isabel Díaz Ayuso, tiene capacidad para realizar 2.000 pruebas al día a un sector que el Gobierno regional, considera prioritario que a pesar de ser duramente golpeado por la crisis sanitaria y la económica, “nunca ha dejado de ser solidario”.

Aunque los más de 15.000 taxistas madrileños pueden acudir a realizarse esta prueba, de momento son pocos los profesionales que conocen esta posibilidad y, por lo tanto, la afluencia está siendo escasa. Además, muchos no saben exactamente en qué consiste esta prueba de antígenos y piensan que acuden a realizarse un análisis serológico que les dirá si han pasado o no la enfermedad.

Maribel, enfermera encargada de realizar esta prueba en la calle Príncipe de Vergara número 80, nos cuenta las diferencias entre una PCR y un test de antígenos. “El test de antígenos detecta si en ese momento tienes o no la enfermedad en ese momento. La prueba es en sí misma como la de una PCR, aunque la diferencia entre ambas es por un lado que la de antígenos es más rápida y por otro es menos eficaz sin sintomatología.”

La muestra para el test de antígenos se obtiene del exudado nasal o faríngeo, mediante la introducción de un escobillón en las fosas nasales y parte trasera de la boca. El resultado se obtiene transcurridos entre 10 y 15 minutos.

En caso de detectarse algún positivo, la persona tendría que irse a su casa, llamar a su

**El taxi está teniendo unos niveles de positividad bajos**

# seguir trabajando

Centro de Salud para informar a su médico de atención primaria, que es quien se encargará de realizar el seguimiento. “Por nuestra parte”, añade, “recibirán un informe en el que quedará reflejado el positivo”.

La enfermera también nos confirma que muchos de los taxistas que han acudido pensaban que se trataba de una extracción de sangre. Una prueba que, de momento no se plantean incluir dentro de este proyecto de colaboración público-privado en donde la autoridad sanitaria pública es quien determina el protocolo sanitario a seguir, de momento. No obstante, la CEOE se pone a disposición de las autoridades para aumentar la oferta a este tipo de test si fuera necesario.

“Cabe destacar que en estos momentos el objetivo de esta iniciativa de testeo del Plan Sumamos es, en esencia, identificar el máximo número posible de sujetos infectados, a fin de cortar las posibles cadenas de contagio y rebajar la peligrosidad del virus, ya que se ha demostrado que estos cribados selectivos que estamos haciendo ayudan a este objetivo”.

## Un sector expuesto

Por su idiosincracia, su oficina es el propio vehículo por donde pasa mucha gente al día, el sector del taxi era uno de los que el Plan Sumamos quería “sumar” desde el principio, para que pudieran realizar su trabajo con seguridad. De ahí que con la ayuda de ATA y la Gremial del Taxi se montara este centro de testeo en el pico de la tercera ola.

Aunque los datos tanto de test realizados como de positivos detectados pertenecen a las autoridades sanitarias y son confidenciales, “se sabe que el sector del taxi está teniendo unos niveles de positividad bajos, confirmando que los taxistas se toman muy en serio las medidas de seguridad de sus clientes”, explican desde la CEOE.

Sin embargo, a pesar del gran esfuerzo realizado por el sector para ofrecer un espacio seguro de trabajo, a nivel económico, el taxi, junto con el resto de transportistas, está siendo uno de los sectores más afectados por la pandemia, debido a su vínculo intrínseco a la actividad económica y perjudicado por las restricciones de movilidad a nivel nacional e internacional. Estimaciones a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) arrojan una disminución de los ingresos en 2020 respecto a 2019 del orden de 287.000 millones de euros en el conjunto de sectores analizados.



Si el resultado es positivo, el afectado tendrá que contactar con su médico de atención primaria



Isabel Díaz Ayuso inauguró el centro el pasado mes de marzo

Por ello al margen del montaje de centros temporales de testeo, desde el Plan Sumamos se promueven otras actuaciones para que los espacios sean más seguros: campañas de concienciación, impulso a la aplicación Radar Covid o apoyo en la distribución de vacunas son algunas de las iniciativas que ofrecen.

También recuerdan que este proyecto ya ha sido implantado en varias Comunidades Autónomas con la idea de que los trabajadores de las empresas puedan desarrollar su trabajo con seguridad, protegiéndolos a ellos y, por tanto, a sus amigos y familiares, pero también protegiendo a clientes y proveedores. Priorizar la salud de todos manteniendo una economía abierta para que la crisis sanitaria no evolucione en una crisis económica aún mayor.

### ¿Dónde?

Calle Príncipe de Verga, 80

Cuenta, además, con parking gratuito en Diego de León 45 a disposición de los taxistas que acudan a realizarse la prueba.

### ¿Cómo pedir cita?

La cita se concierta de forma online en la web <https://plan-sumamos.es/reservar-cita/> En caso de hacer dos reservas con un mismo número de licencia, debe cambiar el número de teléfono, puesto que si se repite, sólo se registrará una sola reserva.

### ¿Pueden los asalariados hacerse un test?

Los test son para todos los profesionales del taxi de la Comunidad de Madrid. Si es usted asalariado, debe seguir los mismos pasos para pedir cita del punto anterior.

### ¿Cuántas veces puedo hacerme un test?

Una misma persona podrá hacerse un test las veces que considere.

### ¿Qué documentación debo presentar?

Una vez en la aplicación de cita previa recuerda escribir en el campo 'Empresa' tu número de licencia o simplemente escribe 'Taxi'. Hay un identificativo único para cada reserva y este debe ser el número de teléfono. Debe traer su documentación (tarjeta identificativa y DNI).

# La nulidad del reglamento

**La decisión del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) de declarar nula la última modificación del Reglamento del Taxi aprobada por la Comunidad de Madrid en abril de 2019, puede tener importantes consecuencias para el sector. A falta de conocer qué hará el gobierno regional tras conocerse la sentencia, la decisión de la justicia trae consigo, además de la anulación de la titularidad por parte de personas jurídicas, la caída del precio cerrado para servicios previamente contratados.**



Ángel Garrido, entonces presidente de la CAM, fue el responsable de este Reglamento

**E**l Reglamento del Taxi que el Gobierno de la Comunidad de Madrid aprobó en abril de 2019 ha sido declarado nulo por la justicia. La Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM) presentó, nada más conocerse su aprobación, un recurso pidiendo la nulidad del texto aprobado por la administración que dirigía entonces Ángel Garrido, y ahora, dos años después, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) le ha dado la razón.

La nulidad de la normativa que regula el servicio de taxi en la Comunidad de Madrid puede tener consecuencias importantes para el futuro inmediato del sector. Aspectos como la amortización de las licencias o que una persona jurídica pueda ser titular de licencia quedan anulados. Pero también, con la sentencia del TSJM conocida el 29 de marzo, se anula la posibilidad de ofrecer un precio cerrado para los servicios previamente contratados.

Al cierre de esta edición, se desconoce si la Comunidad de Madrid, como parte demandada, presentará recurso de casación ante el mismo Tribunal en contra de esta senten-

**“El Reglamento fue una venganza para el colectivo” dice Julio Sanz**

cia. Sí que lo hará, por su parte, la Asociación Madrileña del Taxi (AMT), que nada más conocerse el recurso que presentó FPTM, se personó como codemandada en el proceso en defensa del texto regional.

Julio Sanz, presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid (FPTM), ha declarado sentirse satisfecho con la decisión judicial que considera que “es un éxito para el colectivo del taxi y que demuestra que no hay enemigo pequeño”. Para Sanz, la modificación del Reglamento por parte de la CAM en abril de 2019, dos meses después de una histórica huelga que llevó a cabo el sector, fue “una venganza para el colectivo de autónomos del taxi”.

“Se trataba de un ataque a los taxistas, y algunos ya no nos callamos y decidimos acudir a los tribunales”, manifiesta Sanz, re-

# deja en “stand-by” el taxi

## La sentencia llega dos años después de presentarse el recurso

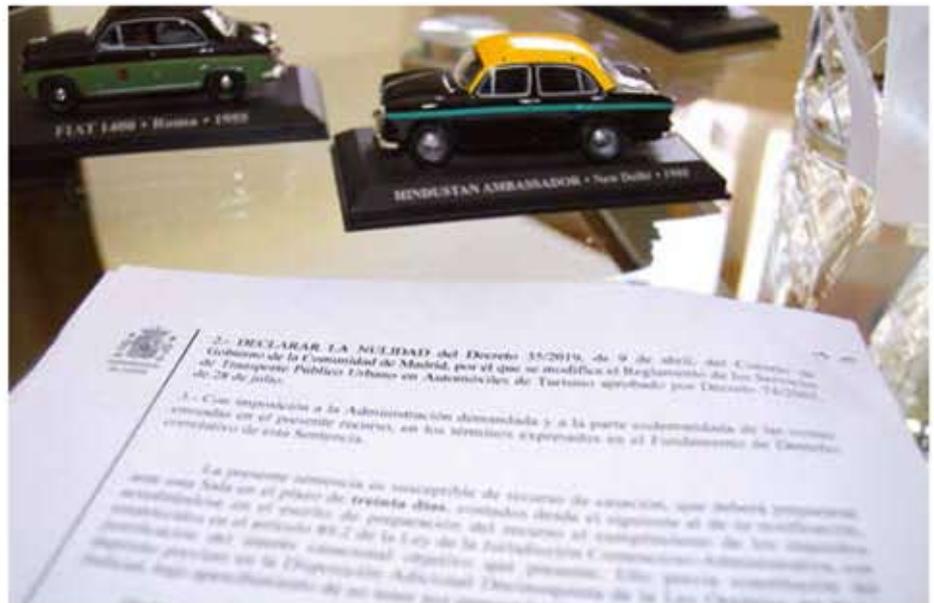
calcando que aunque lenta, -han pasado dos años desde que se presentó el recurso-, al final “los más poderosos también tienen que enfrentarse a la justicia”.

### Infracción del procedimiento administrativo

FPTM solicitó la nulidad del decreto al entender que la actuación administrativa llevada a cabo por la Comunidad de Madrid no se había hecho conforme a los procedimientos establecidos. Por lo tanto, además de pedir que el decreto que modificó el Reglamento fuese declarado nulo, también pidió que se anulasen de forma subsidiaria algunos artículos, y que se impusieran las costas procesales al Gobierno regional como parte demandada.

La organización mayoritaria en la representación del sector en Madrid justificó su recurso alegando que en el primer proyecto elaborado y sobre el que se informó a las organizaciones representativas del sector, no se contenían determinadas modificaciones que luego si fueron introducidas en el texto final, sin haberse sometido de nuevo a información pública ni haberse dado trámite de audiencia.

En concreto, en el primer proyecto de modificación del Reglamento al que si ac-



La sentencia confirma la anulación del documento

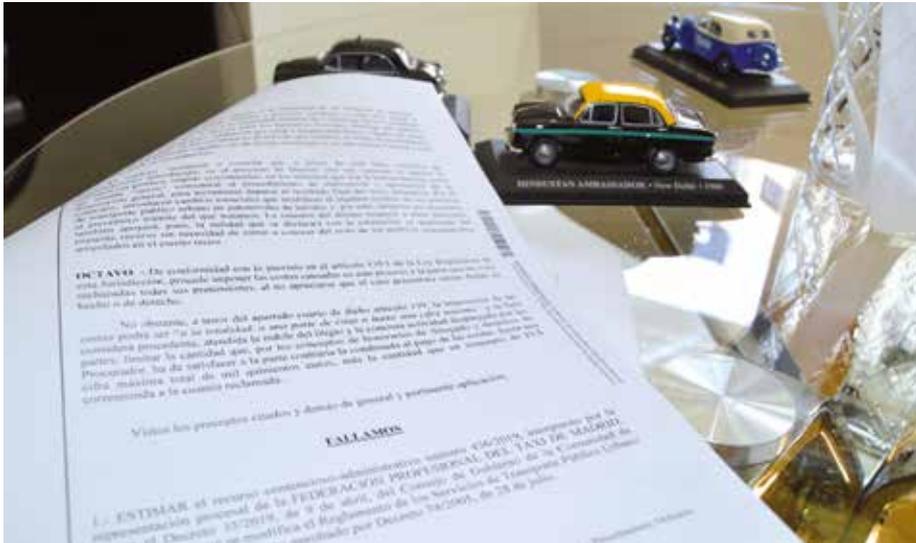
cedieron las organizaciones, no se incluía la modificación del artículo 8 relativo a las limitaciones cuantitativas del otorgamiento de licencias; ni la posibilidad de amortización de licencias por parte de los municipios, o la modificación del artículo 10 relativo a los requisitos para la obtención de licencias. En este último caso, inicialmente el proyecto mantenía la obligación de ser una persona física para ser titular de licencia, sin la posibilidad de que fuesen también titulares las personas jurídicas, algo que posteriormente cambió. Tampoco se incluía la modificación del artículo que anteriormente mantenía el límite del 10% como porcentaje máximo de

la flota que debería estar compuesta por titulares de más de una licencia.

La Comunidad de Madrid, en su defensa, insistió en que si que se recogieron las pretensiones de las asociaciones, algo que FPTM reconoce que se hizo en el primer proyecto presentado, pero no en el texto que acabaron finalmente aprobando en abril de 2019.

### Cambios esenciales y no meros ajustes

Sin embargo, FPTM insistió en su recurso que a la hora de aprobar el texto, la Comuni-



Ha sido el recurso de Federación el que ha prosperado en los tribunales

dad de Madrid no presentó ni un solo estudio, informe ni consulta respecto de la norma, y tampoco se dio la preceptiva audiencia a las asociaciones y organizaciones representativas del sector del taxi. Sostiene que se limitaron a remitir al Comité Madrileño de Transportes un primer proyecto de decreto que nada tiene que ver con el definitivamente aprobado. Además, la organización se remite a un primer dictamen emitido por la Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid, así como a un informe de la Abogacía General de la Comunidad de Madrid, que destacaron que sería recomendable ampliar la justificación de la oportunidad y la motivación de las reformas. Tampoco se llevó a cabo el trámite de remitir el texto al Consejo de Consumo. El texto, en resumidas cuentas, a ojos de FPTM, carecía de la motivación suficiente que justificase la necesidad y oportunidad de aprobarlo.

Y en ese punto la justicia ha dado la razón a la organización de taxistas. Las magistradas que componen el tribunal entienden que se ha producido una infracción desde el punto de vista del procedimiento, y que ni la Comunidad ni la AMT han sabido defenderla en sus escritos de demanda.

Por otro lado, el TSJM reconoce, y lo hace de forma clara en la sentencia, que el texto presentado en el primer proyecto y el que finalmente aprobó la CAM contenían “cambios esenciales”, y no simples ajustes, que modifican el régimen jurídico de prestación de los servicios de taxi. Por lo tanto, la CAM debió de haber sometido la modificación del reglamento a un proceso que se saltó, y por el que ahora ha sido declarado nulo.

“Para aprobar un reglamento de este tipo se presenta un proyecto inicial, alegaciones, hay un periodo de consulta pública y se necesitan estudios e informes. Ese es el procedimiento necesario y no el que se sacó la Comunidad de la chistera, que ni siquiera había consultado a las asociaciones en una clara venganza al colectivo del taxi”, explica Sanz.

### En peligro el precio cerrado

Ahora, falta por conocerse que consecuencias inmediatas puede tener la sentencia. “Entiendo que es preceptivo que la CAM informe a los respectivos ayuntamientos, porque en su momento se informó que disponían de seis meses para adaptar sus

ordenanzas municipales del taxi”, explica el presidente de FPTM, que recuerda que el Ayuntamiento de Madrid ya había iniciado su procedimiento para la modificación de la ordenanza.

Se desconoce, como ya hemos indicado arriba, si la CAM recurrirá el Reglamento, pero desde FPTM anuncian que están expectantes ante qué medidas pueden adoptar las administraciones porque incluso podrían pedir al TSJM la ejecución de la nulidad del reglamento “en previsión de males mayores”.

“No podemos permitir que se generen más perjuicios, y a la espera de los movimientos de la CAM y el Ayuntamiento de Madrid, volveremos al reglamento de 2005 y todas las cosas resueltas desde 2019 en adelante volverán a su punto de origen”, explican el representante de FPTM.

Sanz no oculta que uno de “los daños colaterales” que trae consigo la nulidad de la última modificación del reglamento sea la caída de la tarifa 9. “El precio cerrado es un gran beneficio para el taxi, es una gran herramienta para el colectivo y que si no se ha llevado con más éxito ha sido porque ha sido pervertido por algunos”, manifiesta, consciente de que la tarifa 9 caerá con la caída del reglamento a la espera de recibir instrucciones de la administración.

“Se trata de un daño colateral, pero si hacemos una escala de prioridades entre todo lo que podríamos haber perdido de haber seguido este texto en vigor, creo que merece la pena. No vamos a dejar de lado la tarifa 9 y seguiremos trabajando para su aprobación”, asegura Sanz.

Javier Izquierdo

## AMT recurrirá la sentencia ante el TSJM

La sentencia que anula la modificación del Reglamento del Taxi, que se hizo pública el pasado 29 de marzo, puede ser recurrida en un plazo de 30 días ante al mismo Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

La Asociación Madrileña del Taxi (AMT), organización que se presentó como code demandada en el procedimiento nada más presentar FPTM su recurso en contra del Reglamento, ha anunciado que presentará su recurso puesto que tiene claro que los fallos que se hayan podido cometer no son lo suficientemente grandes como para anular por completo el texto.

La organización presidida por Felipe Rodríguez Baeza presentará el preceptivo recurso de casación en defensa del texto regional que en abril de 2019 aprobó el gobierno del entonces presidente Ángel Garrido. Para el presidente de AMT, la sentencia “no entra en el fondo de la cuestión, sino que responde a cuestiones de forma y procedimiento”.

Román García Polvorinos, vicepresidente de AMT, entiende que los puntos que se cuestionan “no tienen la suficiente entidad como para anular un reglamento al completo”, y por esa razón la organización empresarial recurrirá la sentencia.



## THE FERRARI DESIGN LANGUAGE

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

### DESIGN PRINCIPLES

The Ferrari Design Language is based on several key principles that guide the design process. These principles ensure that every Ferrari car is a masterpiece of engineering and design, reflecting the brand's commitment to excellence and innovation.

### DESIGN ELEMENTS

The Ferrari Design Language is characterized by several key design elements that define the brand's identity. These elements include the iconic prancing horse logo, the distinctive red and white diagonal stripe, and the sleek, aerodynamic lines of the cars.



## Mes decisivo para conformar el nuevo CNTC



*El Comité se renueva hasta 2025*

**D**el 1 al 30 de abril, las organizaciones que deseen formar parte del Comité Nacional del Transporte por Carretera podrán presentar su representatividad a efectos de la revisión de la composición de este órgano. Actualmente, la sección O4 de transporte público de viajeros en vehículos turismo está encabezada por Fedetaxi con un 60,83% de representatividad, mientras que Antaxi supone un 39,17%. Una composición que, después de los últimos movimientos asociativos, es posible que cambie.

Y es que en apenas un mes, Antaxi ha sumado a sus filas varias asociaciones nuevas. La más importante, la incorporación del Sindicat del Taxi de Catalunya, que dejaba Fedetaxi tras varios años. Según explicaban desde el Sindicat en nota de prensa, ambas asociaciones comparten “en cuanto a la defensa del taxi y el taxista autónomo”. Además, han señalado que el STAC siempre ha estado representado a nivel Estatal. “Primero con la CTE, cuya creación fue promovida y realizada desde Catalunya. Y después en Fedetaxi. Creemos que nuestro sindicato tiene que tener siempre un referente a nivel Nacional”, han recordado.

No ha sido la única incorporación. La Junta Directiva de Antaxi también acordaba el ingreso de la Federación Regional del Taxi de Canarias, Fedetax. Con la entrada de ambas organizaciones en

la Asociación Nacional, que suman unas 4.000 VTs, Antaxi confía en hacerse con la mayoría dentro del Comité Nacional de Transporte y, por tanto, con la presidencia

Semanas antes se conocía que la Confederación de la Costa del Sol, formada por asociaciones de los principales municipios de la costa malagueña y con unos 2.000 taxistas asociados también se sumaba a Antaxi junto a los 500 taxistas que conforman la Federación de Castilla-La Mancha.

Además de las altas ya confirmadas, Élite Taxi Barcelona ha mostrado su interés en formar parte de Antaxi, si bien al cierre de esta edición todavía no había noticias nuevas al respecto.

Andalucía también abandona Fedetaxi

Mientras Antaxi sigue ganando nuevas asociaciones, Fedetaxi ha tenido que lidiar con la salida de varias de sus organizaciones, entre ellas la Federación Andaluza del Taxi (FAAT), que solicitaba el pasado 5 de marzo la baja como socio de pleno derecho de la Federación. “Los acontecimientos producidos durante los últimos años en Fedetaxi, y en especial, los vividos durante la segunda mitad de 2020 y primeros meses de 2021” han sido el motivo esgrimido por la FAAT para solicitar la marcha de Federación Española. La entidad andaluza fue una de las tres organizaciones fundadoras de Fedetaxi en 2012 junto a la Asociación Gremial de Madrid y la Federación de Castilla y León.

### ¿Qué es?

El Comité Nacional de Transporte por Carretera constituye el cauce de participación integrada del sector del transporte por carretera de viajeros y de mercancías, en aquellas actuaciones públicas que le afecten de forma general, que tengan un carácter relevante o que supongan una importante incidencia para el sector. La convocatoria va dirigida tanto a las asociaciones que actualmente forman parte de cada Sección del Comité, como a las que deseen entrar a formar parte de alguna o algunas de las mismas, para que justifiquen su implantación en el subsector empresarial al que representan.

## Finaliza el régimen especial del eurotaxi

**E**l pasado 7 de abril finalizó la I convocatoria de Régimen especial de eurotaxi, en el que quedaban adscritos 198 vehículos activos. Todos ellos, recordaron desde el Ayuntamiento de Madrid, tendrán que cumplir con las obligaciones ordinarias que establece la Ordenanza a partir del día 8 de abril. Entre ellas, volver al régimen ordinario de descansos, recuperar la letra de libranza y no exhibir publicidad en el portón trasero del vehículo. No obstante, el Ayuntamiento ha indicado que la nueva Ordenanza, actualmente en trámite, incluye un régimen similar para los eurotaxis que entrará en vigor una vez sea aprobado por el Pleno del ayuntamiento de Madrid en los próximos meses.



*Desde el 8 de abril, los eurotaxis afectados recuperarán la letra de libranza*

## El taxi de Jaén se promociona en los medios

La Diputación de Jaén ha lanzado una campaña para promover el uso del taxi en la provincia que se suma a las que en los últimos meses ha promovido la Diputación de Jaén para apoyar a distintos sectores económicos provinciales especialmente afectados por la pandemia. El presidente de la Administración provincial, Francisco Reyes, ha señalado que "esta crisis sanitaria está perjudicando especialmente a algunas actividades económicas, como es el caso del servicio que prestan los taxistas". Desde la Diputación, han asegurado querer mostrarles su respaldo impulsando esta campaña. Al respecto, Reyes recuerda que "el taxi es uno de los medios de transporte público más populares y extendidos, porque este gremio presta su servicio en casi todos los municipios jienenses y también entre provincias". De ahí su "importancia, que es aún mayor en aquellos pueblos y zonas rurales donde no llega el transporte público de forma regular y a veces incluso es el único existente, por lo que se convierte en imprescindible", ha puntualizado. Esta función "primordial" es la que ha llevado a la Diputación a impulsar esta campaña que se inicia en medios de comu-



La campaña destaca la labor "primordial" del sector en la provincia

nicación provinciales -prensa, radio y televisión- y que incluirá una imagen central, videos y spots en los que "se pone de manifiesto el magnifico trabajo que este colectivo desarrolla en nuestra provincia".

## Los taxistas cántabros piden medidas para paliar la crisis

**E**l presidente de la Federación Cántabra del Taxi, Manu Andoni Ruiz, ha planteado al consejero de Industria, Turismo, Innovación, Transporte y Comercio, Javier López Marcano diferentes medidas de carácter normativo así como otras cuestiones para ayudar al sector. En el encuentro entre el sector y el consejero Marcano, han analizado la delicada situación del taxi, que solo en lo que se refiere a las llamadas de radio taxi en Santander se registraron 250.000 llamadas menos, que aproximadamente suponen una pérdida de un millón de euros con respecto al año anterior. El presidente de la Federación de Taxis ha resaltado que estas pérdidas se refieren a 200 de los 514 taxis registrados en la región y exclusivamente con respecto a las llamadas telefónicas, pero que las pérdidas se incrementan de forma notable si analizamos el sector en su globalidad que también sufre la ausencia de los servicios nocturnos.

Entre las medidas solicitadas por Ruiz, destaca la unificación de las Áreas de Prestación Conjunta, la creación de una tarifa concertada y que las licencias, por medio de una orden, se fijen en función del número de habitantes de los respectivos municipios, medidas todas ellas de carácter normativo. Además ha recordado que Cantabria, junto a La Rioja, es la única comunidad autónoma que no tiene una legislación específica para el sector y confía en que la llegada de Marcano a la Consejería pueda impulsar estas demandas.

### Más subvenciones

También ha solicitado más subvenciones por medio de una orden de ayudas a los municipios de las zonas rurales con baja densidad de población para implantar el servicio de taxi, la posibilidad de que los taxistas puedan concurrir a las ayudas a líneas regulares con una baja ocupación de viajeros y que se pongan en marcha otras subvenciones como consecuencia de la restricción en el número de plazas de los vehículos.

Ruiz ha aprovechado para trasladar otras cuestiones, como las referidas al transporte escolar y al sanitario, junto a la priorización del sector en la campaña de vacunación como grupo de riesgo. Con respecto a las medidas sanitarias, Ruiz ha reclamado la obligatoriedad de que todos los vehículos tengan instaladas mamparas para seguridad de clientes y conductores. Otro de los asuntos tratados es el expediente que la Dirección General de Turismo ha abierto a Radio Taxi Santander por la publicidad para llevar a cabo excursiones a diferentes zonas de Cantabria, cuestión que se tratará en una próxima reunión con la directora general de Turismo, Marta Barca



*El presidente de la Federación Cántabra del Taxi, Manu Andoni Ruiz, junto al consejero de Transporte, Javier López Marcano*

## Denuncia al Ayuntamiento por prevaricación

**E**l Ayuntamiento de Madrid ha sido denunciado ante la Fiscalía Provincial de Madrid por un posible delito ecológico y un posible delito de prevaricación ambiental. La denuncia se ha presentado después de que Federación Profesional del Taxi informara al Consistorio de todas las empresas de vehículos de alquiler con conductor que habían adscrito vehículos incumpliendo la Ordenanza de Movilidad Sostenible. Tras comunicarlo a los responsables del gobierno regional, no obtuvieron respuesta ninguna, alegan, ni se procedió a sancionar los hechos comunicados.

Desde FPT confían en que gracias a esta denuncia se esclarezcan los motivos por los que el Ayuntamiento de Madrid y el delegado de movilidad, Borja Carabante, actuaron con tal pasividad y si esta puede ser considerada un delito de prevaricación de carácter omisivo.

## Dos años de moratoria para los taxis madrileños

**E**l Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid ha aprobado la moratoria de dos años en la antigüedad máxima de los vehículos que prestan servicios de transporte de viajeros adscritos a una licencia de taxi en la región. Con esta medida, aquellos vehículos que hayan superado ya los 10 años de antigüedad a partir del 1 de enero de 2021, contada desde su primera matriculación, podrán mantenerse en servicio hasta el próximo 31 de diciembre de 2022. De acuerdo con las estimaciones de las principales asociaciones del sector, esta iniciativa beneficiará a alrededor de un millar de vehículos que podrán seguir prestando servicio como taxi durante los próximos dos años. La difícil situación que está viviendo el taxi, explican desde la Comunidad de Madrid, ha motivado este tipo de medidas "que contribuyan a minimizar el perjuicio económico que la pandemia". Las medidas de restricción de la movilidad puestas en marcha frente a la pandemia han tenido un importante impacto en el uso del taxi, con un descenso en su actividad de más del 87% en los peores momentos de la crisis sanitaria. El último informe elaborado por la Comunidad de Madrid refleja una caída de la actividad del taxi del 72% en el último cuatrimestre de 2020.



1. Introduction to the subject matter.

2. Discussion of the main concepts and theories.

3. Analysis of the current state of the field.

4. Examination of the challenges and opportunities.

5. Conclusion and future research directions.

6. Summary of the key findings and implications.

7. Final thoughts and acknowledgments.

## Uber taxi vuelve a Barcelona en medio de la polémica

**D**e todo menos discreto. Así ha sido el regreso de la plataforma Uber a Barcelona, esta vez a través de su servicio Uber Taxi. Apenas unos días antes de que volviera a operar en la Ciudad Condal, el taxi, convocado por la Asociación Élite Taxi Barcelona salía a la calle en su contra y el Institut Metropolità del Taxi insistía en que no podía trabajar en la región sin ofrecer la tarifa de precio cerrado, al margen del servicio con taxímetro. Además, amenazaba con sancionar a los profesionales que trabajan con la app.

Desde la californiana aseguran que su servicio de intermediación de taxis en la ciudad es “completamente legal”, según el decreto 314-2016 de la Generalitat, que “establece claramente que para operar un servicio con taxímetro en Barcelona es necesaria una notificación previa, y no una autorización del AMB”, informa Efe. Sobre el requerimiento hecho por el IMET, Uber se compromete a hacer llegar toda la información solicitada en breve, aunque insiste en la legalidad de su servicio de acuerdo con la regulación vigente.

“Seguimos a disposición del IMET para trabajar juntos en la recuperación del taxi del Área Metropolitana de Barcelona y a disposición del ciudadano para ofrecerle nuevas alternativas que mejoren la movilidad en Barcelona. Pero, para poder hacerlo, necesitamos un trato justo”, han señalado desde la compañía.

Según sus propios datos, la demanda de sus servicios en Barcelona “está siendo muy elevada” y más de 10.000 personas han abierto su aplicación para viajar en taxi desde el martes por la mañana. Por el momento Uber ofrece servicio de transporte con taxímetro, ya que está a la espera de que el IMET le autorice a aplicar la tarifa T3, es decir, de precio cerrado por carrera.

Protestas desde el sector

La asociación mayoritaria Élite Barcelona ha apuntado que con este movimiento “Uber vuelve a saltarse la ley”. “La administración tiene que tomar cartas en el asunto”, ha explicado Alberto “Tito” Álvarez, coordinador de Élite Barcelona, anunciando que durante la asamblea se van a concretar una serie de movilizaciones en protesta por la llegada de la aplicación a la capital catalana.



El pasado 16 de marzo, Uber Taxi retomó su actividad en Barcelona

## Denunciados 700 titulares ante Hacienda por fraude



Agencia Tributaria

*Se les denuncia por incurrir en fraude contra la hacienda pública.*

**L**a Asociación Plataforma Caracol ha denunciado ante la Agencia Tributaria a un total de 700 licencias de taxi y 86 empresas de vehículos de arrendamiento con conductor (VTC) por supuestamente incumplir la legislación laboral de los trabajadores asalariados e incurrir en fraude contra la hacienda pública. Ignacio Castillo, presidente de la organización, ha presentado la denuncia que engloba a “unas 700 licencias de taxi distribuidas en empresas de gestión, y titulares que por su cuenta tienen asalariados incumpliendo el sistema laboral”.

“Que el fraude existe es un hecho”, ha señalado Castillo. “Ahora es una cuestión de voluntad de parte de la administración tomar medidas”, asegura a nuestro medio el principal representante de la plataforma. “Vamos a judicializar todo el proceso y tenemos pensado llevar ante la justicia a la administración por su dejación de funciones en materia laboral”. Castillo, que no descarta que algunos de los titulares denunciados acabe en la vía penal, asegura que el primer paso que dieron desde Caracol fue denunciarlo ante la Inspección de Trabajo. “Hay una ley que indica que las empresas deben realizar un control eficiente de la jornada laboral y en el taxi no se está realizando”, incide. “Vamos a pedir un periférico que no se pueda burlar, que esté en el vehículo y con el que se pueda controlar de verdad la jornada laboral mediante el reconocimiento facial y la huella dactilar”, explica Castillo, incidiendo en que en el taxi se debe respetar la jornada laboral de 8 horas diarias o 40 semanales. Ahora, con este segundo paso que supone la denuncia ante la Agencia Tributaria, la intención de Castillo es “acabar con un cáncer que tenemos dentro del sector y que a su vez se ha expandido por las VTCs”. “La normalización de la explotación laboral nos está devorando a nosotros mismos y al final cuatro listos están viviendo del taxi sin trabajarlo”, sentencia el presidente de Caracol, que asegura que con la pandemia la situación se ha vuelto extrema y recuerda que para que las licencias de taxi tengan valor, “tenemos que ofrecer una profesión atractiva y que cumpla la ley”

## Trabajo sanciona a Cabify y la plataforma anuncia recurso



*La sanción asciende a 431.275 euros*

**L**a Inspección de Trabajo de la Generalitat de Catalunya ha sancionado a Cabify por cesión ilegal de trabajadores. Dos días después de conocer la sanción, Cabify, según recoge Europa Press, anunció que recurriría puesto que defiende que las actas de infracción notificadas "carecen de fundamento jurídico" y son contrarias a derecho. La compañía sostiene que siempre ha actuado "acorde a la legalidad, tanto en el servicio que ofrece como en la forma de prestarlo".

La inspección de trabajo, que inició la investigación en febrero de 2020 tras la denuncia del sindicato Intersindical Alternativa de Catalunya, ha concluido que las dos empresas de transporte multadas suministraban la mano de obra "ilegal" a Cabify y que la ETT era la encargada de formalizar los contratos fraudulentos. Como consecuencia de dicha cesión ilegal, 120 trabajadores se han visto afectados al aplicárseles un convenio colectivo inferior al que les correspondía si hubiesen sido contratados directamente por Cabify. De esta manera, se han visto comprometidas sus condiciones económicas, así como otras cuestiones que como las vacaciones, los permisos y la representación sindical y judicial.

Una vez hecha la propuesta de sanción, la Inspección de Trabajo de Cataluña comunicará por carta a todas las personas trabajadoras afectadas por esta infracción, que pueden solicitar judicialmente ser contratadas directamente por Cabify. La Generalitat, además de sancionar a Cabify, también interpuso multas a dos empresas subcontratadas, López Rubio y Proinvertia, y a una ETT, JT Hiring. La cuantía total de las sanciones a todas estas empresas por incurrir en una cesión ilegal de trabajadores se eleva a 735.000 euros.

## Diez nuevos municipios se unen al APC

**A**ranjuez y Torrelodones, con 30 y 10 licencias, se unen al Área de Prestación Conjunta de la Comunidad de Madrid con otros ocho municipios tras la última ampliación del APC. En total, aportan 54 nuevas licencias de taxi y una población total de 126.438 habitantes. Además de las antes mencionadas, se incorporan también Cobeña, Sevilla la Nueva y Daganzo cuentan con tres licencias, mientras que Torrejón de Velasco tiene dos. Con una única licencia, pasan a integrarse en el APC, Perales de Tajuña, Villanueva de Perales y Guadalix de la Sierra. Por su parte Valdelaguna no aporta ninguna licencia. Con la inclusión de estos nuevos municipios, el APC crece hasta los 56 municipios.

Entre las obligaciones de los municipios integrantes del APC, se establece que no se podrán conceder nuevas licencias. Además, las nuevas licencias que se incorporan no podrán ser transmitidas por sus titulares en el plazo de ocho años, contando desde la publicación de la resolución de su incorporación, salvo en los casos de muerte, jubilación por edad o incapacidad física o legal del titular en favor de los herederos forzosos o el cónyuge del anterior titular

## La Mesa del Taxi se renueva en mayo

**E**l Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife ha anunciado la convocatoria de elecciones a la Mesa del Taxi el próximo mes de mayo. Según informó el concejal de Servicios Públicos, Guillermo Díaz Guerra, la convocatoria se publicará en el Boletín Oficial de la Provincia para que "todas aquellas asociaciones que quieran presentarse, puedan hacerlo". Para fomentar la participación, el Ayuntamiento ha anunciado que se podrá votar de manera telemática a través de una aplicación y contraseña que facilitará el Consistorio.

En la última Mesa del Taxi acordó mantener la actual regulación al 50% ante la insuficiente clientela. Además, se ha anunciado la aprobación de una nueva convocatoria de ayudas para la adquisición de vehículos accesibles.



*Se podrán presentar todas las asociaciones que quieran*

## 3.000 euros de ayudas para autónomos "moduleros"

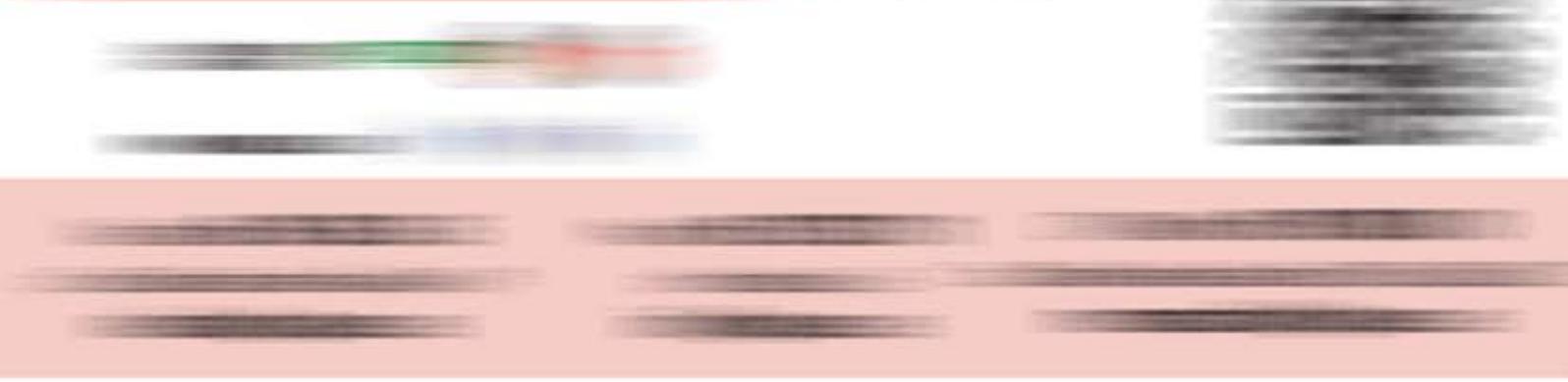
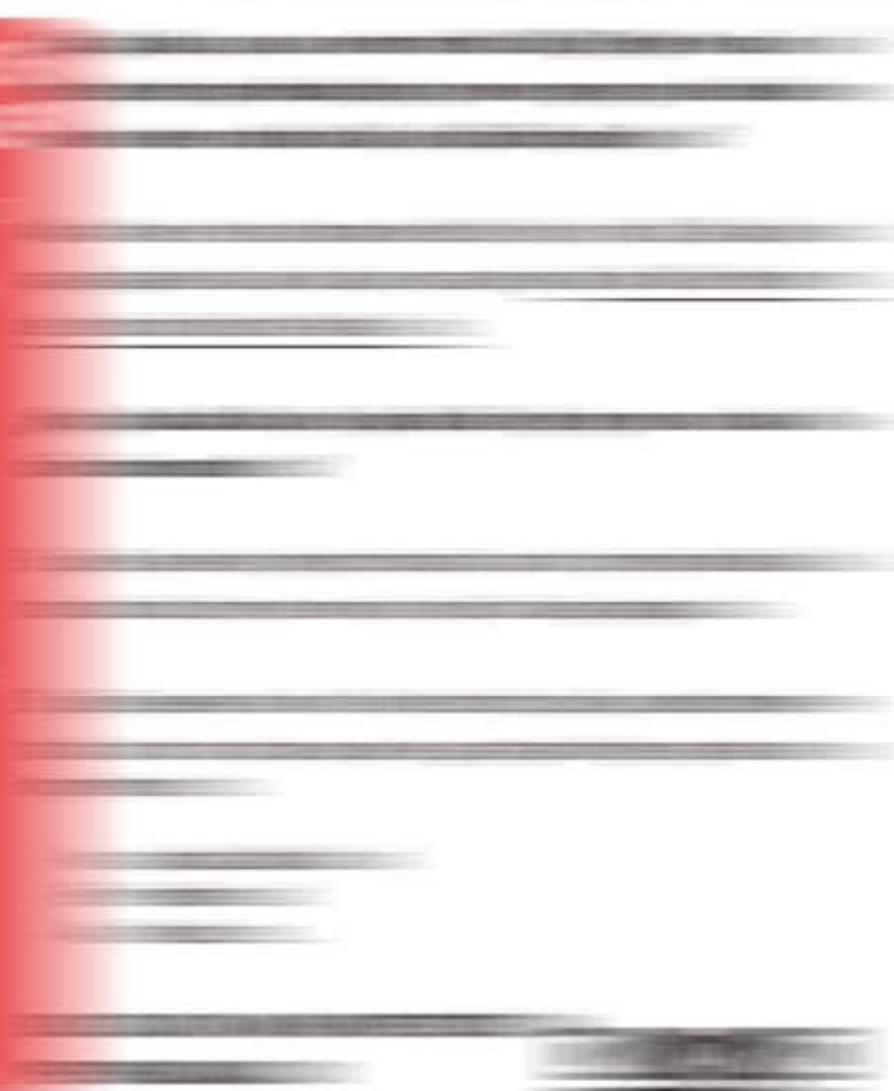
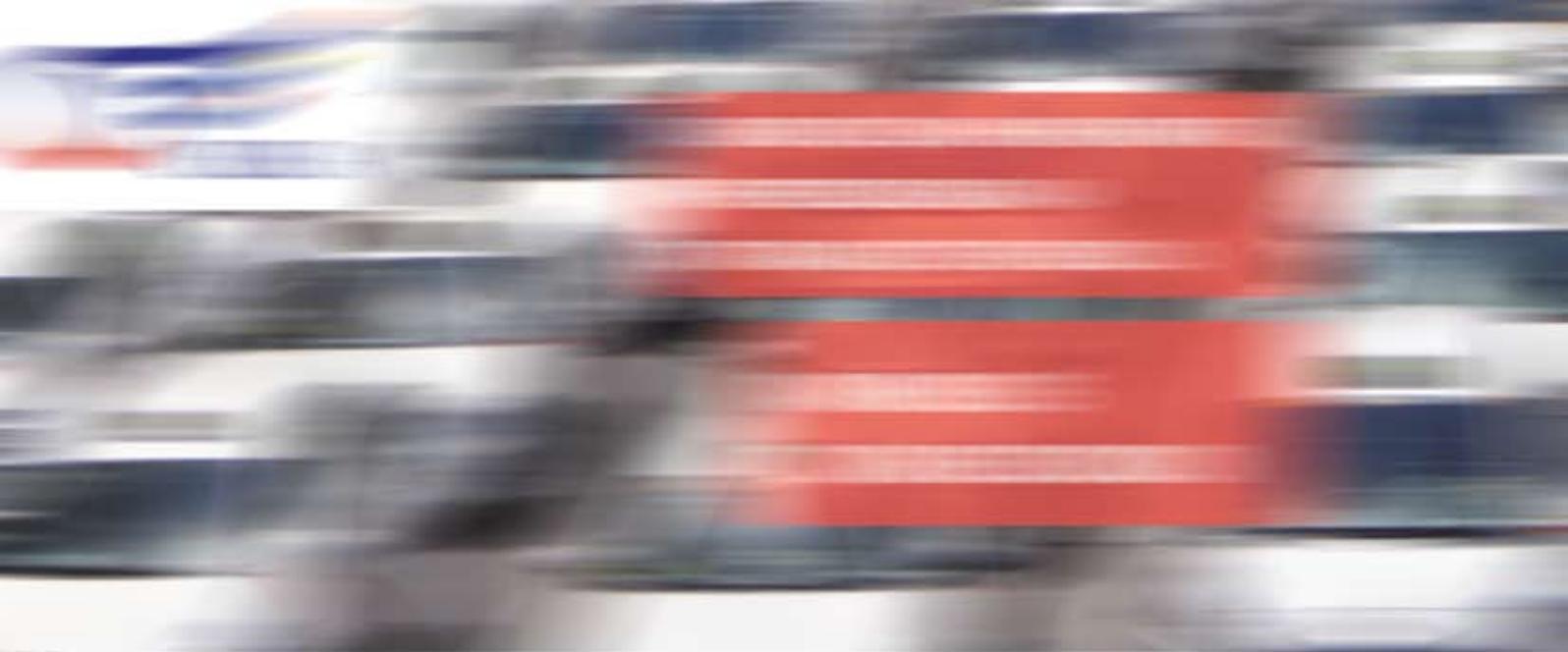
**E**l taxi podrá acceder a las nuevas ayudas directas anunciadas por el Gobierno para autónomos y empresas, al estar incluido en uno de los 95 epígrafes del IAE. En el caso del sector, donde la gran mayoría son autónomos en régimen de estimación objetiva, es decir, módulos, se les exigirá menos requisitos para acceder. Para ellos se establece una cantidad fija de 3.000 euros. Las nuevas ayudas establecidas tendrán carácter finalista y se emplearán para el pago de deudas contraídas por las empresas desde marzo de 2020, como pagos a proveedores, suministros, salarios, arrendamientos o reducción de la deuda financiera. Para quienes no tributan en módulos, las ayudas tendrán un tope mínimo de 4.000 euros y un máximo de 200.000 euros, y se determinarán en función de la caída de su facturación en el año anterior. Si se tienen más de diez empleados a su cargo, estos cobrarán el 20% del importe de su caída de facturación que supere el 30%. Para acceder a la subvención, no será necesario en principio que los trabajadores por cuenta propia presenten datos de su facturación, sino que esta información se suministrará por la Administración Tributaria correspondiente a petición de las Comunidades Autónomas y las Ciudades de Ceuta y Melilla.

## AGATM cesa a J.A. Díez tras conocerse que tiene VTCs

**P**oco ha durado José Andrés Díez como abogado de la Asociación Gremial del Taxi de Madrid. Apenas dos meses después de hacerse público su fichaje, la Junta Directiva de la Asociación Gremial de Madrid acordaba destituirle y disolver el contrato suscrito a principios de año. La fulminante decisión fue tomada apenas 18 horas después de que se conociera que el citado letrado, había adquirido un total de 10 autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor. Unos hechos que desde la directiva han negado conocer previamente y de los que se enteraron por los medios.

El presidente de Gremial, Alberto de la Fuente Miñambres, señaló a este medio que el primer y único objetivo de la Asociación y de su Junta Directiva es defender los intereses del taxi. Por tanto, "no se entendería ni por los asociados ni por esta directiva haber tomado otra decisión que no fuera destituir a Díez porque entendemos que existe un grave conflicto de intereses. Sin desmerecer sus méritos profesionales, que siempre hemos reconocido", ha añadido.

Su nombramiento como letrado de AGATM ya generó polémica por haber trabajado para Uber y Unauto con anterioridad, pero la actual Directiva, tal como explicaron en su momento, quiso contar con Díez, que ha desarrollado gran parte de su carrera profesional en el taxi, basándose exclusivamente en sus amplios conocimientos en materia derecho administrativo transporte.



Los precios especiales para el taxi que se ofrecen son orientativos y pueden estar supeditados a variaciones de última hora por parte de fabricantes y concesionarios. La Gaceta del Taxi recomienda una serie de concesionarios que ofrecen condiciones especiales para los profesionales del sector.

## MADRID

### Marcas y Modelo C.C. C.V. Euros



#### DACIA

Lodgy Laureate GLP	1.600	100	9.950*
Logan CMV/ GLP	900	90	9.460

\*PRECIOS DESDE. No incluido gastos de preparación taxi.

**RENAULT JURADO.** Tel. 914 010 549

C/ Alcalá, 187. Madrid



#### FIAT

Tipo station Wagon GLP	1.400	120	13.960*
Talento 9 plazas PRM (eurotaxi)	1.600	125	30.745*
Dobló GNC	1.400	120	12.919*

Precios sin IVA. Adaptación eurotaxi incluida.



#### FORD

Mondeo Sedán hybrid	2.000	187/103Kw	27.600*
Mondeo Sport Break hybrid	2.000	187/103Kw	28.500

\*Precios desde. No incluida adaptación eurotaxi

**ALMOAUTO .** Tel. 91 331 05 70

Avda. de la Albufera 323. Madrid



#### HYUNDAI

IONIQ FL Híbrido	1.600	141	23.000*
------------------	-------	-----	---------

\*PRECIOS DESDE.



#### LEXUS

IS300h Business	2.500	223	31.980
IS300h Ejecutivo	2.500	223	36.400



#### MERCEDES

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

\*Precios DESDE con descuentos. IVA incluido



#### NISSAN

Leaf 40kwh	150	110kw	32.750*
Leaf 62 Kwh	217	160kw	37.900
-NV200 40kWh	109	80kw	38.545
e-NV200 40kWh Eurotaxi	109	80kw	38.545

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.

### Marcas y Modelo C.C. C.V. Euros



#### PEUGEOT

508 5P Allure Hybrid/e	110kw/1.6	225	34.900*
508 SW Allure Hybrid/e	110kw/1.6	225	35.900*



#### RENAULT

Kangoo 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	131/96Kw	20.850
----------------	-------	----------	--------



#### SKODA

Octavia Combi GNC	1.500	131/96Kw	22.466
-------------------	-------	----------	--------



#### SSANGYONG

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



#### TESLA

Model 3 Standar Plus	306/225Kw	476km	49.900
Model 3 Longe Range	306/225Kw	544km	59.680
Model S 75D	262/193Kw	490 km	58.000
Model S 100D	262/193 Kw	632 km	76.400

Precios desde, restado el IVA y las ayudas institucionales.



#### TOYOTA

Prius + Eco	1.800	136	24.550
Verso Proace / Eurotaxi	2.000	150	35.868*

Precios DESDE.

**COMAUTO SUR.** Telf. 91 498 71 70

Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés



#### VOLKSWAGEN

Caddy Maxi Trendline 2.0 TDi / Eurotaxi	1.968	102	20.864*
Caddy Maxi Trendline 2.0 DSG/ Eurotaxi	1.968	102	22.549*
Caddy Maxi Trendline 1.4 TGI 6 Vel 7 plaz	1.400	110	25.570*

\*No incluida matriculación, preparación ni transformación.

**F.TOMÉ.** Tel. 91 747 82 00 - 628 118 569

C/ Tauro 27. Madrid. ftome.com

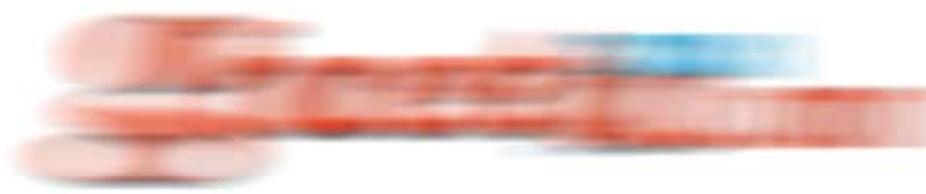


Hand holding a glowing blue sphere

3D rendering of a hand holding a glowing blue sphere

Hand holding a glowing blue sphere

Hand holding a glowing blue sphere



Stack of orange and blue coins

Stack of orange and blue coins

Stack of orange and blue coins



Stack of orange and blue coins

# Hacienda vuelve a poner sobre

**El fin del régimen por módulos, al que están adscritos unos 400.000 profesionales autónomos, entre los que se encuentran miles de taxistas, vuelve a estar sobre la mesa del Ministerio de Hacienda. Su titular ha anunciado la puesta en marcha de una mesa de diálogo para negociar el fin definitivo del régimen por módulos, que está prorrogado de forma transitoria desde 2018 y que debería haber reducido sus umbrales de exclusión en los 2 últimos años.**



**E**n España hay más de 400.000 trabajadores por cuenta propia que pagan sus impuestos por módulos. Peluqueros, carpinteros, pequeños comerciantes, cafeterías, restaurantes, transportistas, taxistas o agricultores, son algunos de los autónomos "moduleros" que pueden pagar sus impuestos a través de este régimen. Por lo general, los autónomos adscritos a este régimen tributan entre un 2% y un 8% en , lo que supone hasta diez puntos menos que el tipo más bajo posible en la declaración de la Renta. Su sencillez y los bajos tipos impositivos permiten a muchos pequeños autónomos a substituir, por lo que su paso al régimen general, aseguran, pondría en peligro su estabilidad. Sin embargo, son muchos los detractores de este sistema, que lo ven como un foco de fraude fiscal y se quejan de que estos autónomos reciben un trato especial y privilegiado frente a los negocios que deben estar en estimación directa al tener un nivel alto de facturación.

Por contra, los sectores afectados que concentran a la mayor parte de autónomos en módulos defienden que gracias a este sistema pueden sobrevivir, al no poderse beneficiar de las exenciones fiscales en el Impuesto de Sociedades a las que sí tienen derecho las grandes corporaciones. Además, hay quienes consideran que la estimación objetiva es un método eficaz para que no se escapen del sistema tributario actividades que, de otra forma, serían im-

posibles de controlar, ya que facturan muchas veces directamente al consumidor final, como es el caso del taxi.

## **Prórroga desde hace dos años**

En principio, la meta de la mesa de diálogo anunciada por el Ministerio de Hacienda confía alcanzar un acuerdo que permita poner fin a este sistema en 2022. Sin embargo, no hay consenso entre las organizaciones de autónomos sobre cómo llevar a cabo ese propósito, con UPTA y Uatae reclamando el fin definitivo de los módulos, mientras la federación ATA propone una transición progresiva para evitar perjudicar a los autónomos acogidos a este régimen.

A día de hoy, el régimen de módulos lleva en situación de transitoriedad desde el año 2018, cuando debería haber entrado en vigor la tercera fase de la reforma del sistema emprendida por el exministro de Hacienda, Cristóbal Montoro. Hacienda lleva años advirtiendo de que "sería conveniente ir avanzando hacia una tributación por los beneficios reales que se obtengan, ya que cuando se tributa por módulos es muy difícil de con-

**En módulos, los autónomos tributan entre un 2 y un 8%**

# la mesa el fin de los módulos

**Su eliminación  
afectaría a  
unos 400.000  
profesionales**

cretar". No obstante, tanto los economistas como los propios autónomos coinciden en que eliminar los módulos "sería catastrófico" para el colectivo. Pasar de dicho régimen al de estimación directa obligaría a los autónomos a presentar, además de sus gastos, sus ingresos y libros de cuentas, lo que incrementaría considerablemente el coste y, probablemente, la carga tributaria.

Por ello, desde las asociaciones de autónomos y de aquellos sectores más afectados por una eliminación del sistema, siempre han pedido que esta se realice de forma progresiva, permitiendo a los profesionales adaptarse poco a poco a su nueva fiscalidad.

En cifras, según los cálculos de Fetranasa, la Federación Española de Transportistas Autónomos, los costes de gestión se elevarían entre 1.500 y 2.000 euros al año al verse obligados muchos profesionales a contratar los servicios de una gestoría para cumplir con sus obligaciones fiscales.

Por el contrario, la sencillez del sistema de módulos permite a estos profesionales realizar estos trámites por ellos mismos, sin necesidad de incurrir en gastos adicionales a



los propios de la actividad

Pero eliminar este sistema también supondría un incremento de trabajo para la propia administración, lo que implicaría un aumento en la plantilla de inspectores. Sin olvidar que el sistema de módulos, según señalan diferentes expertos, evita el aplazamiento en el pago de impuestos.

## Otros cambios fiscales

En el marco del Plan de Rescate para apoyar a los autónomos en general que tributan por módulos, a la nueva prórroga de los actuales límites de tributación, el Gobierno

también aprobó una reducción del 5% actual al 20% en el pago de IRPF. Además, estos autónomos podrán descontarse en el cálculo fraccionado de IVA e IRPF, los días que tuvieron que cerrar durante el segundo semestre del año 2020 por las restricciones sanitarias aplicadas como consecuencia de la pandemia y tendrán más facilidades para cambiarse a estimación directa. Unas alteraciones en los módulos "afectan a todas las actividades que tributan a través de este sistema" apuntó la portavoz del Gobierno y Ministra de Hacienda, María Jesús Montero.

Para la ministra de Hacienda, las medidas tributarias adoptadas en el Consejo de

## Cuotas congeladas hasta junio

La ley de Presupuestos Generales para 2021 ejecutada por el Gobierno y aprobada por vía parlamentaria contempla una subida en las cuotas de autónomos que no entrará en vigor hasta el mes de junio, así como unas nuevas bases mínimas y máximas de cotización.

En concreto, el Gobierno subirá las cuotas por contingencias profesionales (de 1,1 a 1,3%) y por ayudas por cese de actividad (de 0,8 a 0,9%), lo que deja la suma de las cuotas en un 30,6% sobre la base de cotización que se elija (añadiendo el 28,3% de contingencias comunes y el 0,1% de formación profesional). Por su parte, la base mínima de cotización a la Seguridad Social es de 944,40 euros, mientras que la base máxima queda en 4.070,10 euros.

Ministros ayudarán a que los autónomos y pequeños negocios que tributan por módulos "puedan hacer frente a esa realidad que son sus costes fijos".

Asimismo, esta reducción se incrementa aún más cuando el autónomo 'modulero' se dedica al sector de la hostelería, del turismo y el comercio.

Además, el nuevo importe de la reducción se tendrá en cuenta para cuantificar el rendimiento neto a efectos del cuarto pago fraccionado correspondientes al ejercicio 2020 y para el primer pago fraccionado de 2021" detalla la norma.

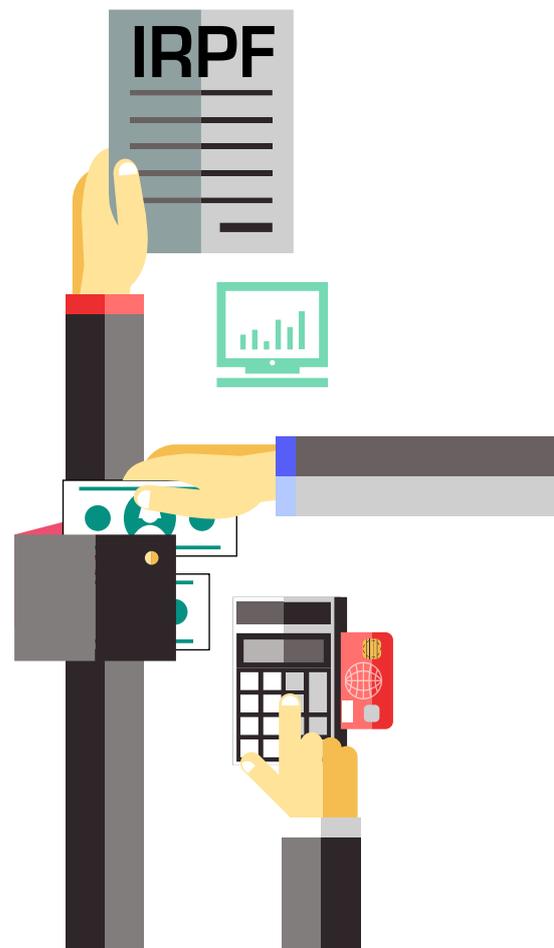
También se ha anunciado la simplificación de los trámites a la hora de rellenar el borrador de la declaración, permitiendo por primera vez que los declarantes puedan trasladar directamente a las casillas del borrador todos los datos que recogen sus libros de registros. De esta forma, se habilita a los casi 500.000 autónomos en módulos hacer la declaración casi de forma automática, con la única condición es que tengan sus libros de registro en el formato que ofrece la Agencia Tributaria. Se trata de una opción voluntaria que, aseguran, facilitará la adaptación a las novedades introducidas en este ejercicio.

### Control del fraude

Una de las ventajas que ven los expertos en el sistema de módulos es, precisamente, que permite el control del fraude. Para los Inspectores de Hacienda, éste sería precisamente uno de los motivos por los que se debería apostar por un sistema intermedio, "que mantenga durante un periodo transitorio a los autónomos que venden directamente al consumidor final y que aquellos que venden a empresas, que es donde se concentra la mayor parte del fraude en este régimen, pasen a estimación directa", explicó

Julio Ransés, presidente de la Asociación Profesional de Inspectores de Hacienda del Estado (IHE).

Los avances tecnológicos, sin embargo, permiten ya un mejor control de los ingresos. En el taxi son cada vez más las ciudades que han obligado a sus profesionales a contar con TPV, lo que permitiría un volcado inmediato con la Agencia Tributaria, aunque habría que controlar y concienciar mucho más sobre la obligatoriedad de emitir tickets para que llegue un momento en el que sea el cliente final el que los reclame.



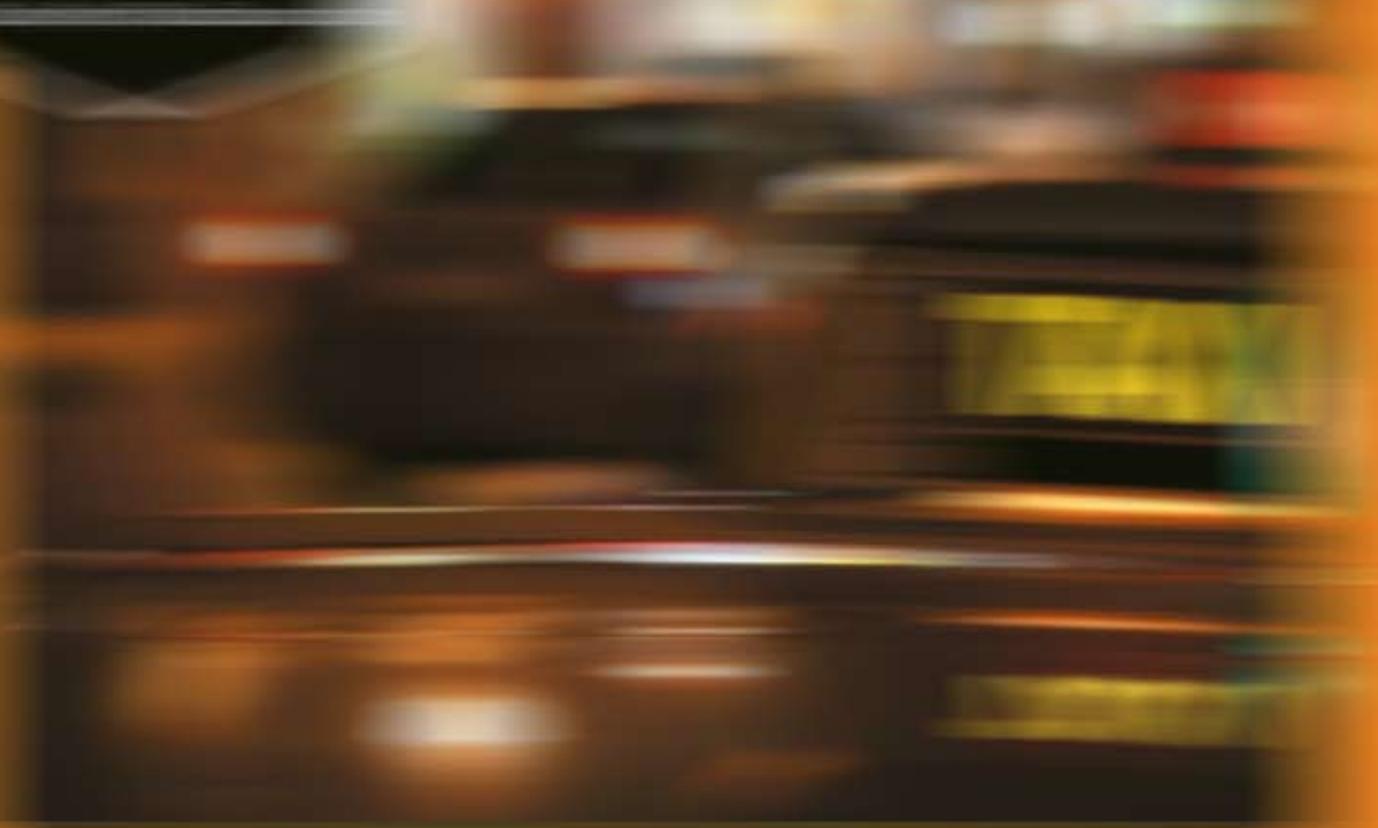
## Hasta el 30 de abril para revisar el cese de actividad

Los autónomos tienen hasta el próximo 30 de abril para renunciar al cese de actividad si ven que no cumplen con los requisitos. De esta manera, advierten los expertos, evitarían tener que devolver todo lo que cobraron desde el pasado mes de enero. La prestación que aprobó el Gobierno en febrero, al igual que las anteriores, permite a los trabajadores por cuenta propia acceder a ella sin necesidad de justificar que cumplen las condiciones de facturación o rendimientos netos exigidos ante su mutua. Todo ello en base a las previsiones económicas que hizo el autónomo y que podrían no cumplirse. No obstante, las mutuas revisarán los datos de facturación de los trabajadores por cuenta propia para ver si sus ingresos cayeron por encima del 50% respecto al primer semestre de 2019, y si sus rendimientos netos no superaron los 1.100 o 1.300 euros mensuales, dependiendo de la modalidad a la que acceda.

En el caso de que la mutua comprobara que estas condiciones no se cumplieron, podría solicitar a partir de septiembre que el autónomo devuelva todo lo que percibió entre el 1 de febrero y el 31 de mayo. Esto podría ascender a un mínimo de 3.788 euros -sumando 2.664 euros por las cuatro prestaciones mensuales y 1.144 euros por las cuotas exoneradas, siempre y cuando cotice por la mínima-.

Para evitar que el autónomo tenga que enfrentarse a dicha devolución, que podría poner en peligro su economía, la ley que regula el cese de actividad prevé algunas fechas límite en las que el trabajador por cuenta propia podrá renunciar a la ayuda, y evitar así devolver de golpe tal cantidad de dinero.

Según el Real Decreto-Ley 2/2021, de 26 de enero, de refuerzo y consolidación de medidas sociales en defensa del empleo, "se puede renunciar a ella en cualquier momento antes del 30 de abril de 2021, surtiendo efectos la renuncia el mes siguiente a su comunicación". Así pues, si el autónomo renunciara este mes al cese de actividad, dejaría de cobrar la ayuda desde mayo, pero a su vez, sólo tendría que devolver entre dos y tres meses, es decir, hasta 1.500 euros menos.



1. The first step is to identify the problem or goal you want to achieve.

2. Next, you should gather all the relevant information and resources.

3. Then, you need to analyze the information and identify the key factors.

4. After that, you should develop a plan or strategy to address the problem.

5. Finally, you should implement the plan and monitor the results.

6. The last step is to evaluate the results and make adjustments as needed.

7. This process is iterative and may require multiple cycles.

8. The goal is to reach a solution that is effective and sustainable.

9. The process is often used in business, education, and personal development.

1. Introduction

2. Methodology

3. Results and Discussion

4. Conclusion

5. References

6. Appendix

7. Acknowledgements

8. Author Biographies

9. Correspondence

10. Contact Information

11. Declaration of Interest

12. Funding

13. Data Availability

14. Ethics Approval

15. Informed Consent

16. Supplementary Materials

