

taxi LIBRE

FEBRERO/MARZO 1990

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSIÓN NACIONAL
2.ª ÉPOCA, AÑO XI N.º 62

2as. Jornadas Europeas del Taxi *2es. Journades Europees del Taxi*

BARCELONA 12, 13 Y 14 ENERO 1990
BARCELONA 12, 13 Y 14 GENER 1990



II JORNADAS EUROPEAS DEL TAXI

CRÓNICA DE UNA HUELGA NO DESEADA

VALENCIA PROTESTA

taxitronic TX 22



Repetidor

LA MAS ALTA TECNOLOGIA EN EL MINIMO ESPACIO

taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSIÓN NACIONAL
2.ª ÉPOCA, AÑO XI N.º 62



CONFEDERACION
DEL TAXI DE ESPAÑA



Primera revista del Taxi de España
Fundada el año 1980

EDITORIAL

El año 1990 ha tenido un mal inicio para el colectivo del taxi. Se nos ha llevado a una huelga salvaje obligados por personas y organizaciones con intereses ajenos a la problemática del sector. Al margen de lo ocurrido, de lo cual ya se informa ampliamente en estas mismas páginas, lo más trascendental es la imagen sensiblemente deteriorada que ha dejado la huelga en un sector de profesionales que, día a día, se esfuerzan por dignificar la profesión. Por eso el STATC, recogiendo el sentir de la inmensa mayoría, ha querido salir al paso en defensa de la honestidad y la profesionalidad de unos trabajadores que desarrollan su labor en unas condiciones casi infrahumanas y evidentemente muy adversas, en una ciudad que tiene graves problemas de circulación.

El tiempo transcurrido desde que finalizó la huelga nos hace reflexionar con mayor profundidad el porqué de esa acción. Y observamos que, además de la violencia y la intransigencia de los convocantes, que algún día deberán explicar, todo empezó a partir de que apareció en un programa de radio el Sr. Albesa, representante del Partido Popular en el Área Metropolitana de Barcelona, acompañando al Sr. García y dando lecciones de como se debe gestionar el taxi. Al oírlo pensamos que ya había empezado la campaña electoral para las próximas municipales. Al menos eso se desprendía de su discurso.

No obstante al Sr. Albesa le recordamos que su partido gobierna en el Ayuntamiento de Madrid, junto al C.D.S. y a los taxistas se les ha subido las tarifas en un 6,4% solamente hace un mes. Los carriles bus-taxi de Madrid son prácticamente inservibles, la burocracia administrativa para el simple cambio de vehículos o transferencias es casi insostenible, etc... Por eso le recomendaríamos que sus soluciones, que se suponen son también las de su partido, las apliquen allí donde gobiernan y si no lo hacen que nos lo expliquen. Esperamos ansiosamente una respuesta.

En otro orden de cosas, la otra cara de la moneda la ha dado la celebración de las II Jornadas Europeas del Taxi, que pese al boicot de los convocantes de la huelga y sus esfuerzos para suspenderlas, han sido todo un éxito y han proyectado, aún más si cabe, a nuestra organización del Taxi integrada en una Confederación Europea de Trabajadores Autónomos del Taxi y ha sido nuestro secretario general, Miguel Tomás, quien ha resultado elegido presidente de la misma. Felicitaciones a todos por este éxito.

SUMARIO:

	PÁGINAS		
Cronología de una huelga no deseada	4	Valencia protesta	20
II Jornadas Europeas del Taxi	12	El Código de circulación no tiene respaldo legal	22
Consell Municipal de Circulació i Seguretat Vial	18	Buzón Libre	25
		Informaciones	27

CRONOLOGÍA DE UNA HUELGA NO DESEADA

Barcelona «sufrió», durante unos días del pasado mes de Enero, una huelga salvaje de taxistas que nadie deseaba. La excusa fueron las tarifas, pero eran otras razones las que hicieron que unos pocos obligaran a la mayoría a secundar un paro violento e inútil, que lo único que nos ha traído es mala imagen y la repercusión directa del castigo del usuario. Estas son algunas de esas «razones».

A primeros de mes de Octubre el STATC, juntamente al resto de los Sindicatos del Sector, propone a la EMT una reestructura tarifaria que contemple la adecuación de esas tarifas a los cambios que se han producido en el sector durante los últimos tiempos: incremento de la circulación, aumento de las solicitudes telefónicas del servicio, etc... Esta adecuación se pretende que no sobrepase el aumento de tarifas en un porcentaje superior al que proceda de la aplicación del IPC de este año.

La negociación se mantuvo durante 4 semanas en reuniones semanales de más de 5 horas cada una. Al final y después de haber llegado a diferentes acuerdos con la EMT, la citada negociación se rompe porque la Administración no acepta la propuesta del STATC para el cobro de la hora de espera. El acuerdo global que incluía las 1.400 pesetas la hora de espera se había modificado, solicitando que esa hora fuera de 1.250 pesetas. La EMT rompió definitivamente, la posibilidad de acuerdo al fijar esa tarifa en 1.200 pesetas, sin que fuera posible otra negociación. Es decir que el acuerdo se rompió por una mínima discrepancia: 50 pesetas arriba o abajo.

Rotas las negociaciones, el tema pasó al arbitraje de la Comissió de Preus de la Generalitat. Dicha Comissió y a través de su representante el Sr. Creus, convocó a todos los sindicatos a una reunión con la finalidad de unificar propuestas. Finalmente se llegó al acuerdo de aceptar un incremento medio del

8,5% que incluyera las 225 pesetas de bajada de bandera con un servicio mínimo de 1.920 metros o 6 minutos de viaje, los saltos del taxímetro en 5 pesetas y la hora de espera en 1.300 pesetas. Dicho acuerdo fue firmado por todos los sindicatos a excepción del GUT.

Por la vía del recurso

El día 30 de Diciembre, la Comissió de Preus aprueba definitivamente las tarifas con la propuesta anterior, exceptuando el precio de la hora de espera que queda fijada en 1.200 pesetas. Ese mismo día el STATC convoca al resto de las organizaciones a una reunión de la que surgen 2 propuestas: una evitar la puesta en marcha de las tarifas y la adecuación de los taxímetros, condición impuesta por la Comissió de Preus para evitar fraudes, efectuando además una asamblea general y decisoria para presentar recurso. Esta propuesta estaba defendida por el GUT, la APT y otras o la segunda defendi-

da por el STATC, el Sindicato de la Jota, el STAB, la Cooperativa de Berlín, la UGT y el UTAC, que proponía aplicar tarifas, presentar recurso a la Comissió de Preus, esperar la resolución y convocar asamblea para decidir la postura a tomar una vez se hubiera visto el pronunciamiento individual de cada una de las asociaciones, organizaciones y sindicatos participantes. Al final se aprobó la segunda propuesta por 7 votos a favor y 5 en contra. El ambiente que surgió después de la votación ya fue indicador de que los minoritarios no aplicarían la decisión de la mayoría.

El GUT sin concesión para adaptar tarifas

El 1 de Enero, la EMT puso en práctica la adaptación de los taxímetros. Ese mismo día aparecieron unas octavillas anónimas instando a los taxistas a no montar las tarifas en sus taxímetros. La adaptación se realizó con normalidad hasta la 1 /...



Manifestación de taxistas el pasado 11 de Enero

.../ del mediodía del 2 de Enero, cuando un piquete impidió con amenazas el trabajo de los montadores. Estos piquetes pertenecían, al parecer, al Gremio Unión del Taxi (GUT) que curiosamente es propietario de la empresa «Taxímetros Costa». El GUT la compró al Sr. Costa cuando éste se jubiló. Esta empresa que hasta ese momento había sido concesionaria de INTERFACOM, fabricante y adaptador de taxímetros, recibe justamente ese día y a esa misma hora la noticia de que INTERFACOM se niega, al parecer por problemas económicos, a concederles nuevamente la distribución de la adaptación de los taxímetros fabricados por esa empresa. Según publicaría posteriormente el diario «EL PAIS», «el GUT quedó al margen del negocio de acoplamiento de las nuevas tarifas de 1990,

cuya facturación global en el área metropolitana de Barcelona se calcula en unos 25 millones de pesetas. Miembros del GUT interrumpieron en los locales de INTERFACOM y amenazaron a empleados y directivos exigiendo en vano la renovación de la concesión. La disputa acabó en comisaría».

Paralelamente a estos hechos, la empresa INTERFACOM, y también por motivos económicos, niega también la concesión de la adaptación a «Taxímetros Antolín», una empresa donde tiene su sede el ITUC, otra de las asociaciones que votaron en contra de la resolución aprobada en el STATC.

Ante la imposibilidad de la adaptación de taxímetros, a causa de los piquetes, el STATC elabora una tablilla de adaptación que reparte entre todos sus afiliados y los

taxistas que quieren aplicar las tarifas aprobadas. Además el STATC presenta recurso en la Generalitat contra la aprobación de las 1.200 pesetas la hora de espera. La Comissió de Preus contesta que analizará dicho recurso y dará una respuesta el próximo día 18 de enero.

Se convoca la huelga

El día 4 de enero, de forma unilateral y sin contar con las demás organizaciones, el GUT, la APT y el ITUC convocan una huelga que tuvo un inapreciable eco en el sector. Los convocantes se reunieron en las inmediaciones de la EMT ocasionando destrozos y posteriormente se concentraron en el paseo de Gracia, ante la Comissió de Preus de la Generalitat, cortando el tráfico para protestar, según ellos por la aprobación del aumento del /...

SI UD. NECESITA UN TAXI LLAME A



BARNA - TAXI s.c.c.l.

357 77 55



A SU SERVICIO LAS 24 H.

Es un servicio del STATC

Paseo Carlos I, 82 - 0818 BARCELONA - Tel. 300 23 14

BARCELONA

.../ 8,5% de las tarifas, contra el 12,8% solicitado por estos sindicatos. La EMT arremete contra ellos sacando a la luz que la adaptación de los taxímetros impedirá la aplicación fraudulenta de la tarifa P.

Según explicaron diferentes medios de comunicación la tarifa P era aplicada por algunos de los habituales del aeropuerto (GUT y APT-FONO-TAXI) y consiste en cobrar al usuario la máxima tarifa-85 pesetas por kilómetro-circulando con el taxímetro en posición P, en la que el módulo luminoso situado en el techo del vehículo queda totalmente apagado. El día 9 de enero la EMT asegura la homologación de los taxímetros en la recta del Estadio de Montjuïc con un considerable despliegue policial. Durante esos días la EMT y el STATC preparan la celebración de las II Jornadas Europeas de Taxi que se han de celebrar en Barcelona, los días 12, 13 y 14 de Enero.

El día 9 de Enero el GUT, junto a la APT y otros, convoca una huelga para el día 10 de Enero. Esa huelga fue secundada por la mayoría de los 11.000 taxistas del área metropolitana, a causa del miedo a los piquetes. En l'Hospitalet fueron detenidos tres miembros de uno de estos piquetes por romper la luna trasera de un taxi que circulaba con pasaje. Miguel Tomás, secretario General del STACT, declaraba ese día a la prensa que la convocatoria era de «huelga salvaje e irracional ya que lo lógico sería esperar al día 18, hasta ver el pronunciamiento de la Comissió de Preus de la Generalitat». Las organizaciones convocantes de la huelga presentaron un documento a Joan



Los taxistas cargaron contra la puerta del Ayuntamiento. Poco después agredían a un periodista.

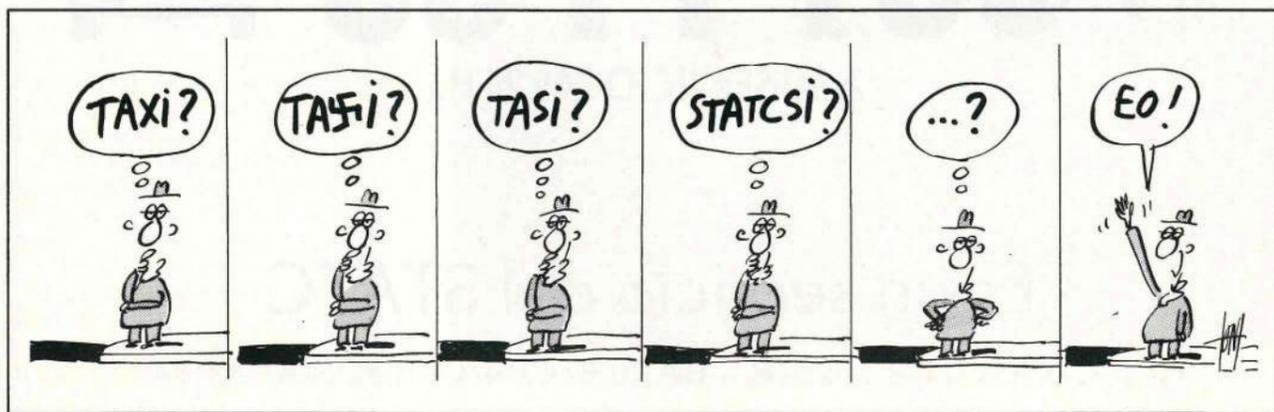
Laporta, gerente de la EMT, solicitando que dicha entidad informara favorablemente a la Generalitat sobre el incremento del 12,8% de las tarifas. También exigieron en su escrito la dimisión de Andreu Nebot, director de Servicios del Taxi por «su demostrada incapacidad para gestionar el servicio».

Agresiones a periodistas y usuarios

Durante la segunda jornada de huelga se radicalizó el conflicto. Unos 1.500 taxistas se concentraron ante el Ayuntamiento de Barcelona, en un vano intento de entrevistarse con el Alcalde, para reivindicar un mayor aumento de las tarifas. Al no ser recibidos por Maragall, que manifestó que no le

correspondía a él mediar en el conflicto, un grupo de manifestantes intentó tomar al asalto el edificio municipal, aunque fueron repelidos por la Guardia Urbana. Después varios centenares de taxistas cortarían el tráfico en diversas calles de la ciudad. Un periodista de la Vanguardia y otro de TV-3 fueron agredidos y algún ciudadano que intentaba evitar el colapso también. Se daba la casualidad que el periodista de «La Vanguardia», que recibió un puñetazo en el estómago, había sido el único que se mostró partidario de las reivindicaciones de los huelguistas desde sus crónicas en el citado periódico.

La EMT y el STATC insistieron ese mismo día en que la inmensa mayoría de los 11.000 taxistas eran contrarios a la huelga y explicaron /...



T A X I

TALLERES

¡NO GRACIAS!



Opel Kadett LS 1.7 Diesel, un modelo rentable para usted y cómodo para sus pasajeros, porque con él se olvidará de pisar el taller de reparaciones.

Bajo mantenimiento y alta rentabilidad, económico por su motor diesel, con amplio maletero para que no le carguen de problemas y con la seguridad de su ingeniería alemana Opel.

1.236.116* PTAS.

* Incluye transporte, IVA y gastos de pre-entrega. Precio recomendado por el fabricante. (Península y Baleares).



RESPALDADO POR GENERAL MOTORS.

.../ el seguimiento masivo por «el temor de los taxistas a perder el co-che, una herramienta de trabajo que cuesta, como mínimo un millón y medio de pesetas, a mano de un piquete». El STATC denunciaba también la convocatoria de la huelga durante esos días, para boicotear la celebración de las Jornadas Europeas del Taxi.

El STATC accede a reunirse con el Comité

Miguel Tomás recibía esa noche, la del 11 de Enero, una cita para una reunión que se iba a celebrar en los locales de la Cooperativa de Berlín, a instancias del Comité de Huelga y los Empresarios del Taxi. Al hacer acto de presencia en la Cooperativa, el secretario general y los miembros de la delegación que lo acompañaban tuvieron que aguantar insultos y amenazas por parte de algunos taxistas que se encontraban allí. Para poder negociar se tuvieron que cerrar las puertas de la sala.

En la reunión se decidió que el STATC se incorporaría a las negociaciones de los convocantes de la huelga y la EMT, para exigir a la Administración su pronunciamiento de forma favorable, ante el recurso presentado por el STATC, la no aplicación de represalias contra los huelguistas y la posibilidad de utilizar las tablas de equivalencia hasta que no se llegara a la normalización de la adaptación de taxímetros.

El STATC exigió la incorporación de un 4º punto que contemplase la solicitud de una entrevista con el Conseller de Comerç i Turisme de la Generalitat, de quien depende la Comissió de Preus, con la finali-

dad de solicitarle la información positiva del recurso presentado.

Las asociaciones convocantes de la huelga se avenían a desconvocarla, ya que se había llegado a la unidad de acción sindical y se habían aprobado los apartados anteriores por unanimidad.

En el transcurso de la negociación apareció en los locales de la Cooperativa del Taxi, la delegación de taxistas griegos que iban a participar al día siguiente en las Jornadas Europeas del Taxi. Estos delegados habían sido «recogidos» por un piquete que se encontraba en ese momento en el aeropuerto. A instancias de Miguel Tomás los que los habían «recogido» accedieron de mala gana a llevarlos al hotel donde se hospedaban. La reunión acabó pasadas las 2 de la madrugada.

El GUT rompe el acuerdo

Al día siguiente 12 de Enero y mientras en el STATC se informaba de la desconvocatoria de la huelga y de los acuerdos firmados entre todas las organizaciones, en la asamblea reunida en la Plaza de España, el Comité de Huelga rompía unilateralmente el acuerdo y instaba a los allí reunidos a dirigirse en caravana hasta las instalaciones de la EMT, donde se iniciaba la celebración de las II Jornadas Europeas del Taxi.

Durante todo el día se mantuvieron en las inmediaciones de la EMT, lanzando gritos contra las jornadas, el STATC y la EMT. Las pancartas que esgrimieron hacían alusión al Congreso. La policía tuvo que custodiar las entradas al edificio para permitir que los congresistas y las autoridades pudieran acceder al recinto con tranquilidad.

Durante ese día las negociaciones iniciadas el día anterior se reanudaron, pero esta vez con la presencia de Mercè Sala, que impuso taxativamente la no aceptación en la mesa negociadora de Francisco Galván, líder del UGT y «capo», según palabras de los responsables de la EMT de una «mafia» que «controla» el servicio de la terminal de internacional del aeropuerto de El Prat. Según un portavoz de la EMT, el principal objetivo del GUT no era el incremento de las tarifas, «sino conservar el control del aeropuerto ante la actuación de la Administración contra los abusos y fraudes que cometen algunos taxistas que operan allí».

Mercè Sala exigió la desconvocatoria inmediata de la huelga y las movilizaciones violentas y aseguró la apertura, a partir del lunes siguiente, de negociaciones para la reestructuración del sistema de tarifas que rige en el área metropolitana. El comité de huelga discutió esta oferta durante toda la tarde, después de comprobar cómo diversas contrapropuestas se estrellaban de modo sistemático contra lo que parecía ser la última propuesta de la EMT. Finalmente los representantes de los huelguistas optaron por hacer aquello a lo que no se había atrevido durante toda la tarde: dirigirse a los 400 taxistas que se encontraban congregados ante la EMT, para pedirles que volvieran al trabajo.

«Mantener la huelga hasta con sangre»

De lo que pasó a continuación nada es tan gráfico como la crónica que se publicó al día siguiente en «El País» y que reproduzco a continuación: «Y entonces estalló la /...



bomba. Tras la llamada al trabajo efectuada por un portavoz del comité de huelga, cuya lividez iba en aumento a medida que arreciaban las protestas y los insultos de la mayor parte de los conductores que permanecían ante la EMT, el líder del GUT se hizo con un megáfono y denunció la intención de la EMT de dejarlo al margen del conflicto. Acto seguido, Galván, crecido ante el apoyo de sus seguidores, que formaban el grueso de la concentración, llamó a mantener en pie la convocatoria de huelga. «¡Si es necesario con la sangre!», remató. Galván salió literalmente a hombros y, a la cabeza de sus seguidores, muchos de los cuales destilaban violencia en estado químicamente puro, organizó una marcha de regreso al centro de Barcelona donde cortaron el tráfico en diversos puntos. Los representantes de las demás organizaciones integradas en el comité de huelga, desenchajados, desconcertados, quizá incrédulos, improvisaron una reunión para considerar su postura ante

la demostración de fuerza del GUT. Después de diversas declaraciones contradictorias, algunas rayanas en la incoherencia, se retractaron de su decisión anterior y, alegando la no comparencia en la reunión del gerente de la EMT, declararon nulo el acuerdo inicial con la Administración y decidieron mantener la huelga hasta mañana».

La jornada se saldó con hogueras en los jardines, claraboyas y farolas rotas, insultos y alguna que otra agresión a los informadores que cubrían el Congreso. Sólo se practicó una detención en la persona de Jorge Juan Madrid, un taxista de 26 años, que fue reconocido como uno de los presuntos autores de las agresiones. Pasqual Maragall, alcalde de Barcelona tuvo que ser custodiado por la policía cuando abandonó el edificio, una vez inauguradas las jornadas. El alcalde, visiblemente molesto, aseguró a los responsables de la EMT toda la ayuda posible para acabar con la imagen nefasta que dan algunos exhaltados, en el conjunto del sector. Es evidente que a la primera /...

autoridad de Barcelona, lo ocurrido ese día le pudo parecer un mero ensayo de lo que podría llegar a ocurrir el día a la inauguración de los Juegos Olímpicos del 92. Evidentemente, no le gustó.

La huelga acabó al día siguiente, cuando alrededor de las cinco de la tarde algunos taxistas pertenecientes a la emisora Tele-Taxi, se concentraron ante la redacción de «El Periódico» en desagravio a las agresiones que los periodistas habían recibido de sus compañeros. La noticia se propagó como un reguero de pólvora y hacia las 10 de la noche un centenar de taxistas decidieron salir a trabajar, a pese a que los convocantes del paro, todavía no se habían puesto de acuerdo. Galván presentaría su dimisión, aunque todo el mundo comenta que es un truco para volver de nuevo fortalecido al frente del GUT.

Finalmente y llegado el día 18 de Enero, la Comissió de Preus desestimó el recurso, con lo que se perdió la oportunidad de haber obtenido las 1.300 pesetas la hora de espera. El STATC está pendiente /...

FIAT

**YA TENEMOS UN NUEVO TAXI
FIAT TIPO DGT**

MERIDIANA MOTORS, S.A.

CONCESIONARIO FIAT



¡AHORA MAS BARATO!

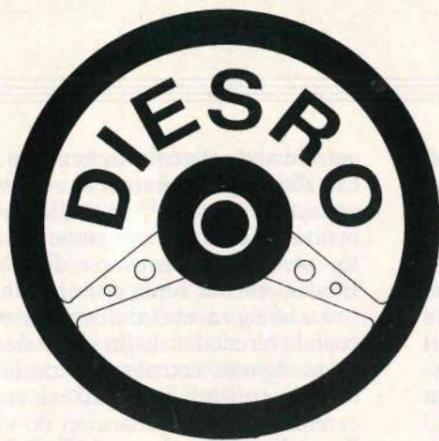
SIN ENTRADA. LA MEJOR FINANCIACION

Ven e infórmate sin compromiso.

Talleres y recambios a tu disposición.

MERIDIANA MOTORS, S.A. al servicio del taxi.

Ada. MERIDIANA n.º 326 - Tel. 349 33 12 - 349 31 62 - 08027 - BARCELONA

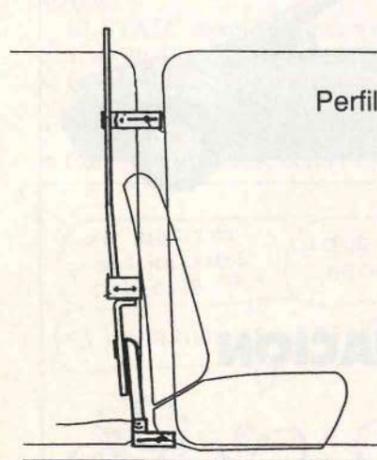


Mamparas para Taxi

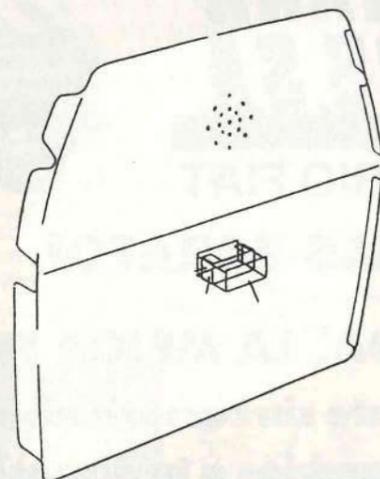
Fabricadas con policarbonato, el mismo material de las pantallas de la policía antidisturbios.

Características:

- Proporciona total aislamiento físico.
- Gran resistencia a impactos.
- Totalmente transparente permite visibilidad total del interior del vehículo sin marco, ni ángulos muertos.
- No roba espacio útil.
- Incombustible.
- Comunicación oral.
- Cajetín intercambio monedas.



Perfil



Frontal

Precio
80.000.-
Ptas.

Fábrica: **DIESRO, S.L.**
Paratge Can Fatjo del Xipres, Nave N.º 18
08290 CERDANYOLA DEL VALLES
Tel. 520 34 95

Montaje talleres: **TAXIMETROS PACO, S.A.**
Trav. de las Corts, 182-188 (entrada por C/ Figols)
08028-BARCELONA
Tel. 330 10 66

BARCELONA

.../ de decidir si vale la pena presentar un recurso contencioso-administrativo contra esa desestimación o si lo largo del proceso hará inútil la citada reivindicación.

La huelga se saldó con la apertura por parte del Gobierno Civil de Barcelona, de un expediente sancionador contra los dirigentes de los diez sindicatos que la convocaron. Estos sindicatos que responden a las siglas APT, GUT, UGT, ITUC, STAB, UITB, GPTI, CIT, CGT (CNT), UTAC,GTAD y ATMB disponen, a la hora de cerrar esta revista, de quince días para presentar alegaciones. Si sus respuestas no son aceptadas por el Gobierno Civil, lo más probable es que se les sancione con una multa.

Olor a podrido

Algo huele a podrido tras estos días de nerviosismo e intransigencia. Se da la circunstancia de que algunos de los convocantes de la huelga no tiene en el taxi su principal medio de vida. Tal es el caso de alguna Cooperativa o Sociedad Anónima cuyos responsables, que preconizaban la huelga como representantes del sector, mantuvieron abiertas durante esos dos días las puertas de sus tiendas de recambios o de sus talleres de reparaciones, obteniendo pingües beneficios, ya que muchos taxistas aprovecharon esos días para reparar el vehículo o comprar repuestos.

Dos de las organizaciones convocantes de la huelga que además funcionan como emisora —Fono-Taxi y Tele-Taxi— que pedían la remodelación de las tarifas se niegan ahora a cobrar el suplemento de 100 pesetas por servicio telefónico, con el fin de no perder clientela. ¿Se pueden dar más contradicciones?

Una vez acabada la huelga la Ejecutiva del STATC se reunió con la EMT, con el fin de desbloquear la situación y solucionar una serie de temas que preocupan a la mayor parte del sector. En esa reunión se llegó a los siguientes acuerdos: 1) Poner en práctica diferentes iniciativas para recuperar la imagen del taxi, deteriorada tras los incidentes de esos días. 2) La aplicación de la tarifa I para los servicios nocturnos y festivos en toda el área metropo-

litana. 3) Aplicación definitiva de los turnos en el aeropuerto: Unificar la parada nacional e internacional, adecuando esa única parada a la capacidad real del tráfico de viajeros. Esta medida permitirá que los taxis que llevan pasajeros al aeropuerto se puedan incorporar a la parada, rentabilizando así el servicio. Para prever una posible aglomeración de viajeros, instalar una señal luminosa en la Plaza de España, para que los taxistas que se encuentren en situación de libre en esa zona, puedan acceder en ese momento a la parada. 4) Aplicar el reglamento en el sistema sancionador por cobros indebidos. Sobre todo en el caso de los reincidentes. 5) El STATC propone ampliar el tema de subvenciones que existen actualmente para la instalación de aire acondicionado o sistemas de GLP en los vehículos, así como implantar ayudas en el mantenimiento del color negro y amarillo en el taxi. Colores incorporados definitivamente al paisaje urbano de la ciudad.

No se aprobó el nuevo régimen de infracciones

Estos acuerdos fueron llevados al pleno de la EMT que las aprobó en la reunión celebrada el pasado día 1 de febrero, aunque se quedó sobre la mesa por falta de estudio y discusión de la modificación del régimen de infracciones que permitirá multiplicar por 10 las multas contra el fraude en el taxi. Estas podían llegar hasta las 100.000 pesetas de multa y se concentran las posibles irregularidades a sancionar, tales como que un vehículo de fuera del ámbito territorial de la EMT no podrá recoger clientes dentro del mismo, también será

sancionable la falsedad en las causas alegadas para obtener la licencia, el presentar documentos falsos o que contengan datos incorrectos, el no llevar encendido el módulo luminoso que indica la tarifa que se está aplicando en aquel momento, etc...

La incomunicación entre la Administración y los representantes de las organizaciones sindicales quedó bien patente en el debate que se realizó en el Canal 33, hace ahora un mes. Nadie llegó a concretar por qué razón se produjo la huelga, aunque la evidencia del intento de boicotear el congreso de la Confederación Europea del Taxi, cuyo éxito suponía un gran espaldarazo internacional al STATC, era evidente. La EMT alegó que el trasfondo de la cuestión era la empresa «CIUTAT GROGA, S.A.», una sociedad mixta (51% de la EMT, 49% de participación de taxistas a título individual) que puede hacer mucho daño a los intereses de determinadas agrupaciones vinculadas a talleres o empresas de servicios que ven en esta Entidad un competente desleal, ya que la intención de la EMT es que se convierta en la empresa líder del sector en Cataluña. Mario Fernández de la APT se quejaba de que los taxistas tienen su corazoncito y quieren que la Administración los mime y Francisco Galván mantenía que la huelga se había realizado para demostrar quién era realmente representativo en el sector. Dionisio Gracia era el único que alegaba el aumento de las tarifas como razón principal. El STATC se mantuvo al margen de esa discusión y exigió, de nuevo y una vez más, la celebración de elecciones en el sector, que permitirá otorgarse a éste de unos interlocutores válidos. ■



Francisco Galván y Mario Fernández, ellos llevaron el peso de la huelga. Los dos trabajan en el aeropuerto.

II JORNADAS EUROPEAS DEL TAXI

Durante los días 12, 13 y 14 de enero, se celebró en Barcelona el congreso europeo del taxi, convocado por la Confederación Europea del Taxi y organizado por el STATC. En esta jornadas se estudió la problemática del sector y se tomaron diferentes acuerdos que serán llevados al parlamento Europeo para su estudio y aprobación.

A estas Jornadas asistieron representantes de Irlanda, Inglaterra, Escocia, Grecia, Alemania, Dinamarca, Italia, Bélgica, Luxemburgo, y Francia. En ellas los profesionales del taxi reafirmaron su voluntad de vigilar la evolución de la industria dentro del Mercado Único de 1993 y su adaptación social, económica y política.

La plataforma de reivindicaciones fue muy extensa y en ella se reafirmaron los problemas y soluciones que ya surgieron en las primeras Jornadas. La confederación Europea del Taxi tiene por objetivo el reunir a todas las federaciones existentes, para definir las mejores opciones que puedan revertir en toda la profesión, en la que será la Europa del mañana.

La apertura de estas Jornadas se realizó bajo momentos de tensión,



El Alcalde, Pasqual Maragall, en el momento de recibir el regalo que le hizo el presidente saliente de la Confederación Europea del Taxi.

provocados por un sector de taxistas que intentaba boicotear el Congreso. A muchos de ellos les daba miedo la resonancia de éxito que ha llegado a tener la organización de este encuentro. Bajo la presidencia del Alcalde Pascual Maragall y la presencia del Director General del Transport de la Generalitat, Robert Ramírez, la Presidenta de la EMT, Mercè Sala, el concejal de Transports i Circu-

lació, Joan Torres, del presidente anterior de la CET, Jean Claude Françon y del Secretario General de la Conferación Española del Taxi y del STATC, Miquel Tomás, se inició el congreso. Entre los asistentes se encontraban el director General del Transporte del Ministerio del mismo nombre, Sr. Panadero y el Director del Servicio del Transporte de la ciudad de Bruselas, Claude Druet.

El discurso del alcalde fue para informar a la asamblea de su labor en favor del transporte en general y de los taxis en particular. En compañía de Michel Noir, alcalde de Lyon, Pascual Maragall, fue recibido, hace unas semanas, por Jacques Delors de quién obtuvo la confirmación de que Europa daría directivas para el transporte. El Alcalde reafirmó que la mejora de la calidad de vida en las grandes ciudades pasa por el desatascos de sus zonas centro y por la mejora de los transportes públicos.

Las grandes líneas de actuación en la ciudad de Barcelona se han dado, según él, en la bajada de tarifas en valor absoluto de los transportes, conjuntamente a un esfuerzo de promoción y formación. El representante de la Generalitat insis-



Miquel Tomás en un momento de su intervención

.../ tió sobre el papel de embajador, que este servicio tendrá, sobre todo, en el 1992. Además destacó su complementariedad con el resto de transportes públicos y deseó la existencia de un sistema de transferencias de licencias unificado a nivel europeo.

Miguel Tomás hizo un llamamiento a la consolidación de la Confederación Europea del Taxi, para crear un marco de discusión con las autoridades, sano y homogéneo. Insistió en el esfuerzo formativo para mejorar la imagen de la profesión.

En el mismo sentido se expresó Jean-Claude Françon, insistiendo en el papel de la CET para conseguir la concertación de los profesionales con las altas instancias de los poderes local, nacional y europeo, al igual que con las demás centrales sindicales del Transporte.

Bloqueo de licencias

Una vez iniciado el debate, resumimos a continuación los grandes temas abordados en éste:

Las licencias, el sistema de tarifas y las cotizaciones sociales. Estos tres temas fueron ampliamente discutidos por todos los presentes, además de fijar el taxi en el contexto europeo y de presentar unas conclusiones que se elevarán a los organismos correspondientes de la CEE.

Sobre el tema de las licencias se pudo constatar que en toda la Comunidad Económica Europea existen «numeros clausus». Este bloqueo permite calcular la oferta en relación con la demanda. En la mayoría de países de la CEE, la licencia se puede comprar y vender según unas reglas que tienden a limitar la especulación y los monopolios. Se votó una moción que reafirma a nivel europeo el mantenimiento de ese sistema, que no pretende en cambio coartar la libertad de establecimiento o circulación de las personas.

Por un método tarifario racional

En cuanto al sistema tarifario se comprobó que el aumento de las tarifas es siempre fijado por los gobiernos, sobre la base de un método de cálculo más o menos similar

en todos los países. Este método tiene en cuenta diferentes parámetros como la tarifa kilométrica, la de la hora de espera y la de bajada de bandera. Se señaló que la tarifa nocturna y las carreras mínimas no existen en todos los países y que las grandes metrópolis tienen estructuras tarifarias diferentes de las de las zonas rurales. Se aprobó una moción que exige el establecimiento de un método tarifario que tenga en cuenta las necesidades reales del profesional.

En el tema de las tasas se constató que existen tantos sistemas de imposición social, como países. La imposición de las tasas, ya sean directas o indirectas son muy dispares. La Comunidad Económica Europea ha emprendido la unificación de las tasa de imposición indirecta sobre los bienes y los servicios. Éste es un avance que aún puede mejorarse ya que los taxistas desean que se rebajen al mínimo posible. En el tema del IVA se aprobó una moción en ese sentido. También se constató la existencia de tasas de importación sobre vehículos fabricados en Europa, que son extrañamente altas en algunos países, como en Irlanda. Otro tema aprobado es la petición de la no imposición de tasa en los carburantes para los taxis europeos.

Desprotección del trabajador autónomo

Las cotizaciones sociales son también muy dispersas. Las disparidades se dan según la política de salud y de cobertura social de cada gobierno. En algunos países, el autónomo paga muy caro, porque está desprotegido, esto le obliga a suscribir mutuas particulares que le ocasionan gastos suplementarios.

El contexto europeo queda fijado en la solicitud por parte de la CET de que la CEE fije a través de la comisión europea su política y los objetivos en el tema de transportes.

El taxi es una empresa de transporte público de actividad casi artesanal, que aporta un servicio de interés a la colectividad: el transporte de personas y sus equipajes en coches ligeros.

El radio de acción no se debe limitar. Aunque el lugar de encochamiento se limite al del municipio de cada vehículo, el taxi debe poder acompañar al público por cualquier país, y sin ninguna restricción, de la CEE.

El taxi es complementario del transporte urbano e interurbano. Si la política del transporte común tiende a ofrecer un servicio público más barato, la CET avisa a los po- /...



No todo fueron aburridas sesiones. Los taxistas se divertieron durante la noche

.../ deres públicos que eso provocará trabajo negro y la huida de profesionales del marco-taxi al transporte de pasajeros privado. Esto situaría al taxi en una situación de competencia que podría llevar al abandono de la noción de servicio público. En efecto, el transporte de vehículos con chófer, tiende a ser una de las actividades más atractivas del mercado por el movimiento de dinero que genera.

Regular el sector y desgestionar la circulación

El taxi debe regularse para sobrevivir. Europa debe hacerse tres reflexiones, al menos, en este sector: Para garantizar al público un servicio racional y homogéneo es necesario definir el marco legislativo para la actividad de transporte por vehículo ligero, bajo a denominación de «taxi». La profesión ha de ser promocionada públicamente y debe disponer de procesos de formación y de todos los medios de los que se benefician los transportes públicos, sobre todo en las grandes metrópolis. El taxi debe trabajar con tarifas adecuadas a sus necesidades de inversión, rentabilidad y adaptación al mercado.

El taxi urbano es el que más necesita de esa regulación. Además de soportar la competencia del trabajo «negro» y de los «piratas», debe enfrentarse a los problemas de circulación y de polución. Los atascos en las zonas centro de las ciudades engendran un aumento del precio de la carrera para el usuario y un alza del coste por kilómetro para el taxista. Durante las horas punta soporta una pérdida de productividad viéndose imposibilitado para proporcionar un servicio rápido al cliente.

La cantidad de horas trabajadas por semana (alrededor de 60) se convierte, en esas condiciones, en un peligro para la salud del taxista. Si el tráfico mejorase se podría disminuir el tiempo de trabajo.

Formación permanente

El taxi, trabajado muchas veces de forma artesanal, es una pequeña empresa. Hablar de empresa es hablar de cualificación, adaptación y, evidentemente, de formación. La

formación ha de ser una de las grandes prioridades de la Administración, si es que quiere realmente mejorar el servicio. ¿Por qué? Porque la extensión de las metrópolis europeas y el desarrollo, cada vez más, del turismo urbano imponen al profesional del taxi un buen conocimiento topográfico e histórico de la ciudad. Porque el estudio de idiomas es, por razones obvias, indispensable para el taxi del mañana. Y porque la economía está imponiendo, constantemente, una mejora de la producción, de la calidad de las prestaciones y, también, un aumento de las inversiones. Para poder controlar esta nueva situación se debe poseer una buena formación. Aunque algunos temas dependan de los poderes locales y nacionales, la Confederación Europea del taxi pedirá a la CEE un programa de estímulo y un fondo de ayuda para el acceso a la formación de todos los taxistas.

El Mercado Común del Taxi

Dada la disparidad de datos que existen en cada país, el Congreso aprobó la creación de un banco de datos de la Confederación. Este banco de datos reunirá las diferentes leyes, reglas y condiciones de trabajo de cada país. En el marco de la libre circulación de bienes y servicios, un catálogo de productos (coches, telefonía, seguros, etc...) podría ser facilitado a los profesionales para que estos puedan invertir con conocimiento de causa y en las mejores condiciones.

Bajo esta óptica, se propuso la idea de realizar un estudio en profundidad, sobre las perspectivas y las necesidades del taxi en Europa, que será encargado por la Confederación Europea del Taxi.

Durante el pasado año y bajo la presidencia de Jean-Claude Fraçon ya se hicieron gestiones en ese sentido. El anterior presidente de la CET se entrevistó con las autoridades europeas del transporte, con el fin de conocer la situación de los trabajos sobre el mercado único y también con la intención de sensibilizar a las autoridades sobre los problemas específicos de la profesión.

En 1991 se abrirá en Bruselas un

despacho de la CET, para controlar y seguir mejor cada una de las intervenciones que se realicen en el Parlamento Europeo. Además todas las mociones aprobadas en el Congreso de Barcelona serán depositadas tanto en Bruselas como en Estrasburgo.

La CET está, así mismo, muy interesada por las acciones del proyecto «Eurociudades», una asociación de carácter informal que acoge a todas las grandes metrópolis europeas. Una de estas acciones se basa en los problemas de tráfico urbano y pretende adaptar los flujos de vehículos a las posibilidades de las zonas centro de las ciudades y no a la inversa como se venía haciendo hasta ahora. Para apoyar estas iniciativas se aprobó, por unanimidad, la toma de contacto con otras organizaciones del transporte en Europa.

Elección del Presidente y de la Comisión Ejecutiva

En el pasado congreso se decidió elegir un Presidente de la CET anualmente. Sin embargo esta decisión ha demostrado no ser demasiado útil, a la hora de funcionar racionalmente, ya que el periodo de tiempo de un año es demasiado corto para poner en práctica cualquier acuerdo o decisión que lleve a cabo la CET. Por eso se ha acordado en estas últimas jornadas que el organizador del Congreso tomaría la Presidencia, pero que el presidente saliente y el que se decida como entrante para el próximo año serán también elegidos como vicepresidentes. Esta fórmula permitirá asegurar la continuidad del trabajo iniciado.

La presidencia de la CET recayó en Miguel Tomás Romero (España) mientras que las dos vicepresidencias son para Guy Brisson (Bélgica) que será el organizador junto a Daniel Barre del próximo congreso y para Jean-Claude Fraçon, (Francia) anterior presidente del CET. La ciudad de LYON será la sede administrativa permanente de la CET.

Esta presidencia se compromete a trabajar las mociones presentadas en estas II Jornadas Europeas del Taxi y que se resumen en las conclusiones siguientes: /...

.../ —La CET apoya la Asociación de las «Eurociudades» en su acción para mejorar la calidad de vida y de circulación en las grandes metrópolis, con una política de promoción de los transportes públicos y de los taxis.

—La CET reclama el mantenimiento de la limitación del número de licencias, en sus «numerus clausus».

—La CET reclama la libertad de compra del vehículo, dentro de las normas de homologación (cabida, forma y dimensiones).

—La CET reclama la abolición inmediata de las tasas aduaneras impuestas a los taxis.

—La CET reclama la desgravación de impuestos sobre el carburante para todos los taxis de la CEE.

—La CET reclama que el Parlamento Europeo adopte una ley marco que proteja la denominación «TAXI».

También se recogieron las mociones presentadas en el anterior Congreso y que están en proceso de trámite. Estas mociones son:

—La CET pide la disminución

del impuesto del IVA para toda la Comunidad Europea.

—La CET desea la creación de un fondo especial para la formación profesional y continua, especialmente para los idiomas, al igual que para asegurar una mejor formación de base para los principiantes.

—La CET propone la implantación de un método de tarificación idéntico para todos los países europeos, que permita una mejor comprensión de los usuarios.

Valoración final

La Confederación Europea del Taxi llena de hecho, el nuevo espacio social creado por el mercado único. Y desea colaborar con todos aquellos que quieran dar a la profesión los medios para adaptarse a las nuevas realidades que se van a dar. La industria del taxi está formada por más de 400.000 profesionales y representa un mercado anual cercano a los 10 millones de Ecus.

Esta cantidad no debe enmascarar las condiciones precarias en que

un gran número de taxistas ejercen su profesión.

Consciente de este papel y de los problemas que acucian a la profesión, la Confederación Europea del Taxi defenderá los intereses de sus adheridos de acuerdo con el interés general, pero con la mayor firmeza.

Estas Jornadas tuvieron también un aliciente festivo. Las diferentes delegaciones pudieron contactar con una ciudad preolímpica, que a pesar de la falta de taxis, siempre es atractiva. Los taxistas de toda Europa visitaron la Generalitat y fueron recibidos en ausencia de Jordi Pujol, su presidente, por el Director General del Transporte. También visitaron la Barcelona de Gaudí, el Poble Espanyol, y la Villa Olímpica. Pero donde mejor se lo pasaron fue con el espectáculo de la sala de fiesta «LA SCALA», donde alguno llegó a «perder» hasta el reloj y los tirantes. Unas jornadas que se desarrollaron con éxito y fueron, de nuevo, un nexo de unión para la profesión de toda Europa. ■



MONTEPIO DE CONDUCTORS

SANT CRISTÒFOL. BARCELONA

AUTOMOBILISTA

- DEFENSA JURIDICA PER RESPONSABILITAT CRIMINAL
- RECLAMACIÓ DE DANYS AL VEHICLE



Per a més informació i inscripcions
passeu o escribiu-nos a les nostres
oficines:

PROVENÇA, 173
08036 BARCELONA

o bé truqueu-nos al
253 40 05
sereu ben atessos

AUXOL

ADITIVO PARA GAS-OIL

AUXOL es un aditivo fruto de largos años de paciente investigación. Antes de lanzarlo al mercado, ha sido sometido por Organismos Oficiales y entidades industriales a numerosas y minuciosas pruebas para absoluta garantía de nuestros consumidores.



La combustión del gas-oil da origen a una serie de problemas que hasta ahora eran de difícil solución.

- Formación de lodos en el depósito de combustible.
- Obstrucción de filtros.
- Atascos en inyectores y toberas.
- Carbonilla en pistones y culatas.
- Mal aprovechamiento del combustible.
- Humos negros en el escape, etc.

En definitiva, mal rendimiento de los vehículos y reparaciones innecesarias a causa de averías ocasionadas por la combustión del gas-oil, debidas a la misma naturaleza del combustible y a las impurezas que siempre contiene el gas-oil.

AUXOL es el fruto de avanzadas investigaciones y con la garantía de ser homologado por CAMPSA y utilizado desde hace veintinueve años por las Navieras más importantes del país.

Estos son algunos de los beneficios que el uso continuado de AUXOL en una dosificación del 1 ó 2 por mil, según casos, le proporcionará:

Ahorro del combustible sobre un 4 por 100

- Al llegar el gas-oil más limpio y pulverizado a la cámara de combustión, quema rápidamente y consigue más potencia.
- Al aprovechar mejor todo el combustible.

Ahorro de aceite incluso en motores nuevos

- AUXOL impide que se formen los depósitos duros (calaminas) en las camisas y los aros hacen mejor el barrido evitando un excesivo consumo de aceite.

Ahorro de un 400 por 100 en los filtros

- Los filtros, inyectores y toberas, se mantienen siempre limpios, ello es debido a que AUXOL elimina los lodos del depósito de combustible y las impurezas que el gas-oil tiene.

Los motores rinden más y alargan su vida útil

- AUXOL elimina la carbonilla del motor.
- Neutraliza la corrosión que causa el azufre.
- Conserva las válvulas y segmentos.

En tiempo frío

- Actúa sobre las parafinas retardando su punto de flocuración.

Evita la contaminación

- Combustión total y no deja residuos.
- Supresión de humos negros.

DISTRIBUCIONES CAVIMAR, S.A.
Tel. (93) 668 93 22
Barcelona

ESTAS SON LAS VENTAJAS DE USAR

auxol



Seguridad

- Evita la congelación del gas-oil en tiempo frío al actuar sobre las parafinas.
- Mantiene las tuberías y filtros limpios.
- Neutraliza la corrosión.

- Mantiene los inyectores y bombas siempre limpios alargando su vida útil.
- Más potencia.
- Supresión de humos negros.
- Control del agua, evitando sus efectos nocivos.



Tiempo frío

Olvídense de atascos en tuberías y filtros.

Alta rentabilidad

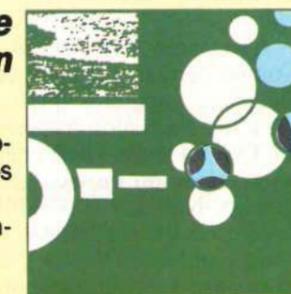
- Usando, AUXOL con regularidad:
- Disminuye el consumo.
 - Aumenta la potencia.
 - Alarga la vida de los filtros.
 - Mejora el combustible consiguiendo su total combustión.



- Evita la formación de carbonillas y residuos, manteniendo limpias las válvulas y cajeras de segmentos.
- Alarga la vida del motor al disminuir desgastes.
- Reduce el consumo de aceite aún en motores nuevos.

Reduce la contaminación

- Suprimiendo los efectos nocivos del azufre y los humos negros.
- Solamente contiene compuestos orgánicos neutros.



Participe en el sorteo de **1.000.000.- pts.** guardando el boleto que le será entregado a la compra de cada litro de AUXOL.

Exposición y Venta en STATC

Pº Carlos I, 82 - Tel. (93) 300 23 14 - 08018-BARCELONA

CONSELL MUNICIPAL DE CIRCULACIÓ I SEGURETAT VIAL

El consell Plenari del Ayuntamiento en fecha 10 de noviembre de 1989 acordó constituir el Consell Municipal de Circulació i Seguretat Vial como órgano de participación sectorial y consultivo del Ámbito de la Vía Pública en materia de transportes, circulación, aparcamientos y Disciplina Vial.

Participan y colaboran en el mismo, aparte de todos los grupos políticos municipales, aquellas entidades y Asociaciones, tanto de carácter profesional como ciudadano, que tienen incidencia en las materias propias de su competencia.

El órgano de mayor representatividad es el pleno, siendo sus miembros nombrados por la Alcaldía, que la Preside, y la Vice-Presidencia corresponde al Regidor del Ámbito de la Vía Pública; el número de sus miembros actualmente es de treinta y seis.

Asimismo, está dotado de un Comité Permanente compuesto por dieciocho miembros que representan a los diferentes grupos del sector. Que en fecha 11 de enero aprobó la creación de tres grupos de trabajo, bajo las denominaciones de «gestió del transport», «planificació i ordenació vial» y estudios entre otros sobre el transporte escolar, carga y descarga, utilización carril-bus, park-ride, central de mercancías, limitaciones a la circulación, nuevas tecnologías, de información en la circulación, accidentes, educación vial y compañías de comunicación.

COMITÉ PERMANENT DEL CONSELL MUNICIPAL DE CIRCULACIÓ I SEGURETAT VIAL

-PRESIDENT: Excm. Sr. Alcalde

Pasqual Maragall i Mira.
-VICEPRESIDENT: Il. ltm. Sr. Regidor de l'Àmbit de la Via Pública Joan Torres i Carol.

GRUPS MUNICIPALS:
Il.ltm. Sr. Antoni Luchetti i Farré
Il.ltm. Sr. Felix Amat i Parcerisa
Il.ltm. Sr. Antoni Albesa i Vilalta

ALTRES MEMBRES:
Sr. Blas Alascio i Ruiz
Sr. Salvador Alemany i Mas -
GREMI DE GARATGES
Sr. Simó Artigues i Martin
Sr. Joan Alvarez i Torras -
F.E.C.A.V.
Sr. Romá Castells i Benosa -
CONSELL GREMIS DE COMERÇ I SERVEIS DE BARCELONA:
Sr. Jordi Cibeira i Matos -**USCOB**
Sr. José Vicente Costa i Leja -
TRANSPRIME
Sr. Julian Delgado i Aguado
Sr. Alfred Morales i González
Sr. Andres Naya i Cabrero -
F.A.V.B.
Sr. Carmel V.Olmo i Agorreta -
CAMBRA OFICIAL DE COMERÇ, INDUSTRIA I NAVIGACIÓ

REGLAMENTO DEL CONSELL MUNICIPAL DE CIRCULACIÓ I SEGURETAT VIAL

Aprobadas por el Consell Plenari el 10 de Noviembre de 1989

Vigentes desde el 10 de Noviembre de 1989

Artículo 1.-
El Consell Municipal de Circulació i Seguretat Vial es un órgano de participación sectorial, constituido de acuerdo con lo que disponen los artículos 59 y 60 de la Llei Municipal i de Règim Local de Catalunya, y las Normas Reguladoras de la Participación Ciudadana.

Artículo 2.-
Este Consell Municipal es el órgano consultivo y de participación del Ámbito de la Vía Pública en materias de su competencia: transportes, circulación y disciplina vial.

Artículo 3.-
En el Consell Municipal de Circulació i Seguretat Vial partici-



Los taxistas también tendrán un representante en el Consell

.../ pan y colaboran aquellas Entidades y Asociaciones, tanto de carácter profesional como ciudadano, que tiene incidencia en las materias propias de su competencia.

Artículo 4.-
Será competencia del Consell Municipal de Circulació i Seguretat Vial:

a) Estudiar y emitir los informes que le sean encomendados en materia de circulación y transportes.

b) Concertar actuaciones con las entidades que trabajan en el campo de la circulación y seguridad vial.

c) Informar en relación con las grandes medidas circulatorias.

d) Realizar los informes que le sean solicitados por los órganos de Gobierno Municipal y por el Regidor del Ámbito de la Vía Pública.

e) El estudio y fomento de la educación vial.

f) Promover iniciativas relacionadas con el estudio, debate y difusión de cuestiones de circulación y seguridad vial.

Artículo 5.-
El consell Municipal actúa en Pleno y Comité Permanente.

Artículo 6.-
El pleno del Consell estará constituido por:

a) Un representante de cada grupo municipal del Ayuntamiento.

b) Representantes de las Entidades y Asociaciones del sector.

c) Personas de reconocido prestigio en la misma.

Todos los miembros del Pleno serán nombrados por la Alcaldía.

Artículo 7.-
El Consell Municipal de Circulació i Seguretat Vial estará presidido por el Alcalde de Barcelona.

El Presidente asegura el funcionamiento del Consell Municipal y el cumplimiento de sus fines.

Artículo 8.-

El Comité estará integrado por:

a) Vice-Presidente del Consell, que lo presidirá.

b) Dieciseis miembros designados por los Presidentes de los grupos municipales.

c) El Secretario.

El presidente convocará a las reuniones del Comité Permanente, como observadores o para informar, a las personas que considere idóneas, las cuales no participaran en las votaciones.

Artículo 10.-
El Comité Permanente, determinará los grupos de trabajo necesarios para cumplir las funciones encomendadas al Consell.

Corresponderá al Comité Permanente establecer el número y composición de los mismos, que estarán integrados por personas propuestas como especialistas en los diferentes temas objeto de estudio.

Los resultados de sus estudios e informes, se remitirán a la Presidencia del Consell Municipal a través de la Secretaría del mismo para la consideración de la Permanente y, en su caso, elevación al Pleno, a través de aquél.

Artículo 11.-
El Consell Municipal dispondrá de una Secretaría que llevará la asistencia jurídica y la gestión técnico-administrativa del mismo.

Actuará de Secretario, un funcionario municipal, Licenciado en derecho, el cual será nombrado por el Alcalde.

El secretario asistirá, con voz pero sin voto a las sesiones del Pleno y del Comité Permanente, así como podrá asistir cuando lo considere oportuno a las reuniones de los diferentes grupos de trabajo, desarrollando las funciones inherentes a su cargo.

Y le corresponden:

a) Preparar la orden del día de las sesiones, de acuerdo con las di-

rectrices del Presidente.

b) Redactar las actas, así como firmarlas con el visto bueno del Presidente.

c) Atender el funcionamiento interno del Consell Municipal

d) Custodiar la documentación.

e) Preparar la memoria anual.

f) Emitir los informes que le soliciten el Presidente o el Vice-Presidente.

g) Convocar por orden de la Presidencia las sesiones del Pleno y de la Permanente, y por el mismo las de los grupos de trabajo.

Artículo 12.-
El Pleno del consell de circulació i Seguretat Vial se reúne en sesión ordinaria como mínimo dos veces al año.

El Presidente convocará las sesiones del Pleno con ocho días de antelación, salvo en los casos de urgencia, en cuyo caso habrá de convocarse con cuarenta y ocho horas de antelación, y el Secretario llevará a término la misma, acompañando la orden del día.

Artículo 13.-
El Comité se reunirá como mínimo seis veces al año. La convocatoria se efectuará con cuatro días de antelación, exceptuándose los casos de urgencia que a juicio del presidente lo justifiquen.

Artículo 14.-
El régimen de reuniones de los grupos de trabajo serán adecuados a la urgencia de cada tema.

Y su composición será determinada por el Comité Permanente, el cual designará un coordinador. De no asistir el Secretario del Consell, efectuará sus funciones uno de sus miembros, designado por el Coordinador del grupo de trabajo.

Artículo 15.-
El Consell podrá aprobar para su funcionamiento un reglamento interno. ■

VALENCIA

VALENCIA SE MANIFIESTA PARA PEDIR EL RESPETO DEL CARRIL-BUS

El pasado mes de Diciembre la Asociación Gremial Provincial de Auto-Taxis y la Federación Sindical del Taxi, los dos sindicatos mayoritarios del sector en Valencia, convocaron una manifestación que fue seguida por más de 90% de los profesionales del taxi para exigir a la Administración medidas que obliguen a los automovilistas a respetar el carril reservado a taxis y autobuses.

Más de 2.500 taxis tomaron las calles principales de la ciudad de Valencia, recorriendo durante tres horas la Avenida del Cid, y las calles de San José de Calasanz, San Francisco de Borja, Pintor Benedito, la Plaza de España, la calle Túnel, La Gran Vía Germanías, la del Marqués del Turia, el Puente de Aragón, seguir por la plaza América, la calle Navarro Reverte, la plaza Porta de la Mar, las calles Colon, Jativa, Guillem de Castro, Blanquerias, Pintor López, La plaza Tetuán, la calle la Paz y la calle San Vicente, para acabar en la plaza del Ayuntamiento, donde finalmente se disolvió la manifestación.

El presidente de la Federación Sindical del Taxi, Félix Cañego se mostró muy satisfecho del resultado de esta acción y señaló que el usuario del taxi es el primer afectado por la mala planificación del tráfico y el nulo respeto al carril-bus. En unas declaraciones a los medios de comunicación indicó que «este sindicato está cansado de presentar escritos al Ayuntamiento para que se tomen las medidas oportunas». En el mismo sentido Jesús López de la Asociación Gremial comentaba que «en Valencia hay una velocidad comercial de aproximadamente 12,4 kilómetros. Una velocidad

muy baja. Si se mejoraran las circunstancias del tráfico de la ciudad y se respetase el carril-taxi los servicios resultarían mucho más baratos».

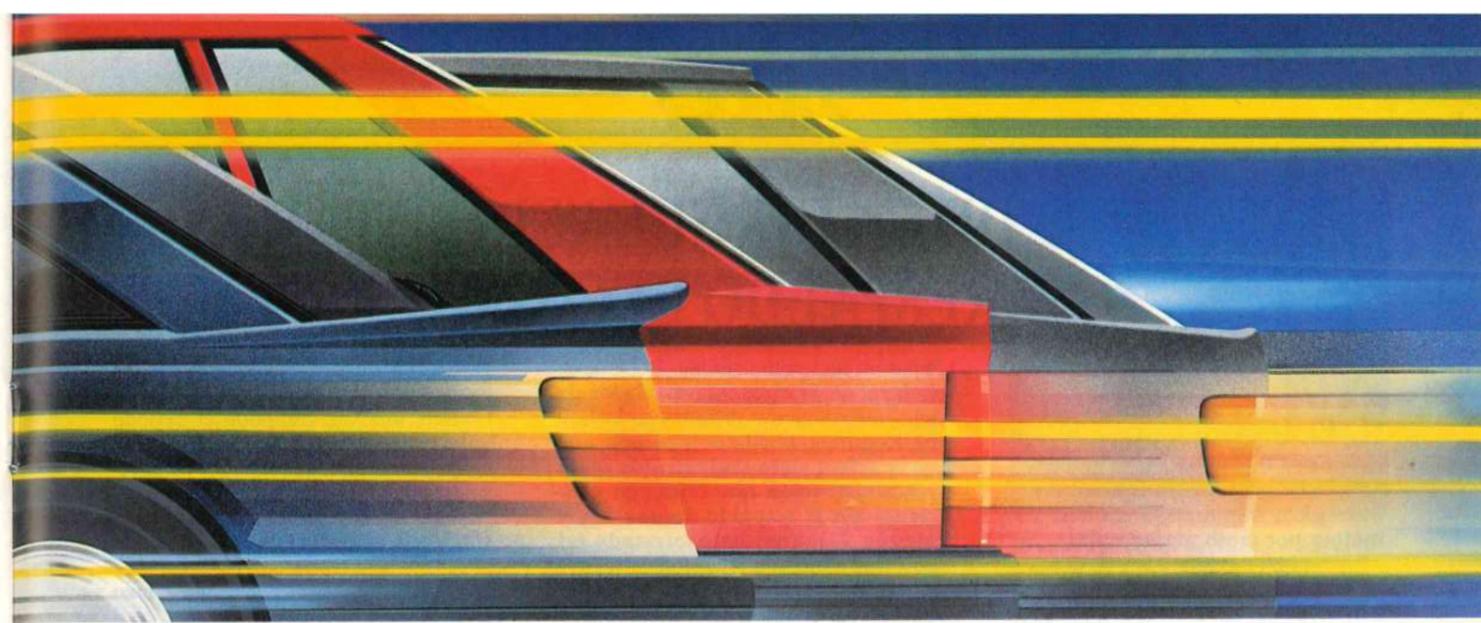
Según los representantes de ambos sindicatos, el problema del tráfico en las grandes ciudades es difícil de resolver pero, a su juicio, el Ayuntamiento de Valencia no está haciendo nada por evitar el constante caos circulatorio. Según datos de estos sindicatos en 1953 estaban matriculados en Valencia alrededor de 23.000 coches. En el

año 1989 la cifra había aumentado espectacularmente y ha alcanzado los 900.000. En la actualidad Valencia cuenta con 2.943 licencias de taxi. Según Félix Cañego, esto supone que sobran cerca de 1.000 licencias. El Ayuntamiento sólo puede conceder dos licencias por cada 1.000 habitantes que es lo que marca las ordenanzas municipales, ahora salen a 2,6 En la nota que se entregó a la alcaldesa de Valencia, la socialista Clementina Ródenas, se exigía mayor control de los carriles reservados y la creación de otros nuevos en la ciudad. ■



Más de 2.500 taxis ocuparon las calles de Valencia para protestar contra el uso indebido del carril-taxi/bus.

Una pancarta alusiva a la mala gestión



Equipo Eléctrico Bosch. N.º 1 en Europa.

Equipo Eléctrico Bosch. Porque en un automóvil, ir a lo original es ir a lo seguro.

Lo más seguro es que el fabricante de su automóvil haya confiado su equipo eléctrico a Bosch. La mayoría de los fabricantes europeos lo hacen. Porque saben que Bosch diseña constantemente motores de arranque y alternadores que dan una respuesta perfecta a sus exigencias y a las de los usuarios. Por eso, a la hora de reponer una pieza, vaya a lo seguro. A lo original. Porque nadie conoce mejor su vehículo que el fabricante. Bosch, así de seguro.



BOSCH

EL CÓDIGO DE LA CIRCULACIÓN NO TIENE RESPALDO LEGAL

Mientras Tráfico espera el articulado de la Ley de Bases de Seguridad Vial, algunas asesorías jurídicas ponen en entredicho el actual código y denuncian su nulidad como base para imponer sanciones. Las multas, por tanto, serían nulas

Tráfico espera la aprobación del desarrollo de la Ley de Bases de Seguridad Vial, que respaldará legalmente al Código de la Circulación. El actual Código es puesto en entredicho desde sectores jurídicos, como CEA, que afirma su nulidad.

Urge que el Gobierno apruebe con prontitud el desarrollo del articulado de la Ley de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que dará el necesario respaldo legal al actual Código de la Circulación. El texto está ahora encima de la mesa del Consejo del Estado, que espera lo dictamine antes de un mes, paso obligatorio antes de su aprobación en Consejo de Ministros.

En la cuerda floja

Mientras tanto, la Dirección General de Tráfico se mueve en una cuerda floja, tirando de un Código que es puesto en entredicho desde sectores jurídicos. El portavoz del Comisariado Europeo del Automóvil (CEA) afirma que sus socios han presentado ya más de 5.000 recursos de alza contra otras tantas multas, basándose en la nulidad del Código.

La CEA afirma que un ciudadano sólo puede ser multado por una Ley, y que el Código es sólo un reglamento normativo de la Administración. El portavoz de CEA, Mariano Arnaldo, explica que «la Ley de Régimen Jurídico, todavía vigente, indica que no se pueden poner multas señaladas en reglamentos, salvo casos votados expresamente en el Parlamento. Nosotros denunciamos la nulidad del Código como base legal para poner multas porque no hay ninguna ley que lo respalde».

Por supuesto que si el Código es nulo, también lo son las multas impuestas por los agentes de Tráfico. La confirmación de tal conclusión por parte de la Jefatura Provincial de Tráfico convertiría las carreteras espa-

ñolas en un terreno sin ley. El Director General de Tráfico, Miguel Muñoz da una interpretación diferente a la Ley de Régimen Jurídico, y afirma que «hay seis o siete reglamentos de la Administración que imponen sanciones sin el respaldo de una ley, y ningún Tribunal ha protestado tal potestad sancionadora».

De lo que no se puede tachar al Código es de inconstitucional. Mario Arnaldo explica que «CEA no entra en la inconstitucionalidad del Código porque sólo las leyes pueden ser declaradas como tales, y el Código es sólo un reglamento. Lo que decimos es que la Constitución indica la imposibilidad de poner multas basadas en el Código, al determinar que las sanciones administrativas sólo pueden imponerse respaldadas por una Ley».

Precisamente CEA se dio cuenta del vacío legal que existía con el Código de la Constitución. Los juristas de la organización de defensa del automovilista estudiaron minuciosamente el artículo 25 de la misma, y llegaron a la conclusión de que la DGT no podía basarse en el Código para sancionar a los conductores.

Un estudio más profundo de la situación les hizo confirmar su opinión sobre la nulidad del Código, con las leyes anteriores a la Constitución, y todavía vigentes.

A partir de entonces comenzaron a informar a sus asociados sobre la posibilidad legal de recurrir las multas de Tráfico, trámite que empezaron a realizar hace casi dos años. Mario Arnaldo asegura que «muchos de los asociados han recibido ya de Tráfico la anulación de la sanción, aunque sin explicar el motivo. Creo que es lógico que así suceda porque la Administración no va a reconocer que incumple un principio de legalidad». Arnaldo añade que «CEA no ha querido dar publicidad a sus conclusiones porque no queremos ir en contra de la Administración, sino que se corrija la situación».

La aparición de la Constitución dio pie a los jueces a su negativa a tramitar el cobro de las multas de Tráfico, apoyándose en su artículo 117. La ausencia de una ley que indique a los Juzgados su obligación a cobrar multas de Tráfico fue el motivo de tal ne-

gativa. La misión recaudadora de los jueces venía indicada en el propio Código, una vez cumplido el período voluntario del pago de multas, y era motivo para que los multados se apresuraran a cumplir la sanción.

Hacienda cobra las multas

La decisión de los jueces no se hizo pública, ante el temor de que los conductores se saltaran las normas de Tráfico, «a la torera». La situación se fue deteriorando en los siguientes años, en los que trascendió la impunidad al impago de multas. Las multas impagadas superaron los 2.000 millones de pesetas, y Tráfico tuvo que acudir a Hacienda para que resolviera la papeleta.

Aunque los servicios recaudatorios de Hacienda están cobrando multas desde hace casi dos años, Tráfico se ha dado cuenta que no puede seguir funcionando con el respaldo de un Código que data de 1934, y al que cada día se le ponen más pegas. Desde hace dos legislaturas se está hablando de la redacción de la nueva ley de seguridad vial, que por fin se ha aprobado el pasado mes de julio. Ahora, resta por aprobar el desarrollo del artículo de la ley.

Mientras tanto, Miguel Muñoz dice estar tranquilo con el actual Código de la Circulación que, afirma, «es plenamente vigente dada la teoría de la inconstitucionalidad sobrevenida elaborada por el Tribunal Constitucional». El Director General de Tráfico explica que tal teoría supone la prórroga de una norma, que por ser anterior a la Constitución no tiene el rango de adecuada, mientras se desarrolla la legislación necesaria.

Multas de hasta cien mil pesetas

Multas hasta de 100.000 pesetas, por exceso de velocidad en situaciones que entrañen peligro, es el punto más llamativo del nuevo Código de la Circulación, que estará en la calle antes de julio de 1990. El Director General de Tráfico afirma que no habrá nuevas sanciones ni grandes novedades, y «sí una adaptación de la anterior normativa a las nuevas realidades, como glorietas o carriles de incorporación a vías rápidas».

.../ La lógica adaptación de una normativa de 1934 al tráfico actual será bienvenida por todos, pero el fuerte incremento de la cuantía de las multas será el punto de máximo interés para el conductor.

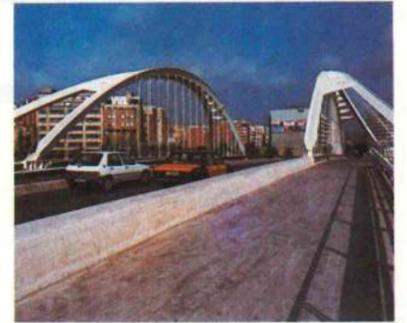
Además, el nuevo Código se rodeará de las garantías suficientes para cobrar todas las sanciones. Habrá que pensarse más de dos veces el circular a la velocidad de 130 km/h en las autopistas. La multa más cara, que ahora es de 29.000 pesetas, subirá a las 100.000. Miguel Muñoz asegura que tal cantidad sólo se pondrá en las situaciones de riesgo añadido, como un adelantamiento sin visibilidad o no ceder el paso en un stop. El exceso de velocidad, sin tales riesgos, no superará las 50.000 pesetas. La cuantía de la multa por exceso de velocidad estará en función de la cuantía de exceso.

El nuevo Código, por favor

Es lamentable que la Dirección General de Tráfico tenga que dedicarse

a explicar que hay una sentencia del Tribunal Constitucional de mayo de 1981 admite la vigencia de un reglamento anterior a la promulgación de la Constitución y que por eso sigue poniendo multas. Unas multas que son fácilmente recurribles porque la misma Constitución niega que se puedan imponer sanciones sin el respaldo de una ley, y una vigencia de leyes anteriores a ella como base legal para sancionar. En un momento en que opinión pública se horroriza ante las cifras de víctimas mortales que producen los accidentes de tráfico, la falta de un instrumento legal en manos del organismo encargado de velar por su seguridad, pone de manifiesto la poca sensibilidad del Ejecutivo por este problema.

Reportaje aparecido en "El Mundo". ■



Algunos juristas declaran nulo el Código de Circulación vigente

Citroën BX Diesel. Las razones del Taxi.



Nadie tiene más razón, que los profesionales del taxi, para exigirle a un coche lo máximo que se le puede pedir. Lo máximo en fiabilidad y lo mínimo en consumo.

El Citroën BX ha sido calificado, por los profesionales del taxi, como "sobresaliente", en el artículo encuesta publicado en el número 255 de Motor 16; un reconocimiento a las virtudes de un coche idóneo para la realización del servicio del taxi, que ofrece, además, las siguientes ventajas para los profesionales:

El extraordinario confort del Citroën BX es un factor importante en un vehículo de servicio público.

El conductor profesional será el primer en beneficiarse de la comodidad del coche, dado el gran número de horas que pasa, diariamente, al volante; la fatiga será menor que en otros coches y, por tanto, el trabajo se hace más agradable.

En segundo lugar los pasajeros disponen de un amplio espacio para acomodarse, y perciben el confort de un Citroën BX; una ventaja más a la hora de ofrecer un mejor servicio.

Veamos algunas razones más para elegir un Citroën BX:

1. Garantías

Además de garantizarle su BX un año en piezas y mano de obra, Citroën Hispania garantiza la suspensión hidroneumática durante dos años con el límite máximo de 100.000 Kms., con lo que resulta mucho más económica que una suspensión clásica.

La suspensión hidroneumática contribuye a que la seguridad en el BX sea su máximo argumento por su potencia de frenada única, por su comportamiento noble en carretera y por su absoluta estabilidad en cualquier circunstancia.

2. Bajo consumo.

Los nuevos Citroën BX consumen lo mínimo imprescindible. Y como ejemplo, el Citroën BX D: 4,6 litros/100 Km, a 90 Km/h a razón de menos de 3 Ptas. por kilómetro.

3. Mínimo mantenimiento.

Los nuevos Citroën BX D no paran de trabajar. Su entretenimiento se reduce a una visita al taller cada 22.500 Km. Sin más complicaciones.

4. Recompra asegurada de su antiguo Taxi.

Citroën le garantiza la recompra de su antiguo taxi en condiciones inmejorables. Para empezar bien las cosas.

5. Financiaciones a la medida.

Financiaciones Citroën le ofrece un sistema de financiaciones personalizadas para que usted elija la que mejor se adapte a sus necesidades. Completamente a su medida.

6. Servicio 24 horas.

Con el Servicio Citroën 24 horas, basta una simple llamada al (91) 450 11 11 y acudiremos rápidamente a prestarle la asistencia que necesite, de día o de noche; un servicio gratuito cuando su Citroën está en garantía.

Citroën BX. Disfrute su Poder.



OFERTA NEUMATICOS Y BATERIAS TUDOR

155 x 13 TT	4000 Ptas.
165/ 70 x 13 TL	5680 Ptas.
175/ 70 x 13 TL	6500 Ptas.
165/ 65 x 14 TL	6025 Ptas.
175 x 14 TL	7000 Ptas.



47 Ah	6330 Ptas.
55 Ah	7170 Ptas.
70 Ah	8460 Ptas.
95 Ah	10370 Ptas.

ABONAMOS 1.000 Ptas. POR SU BATERIA VIEJA.

**AMORTIGUADORES
PAGUE 3 - MONTAMOS 4**

LIPECAR MERCADO DEL NEUMATICO

Ausias March, 135
Tel. 245 08 73
BARCELONA

Gava, 6 (Sants)
Tel. 432 24 11
BARCELONA

BUZÓN LIBRE

Taxistas desaprensivos

Soy extranjera, japonesa, y quiero manifestar públicamente mis experiencias altamente negativas con el servicio de taxi de Barcelona.

Tomo con frecuencia algún taxi desde el aeropuerto y se repite siempre la misma situación: el taxista es poco o nada amable, cuando no maleducado, su vehículo es sucio y descuidado, se queja si voy, según su parecer, demasiado cerca.

La cuestión de las tarifas es toda una historia; no aplican correctamente las zonas A y B, y especialmente si tomo el taxi en internacional ya empiezan el servicio con bajada de bandera anterior a la llegada del pasajero.

Al final intentan cobrarme de más, con la excusa de suplementos aplicados por la cara a los turistas incautos. Si pido un recibo empiezan, con malos modos, las reticencias; o no tiene recibos o lo hace sin los datos precisos para formular una denuncia. Este aspecto es mucho más claro en Madrid, sin ir más lejos.

En la terminal del aeropuerto hay una oficina del Servei del Taxi, pero por lo visto sólo tiene funciones decorativas. ¿Por qué no se

aplica aquí una normativa eficaz que permita denunciar a los taxistas que defraudan a los usuarios? Es francamente desagradable. Y da además una imagen muy mala de una ciudad que tiene la cita olímpica a la vuelta de la esquina.

SACHIKO TORAIWA

Esta carta se publicó en «LA VANGUARDIA» el pasado 25 de diciembre. SIN COMENTARIOS.

Pueblo de quejicas

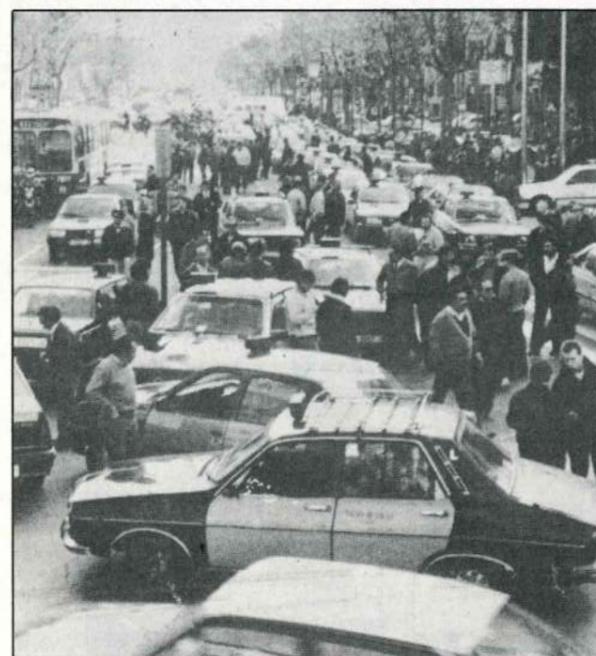
Los taxistas no podíamos ser menos. Después de 4 días de meditación que nos han obligado a tener, pienso que no tenemos derecho a quejarnos por cosas tan pequeñas como por ejemplo trabajar 14 horas diarias, cuando lo normal son 8 o pedir un 12% de aumento, cuando los seguros lo hacen en un 20% o un 30%. Al transporte le suben un 12% y a nosotros nos dan un 8% escaso, además pagamos una licencia fiscal y encima nos exigen el impuesto de circulación, (no recuerdo que al tendero le cobren un impuesto por vender).

Pienso que nos quejamos de

puro vicio. Cuando la mayoría luchamos por lavar nuestra imagen la Administración se olvida y así nos va. Dejan pasar los años y estos pasan, pero nuestra imagen se deteriora cada día más. Y no es eso lo peor, lo peor es que nos tachan de lumpen y nos forman la mentalidad del pobre. Los sindicatos no hacen más que remacharnos que debemos dejar de ser ciudadanos de tercera, pero ellos no hacen nada para sacarnos de esta clasificación. Y el Ayuntamiento sólo se preocupa por tener un taxi barato y por suplir la falta de servicios que tiene la ciudad, pero a cambio no nos favorece en nada, sólo piensa en el 92. Y yo, compañeros, pienso en el 93, ya que los puntos perdidos estos años, no los vamos a recuperar y es posible que entonces aún perdamos más.

Compañero, sigue trabajando 14 horas diarias y sonríe a los clientes impertinentes, aunque éste no tenga razón. Como ves nadie cree que tengamos razón para quejarnos y mucho menos nuestra querida, EMT.

JOSE CAZCARRA GARCIA



La huelga hace reflexionar a los profesionales sobre su propia situación.

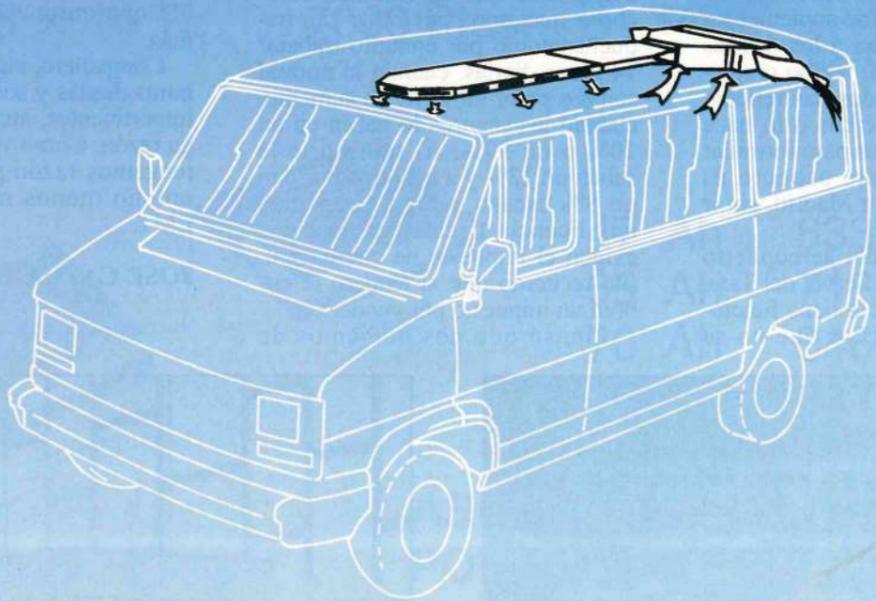


Una usuaria dice que la oficina del Servei del Taxi que hay en el aeropuerto sólo es decorativa.

AIRE ACONDICIONADO



COMODIDAD
GARANTIZADA



Distribuidor para Cataluña

 **Fresch Car, s.a.**

SERVICIO OFICIAL



C/. Motores, 151-155, Nave 16 - Tels. 432 30 69 - 432 20 77
08004 BARCELONA

INFORMACIONES



Homenaje a los últimos jubilados del mundo del taxi

Barcelona.- La segunda Festa Gran del Taxi se celebró en la sala de fiestas La Paloma de Barcelona para agasajar a los 110 taxistas que se han jubilado durante el año 1989. El acto se repetirá anualmente y es "un homenaje a

quienes se dedicaron durante muchos años a un servicio al ciudadano como es el taxi", según afirmó Mercè Sala, presidenta de la Entitat Metropolitana del Transport (EMT). La EMT también iniciará una campaña de explicación del servicio del taxi en las escuelas públicas con el lema Taxi groc, taxi amic. En la foto, Joan Laporta, gerente de la EMT, que también asistió al homenaje, posa ante un cartel alusivo a la fiesta.

**MERIDIANA
MOTORS SA**
Concesionario FIAT

Avda. Meridiana, 326-328
Tels. 349 30 58 (3 líneas)
349 33 12 - 349 31 62
08027 BARCELONA

FIAT

TALLERES ADHERIDOS

Estos son algunos de los talleres adheridos al Fondo Asistencial de BARNA-TAXI. En caso de siniestro podéis llevar vuestro vehículo a cualquiera de estos tres talleres. La factura será asumida por el Fondo Asistencial que la recuperará de la Compañía Aseguradora. Si la colisión hubiera sido culpa vuestra se establece una franquicia inicial de 50.000 Ptas. más el IVA a cargo del socio. El fondo cubrirá el resto hasta el millón quinientas mil pesetas en caso de siniestro total. Recordad que este Fondo sólo es aplicable a los socios de la EMISORA BARNA-TAXI

DRIVE-IN

Zonas: HORTA,
9 BARRIOS, y
SAN ANDRES.

HORARIOS de:
LUNES a VIERNES
de 10 a 1 y de 4 a 6
SABADOS: 9 a 12

SERVICIOS GRUAS
HORTA

Tels. 420 79 69
357 21 65

TALLERES

NILO



ALFREDO BOU FORNAS

NILO, 20 (Frente Gasolinera del Dr. Pi y Molist)
TEL. 354 59 04 - 08031 BARCELONA

Talleres ATLANTIDA

REPARACION DE
AUTOMOVILES



Atlántida, 13
Teléf. 334 53 44

L'HOSPITALET

Fem
un canvi
d'aires.



Taxi, posa't guapo. Informa't al 336 00 00.

CAMPANYA PER A LA MILLORA DEL PAISATGE URBÀ

Ajuntament  de Barcelona



Àrea metropolitana de Barcelona
Entitat del transport

INFORMACIONES



PROQUIMETAL PRESENTA SUS NUEVOS AMBIENTADORES

La empresa CANAL distribuidora en exclusiva de los productos de EQUI-METAL presenta su nueva gama de ambientadores para vehículos.

Se trata de 6 entrañables personajes —conocidos por niños y mayores— que han sido producidos en Italia, bajo la licencia de WALT DISNEY PROD.

Cada uno de estos personajes tiene un aroma diferente.

Donald, Mickey que acaba de cumplir 50 años y parece que se ha buscado de novia a una rubia espléndida, Pluto y sus amigos representan una simpática y refrescante alternativa para eliminar los malos olores de vuestros coches.

PROQUIMETAL se encuentra en Madrid. Para solicitar alguno de estos divertidos ambientadores llamar al teléfono (91) 686 34 44.

INFORMACIONES

SALTO DEL CABALLO



EMPEZANDO POR LA SÍLABA CON Y SIGUIENDO EL MOVIMIENTO DEL CABALLO DEL JUEGO DEL AJEDREZ, FORMAR UNA ORACIÓN.

CON	DO	TAN	TAN	CIA
TE	TE	NO	TI	BAS
CO	DU		PERI	POR
ES	LO	DO	ES	SEN
CIENMUN	EL	IM	LA	

SOLUCIÓN

TARIO RUBIO

CONDUciendo LA PERICIA NO ES BASTANTE LO IMPORTANTE ES EL SENTIDO COMÚN

Presidente del Consejo de Redacción:
MIGUEL TOMÁS ROMERO
Consejo de Redacción:
JOSE DELTORO, RAFAEL CARMONA
Directora:
PAU BOLAÑOS
Secretario de Redacción:
FRANCISCO MURILLO
Colaboradores:
RAFAEL ARNAL MAÑEZ
Redacción:
STATC. Carlos I. 82
08018 Barcelona - Tel. 300 23 14
Exclusiva de Publicidad:
F.G.P. Y ASOCIADOS, S.L.
Villarroel, 204-206, entlo. 9.º
Barcelona - Tel. 419 27 66
Director de Publicidad:
FRANCISCO GIBERT
Fotocomposición:
ESTIL TYPE, S.A. Tel. 300 98 07
Imprime:
CANIGO SCCL. Mallorca, 206
08007 Barcelona.
D.L.: B-40053/80

1 AÑO

taxi LIBRE

Asegúrate la recepción de la revista puntualmente en tu domicilio cada dos meses.
SUSCRÍBETE, rellenando este boletín y remitiendo el importe de un año (6 números).

SUSCRIPCIÓN 1 año.

Nombre

Apellidos

Domicilio Tel.

Ciudad D.P.

Provincia

Deseo suscribirme a TAXI LIBRE por 1 año (6 números) al precio de 1.500 ptas. gastos de envío incluidos.

Abonaré el importe

Mediante talón adjunto a nombre de FGP y Asociados S.L.

Mediante giro Postal n.º fecha

Firma

FGP y Asociados S.L. - Villarroel, 204 - 08036-Barcelona

Barcelona és bona quan la Cope sona.

¡EH TAXI!



RADIO POPULAR DE BARCELONA
102-F.M.

Cadena Cope

Avda. Diagonal, 441, 1.º
Tel. 410 61 25
08036-BARCELONA



Barna Wagen

Audi

CONCESIONARIO EXCLUSIVO
(ANTES BARNAMOTORS)

**Las mejores
condiciones
para el Taxista**

**Excelente
servicio
Post-Venta**



**VOLKSWAGEN
JETTA**



BARNA WAGEN, S.A.

Pº VALLE DE HEBRÓN, 101
TEL. 212 33 66

BALMES, 167 (ESQ. PARIS)
TEL. 238 03 04

BARCELONA