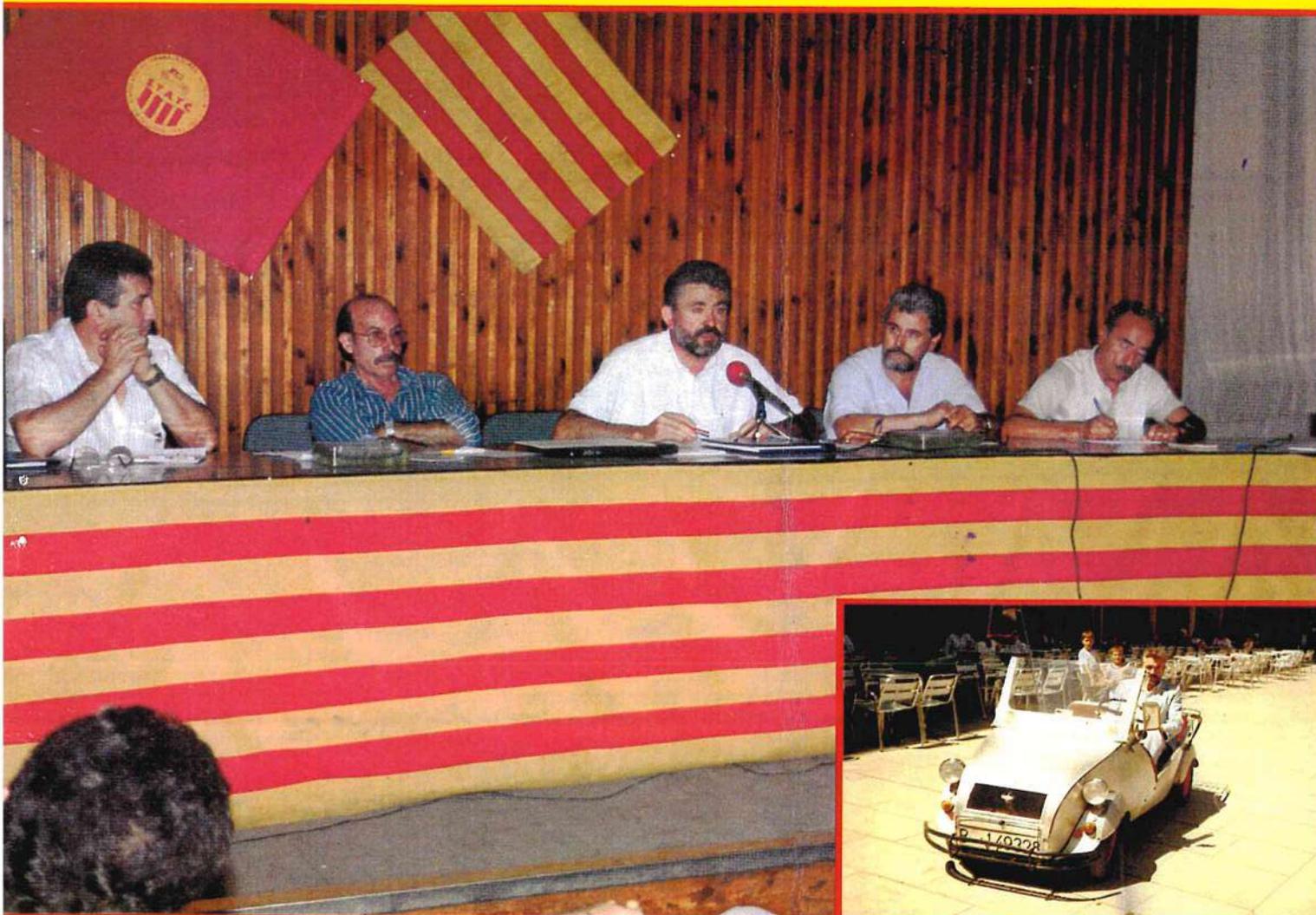


taxi LIBRE

AGOSTO/SEPTIEMBRE 1990

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSIÓN NACIONAL
2.ª ÉPOCA, AÑO XI N.º 65



- NUEVO SECRETARIADO DE LA UNIÓN INTERCOMARCAL DE BARCELONA
- COMISIÓN DE TRABAJO DE TAXISTAS EUROPEOS EN BRUSELAS
- MÓDULOS Y TAXÍMETROS EN EL PAÍS VASCO



La primera ventaja de un taxi Mercedes es su precio: 2.269.000 ptas.*

Pero hay muchas más. Ventajas en rentabilidad, gracias a su reducido consumo, bajo mantenimiento de sus motores y el valor de recompra más elevado del mercado.

Ventajas en confort y seguridad para usted y sus pasajeros, que lo agradecerán requiriendo sus servicios más a menudo.

Además con la ventaja de un trato preferente en el Servicio Técnico Oficial Mercedes-Benz, que le garantiza fiabilidad y rapidez en las revisiones.

Venga a su Concesionario Oficial Mercedes. Le demostraremos, una a una, todas las ventajas de conducir un taxi Mercedes.

* Taxi Mercedes desde 2.269.000 ptas. precio recomendado. Sin V.O.

NADIE MAS CONSTRUYE COCHES ASI.



Mercedes-Benz



EDITORIAL

La Entidad Metropolitana de Transportes en las reuniones afectuadas últimamente con los representantes sindicales surgidos tras las elecciones intenta resolver, con la connivencia de estos, los problemas surgidos por la concesión de explotación de licencias a través de poderes notariales. Hemos de decir que desde que se aprobó en 1979 el actual Reglamento del Taxi, existe un apartado por el cual este hecho era causa inmediata de la caducidad de la licencia, ya que era una de las formulas para conceder el arrendamiento de forma camuflada.

Si se tiene en cuenta que la concesión de licencias que se efectuó en 1975 fue para intentar resolver el problema de los arrendamientos, uno de los problemas más viejos que arrastraba el sector del taxi, lo que ha continuado haciendo la Administración no tiene ninguna lógica. La EMT ha compulsado durante estos últimos años todos los poderes notariales que se han dado para el traspaso de licencias. Es decir que no sólo ha dado por buenos los poderes notariales sino que hasta los ha compulsado y en la actualidad se puede calcular que existan más de 1000 licencias explotadas por poderes notariales.

Eso significa que por un lado, lo denominados empresarios del taxi que en definitiva no dejan de ser los antiguos flotereros, han ido adquiriendo muchas licencias durante estos últimos años, que las consideran propias, aunque continúen a nombre del anterior titular ya que el reglamento prohíbe que estas licencias puedan ponerse a su nombre y sin embargo son ellos quienes las explotan.

El problema ya no es que la Administración intenta con esto hacer borrón y cuenta nueva, sino que se está creando una expectativa en el sector del taxi, donde ya hay compañeros que se están planteando la posibilidad de comprar una segunda licencia, en base a que dicen que va a haber una ley que va a permitir que todas las licencias que estén explotadas a través de poderes notariales por una sola vez van a poder ponerse a nombre de la persona que lo reclame. Esto significaría entrar en contradicción con el Reglamento del Taxi.

Para valorar el actual Reglamento hay que hablar de antes y después de 1979. Antes el Reglamento potenciaba el nivel empresarial y la explotación irregular de las licencias y después del 79, el Reglamento potencia la explotación por los trabajadores autónomos. En la medida que la Administración acepte poderes notariales, significaría una regresión ya que el trabajo de desaparición de las antiguas flotas durante estos diez años, para convertirse en trabajadores autónomos no habría servido para nada, de nuevo volverían a crearse pequeñas flotillas. Ya que algunos de los que ahora cuentan con 2 o 3 licencias podrían llegar a tener 7 u 8 y se volvería a generar una situación parecida a la anterior. Es decir se volverían a generar de nuevo las flotas.

Estas licencias además han sido compradas a bajo precio, en función de que eran licencias conflictivas o bien porque no había posibilidades de transferirlas desde el punto de vista legal o bien por problemas del titular. Se han comprado a la baja, pagando por una licencia que podía valer 5 millones, solamente tres millones.

El Sindicato teniendo en cuenta el actual Reglamento del Taxi y a partir del mes de septiembre va a instar a la Administración a que deje sin efecto todos los poderes notariales. Es decir que ninguna actividad con respecto a la EMT pueda ser ejercida por nadie que no sea el titular. Por tanto que esas licencias se queden sin efecto. En caso de que la EMT no acepte esta propuesta el STATC planteará la vía del Contencioso Administrativo en contra de la citada EMT, en base al incumplimiento del Reglamento Nacional del Taxi. Por tanto que sean los Juzgados correspondientes los que determinen la irregularidad de la explotación.

Creemos que la EMT está a favor de regularizar esta situación porque es complice de la irregularidad pero además existe otro elemento fundamental que incide en ello y es el cambio de posición que tiene la propia EMT para potenciar la explotación del taxi en Barcelona a través de empresas. Ellos entienden y sobre todo el señor Joan Laporta según sus propias declaraciones, que al usuario se le da un mejor servicio a través de las explotaciones empresariales, que a través de las explotaciones de los trabajadores autónomos. Ese primer elemento se detecta incluso en la subvención que se le da al Sr. Fuentes en la compra del primer vehículo adaptado para minusválidos, en vez de intentar subvencionar a alguna organización de autónomos para prestar ese servicio, en cuanto al prestigio que da el ser el primer vehículo que se pone en circulación, resulta que se lo dan a quien bien podría pagarlo de su propio bolsillo. El STATC está totalmente en contra de esa filosofía ya que el taxi durante años ha estado explotado tanto en Barcelona como en el resto del país por las empresas del taxi y todos recordamos que éstas fueron las que siempre han dado el peor servicio.

No se tienen en cuenta que existen organizaciones que trabajan por el servicio colectivo y que para ello han montado las emisoras de auto-taxi, con el fin de mejorar la calidad del servicio. Y que se está dando mejor servicio que a las empresas porque se entiende que estos colectivos intentan ser competitivos dentro del sector. Tampoco tienen en cuenta que las flotas de empresarios, quitando la de Decano Vehí y la de Juan Fuentes que han sido renovadas hace poco, presionadas por la Administración como coartada para tener más fuerza en el apoyo, de la gestión donde se hicieran concesiones, el resto de la flota está auténticamente destartada.

Por otro lado se entra en contradicción con la filosofía de restringir asalariados, es decir que si la EMT intenta que cada vehículo sea explotado por un sólo taxista se restringe el acceso a la profesión subiendo el nivel de los exámenes, se caducan 14.000 carnets de taxistas porque no se dedicaban al taxi y por otro lado, pretende hacer una política de empresas. Cómo se entiende entonces si las empresas necesitan asalariados. Este es un problema de indefinición por parte de la EMT o posiblemente es que tienen algún tipo de interés que nosotros no llegamos a comprender.

SUMARIO:

PÁGINAS

PÁGINAS

Elección del Secretariado de la Intercomarcal de BCN.....	4
Taxis en el País vasco: Problemática, acuerdos y tarifas	6
Confederación del Taxi en España.....	9
Confederación Europea del Taxi.....	10
Resortes de prensa.....	16

No a las motos en el carril taxi-bus.....	18
Primera reunión con el Alcalde.....	20
Catalunya	23
Sucesos y tarifas.....	25
Informaciones.....	26
Pasatiempos.....	30

UNIÓN INTERCOMARCAL DE BARCELONA

Elección del nuevo Secretariado

El pasado mes de julio se celebró la Asamblea de la Unión Intercomarcal de Barcelona. La convocatoria, una ordinaria y otra extraordinaria, sirvió para presentar el Informe Sindical, por parte del secretario general saliente, José Deltoro. Este informe fue posteriormente complementado por el Secretario General del STATC, Miquel Tomás.

Tras varias intervenciones de los asambleístas para pedir aclaraciones del citado informe y en algún caso discrepando del mismo se pasó a su votación, siendo aprobado con sólo 7 votos en contra.

En la Asamblea Extraordinaria se trató la elección del nuevo secretariado de la Unión Intercomarcal. Al haberse presentado una sola candidatura se procedió a su votación. La candidatura que fue defendida por Rafael Carmona, resultó elegida por mayoría en votación secreta e individual.

El nuevo Secretariado de la Unión queda compuesto de las siguientes personas:

Rafael Carmona López
Juan Cañas Criado
Rafael Arnal Mañez
Josep Santacreu i Amat
Manuel Orihuela Pérez
Andrés Álvarez Domínguez
Vicente Zamora Pertusa
Carlos Ruiz Ruiz
Diego Martínez Méndez
José Deltoro Esteve
José Luis Quiroga Conde
Manuel Adell Carmona
Jaime Ors Ezpeleta

En la primera reunión del nuevo Secretariado que se efectuará seguramente este mes se fijarán definitivamente cada una de las responsabilidades de sus miembros.



Por unas tarifas justas

Como cada año, la Unión Intercomarcal de Barcelona del STATC ha comenzado los trabajos necesarios para solicitar el incremento de las tarifas del servicio del taxi.

Pero no sólo es necesario que las tarifas sean incrementadas, sino que además sufran una reestructuración en profundidad que las adecúe a la realidad del sector.

Realidad, que entre otras cosas se ha visto alterada, con respecto a otros años por puntos tales como el incremento de la demanda de empleo, por un hecho coyuntural como es el '92 y la disminución del número de asalariados taxistas.

Por otro lado se debe tener en cuenta que, año tras año, el taxista ha ido sufriendo una pérdida de poder adquisitivo, a pesar de los incrementos tarifarios que se han ido experimentando, ya que ninguno de ellos ha llegado a paliar el déficit con respecto a los costes de explotación.

Además se debe tener en cuenta que estos incrementos ta-

rifarios no se han ido produciendo de una manera regular, hasta hace relativamente pocos años, más concretamente a raíz de la reaparición de los sindicatos y la aparición del nuevo Reglamento del Taxi. No hemos de olvidar que hasta entonces un gran número de taxistas era pluriempleado (bomberos, policías, trabajadores de empresas estatales, etc.); ello ha supuesto también un desfase entre las tarifas y los costes del servicio.

Por ello, insistimos, es necesario reestructurar estas tarifas, y consideramos que esta reestructuración, pasa por los puntos propuestos por el STATC durante la campaña electoral realizada en el área metropolitana de Barcelona:

Modificación de la tarifa nocturna. Es necesario que se aplique la tarifa 1 en todas las zonas del Área Metropolitana, desde las 10 de la noche hasta las 6 de la mañana. Y basamos nuestra petición en los siguientes puntos:

a) La reducción del número de asalariados taxistas ha originado un desfase entre la oferta y la de-

manda del servicio. No hemos de olvidar que un gran número de los vehículos que prestaban servicio de noche era conducido por estos. Ello ha originado que en la actualidad hay momentos de la noche en que faltan vehículos y un buen número de horas del día en que sobran.

Consideramos que es necesario incentivar a los titulares para que trabajen de noche, con lo cual se paliará este desfase. Además estamos seguros que este cambio tarifario no afectará en lo más mínimo a la demanda del servicio, ya que la inmensa mayoría de los servicios que se prestan nocturnos no se corresponden con casos de urgencia.

De igual manera entendemos necesaria la creación de un nuevo suplemento consistente en tarifa doble para ciertas noches especialmente señaladas en el año, y que en principio podrían ser: la Nochebuena, la Nochevieja y la Verbena de San Juan. Consideramos justa nuestra petición, ya que dichas noches son especialmente indicadas para

UNIÓN INTERCOMARCAL DE BARCELONA

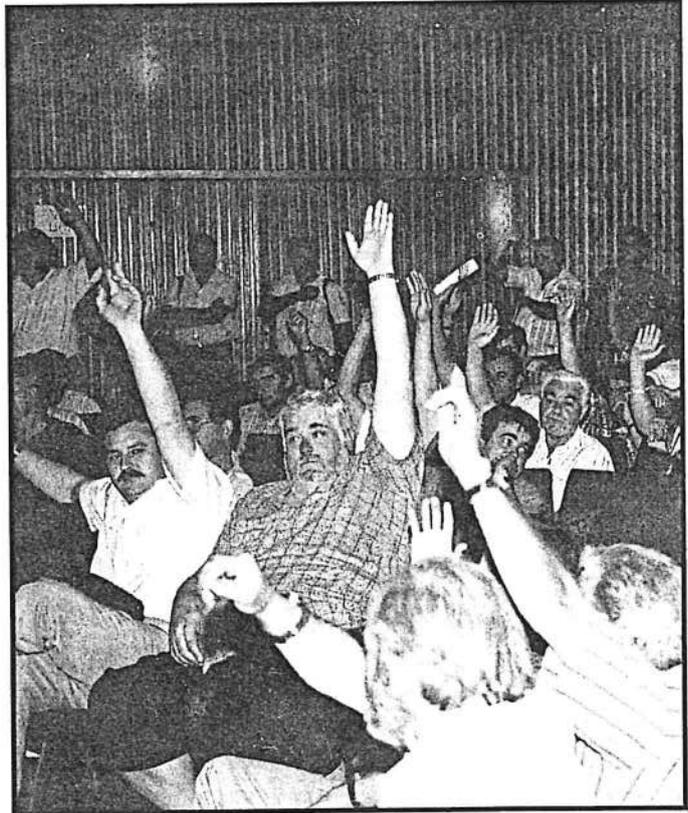
pasarlas en familia o festejándolas. Se trata de adecuar de una forma más acorde, las tarifas con los precios existentes dichos días para cualquier otro servicio.

Paliar el déficit existente. Es necesario que acabemos con el déficit acumulado, pero como comprendemos que actualizar las tarifas de un año para otro supondría un salto difícilmente asumible para los usuarios, entendemos adecuado que, a partir del presente año se haya incrementado la tarifa en dos puntos más sobre el incremento padecido por los costes de la explotación.

Revisión del suplemento del Aeropuerto. Ya hace dos años, el STATC pidió a la, entonces Corporación Metropolitana de Barcelona, que se revisase el suplemento correspondiente al Aeropuerto, pues entendíamos que no podía ser el mismo para la entrada que para la salida. Una vez más insistimos en dicho hecho y volvemos a solicitar un suplemento mínimo de salida del Aeropuerto de quinientas pesetas, con el sólo fin de paliar las esperas en dicho punto, así como primar con ello a los compañeros que decidan dirigirse a la parada

del mismo, con el consiguiente, desplazamiento de vacío. En cuanto a la entrada deberá atenderse al incremento que le corresponda, según el estudio que en este momento elabora el STATC.

En otro orden de cosas, aunque manteniéndose la relación con las tarifas del servicio; vamos a continuar con nuestro trabajo para conseguir una mayor fluidez en la circulación de los servicios públicos en general y de los taxis en particular. Ello ayudará a conseguir un mayor incremento de la demanda del servicio, pues de esta manera quedará palpable un hecho que solamente se observa en la época de verano. Y es que el taxi verdaderamente no es caro, sino que resulta un servicio bastante económico en relación con la calidad del mismo. No cabe duda que lo único que encarece el servicio en la actualidad es los atascos que se han de soportar. No obstante queda otra solución y es que la Administración se fije en nuestra placa de Servicio Público y haga lo mismo con nosotros que con el Metro o el Autobús: Subvencionarnos.



MONTEPIO DE CONDUCTORS

SANT CRISTÓFOL. BARCELONA

Provença, 173 pral. 1^a
☎ 253 40 05
08036 - Barcelona

AUTOMOBILISTA

- Vols seguretat?
- Vols tranquil.litat?
- Vols qualitat?

FES-TE'N SOCI



- Defensa jurídica
- Reclamació de danys
- Ajut familiar en cas de retirada del permís de conduir
- Servei d'enterrament

DELEGACIONS:

BADALONA: Alfons XII, 28 baixos ☎ 383 26 07 (de 18 a 20 hores de dilluns a dijous)

PRAT LLOBREGAT: Fernando Puig, 72 ☎ 379 18 02 (de 18 a 20 hores dimarts i dijous)

VILAFRANCA DEL PENEDES: Gral. Cortijo, 19 baixos ☎ 890 16 84 (de 9 a 13 i de 16 a 19,30 de dilluns a divendres)

PAÍS VASCO

Todos los taxis del País Vasco deberán instalar taxímetros

También deberán de colocar módulos de cuatro luces

Los taxis vascos deberán instalar «obligatoriamente» taxímetros y módulos de cuatro luces, que indiquen la tarifa correspondiente, en un período no superior a seis meses desde el momento en que se firme esta orden por parte del Gobierno Vasco.

Este es uno de los puntos del acuerdo firmado entre el Ejecutivo autónomo, diputaciones forales, y Federación Vasca del Taxi, y que deberá de ser ratificado y firmado por el consejero de Transportes,

Pedro Ruiz de Alegría.

Según dijo el director de Transportes del Gobierno Vasco, Valeriano Martín, «esta obligatoriedad, no es tal, ya que es producto de un acuerdo entre las administraciones y la Federación para la mejor utilización del servicio, y para que el consumidor, conozca en todo momento lo que debe de pagar».

En este sentido, el técnico del departamento de Transportes, Ignacio López de Aguilera, indicó que «los taxímetros a instalar en la comunidad autónoma ascenden a 950 y los módulos de cuatro luces a 1.885».

Para la colocación de estos aparatos, «las administraciones prevén una subvención de 41 mil-

lones de pesetas, de los 65 millones de coste previsible, destinando una cantidad de 25 mil pesetas de ayuda máxima para los taxímetros y nueve mil para los módulos de luces», dijo López de Aguilera.

De esta manera todos los taxis de la Comunidad Autónoma Vasca equiparán sus instalaciones de luces, donde indicarán la tarifa correspondiente, que puede ser de día, nocturna, de jornadas festivas o interurbanas, a las de San Sebastián e Irún, que son las únicas con módulos de cuatro luces.

Otra de las órdenes que entrarán en vigor con la firma del consejero de Transportes vasco, será la de las nuevas tarifas para los

desplazamientos interurbanos, que quedará de la siguiente manera: de 41 pesetas por kilómetro se pasa a 46. La percepción mínima será de 321 pesetas y la hora de espera ascenderá a 1.215 pesetas.

El acuerdo alcanzado entre las administraciones y la Federación Vasca de Taxis plantea, entre otras cosas, la obligatoriedad del cobro mediante taxímetros, una campaña de información al público y la redacción de un reglamento vasco del taxi, en un período no superior a un año.

Martín dijo que «este tipo de acuerdos es tan sólo una parte de las futuras actuaciones» y añadió que este tipo de convenios «se producen por primera vez en una comunidad del Estado».

ACTA DE LA REUNIÓN ENTRE EL SECTOR TAXI Y LAS INSTITUCIONES

Reunidos en Vitoria-Gasteiz, el día 17 de julio de 1990 a las 10.30 m., las personas relacionadas a continuación:

D. Valeriano Martín Arija. Director de Transportes del Gobierno Vasco.

D. Luis Ignacio López de Aguilera. Gobierno Vasco.

D. Juan Cruz Calvo. Gobierno Vasco.

D. Miguel Angel Fernández. Director de Transportes. D. F. Bizcaia.

Dña. Aintzane Lauzirika. D. F. de Guipúzcoa.

D. Germán Palacios, D. F. de Alava.

D. Pablo González de la Fuente. Ayuntamiento de Bilbao.

D. Roberto Alegría. Presidente de la Federación Vasca del Taxi.

D. Iñigo Arruti. Federación Vasca del Taxi.

D. Alfonso Agueda. Aguitax.

D. Pedro Maiz. Aguitax.

D. José Angel Solana. Radio Taxi Easo.

D. Ernesto Olave. Agrupación de Transportes de Alava.

D. Julián Sesma. Tele-Taxi Bilbao.

D. José Miguel Vivanco. Tele-

Taxi Bilbao.

D. Juan Manuel Sáenz Moreno. Atavi.

D. Saturnino Ignacio Pablos. Atavi.

D. Marcelino Granda. Radio Taxi de Bilbao.

D. Mikel Murga. Leber.

Dña. Josune Igoa. Leber.

En relación con la problemática del Sector Taxi en la Comunidad Autónoma del País Vasco, ACUERDAN:

1.º Proponer a la firma del Consejero de Transportes del Gobierno Vasco la Orden de Tarifas Interurbana del Auto-Taxi, en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco por el siguiente importe:

-Tarifa kilométrica = 46 ptas./km.

-Percepción mínima = 321 pts.

-Hora de espera = 1.215 pts./h.

2.º Publicar una Orden del Gobierno Vasco que establezca la instalación y obligatoriedad del cobro mediante taxímetros y exigir así mismo la instalación de módulos indicadores de cuatro luces en todos los vehículos.

Estableciendo un período transitorio de 6 meses para su implantación a partir de la fecha de publicación de la Orden.

3.º Estudiar la forma de cobro de las Tarifas Interurbanas a fin de resolver la utilización óptima de esta tarifa en circuito abierto o cerrado.

4.º Comprometer para el presente año por parte de las tres Diputaciones Forales y del Gobierno Vasco las cantidades consignadas en el Anexo n.º 1 a fin de subvencionar las inversiones en taxímetros y módulos de nueva implantación.

5.º Realizar, por parte de la Administración y la Federación Vasca del Taxi, una campaña de información al público sobre la implantación de taxímetros para recorridos interurbanos y sobre las diversas modalidades de cobro. Se realizará en los meses de septiembre y octubre.

6.º Asumir por parte de las Instituciones competentes la necesidad de mejorar los mecanismos de control e inspección que permitan erradicar compe-

tencias desleales y/o ilegales.

7.º Redactar y Promover la publicación del Reglamento Vasco del Taxi por parte del Gobierno Vasco, contando con la colaboración de las Instituciones y de la Federación Vasca del Taxi, para el 30 de junio de 1991.



Valeriano Martín.

PRENSA



TAXI LIBRE quiere mostrar su agradecimiento a las distintas entidades que puntualmente nos remiten sus publicaciones, dando constancia de las mismas.

CONDICIONES ESPECIALES

PARA EL TAXI



Fresch Car, s.a.

**AIRE ACONDICIONADO AUTOMÓVIL
ALARMAS
AUTORADIOS**

SERVICIO OFICIAL



Diavia
auto air conditioners



**AIRE ACONDICIONADO
Y CLIMATIZACION**

**FRAPE
BEHR** 

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

PAÍS VASCO

NUEVAS TARIFAS EN EL PAIS VASCO



ORDEN de 27 de junio de 1990, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se aprueban las nuevas tarifas del servicio público de transporte interurbano de viajeros en Taxi, dentro de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

A propuesta de la Federación Vasca del Taxi y en atención a la variación habida en los diferentes componentes de la estructura de costes de este sector.

En su virtud,

DISPONGO:

Artículo primero.— Autorizar las tarifas por prestación del ser-

vicio público de «transporte interurbano de viajeros en vehículos de menos de diez plazas incluido el conductor, y provistos de autorización de transporte clase V.T., en las siguientes cuantías máximas, en las que está incluido el Impuestos sobre el Valor Añadido:

Por Km. recorrido.....	46
ptas./km.	
Por hora de espera.....	1.215
ptas./h.	
Mínimo de percepción.....	321
ptas.	

Artículo segundo.— No será de aplicación las tarifas máximas ex-

presadas en el Artículo anterior a los servicios de transporte interurbano prestados por vehículos que deban ser considerados de la clase C, por aplicación del Artículo segundo del Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, aunque dichos servicios se presten al amparo de autorizaciones clase V.T.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.— Por la Dirección de Transportes se dispondrá lo correspondiente para la interpretación de esta norma.

Segunda.— Esta Disposición entrará en vigor al día siguiente

Miembros de Aguitax y de la Federación Vasca del Taxi durante el último congreso Europeo.

de su publicación en el B.O.P.V.

En Vitoria-Gasteiz, a 27 de julio de 1990.

El Consejero de Transportes y Obras Públicas.

PEDRO RUIZ DE ALEGRIA
ROGEL.

CONFEDERACIÓN DEL TAXI DE ESPAÑA

Las tarifas interurbanas serán fijadas por las Comunidades Autónomas

El Ministerio de Transportes delegará la aprobación de las tarifas interurbanas a las Comunidades Autónomas a partir del próximo año, según anunciaron altos cargos del ministerio a los representantes de la Confederación del Taxi de España en una reunión mantenida el pasado mes de julio.

Como consecuencia de esta medida, a partir de 1991, los Gobiernos de las diferentes Comunidades Autónomas serán los encargados de fijar las tarifas interurbanas en toda España.

A la reunión asistieron por parte del Ministerio de Transportes el Director de Transportes, Sr. Manuel Panadero y el subdirector de Transportes de Viajeros. En representación de la Confederación del Taxi de España figuraban Miquel Tomás Romero, secretario general de la misma y Juan Vaquero, presidente de la Federación de Madrid.

Los representantes del Ministerio informaron también de la futura aprobación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los transportes terrestres, donde se contempla todo lo relacionado con el taxi, que tendrá lugar entre los meses de octubre y noviembre. Este hecho supondrá el desarrollo de la ley que ya fue aprobada en el año 1987.

En el instante en que entre en vigor este Reglamento, se modificará el Reglamento Nacional del Taxi en las partes en que entren en contradicción. Los cambios más significativos se darán en las

normas sancionadoras que pierden rigidez para ganar en aplicación. Las sanciones actuales eran tan severas que no permitían, la mayoría de las veces, que éstas fuesen aplicadas.

El Director General de Transportes anunció también la incorporación de la Confederación del Taxi en España a la Comisión Nacional del Transporte de pró-

xima creación. Esta comisión se constituirá en un consejo consultivo donde asistirán representantes de todos los organismos competentes en materia de transportes terrestres.

Este tipo de reuniones se seguirán manteniendo durante todo el otoño con el fin de concretar temas relacionados con el sector del taxi.



NEUMATICOS
**HNOS.
ROJAS**

Hernán Cortés, 17
Tel. 231 78 07
08018 BARCELONA

Valencia, 561
Tel. 232 64 17
08026 BARCELONA

kleber SEMPERIT

145 x 13 C1TB	- 4.900 + IVA
155 x 13 C1TB	- 5.313 + IVA
165 x 13 C1TB	- 5.400 + IVA
175 x 14 C1TB	- 6.696 + IVA
165/70 x 13 C2T	- 5.736 + IVA
175/70 x 13 C2T	- 6.250 + IVA
185/70 x 13 C2T	- 6.696 + IVA
185/70 x 14 C2T	- 7.000 + IVA
165/70 x 14 C2T	- 6.388 + IVA
165/65 x 14 C4T	- 6.300 + IVA
185/65 x 14 CT	- 7.478 + IVA

145 x 13 TB	- 4.420 + IVA
155 x 13 TB	- 4.688 + IVA
165 x 13 TB	- 4.956 + IVA
175 x 14 TB	- 5.982 + IVA
165/70 x 13 TB	- 5.089 + IVA
175/70 x 13 TB	- 5.525 + IVA
185/70 x 13 TB	- 5.804 + IVA
185/70 x 14 TB	- 6.246 + IVA
165/70 x 14 TB	- 5.647 + IVA
165/65 x 14 TB	- 5.335 + IVA
185/65 x 14 TB	- 6.607 + IVA

Incluye montaje y equilibrado
Especialidad en:
Alineación de dirección electrónica, suspensión

**¡¡LAS MEJORES
OFERTAS
DEL MERCADO !!
BATERIAS
START - RITE**

AMPERIOS - PTAS.

AH - 45	- 5.000 + Iva
AH - 55	- 5.500 + Iva
AH - 66	- 6.750 + Iva
AH - 80	- 7.000 + Iva
AH - 36	- 4.500 + Iva

NO INCLUYE MONTAJE

UNIROYAL	KLEBER
CAMAC	MICHELIN
SEMPERIT	PIRELLI
CONTINENTAL	GOODYEAR
VREDESTEIN	FIRESTONE

REPARACION DE CUBIERTAS
Y PINCHAZOS EN EL ACTO
EQUILIBRADO DE RUEDAS
(dinámico y estático)

CONFEDERACIÓN EUROPEA DEL TAXI

Reunión de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo y representantes del sector del taxi de toda Europa

La Dirección General de Transportes de la Comisión de las Comunidades Europeas de Bruselas convocó, el pasado mes de julio, a todos los expertos gubernamentales y a los representantes del sector del taxi a una reunión en la que debatir las acciones que podrían hacerse a nivel comunitario. El documento de trabajo sobre el que se discutió se publica a continuación.

Documento de trabajo

Este documento de trabajo examina la situación actual de los servicios de taxi y estudia de que manera se podrán adaptar a la nueva situación del mercado de transporte comunitario unificado. La finalidad de este documento es provocar reacciones y facilitar ideas sobre la posibilidad de una acción comunitaria. Los sectores que se tratan en este documento son algunos de los elementos de base de los servicios de taxi. Sin embargo, no comprende la acción fiscal, tal como la exención de impuestos, ya que tales cuestiones deberían ser examinadas en el contexto de la política fiscal global en la Comunidad.

1.- El posible papel de la Comunidad

1.1. La primera pregunta que se nos ocurre en este contexto es: ¿la Comunidad tiene un lugar en este sector? Según la opinión de los servicios de la Comisión, es probable que la Comunidad pueda tener un papel útil si toma medidas eficaces en el sector del taxi.

Las disposiciones del Tratado de Roma sobre la libre circulación de los trabajadores (artículo 48) y la libertad de establecerse se aplican ya en el sector del taxi (artículo 52) y la libre prestación de servicios (artículo 61 y 75) dentro de la Comunidad debería aplicarse también.

Los principios del libro blanco de la Comisión «sobre la perfección del mercado inte-

rior», que exige un mercado comunitario unificado antes de 1992 con los ciudadanos de la Comunidad libres de ofrecer sus servicios a cualquier Estado miembro, se aplicará igualmente en los servicios del taxi.

1.2. Los transportes en común llegan a ser cada vez más importantes como medio para combatir la polución del ambiente para aumentar la seguridad en la carretera y para economizar la energía. Los servicios del taxi son un sector potencial en los transportes en común, por la flexibilidad que tienen a la vez en el tiempo y en el espacio. Los taxis están igualmente a la entera disposición del cliente y por eso constituyen un intermediario entre el transporte público y privado. De cara a 1992, con el creci-

miento previsto en los desplazamientos y también de la demanda, los servicios de taxi tienen la oportunidad de desarrollar su posición en el sector de transportes en común ya que responden mejor a las necesidades futuras de los usuarios, sobre todo en una escala internacional.

2.- Servicios del taxi en la Comunidad

2.1. Con el fin de orientar eficazmente la acción comunitaria, es necesario, antes que

nada definir el sector del taxi. Por servicio de taxi se entiende el servicio de alquiler de plazas en un vehículo que pueda transportar nueve personas, conductor incluido, y que está a disposición del pasajero. Esto es conforme con las definiciones legislativas comunitarias en materia de transporte de viajeros por carretera para diez personas o más.

2.2. En esta definición global hay diferentes categorías de taxis:

1) Taxis públicos: los que hacen el alquiler de los servi-





TENEMOS EL MEJOR TAXI PARA Vd.



FIAT

**MERIDIANA
MOTORS, S.A.**

CONCESIONARIO FIAT

FIAT TEMPRA

desde 1.409.000,-pts.

IVA incluido

- Sin entrada.
La mejor financiación
- Inmejorable servicio
postventa

MERIDIANA MOTORS, S.A.

al servicio del taxi.

Av. Meridiana, 326
Navas de Tolosa, 268
Segre, 27 - 29

Tel. 349.30.58
Tel. 340.60.16
Tel. 345.09.12

08027 - BARCELONA
08027 - BARCELONA
08030 - BARCELONA

CONFEDERACIÓN EUROPEA DEL TAXI

cios de taxis en las carreteras.

2) Taxis «limitados»: que se dividen en dos clases:

a) restringidos a la llamada telefónica para uso inmediato y b) restringidos a la llamada telefónica para un uso ulterior.

Ya que existe una distinción entre tres tipos de servicios de taxi, se desprende que hay formas variables de reglamento a nivel nacional. Hay reglas más estrictas para la primera categoría por el grado más elevado de espera del cliente y de la seguridad pública.

Las categorías 2(a) y 2(b) justifican un reglamento menos estricto por sus relaciones no tan directas entre el servicio y el cliente, y igualmente por su posición menos privilegiada. Este documento concierne principalmente a la categoría 1, aunque las medidas examinadas pueden ampliarse para englobar las demás categorías.

2.3. Si se considera la estructura de la industria de los servicios del taxi, se constata que los costes medios no disminuyen tanto como la baja de las producciones de los servicios, ya que los costes más importantes son la mano de obra y el combustible, y los dos son fijos. Es consecuencia, aunque las recaudaciones sean más elevadas, las grandes sociedades no reducirán sus costes teniendo más taxis. En este contexto, es importante remarcar que un número importante de «chóferes» esperan obtener un permiso de taxi por restricciones cuantitativas.

3.-Acción comunitaria

3.1. La acción comunitaria podría aumentar el proceso de reforzamiento de los servicios de taxi permitiendo que sean más competitivos en toda la comunidad. A fin de obtener este resultado, es necesario asegurarse que las políticas comunes eliminen los problemas en el servicio de taxi, y que una transparencia mayor exista para los usuarios y que hayan mejores normas globales que mejoren la calidad de los servicios ofrecidos por los operadores en toda la comunidad. La acción comunitaria tiende a favorecer la calidad, a excluir los aspectos negativos del sector del taxi y a au-

mentar los servicios más allá de las fronteras. Es por este motivo que es necesario definir las condiciones generales que rigen el sector del taxi elaborando un código de conducta para todos los Estados miembros. El establecimiento de condiciones mínimas en la escala comunitaria para los operadores facilitará los controles y simplificará las formalidades administrativas que pueden utilizarse más fácilmente en el nuevo mercado interior gracias a una mayor facilidad de movimiento. Entre los puntos que pueden ser tomados en consideración en el marco de la acción comunitaria citaremos:

3.2. Elementos cuantitativos y cualitativos

3.2.1. Las características específicas del mercado del taxi son las carreteras obstruidas, el control del número que está igualmente limitado a través de los elementos cualitativos. Una vista de conjunto comunitario sobre el número debería tener en cuenta el equilibrio entre la oferta y la demanda a fin de evitar los excesos de una u otra. Hay una restricción en el acceso al mercado de los servicios de taxi y a los propietarios de taxis se les invita a registrar sus vehículos. Sin embargo, un número tipo debería considerarse con prudencia ya que no puede haber ningún valor absoluto (el número óptimo de permisos para cada país/ciudad variaría según el estatuto de la ciudad, de la densidad de la población, de la extensión y de la eficacia del transporte en común, etc...).

3.2.2. Sin embargo, las restricciones cuantitativas crean condiciones ventajosas para el público. El cliente se beneficiará de las ventajas del servicio gracias a un aumento de la calidad, y los usuarios de la carretera se beneficiarán igualmente. Estas ventajas tienen en cuenta carreteras menos obstaculizadas, niveles de polución más débiles y una disminución de los riesgos de accidentes. En consecuencia el servicio de taxi acarrea beneficios públicos y privados conjuntamente.

-El número, ¿puede ser un factor plausible de limitación?

-¿Hay que mantener los límites cuantitativos o bien que sean solamente los elementos cualitativos quienes restrinjan la cantidad? ¿Cuál es el número ideal de taxis? ¿Es apropiado un informe o una fórmula estadística general (coches por número de habitantes...)?

3.3. Acceso a la profesión

3.3.1. La calidad de los servicios ofrecidos por los taxis podría mejorarse definiendo las necesidades comunitarias para el acceso a la profesión y asegurando igualmente que sea manteniendo el derecho a la libertad de establecerse. Las reglas uniformes comprenderían las disposiciones relativas a la profesión y a la competencia (conocimientos geográficos, buena reputación y situación financiera). Existen restricciones al acceso al mercado en los Estados miembros, ya que los propietarios de taxi están obligados a registrar sus vehículos.

La razón que se invoca más a menudo para el registro de los taxis es la de seleccionar los conductores a fin de rechazar la autorización a las personas corrompidas, antisociales y potencialmente peligrosas, pero este registro es igualmente necesario para conseguir el objetivo perseguido aumentando las posibilidades de acceso a la profesión.

¿Cuáles son las condiciones comunitarias que deberían imponerse para permitir un acceso objetivo a la profesión?

3.4. Circulación internacional de los taxis

3.4.1. Hay numerosos problemas de armonización y provienen a menudo de situaciones existentes y de la tradición de independencia de los servicios de taxi, de la divergencia considerable de este sector de un país a otro, y del aspecto «local» de los taxis.

3.4.2. En vistas a un futuro mercado interior unificado, con menos restricciones nacionales que conciernen a la provisión de los servicios de transporte entre y en los Estados miembros, parece probable que el sector del taxi podría igualmente desarrollarse por una liberalización aumentada, ya que los pequeños operadores del taxi pueden fácilmente adaptarse a los cambios de la demanda de los clientes.

3.4.3. Las regiones transfronterizas son las más concernientes a los servicios internacionales de taxis. Estos facilitarían las condiciones de vida de las personas de estas regiones y el movimiento de los trabajadores. Actualmente, un taxi no puede ejercer legalmente fuera de su país de origen. Con la libre prestación de los servicios hay que tomar disposiciones a fin que las operaciones internacionales puedan ser efectuadas más fácilmente sobre una base limitada. Esto concierne en particular a Bélgica, Francia, Alemania, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal y España.

3.4.4. Si en el futuro los operadores de taxi pudieran efectuar operaciones temporales en otro Estado miembro, por ejemplo en el marco de un viaje de ida y vuelta hacia su propio país, o tomar pasajeros en otro país y conducirlos o bien a su propio país o bien hacia un Estado miembro, un nuevo dominio de actividad potencialmente interesante quedaría abierto en este sector.

3.4.5. Estas operaciones serían particularmente beneficiosas y útiles en los sectores fronterizos donde tienen lugar la mayor parte de viajes internacionales de taxi. Es posible, en efecto, que la acción en el sector internacional sea el primer objetivo comunitario (facilitando los servicios de taxi intracomunitarios).

-¿Los taxis deberían tener una mayor libertad de funcionamiento a nivel internacional, y si es que sí qué tipo de viajes será permitido?

3.5. El papel de los poderes públicos en el reglamento

3.5.1. En el contexto del mercado interior, ciertas disposiciones simplificadas y armonizadas para el otorgamiento de los permisos (a fin de conseguir el objetivo perseguido) facilitarían la cooperación y la competencia internacional. Sin embargo, por el aspecto muy «local» de los taxis, son sus poderes públicos quienes disponen de las mejores informaciones del mercado del taxi, de la situación, de las exigencias y de los conocimientos de la comunidad local.

-¿Serían apropiadas unas disposiciones estandar para los poderes públicos? Suponiendo que una política

CONFEDERACIÓN EUROPEA DEL TAXI

común sea la mejor fórmula, ¿cuáles son las disposiciones y principios que deberían ser adoptados?

3.6. Las Autoridades de aplicación

La autoridad policial es quién rige la aplicación de las disposiciones en materia de taxis en los Estados miembros. Una autoridad especializada no parece necesaria. A nivel internacional, existen ya dominios de cooperación de policía, estos podrían extenderse igualmente al sector internacional del taxi.

¿Hay que exigir la creación de un organismo de aplicación especializado a nivel nacional, a nivel internacional o no?

3.7. Garantía de los permisos

3.7.1. Los permisos de taxi en la mayor parte de los Estados miembros son variables (en materia de alquiler) en un sector limitado. La limitación del número de permisos en un sector, reduce la obstaculización asegurando un nivel mínimo de servicios.

3.7.2. Sin embargo, los permisos deberían ser ampliados a casos particulares. Uno de estos casos particulares es el de los aeropuertos. Los aeropuertos están generalmente situados fuera de la ciudad, las carreras tienen, pues, tendencia a ser más largas, de donde nace la necesidad de poder tomar nuevos clientes en ruta.

Actualmente, dos casos se

pueden presentar:

a) los taxis que toman pasaje en el aeropuerto pero que no pueden llevar clientes al aeropuerto y

b) los taxis que pueden llevar clientes al aeropuerto pero que no pueden tomar pasaje allí.

—¿Los dominios de aplicación de las autorizaciones no deberían ser ampliados?

3.8. Horario de trabajo y otras disposiciones sociales

3.8.1. El horario de trabajo de los conductores de taxi es ilimitado en la mayor parte de los Estados miembros, se deja a criterio del conductor. Sin embargo, por razones de seguridad, el horario de trabajo debe ser limitado a horas «razonables», asegurando así un servicio de calidad y protegiendo los clientes, y los otros usuarios de la carretera.

3.8.2. Ya que los conductores de taxi no conducen durante todas sus horas de trabajo, es posible limitar estas «horas» limitando el recorrido e introduciendo tiempos de descanso apropiados. Aquí surge el problema de la circulación. En efecto, un conductor puede teóricamente conducir en un sistema que limitase paralelamente las horas de conducir de los coches y de los camiones.

3.8.3. Para efectuar controles sería posible utilizar tacógrafos. Hay en marcha unas innovaciones en los tacógrafos electrónicos y estos son más sofisticados que en los modelos antiguos.

—¿Es el tiempo o la distancia

que debería limitar las horas de conducir el taxi o bien hay que hacer otras disposiciones para cubrir otros aspectos sociales a nivel comunitario?

3.9. Los precios

3.9.1. Los servicios de taxi tienen una «particularidad» en materia de precio. En efecto, el precio de un servicio de taxi es desconocido hasta el momento del pago. Los precios de los taxis varían según la comunidad en función de factores económicos diferentes. Una posibilidad para armonizar los precios sería una fórmula de precio comunitario, con unas variantes que cambiarían, que tendrían en cuenta para cada país la economía del mercado, la renta del cliente y la utilización del vehículo, igual que la costumbre de dar propinas (variable, incontrolable e indefinible). Esto a la práctica es muy difícil. Otra solución sería dar un precio más transparente al cliente (precio probable del viaje, etc.) esto evitaría que el cliente pagará más de lo debido.

3.9.2. Reparto de taxis: la promoción del reparto de los taxis es un objetivo considerable particularmente en el marco de los servicios internacionales. Independientemente de las ventajas para el usuario, este reparto favorecería a todos en general. Ya que los sistemas legislativos actuales no prevén estas disposiciones, los reglamentos deberían ser modificados y los contadores deberían ser adaptados para permitir el reparto.

—¿Hay que armonizar los precios y tomar disposiciones comunitarias en materia de división de precios?

4.- Conclusiones

4.1. Con el futuro mercado interior y el aumento del tiempo libre y de una renta media, habrá un crecimiento de demanda para los taxis. A fin que los taxis puedan sacar provecho de esta situación, deberán ser más competitivos, y alentar la coordinación de los servicios de taxi fronterizos y permitir un cierto grado de liberalización y armonización. Una estrategia global comunitaria debería ser establecida, sobretodo para los sectores donde es posible una armonización y donde el nivel de intervención comunitaria será apropiada y eficaz.

Un problema importante en el desarrollo de estos objetivos es la diversidad de los servicios de taxis y unas disposiciones generales que limiten una cierta flexibilidad, elemento clave de este servicio.

4.2. Teniendo en cuenta todo lo que precede, hay tres acciones posibles para la Comunidad:

- 1) No hay espacio para tomar ninguna medida.
- 2) Líneas directrices a desarrollar en el reglamento: autorización, acceso a la profesión, elementos cualitativos y cuantitativos de limitación, seguimiento y control de estos por los Estados.
- 3) Un marco más reglamentado precisando las disposiciones a poner en marcha.

Informe de la reunión

La reunión, que estuvo presidida por el jefe de la División de Transportes Interiores de la Comisión, Sr. John Hugh Rees, asistieron representaciones gubernamentales de Francia, Reino Unido, Irlanda, España, República Federal de Alemania, Luxemburgo, Dinamarca y Bélgica, como representantes del sector acudieron tres asociaciones: la Confederación Europea del Taxi, presidida por Miquel Tomás, la EILU (Asociación Europea de Transportistas de carácter patronal) y la TGWU (Transport and General Workers Union) representada por G. Stevenson. Entre los temas tratados se destacó la necesidad de elabo-

rar unas bases comunes mínimas en el sector del taxi que se pudieran aplicar en todos los países que componen el Mercado Único Europeo. Específicamente en cuanto a la protección del usuario, seguridad social y ayudas al sector para la mejora de la formación de los conductores.

El problema de más difícil solución versó sobre la utilidad práctica de una posible acción comunitaria, dada la diversidad de normas y organización de dichos servicios de taxi, no sólo entre los Estados miembros, sino también de unas regiones o incluso áreas urbanas a otras en el interior de un mismo país. Los aspectos generales de la acción comunitaria apun-

taban en el documento hacia una mejora de la competitividad del taxi, transparencia y calidad, facilidad de los controles y mayor movilidad, incluyendo eliminación o simplificación de formalidades administrativas.

En materia de circulación internacional de taxis se dio una amplia coincidencia en contestar afirmativamente a la necesidad de liberalización lo más amplia posible en materia de prestación de servicios internacionales de taxi. Sobre el control de las autoridades sobre el sector, se señaló que aunque un control exhaustivo de las autoridades (normalmente policías locales) puede resultar efectivo en algunas situaciones y mo-

mentos muy puntuales, no es la solución a medio y largo plazo.

En cuanto al horario de trabajo se tuvo muy en cuenta la experiencia española aplicada en Barcelona y Madrid sobre la implantación de los turnos de descanso que han tenido efectos beneficiosos tanto sobre el tráfico como en la rentabilidad del servicio y que su control había resultado simple y efectivo. En el aspecto tarifario hubo una amplia coincidencia entre los participantes en tratar de establecer a escala comunitaria una única filosofía o sistema tarifario. Es decir, lograr que los taxímetros funcionen de la misma manera, en virtud de dos dimensiones, tiempo y kilometraje.

EL FUTURO HA LLEGADO



TAXÍMETRO ELECTRÓNICO ARGO 1144

TÉCNICA Y ESTILO

CONDICIONES MUY ESPECIALES A LOS TAXISTAS EN LA COMPRA DEL R-21



Consultar sin compromiso en: **CONSAVA-2, S.A.**

Avgda. Meridiana, 85-87 - 08026 - Barcelona

VENTAS: 232 70 61

TALLER MECANICA 2: 232 0112

" MECANICA 3: 245 76 45

" CARROCERIA: 246 37 03

ALMACEN: 245 96 08

ADMINISTRACION: 231 35 60

FAX. 447 00 68

Pere IV, 417 - 08019 - Barcelona

VENTAS: 308 94 12

TALLER: 308 92 54

ALMACEN: 308 93 08

ADMINISTRACION: 308 72 58

FAX: 308 13 92

Pi i Margall, 46 - 08930 - St. Adrià del Besòs

VENTAS: 381 23 92

TALLER: 381 29 82

ALMACEN: 381 24 44

ADMINISTRACION: 381 27 12

FAX. 381 26 54



Barcelona impondrá nuevas restricciones al tráfico privado a partir de otoño

Las multas de tráfico impuestas a los vecinos de fuera de Barcelona serán tramitadas por la Diputación, ya que la inmensa mayoría de estas sanciones quedan sin cobrar

XAVIER ARJALAGUER/LA VANGUARDIA

El Ayuntamiento de Barcelona impondrá en otoño un nuevo bloque de medidas para restringir el tráfico privado en la ciudad. Una hora de estacionamiento en los aparcamientos subterráneos situados en el centro pasa de 140 a 175 pesetas la hora -90 pesetas la media hora- a partir del próximo lunes, aunque no se modificarán las tarifas de las zonas azules. El nuevo precio supone un aumento del 25 por ciento respecto a las anteriores tarifas. Asimismo, la Diputación de Barcelona se encargará de cobrar las multas a los conductores que viven fuera de la ciudad y cometen infracciones en su casco urbano. Hasta ahora, la inmensa mayoría de estas multas,

un 30 por ciento del total, resultan finalmente impagadas.

Estas son las principales novedades de la nueva campaña de disuasión del transporte privado en el centro de la ciudad y de incremento de la disciplina viaria que ha programado el Ayuntamiento, campaña que coincide con el retorno masivo de las vacaciones de verano y el inicio del curso escolar. La campaña incluye también la firma de un convenio entre el Ayuntamiento y la Cruz Roja: 300 voluntarios de esta institución colaborarán en el control de tráfico a la entrada y salida de los colegios.

A más largo plazo, el área municipal de Circulación pretende racionalizar el transporte escolar, singularmente en el barrio de Sarrià. Esta zona es ahora conflictiva debido a las desviaciones de tráfico a que obligan las obras del Segundo Cinturón y porque con-

centra el mayor número de alumnos que van a la escuela acompañados en automóvil por sus padres.

De momento, se barajan dos posibilidades soluciones para resolver los atascos en Sarrià. La primera consiste en escalonar los horarios de entrada y salida de los colegios. La segunda consiste en organizar unas líneas especiales de autobuses, que recogerían a los niños en distintos puntos de la ciudad para trasladarlos al colegio. En estos autobuses viajarán también monitores, a semejanza de lo que ya se hace en algunas estaciones de la línea de Sarrià de los Ferrocarriles de la Generalitat.

La Guardia Urbana continuará aplicando las medidas disuasorias actuales, como la grabación en vídeo de las infracciones y la utilización de la grúa en los casos en que un vehículo mal aparcado obstaculice el tráfico. El Ayunta-

miento considera que la nueva Ley de Seguridad Vial ha despejado totalmente las dudas sobre la legalidad de la grúa.

Joan Torres agregó que buena parte de la política municipal de tráfico deberá ser reconsiderada a medida que vayan entrando en servicio los cinturones de ronda. En su opinión, «dentro de menos de un año, Barcelona deberá enfrentarse en una nueva lógica y a una nueva distribución del tráfico». El concejal descartó que se renuncie a las restricciones en el centro de la ciudad para los vehículos privados. Sin embargo, Joan Torres acepta la posibilidad de que, entonces, «se deba buscar un nuevo equilibrio». «Somos conscientes de que se producen muchos viajes obligados hacia el Eixample y Ciutat Vella y, también, de que el automóvil privado tiene un cierto papel en la actividad comercial de ambas zonas.»

Algunos taxistas se niegan a subir al Estadi

Los accesos a Montjuïc resultan complicados para los taxistas los días de concierto, por lo que más de uno se niega a llevar a los pasajeros a su destino

-LA VANGUARDIA

Espectadores del último concierto celebrado en el Estadi de Montjuïc, sufrieron la negativa de algunos taxistas a llevarles hasta la montaña. "Demasiado jaleo y además no dejan llegar hasta el Estadi", fue la explicación dada en varios casos de los que se ha tenido conocimiento.

La Entidad Metropolitana del Transporte no ha tenido noticia de estas infracciones, ya que nin-

gún usuario ha denunciado los hechos. "Pero es conveniente que se denuncie", opina Andreu Nebot, director del Servei del Taxi.

Tampoco se ha sabido nada en el área de Vía Pública del Ayuntamiento de Barcelona, desde donde se dictaron las normas circulatorias para aquella noche. Taxis, motos, autobuses y coches podían llegar hasta la Font del Gat y las piscinas Picornell, a pocos minutos andando del Esta-

di. Durante este último año, los responsables de circulación han ensayado distintas soluciones de transporte para el acceso del público a grandes actos en la montaña. En unas ocasiones se ha cerrado totalmente al tráfico; en otras, hasta la mitad, con accesos para taxis, con paso exclusivo para autobuses y otras combinaciones posibles.

La conclusión es, de momento, que cada acto requiere soluciones diferentes. Uno de los problemas que señalan fuentes del área de circulación es que, para la mayoría de barceloneses, a Montjuïc sólo se llega por la ladera que da a la ciudad, olvidando el Cinturón Litoral y la

calle del Foc, que permite llegar a cien metros del Estadi sin atascos. "Y ese recorrido es conocido para los taxistas", señalan en el área, en contra de los argumentos de algunos conductores.

El presidente del Gremio Unión Taxistas, Francisco Galván, asegura que si bien no han recibido quejas de los usuarios no atendidos a la hora de subir al Estadi, si han consignado las de taxistas por el caos circulatorio los días de concierto y lo "ridículo de las tarifas". Desde su punto de vista, "habría que instaurar un suplemento para estos casos y un carril especial, y así lo vamos a plantear en la próxima revisión de tarifas", señala Galván

Los taxis de Ibiza tendrán que llevar taxímetro en 1991

Los taxis de Ibiza, al igual que los del resto del Estado español, estarán obligados a llevar taxímetro a partir del próximo año. El tema, que actualmente se encuentra en manos del Consejo del Estado, podría estar regulado este mes de septiembre y entrar en vigor, aunque con un tiempo de adaptación, a principios de 1991. Así al menos lo afirmó el secretario federal de UGT-Transportes y Comunicaciones, Valentín Mendoza, quien se desplazó a la isla para solicitar la ratificación del Ayuntamiento de Sant Josep de un acuerdo plenario de 1984, que nunca llegó a ejecutarse, según el cual se iniciaría la tramitación de 24 nuevas licencias de taxis.

El responsable de UGT dijo ser consciente de lo que el tema del taxímetro preocupa a la población de Ibiza y adelantó que las modificaciones en las categorías y clasificación del servicio de taxi, que actualmente se dividen en autotaxis (con taxímetro) y autoturismo (sin taxímetro), quedarán englobados y regulados en un único régimen que obligará a los segundos a hacer uso del dispositivo reglamentario, donde queda marcada la cuantía del viaje realizado.

No obstante, el tema que centró la rueda de prensa de UGT se alejaba de este nuevo reglamento y abordaba las supuestas necesidades del municipio de Sant Josep de un servicio de taxi, «ya

que los 54 existentes cubren sólo el área del aeropuerto». Este es uno de los argumentos utilizados por UGT-Transportes para solicitar a esta corporación la ratificación del acuerdo plenario de 1984, según el cual se tramitaría ante la conselleria de Transportes la concesión de 24 nuevas licencias, «que hasta ahora, al parecer, no han sido admitidas por deficiencias formales de documentación». Mendoza asegura que sea desatención al municipio de Sant Josep hace que los usuarios soliciten el servicio a otros municipios «lo que encarece y provoca una tardanza que no tienen por qué sufrir los ciudadanos».

UGT-Transportes exige la revisión de las concesiones del servicio de taxis en el municipio de

Sant Josep. Trámite que, al parecer, se ha obviado desde hace quince años, «y que ha repercutido en el encarecimiento continuo del servicio, y lo que es peor —añadió Mendoza— en un mal servicio para los habitantes del municipio».

Presiones de otras asociaciones de taxis

La petición de paradas de taxis para el municipio de Sant Josep, que según el sindicato ha sido reclamada reiteradas veces por asociaciones de vecinos y responsables del sector hotelero, parecen encontrarse con serios obstáculos por parte de las asociaciones de taxis de los municipios colindantes, quienes de ratificarse el

acuerdo plenario del '84, podrían ver mermados sus ingresos al reducir los servicios de taxis. Al hilo de este punto, Mendoza señaló que «estas asociaciones están tomando una postura muy poco objetiva, ya que no ven las necesidades reales, la mejora del servicio y el derecho adquirido de las 24 personas que solicitaron la licencia en 1984».

Mendoza instó al alcalde de Sant Josep, José Serra, para que haga oídos sordos a las presiones que puedan ejercer sobre él estas asociaciones y que dé por válido el próximo jueves, en el pleno que abordará el tema, «un acuerdo que era necesario entonces y que ahora lo es más, y que haga primar valores como los de un buen servicio y no el hecho de que los taxis de otros municipios vean disminuida su área de trabajo».

El responsable sindical aseveró que si finalmente priman los intereses de determinadas personas y se obvia el interés social, se tomarán medidas para el cumplimiento de las reglas, «que hasta ahora disfrutaban de cierta flexibilidad, pasen a ser estrictas y a cumplirse a rajatabla».



Los taxis de Ibiza deberán incorporar taxímetros a partir de 1991

CIRCULACIÓN

NO a las motos en los carriles taxi-bus

El pasado mes de agosto el Concejal de Circulación del Ayuntamiento de Barcelona, Joan Torres se descolgó con la propuesta de permitir la circulación por el carril *taxi-bus* a los motoristas que lleven casco. Al parecer esta iniciativa se la propuso el corredor de motos Sito Pons, dos veces campeón del mundo en la categoría de 250 cc, al alcalde de Barcelona Pascual Maragall, hace ya unos meses.

Sito convenció al Alcalde que la apertura del carril bus-taxi sería un excelente estímulo para la utilización de la motocicleta como medio de transporte urbano y una forma de combatir el difícil tráfico de esta ciu-

dad al borde ya del colapso. Maragall vio la panacea en esta propuesta y decidió llevarla al pleno del día 28 de septiembre.

Pero lo que no se esperaba el Alcalde es que esa iniciativa iba a

depararle la primera protesta formal de casi todos los sindicatos representativos del taxi. El STATC que fue el primero en criticar la propuesta, temía por un considerable aumento de accidentes, por la inexperiencia y poca

pericia de la mayoría de usuarios de este tipo de vehículos y evidentemente por el aumento inevitable de los trayectos, al disminuir la velocidad de los taxis.

Ante las amenazas de medidas de fuerza que el STATC y otros Sindicatos indicaron llevarían a cabo si no se retiraba la propuesta, el Ayuntamiento ha decidido efectuar una prueba piloto para controlar como se comporta el tráfico en los carriles taxi-bus con la incorporación de las motocicletas.



CIRCULACIÓN

Acuerdo EMT y representantes del sector por el tema Carril BUS-TAXI

El día 13 de septiembre en el Área de Circulación del Ayuntamiento de Barcelona se ha mantenido una reunión con el Concejal de Circulación, Joan Torras y los señores Joan Laporta y Andreu Nebot por parte de la Entidad Metropolitana del Transporte.

En esta reunión, que ha contado con la participación de los representantes del sector, se han concretado los siguientes puntos:

- Posponer el tema del carril BUS-TAXI MOTO al pleno municipal del día 28 de septiembre y mantener una nueva reunión el próximo día 9 de octubre entre los representantes del sector y la Administración.
- Creación de una comisión de Taxis-Motos-Administración, para estudiar y proponer alternativas.
- En caso de creación del carril BUS-TAXI MOTO, sería provisional. Carril Diputación desde Carlos I hasta la calle Tarragona.
- Doble carril en la calle Balmes.
- Posibilidad de creación de un



- carril SOLO MOTO.
- Encochar y desencochar en chaflanes del Ensanche, previa campaña de información al usuario.
- Creación del Carril Metropolitano, para el acceso del extrarradio al Centro, a través de nuevos carriles.
- Estudio de bonificación al taxi en los precios de los aparcamientos nocturnos en la Empresa Municipal de Aparcamientos.
- Bonificación del 25% por parte del Ayuntamiento en los Impuestos de Circulación de los taxis.

- Estudio de ubicación de las paradas del BUS en los chaflanes, para evitar retenciones en los carriles.
- Autorización de nuevos giros en la vía pública, y ubicación de nuevas paradas.
- Control por parte de la Guardia Urbana para evitar la circulación y aparcamiento de vehículos particulares en los carriles BUS-TAXI.

Evidentemente nuestra respuesta ante el tema de los carriles por el Ayuntamiento ha dado frutos positivos para el conjunto del sector

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:

1. Precio económico.

Usted puede tener un Citroën BX 14 RE por 1.177.943 Ptas. (Precio especial taxi). Una sólida inversión a largo plazo. Y si lo prefiere diesel, puede disponer de un BX D por 1.396.397 Ptas. o de un BX 19 TRD con cristales tintados, aire acondicionado y dirección asistida por 1.792.283 Ptas.

Estos precios, excepcionalmente bajos, incluyen todo salvo gastos de matriculación y son exclusivamente válidos para los taxis.

2. 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.

3. 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.

4. 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.

5. Recompra asegurada de su antiguo Taxi.

Citroën le garantiza la recompra de su an-

tiguo taxi en condiciones inmejorables. Para empezar bien las cosas.

6. 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.

7. 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.



BARCELONA

Primera reunión con el Alcalde

Antes del verano, representantes de la EMT y el alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall se reunieron en el Palacete Albeniz con los 4 representantes en el sector del taxi, después de efectuada la primera consulta electoral el pasado mes de mayo. Nos extrañó mucho oír que la mayoría de las reivindicaciones que se presentaron en aquel encuentro un tanto informal, fueron las que desde su inicio ha presentado y defendido el STATC.

La Administración se niega al aumento de tarifas para el próximo año e intentan comprarnos con la idea de limpiar de vehículos los carriles taxi-bus (luego saldrían con la extraña propuesta de llenármolos de motocicletas) aunque de eso ya no se fía nadie. No vaya a ser que nos pase como hace dos años, que

nos quedamos sin tarifas y sin limpiar los carriles taxi-bus.

El Alcalde sacó también a relucir el tema de la promoción del taxi. En seguida convenció a la gente del GUT a Dionisio Gracia y al empresario Fuentes, pero nosotros creemos que pretenden enmascarar los problemas con que se encuentra el sector del taxi.

Aquí fue donde se empezó a hablar de la posibilidad de legalizar todas las licencias que explotan los empresarios con el nombre de otros titulares y ponérselas definitivamente a nombre de quien las gestiona. De esta manera la EMT favorece la creación de grandes flotas y crea nuevos empresarios. Su postura es una clara declaración de guerra hacia los Autónomos y los Asalariados.

Si tuviéramos un poco de memoria histórica, antes de que se legalizaran los sindicatos recordaríamos cómo nos tenían los empresarios, cómo se hacían con todas las licencias y explotaban a los pobres asalariados. Esta propuesta por parte de la EMT es más grave de lo que parece. Atenta contra el artículo 48 del Reglamento y es volver a las catumbas junto a los Tormos y los Brillas.

Otro tema que se trató fue el de la parada del Aeropuerto. Tanto Laporta como Nebot estuvieron muy al tanto de las propuestas del Alcalde, pero a nosotros nos pareció un tanto raro que ahora sólo se preocupen de la parrilla del Aeropuerto cuando el problema también afecta a las paradas de la ciudad y cuando desde el STATC llevamos años denunciando situaciones anómalas mientras la EMT se cruza de brazos. ¿Y sabéis por qué les entra ahora tanta prisa? Pues porque los profesionales taxistas del resto del área no hacen huelgas salvajes ni les queman los locales de la EMT y lo mismo los autónomos tendremos que movilizarnos para funcionar mejor.

Otro punto conflictivo que se trató en la reunión fue el tema de la pintura. Para la EMT la obligación de pagar la pintura es de las



BARCELONA

casas comerciales, mientras que nosotros creemos que si ellos deciden que tipo de coche homologan o no, son ellos los que tendrían que exigir que la pintura fuera gratuita.

Como experiencia final de la gestión llevada a cabo este verano queremos destacar la poca responsabilidad que ha demostrado tener la EMT cuando no ha sido

capaz de establecer un calendario de vacaciones. Barcelona se ha quedado con pocos taxis y además mal distribuidos. A las 9 de la noche se podían ver en las estaciones de Sans y del Norte un montón de taxis a la caza y captura de turistas y era muy triste observar a algún despistado con el equipaje, la señora y los niños verlos pasar uno detrás del otro sin que se avinieran a prestar el

servicio porque era sólo de 2 o tres kilómetros.

Pensamos que el ordenamiento, la regulación y la vigilancia del servicio le corresponden a la EMT y si ellos no controlan es normal que los taxistas no quieran prestar según que servicio, porque a 1.200 ptas la hora de espera seguimos siendo esclavos, aunque eso sí ¡modernos!

Es paradójico ver que un cartel

de final de zona A que se hallaba situado en la carretera de la Conrería halla sido trasladado unos metros más allá a petición de los inquilinos de unas torres de más de 50 millones, para evitarse que les apliquemos la tarifa 2, mientras otros barrios mucho más deprimidos y donde sólo viven trabajadores sí están obligados a pagar la tarifa 2.

¡Vivir para ver!

POLEMICA: No a las flotas de taxis ni a los poderes notariales

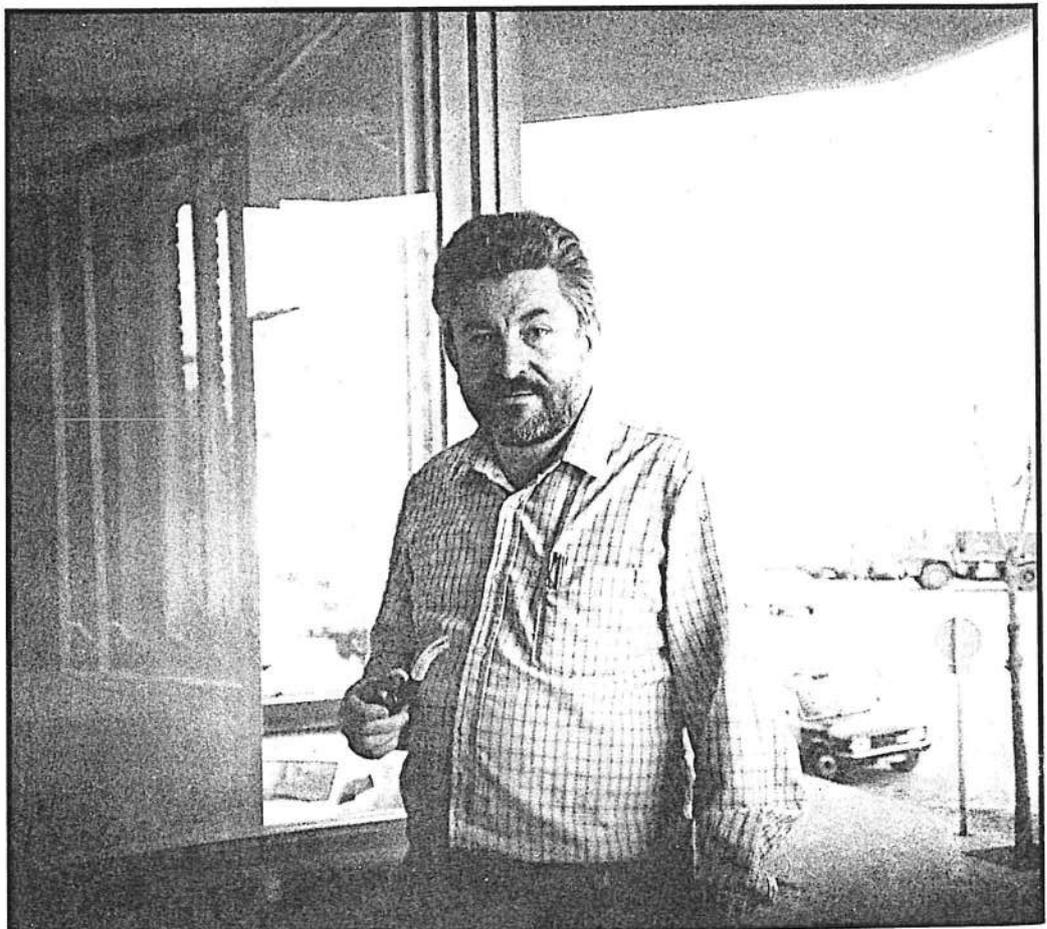
La Administración quiere legalizar el apoderamiento de licencias de taxis, práctica que significa la caducidad de la licencia en el Reglamento Nacional.

Barcelona es la única ciudad de España donde la Administración ha compulsado la adquisición de licencias de taxi por poderes notariales. Esta práctica está sancionada con la caducidad inmediata de la licencia por el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros.

El artículo 48 de ese reglamento dice: La licencia caducará por renuncia expresa del titular y serán causas por las cuales las Entidades Locales declararán revocadas y retiradas las licencias a sus titulares. Concretamente en su apartado e) expresa: El arrendamiento, alquiler o apoderamiento de las licencias que suponga una explotación no autorizada por este reglamento y las transferencias de licencia no autorizadas por el mismo.

Durante años, la EMT ha permitido que esto sucediese porque era una forma de tener contentos y callados a los empresarios. De esa manera estos podían llegar a acumular licencias, sin tener que pagar grandes cantidades ni arriesgar demasiado dinero.

Se da la circunstancia de que esta situación ha permitido que en la actualidad figuren como titulares de las licencias algún ta-



xista que lleva más de 7 años fallecido. Y nosotros nos preguntamos. ¿Cómo alguien que lleva 7 años fallecido, puede presentar la declaración de la renta? ¿Cómo puede presentar las liquidaciones de IVA a Hacienda? o ¿es que acaso se está realizando fraude

fiscal?

Desde aquí queremos advertir a la EMT que el STATC no va a consentir que se concedan esas licencias. Después de 18 años combatiendo contra la acumulación de licencias e intentando denunciar a las flotas que sólo pre-

tenden hacer negocio con el taxi, sin mejorar para nada la calidad del servicio y realizando una competencia desleal contra el resto de los compañeros, queremos decir que no cejaremos hasta que esas licencias hayan desaparecido de la circulación.



Mamparas para Taxi

DIESRO, S.L.

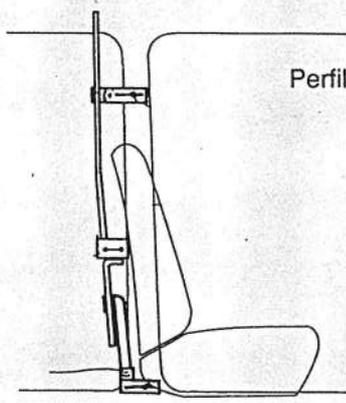
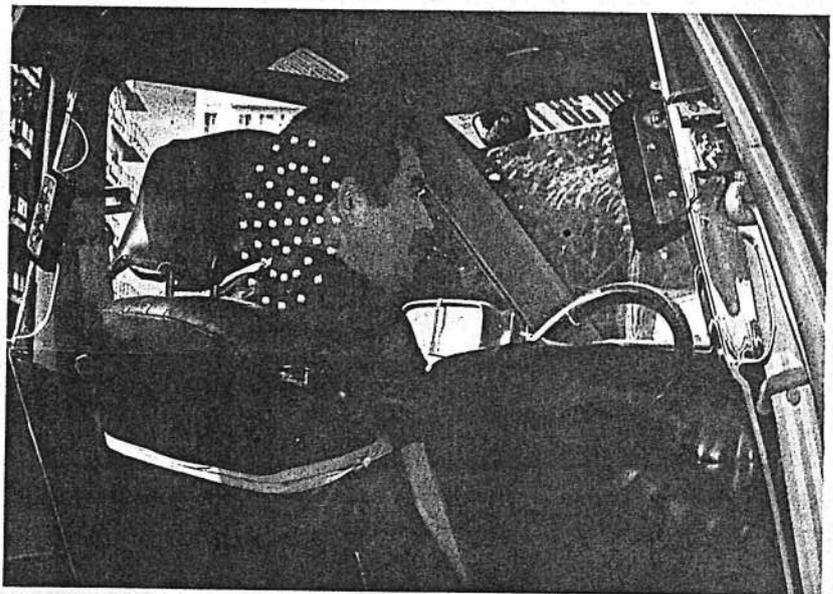
Calvario, 119 - Tel. 580 34 95 - 691 20 56

FAX: 691 37 11 - 08291 RIPOLLET (Barcelona)

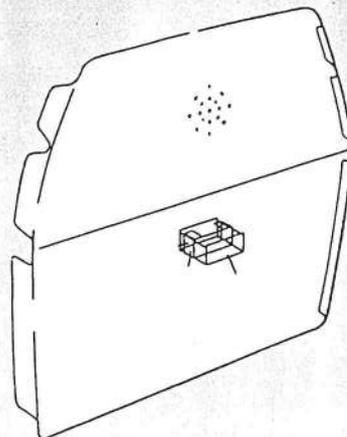
Fabricadas con policarbonato, el mismo material de las pantallas de la policia antidisturbios.

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.

- Autorizada por la Dirección General de Seguridad e Industria.
- Por la entidad de Transporte del Area Metropolitana de Barcelona.
- Por el laboratorio oficial **IDIADA** con el nº 900.521.
- Informe favorable de la Sección de Automóviles de Barcelona.

CATALUNYA

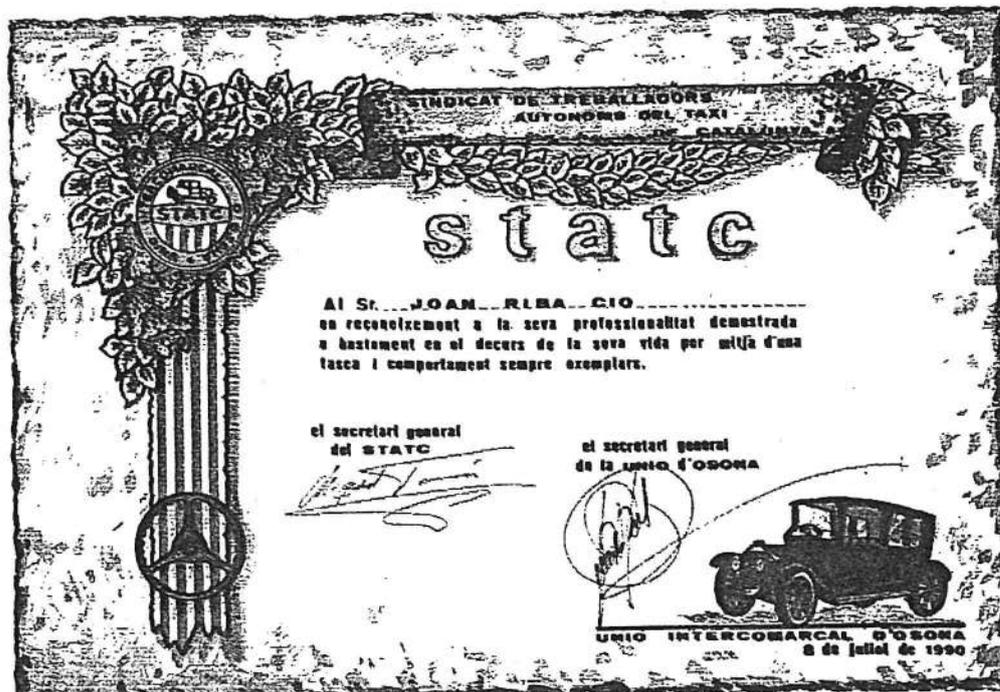
Celebración de la festividad de San Cristóbal en la comarca de Osona



El pasado mes de julio se celebró en Vic el tradicional acto de bendición de vehículos, con ocasión de la festividad de san Cristóbal, patrón de los automovilistas. El acto fue organizado por el Montepío de Chóferes de Vic, conjuntamente

con la Unión Intercomarcal de Osona del STATC. El Ayuntamiento de Vic quiso contribuir, subvencionando el

fiestejo, en su política de recuperación de las fiestas de la localidad. La celebración de San Cristóbal en Vic estaba extinguida y

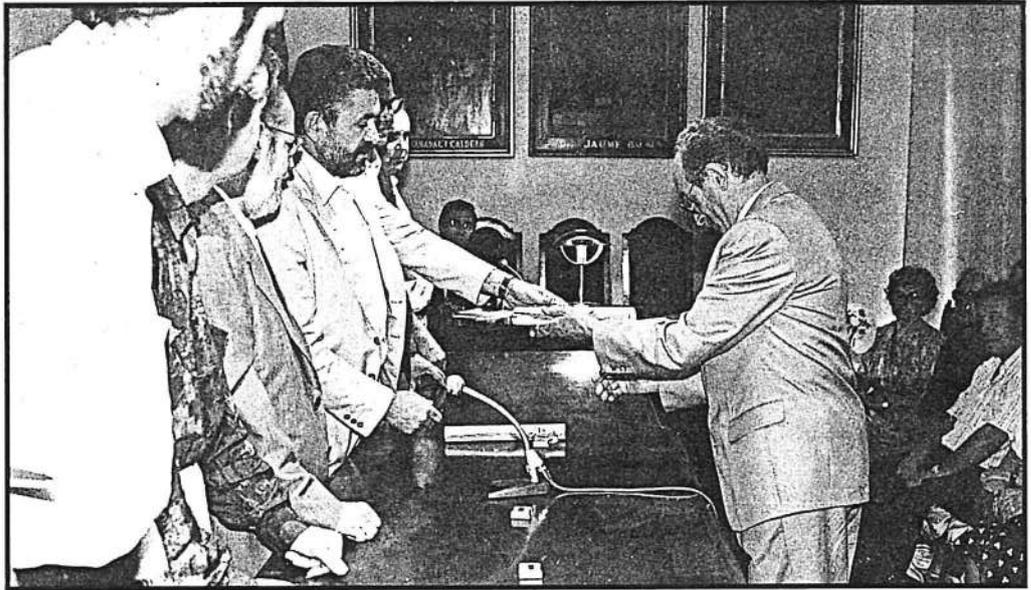


CATALUNYA

ha sido éste el primer año de su recuperación.

El día empezó con la celebración de una Misa al aire libre a la que siguió la tradicional caravana de vehículos, encabezada en esta ocasión por un biscuter, para su bendición. Posteriormente se celebró un pequeño homenaje a los diez conductores más antiguos de Vic. El Montepío de Chóferes les entregó una insignia conmemorativa de plata, mientras que el STATC entregó a seis de los homenajeados, que eran taxistas, un Diploma acreditativo de su actividad. En alguno de estos casos recogieron los diplomas familiares de los taxistas, al haber fallecido éstos.

La entrada de diplomas e insignias se realizó en el Salón de Actos del Ayuntamiento de Vic, presidido el acto por su alcalde. Las insignias fueron entregadas



Dos momentos de la entrega de premios, diplomas e insignias en el Salón de Actos del Ayuntamiento de Vic. Abajo uno de los taxistas galardonados recibiendo la insignia de manos de Miquel Tomás, secretario general del STATC

por el presidente del Montepío y los diplomas por el secretario general del STATC, Miquel Tomás y por el secretario general de la Unión Intercomarcal de Osona, Luis Padrós.

Como colofón de la fiesta se efectuó un recital de bailes típicos de la comarca en la plaza del Ayuntamiento, que fueron interpretados por un grupo de baile de la localidad.

SUCESOS

SUCESOS

Un taxista asalariado herido de gravedad por un disparo en el cuello

El pasado mes de agosto el taxista asalariado Agustín Sánchez Gaitero resultó herido de gravedad por un disparo que le atravesó el cuello. Los autores de la agresión fueron dos ocupantes del taxi, que huyeron tras robarle la recaudación.

La Policía Nacional informó que la dotación de un vehículo radio patrulla recogió al herido en la calle Arroyo Fontarrón, frente al número 331, en el barrio de la

Estrella, desde donde fue trasladado al hospital Gregorio Marañón.

Testigos presenciales explicaron que vieron a dos individuos bajarse del taxi y se alejaron apresuradamente. Instantes después, el conductor salió del vehículo por su propio pie y, tras andar unos pasos, pidió auxilio y cayó al suelo.

Agustín Sánchez fue trasladado al servicio de Reanimación del Gregorio Marañón. Un médico de

este servicio informó que el herido tenía un disparo que le entraba por la parte derecha del cuello y salía por la izquierda. El balazo no le ha afectado ningún órgano vital.

Este doctor afirmó que «el estado del paciente es bueno, se encuentra consciente pero ha perdido bastante sangre».

Según esta misma fuente, el enfermo «sólo recuerda que le pu-

sieron algo en el cuello».

Funcionarios de la comisaría de La Estrella han iniciado las investigaciones del suceso, aunque todavía se desconoce la identidad de los agresores.

El portavoz de la Plataforma del Taxi, Antonio Velasco, acusó ayer al Ayuntamiento de no poner medidas de vigilancia adecuadas que impidan las agresiones a estos trabajadores.

TARIFAS

Nuevas tarifas en Mollet

El pasado mes de julio entraron en vigor las nuevas tarifas del taxi en la localidad barcelonesa de Mollet, según una orden del BOE con fecha 27/6/90.

Municipio		
Servicio de parada	400	500
Can Pra		
t y Magarola	500	625
Urb. Lourdes	550	688
Gallecs	550	688

Fuera Municipio		
Kilómetros		41
Hora de espera	1.120	

Suplementos		
Por cada dirección	60	

Sábados y festivos	60	
Por maleta (55X35X35)	260	
Encargos cada direc.	260	
Nocturno de 22 a 6h.	25%	

Viajes a Barcelona			
Fabra	1.600	2.000	
Sagrera	1.800	2.250	
Hospital			
San Pablo	1.900	2.375	
Residencia	1.900	2.375	
Verneda	1.900	2.375	
Pueblo Nuevo	2.000	2.500	
Plaza Cataluña	2.100	2.625	
Puerto	2.200	2.750	
Clínico	2.200	2.750	
Sans	2.300	2.875	
Princesa Sofía	2.400	3.000	
S. Juan de Dios	2.500	3.125	
P.º Zona Franca	2.600	3.250	
Pol. Zona Franca	3.200	4.000	

Aeropuerto	4.500	5.000
------------	-------	-------

Viajes a Cercanías			
La Llagosta-Ayuntamiento	650	812	
La Llagosta-Resto	750	938	
Martorellas-Pol. Avda. Piera	550	688	
Martorellas-Cala Chica	600	750	
Martorellas-Sta. María	750	938	
Parets-Ensanche	600	750	
Parets-Pueblo	750	938	
San Fausto-Cruce Kalet	500	625	
San Fausto-Ayuntamiento	600	750	
San Fausto-Residencial	700	875	
Santa Perpetua-Rambla	550	688	
Santa Perpetua-Resto pueblo	650	812	

INFORMACIONES

Los taxis españoles son más baratos que en la CE

Las noventa y una pesetas que de media se pagan en España por bajada de bandera se convierten en 187 cuando se toma un taxi en cualquiera de las ciudades europeas. Las diferencias son también similares en suplementos y precios por kilómetro recorrido.

Solamente Atenas y Lisboa tienen precios más bajos que los españoles en cuestión de taxis, aunque hay que señalar que se trata de dos ciudades con un nivel de vida inferior al español y que en esas dos capitales el precio de la carrera se puede negociar con el taxista, según un estudio que publica la revista «Ciudadano».

Las comparaciones, dice el estudio, demuestran que la bajada de bandera más cara de España es la de Barcelona, con 225, incluye casi un kilómetro o seis minutos, no se acerca a nueve de los once primeros municipios europeos.

Las tarifas en Europa siguen la misma estructura que en España: bajada de bandera, kilómetro recorrido, salto de contador, hora de espera y suplementos donde los hay, aunque no presentan, a pesar de que sean más caras, el «galimatías» de las españolas.

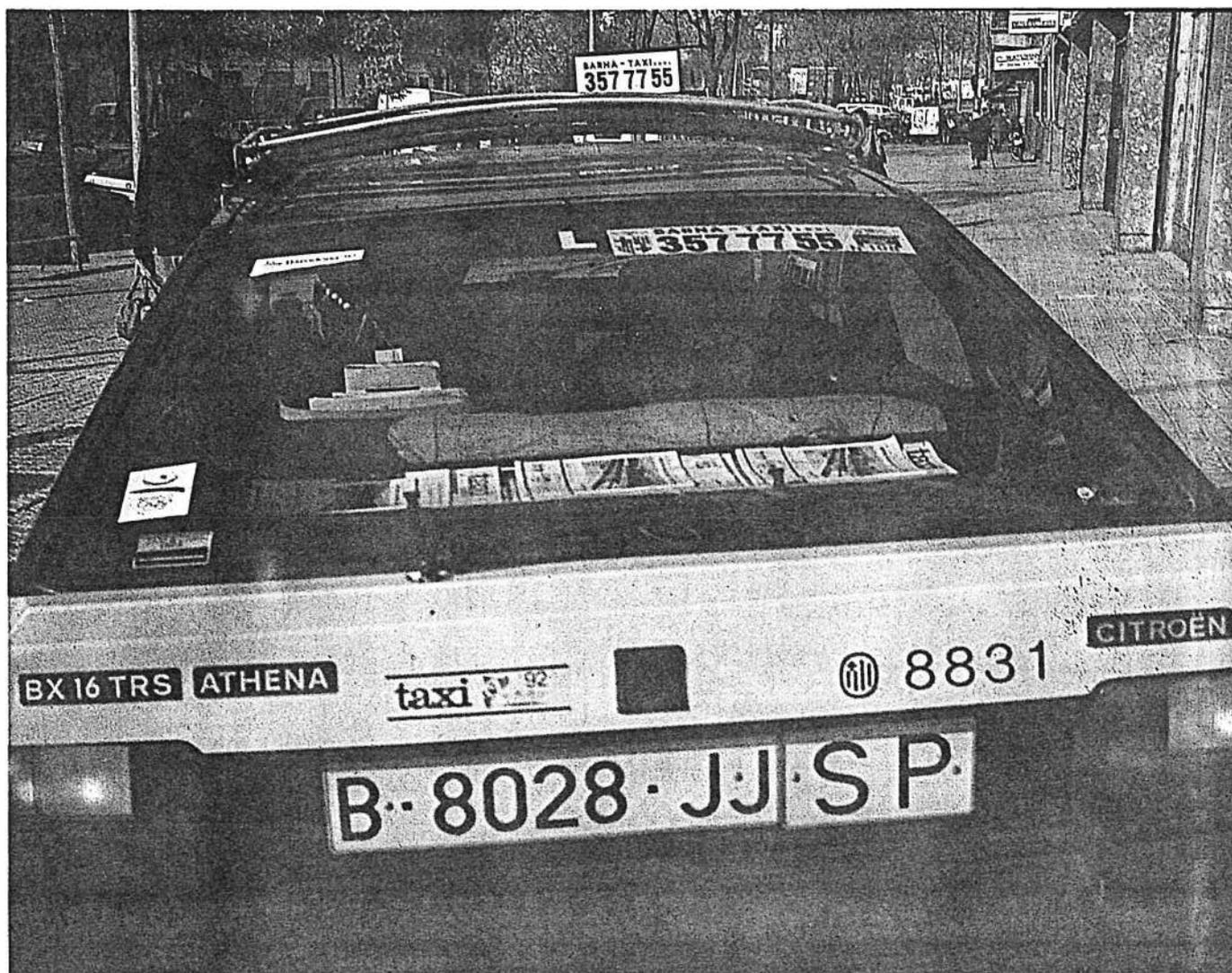
Una diferencia curiosa con respecto a España es la de Luxemburgo. La capital del Gran

Ducado tiene dos baremos distintos: viaje con retorno y sin él, y número de personas que utilizan el taxi. El kilómetro recorrido cuesta tres pesetas más si lo utilizan más de seis personas. En el viaje sin retorno cobran cinco pesetas más. En Luxemburgo también hay suplementos por día festivo, nocturno, viaje al extranjero y transporte de animales.

Dublín y Roma tienen suplementos por día de fiesta y nocturno, una tarifa que también se debe pagar en París, y en la primera de estas tres capitales «está mal visto» coger un taxi entre las 20,00 y las 08,00 horas, ya que las denominan «horas insociales».

Bruselas y Dublín tienen unos sistemas para calcular la tarifa basados en la velocidad. La capital belga cambia de tarifa al sobrepasar los 16 kilómetros por hora y consiste en una reducción de 120 pesetas por hora. En la ciudad irlandesa la tarifa se calcula por el tiempo cuando la velocidad no supera los 10,4 kilómetros por hora y por la distancia cuando es mayor. En este sentido, hay que señalar que los taxistas madrileños han dicho en numerosas ocasiones que cuando el coche circula por debajo de los 25 kilómetros por hora pierden dinero.

Atenas, con un teórico sencillo sistema de tarifas, es la ciudad



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

más peculiar, puesto que a la posibilidad de negociar el precio de la carrera se une la oferta del taxi compartido. Si el pasajero está sentado en el asiento delantero, quiere decir que admite acompañantes y que el coste de la carrera será menor.

Las tarifas en España son un

«galimatías», según «Ciudadano», puesto que conceptos tan sencillos como la bajada de bandera «no lo son tanto a la hora de subir a un taxi». En Barcelona, por ejemplo, incluye 1.920 metros o seis minutos de carrera. La Coruña tiene una tarifa ordinaria y otra para festivos y nocturnos.

En el concepto bajada de bandera, cuatro capitales españolas —Albacete, Huelva, Zamora y Toledo— tienen las tarifas más baratas, con precios que oscilan entre 70 y 80 pesetas. La más caras son Barcelona, 225 pesetas; Girona, 133; San Sebastián, 123; Valladolid, 106; y Madrid, 105

pesetas.

Bilbao y Pamplona tienen tres tarifas, pero en la capital navarra la tarifa nocturna es válida también para los Sanfermines. Santander, además de una diurna y otra nocturna, añade una especial para el aeropuerto.

Liquidaciones de I.V.A.

El Servicio Civil de Gestión y Asesoramiento del STATC, os recuerda que el próximo mes de octubre entre los días 1 y 20 se ha de presentar la liquidación del tercer trimestre del I.V.A. Una

vez más nos ponemos a vuestra disposición para realizar esta gestión, para la cual será necesario aportar:

—El libro de registro de factu-

ras relleno hasta el día 30 de septiembre.

—La liquidación del segundo trimestre del I.V.A., modelo 300.

—Tres etiquetas identificativas.

Para mayor información podéis dirigirlos a la sede del Secretariado Nacional en Barcelona, teléfono 300 23 14, o a cualquiera de los locales del Sindicato en toda Catalunya.

Segunda parte de la negociación UGT-CCOO

El STATC ha pedido a Antonio Gutierrez, secretario general de CCOO, que lleve a la mesa de la negociación la Plataforma Sindical Prioritaria de su Sindicato

que consta en materia de Seguridad Social de los siguientes puntos:

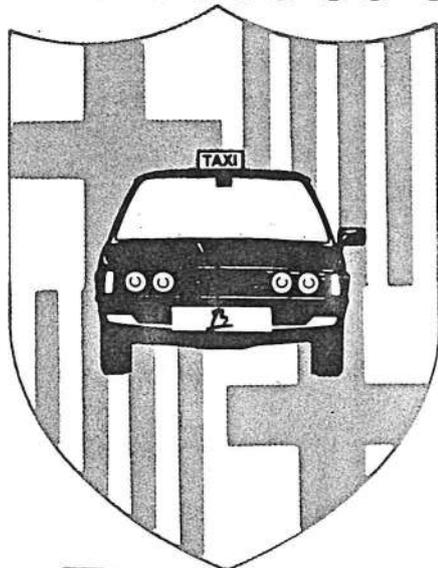
—Jubilación a los sesenta años,

con base mínima de cotización igual al salario mínimo interprofesional y que sea extensivo para situaciones de viudedad e invalidez total o absoluta.

—Cobro de la «baja» a partir del primer día de causarla.

—Un chequeo anual voluntario con cargo a la Seguridad Social.

BARNA



TAXI

Es un servicio del STATC

**COMPAÑERO:
AHORA PUEDES TENER:
GESTIONES, CUOTA
SINDICAL, SEGURO
A TODO RIESGO Y
SERVICIO DE EMISORA
POR 6.000 PTS/MES.**

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

Un millar de taxistas madrileños reclama en la calle un aumento de tarifas del 40%

Los piquetes no dejaron que algunos compañeros trabajasen normalmente

Por segunda vez en tres meses los miembros de la Plataforma Reivindicativa del Taxi sacaron a sus compañeros a la calle. En junio cortaron el carril lateral de la Castellana para pedir mayores medidas de seguridad. Esta vez su petición consistía en un incremento de las tarifas que subiría la bajada de bandera hasta las 300 pesetas durante el día y 500 por la noche.

Más de un millar de taxistas participaron a finales de septiembre en la manifestación convocada por la Plataforma Reivindicativa del Taxi. Los conductores, que una vez más perturbaron el tráfico de Madrid, exigían una subida de tarifas superior a la que se aprobó ayer en el Ayuntamiento.

Todos los grupos políticos del pleno municipal, a excepción del socialista, aprobaron el jueves una propuesta del equipo de gobierno para que las tarifas se incrementasen en un 13%.

Los taxistas de la Plataforma se agruparon en la glorieta de

Atocha para subir andando hasta la plaza de Jacinto Benavente. Las 9 de la mañana era la hora de la concentración.

Desde esa hora algunos miembros de los piquetes informativos empezaron a detener a los taxistas que circulaban con el cartel de *libre* y a los que llevaban pasajeros, obligando a algunos usuarios a salir del vehículo, según informó la policía municipal.

A las 11 de la mañana los taxistas llegaron a su destino en la plaza de Benavente, y una comisión formada por cinco miembros de la Plataforma se desplazó hasta la plaza de la Villa para en-

tregar una carta al concejal de Circulación y Transportes, Eduardo Larraz en la que le exponían sus peticiones. El resto aguantó hasta pasadas las 12,30 mientras los miembros de la plataforma leían un comunicado. Francisco Sánchez, portavoz de los manifestantes aseguró que "las tarifas de los taxis en Madrid son las más bajas de todas las capitales europeas, excepto Atenas y Lisboa. Y si nos comparamos con el resto de capitales importantes españolas, también nos vemos desfavorecidos", afirmó.

Entre las peticiones de los manifestantes se encontraba también la solicitud de que no se concediesen más licencias en la capital "porque tenemos cinco taxis por cada mil habitantes, una cifra que no alcanzan la mayoría de ciudades europeas", manifestó Sánchez.

Protestas por duplicado

Ninguna de las restantes organizaciones del taxi secundó la manifestación por estimar que las peticiones de la Plataforma del

Taxi eran excesivas.

Juan Sánchez, portavoz de los asalariados del taxi de CCOO, indicó que "la subida exigida por la Plataforma es brutal y sólo puede venir de este sector *pesetero*, que pide incrementos en las tarifas con verdadera frivolidad".

Los representantes de los asalariados también protestaron esta mañana, encerrándose en los locales del Ayuntamiento a donde acudió el concejal del área de Circulación y Transportes, Eduardo Larraz.

Los encerrados hablaron con el concejal que, según ellos, se comprometió a solucionar durante el próximo mes todas sus reivindicaciones. Entre ellas se encuentra la Tarjeta de Profesionalidad, que según Juan Sánchez, "quedó aparcada como consecuencia de las presiones de la Patronal para dar prioridad a la subida de tarifas".

Los asalariados consideran "brutal" la subida de tarifas del Ayuntamiento porque "va en perjuicio de los ciudadanos".



Taxistas en la plaza Benavente muestran sus peticiones de subida para la bajada de bandera.

Insatisfechos

La subida propuesta por el pleno municipal no ha dejado satisfechas las peticiones de ningún colectivo de taxistas.

■ *La tarifa actual* establece la bajada de bandera en 105 pesetas y 45 cada kilómetro recorrido.

■ *La nueva tarifa* que se aprobó ayer deja la bajada de bandera en 120 pesetas y 55 por kilómetro.

■ *La Asociación Gremial* quería poner la bajada de bandera en 135 pesetas y 60 por kilómetro.

■ *La Plataforma del Taxi* pide que la bajada cueste 300 pesetas y 65 cada kilómetro recorrido.

INFORMACIONES

SALTO DEL CABALLO

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

QUI	MEN	RA	AL	PRI
LLE	HOS	SA	CE	PE
TE	EN	O	DE	TES
PI	GAR	DU	ES	O
CON	RI	TAL	AN	CE

SOLUCIÓN

QUIEN CONDUCE
DEPRISA ESPERA
LLEGAR ANTES AL
HOSPITAL O
CEMENTERIO
TARIO RUBIO

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:
T2 Fotocomposición, S.A.,
Llull, 145. 3º Tel. 485 17 28
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



¡EH TAXI!

*Barcelona
és bona
quan
la Cope
sona.*



**RADIO POPULAR
DE BARCELONA
102-F.M.**

Cadena Cope

Avda. Diagonal, 441, 1.º
Tel. 410 61 25



Barna Wagen



CONCESIONARIO EXCLUSIVO

(ANTES BARNA MOTORS)

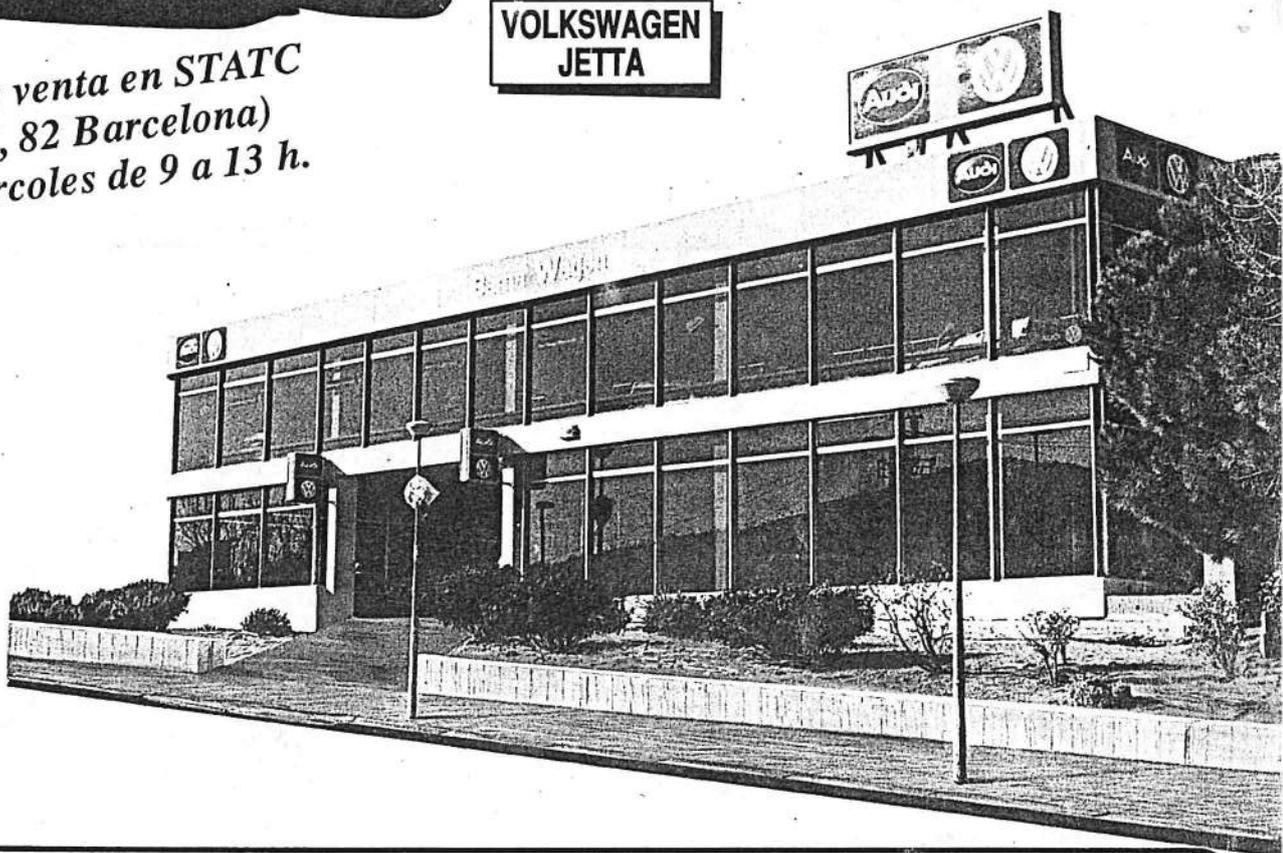
**Las mejores
condiciones
para el Taxista**

**Excelente
servicio
Post-Venta**



**VOLKSWAGEN
JETTA**

*Información y venta en STATC
(Pº Carlos I, 82 Barcelona)
todos los miércoles de 9 a 13 h.*



BARNA WAGEN, S.A.

Pº VALLE DE HEBRÓN, 101
TEL. 212 33 66

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

BARCELONA