

taxi LIBRE

nº 65

octubre 1991



Informadores olímpicos...

Seguridad vial, centro de investigación...

Negociaciones sobre jubilación...

Incrementos tarifarios...

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

taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSIÓN NACIONAL
3ª ÉPOCA, AÑO XII Nº 65



CONFEDERACIÓN
DEL TAXI DE ESPAÑA

Primera revista del Taxi de España
Fundada el año 1980

Director:

Miguel Tomás Romero

Consejo de Redacción:

Josep Santacreu, Luis Berbel

Fotógrafo:

Jordi Nebot

Colaboradores:

Cristina Zaragoza, Bartomeu Serra

Macipe, Marisa Far Moya

Redacción:

C.T.E. Carles I, 82

08018 Barcelona - Tel 300 23 14

Exclusiva de Publicidad:

Caepissa. Cucurulla 9, 2ª 2ª A

08002 Barcelona - Tel 301 32 00

Imprime:

Tandemgraf. Alarcón, 40-42

Sant Adrià del Besòs

EDITORIAL

La revista **Taxi Libre** inicia una nueva etapa después de un año sin ver la luz, esta nueva singladura debe significar un complemento de la actividad sindical en nuestro país, la Confederación del Taxi de España necesita permanentemente la posibilidad que le ofrece su revista de poder hacer llegar al conjunto de profesionales del país las inquietudes, los problemas, las reivindicaciones y, cómo no, las negociaciones que se estén llevando a cabo en todos los ámbitos de la Administración del Estado. También las federaciones de la Confederación disponen, a través de la revista **Taxi Libre**, de la posibilidad de dirigirse a sus afiliados en artículos sobre la problemática del sector del taxi. En su ámbito de actuación, hay que tener en cuenta que **Taxi Libre** es la única revista del Taxi, a nivel estatal, y la primera que apareció en el país después de la legalización de las asociaciones sindicales en 1977.

La salida del primer número de esta tercera etapa coincide con la perspectiva del 1992, año clave para nuestra profesión ante los diferentes problemas que van a afectar al taxi, ya sean de tipo fiscal, Seguridad Social, Reglamentos, etc. Es por ello, que agradecemos el esfuerzo de todos aquellos que han hecho posible esta realidad. ■

SUMARIO

El 'Servicio de Taxistas Informadores Olímpicos' es ya una realidad en marcha	2	Incrementos tarifarios para 1992	14
La Seguridad Vial tendrá su propio centro de investigación	5	Vicente Soriano nos habla de Ciutat Grogga	17
IV Congreso de la Confederación del Taxi de España	8	Eurotaxi: vehículo adaptado para minusválidos	21
Parón en las negociaciones sobre la jubilación anticipada	11	La pequeña historia del taxi	25
		Kilómetros de fotogramas	29

EL 'SERVICIO DE TAXISTAS INFORMADORES OLÍMPICOS' ES YA UNA REALIDAD EN MARCHA

“El informador olímpico es la llave que le abrirá las puertas de la nueva Barcelona. Él le dará a conocer la ciudad olímpica a través de un estilo diferente de visita”

Unos 400 taxistas de Barcelona se han preparado, de cara al evento de 1992, para proporcionar un servicio de información personalizado a aquellas personas que visiten las instalaciones olímpicas.

qué es y cómo funciona; el COOB, su estructura y funcionamiento, a todos los niveles; la financiación económica de las Olimpíadas; cuáles son las distintas sedes de Barcelona'92; características específicas de las ins-

talaciones con todos los datos históricos y técnicos; clases de idiomas, etc.

Estos cursos no son ninguna imitación de otras experiencias avaladas por el éxito en otros países. Es la pri-

La iniciativa nació hace dos años, cuando se firmó un contrato de colaboración entre el COOB y la Entidad Metropolitana de Transportes.

La duración de los cursillos es de dos meses y medio, tres horas semanales; cada grupo recibe la misma clase a lo largo de la semana, con el fin de aprovechar la jornada festiva laboral de los conductores y que éstos tengan las máximas facilidades de asistencia.

En los cursos de formación los taxistas estudian conceptos generales relacionados con el movimiento olímpico: la historia de los Juegos; el COI,



mera vez que se lleva a cabo en la organización de unos Juegos. En Seúl, por ejemplo, prepararon a los taxistas mediante cursos de idiomas, pero no realizaron tareas de guías urbanos.

«El Servicio, que puede ser solicitado a través de una llamada telefónica, es realizado en el idioma que el cliente desee»

Hasta el momento, la acogida que entre los taxistas ha tenido la iniciativa es valorada muy positivamente. El Servicio de taxistas informadores olímpicos ya tiene unos 400 conductores preparados, y este septiembre han aumentado las solicitudes, de manera que a finales de año Barcelona ya dispondrá de unos 800 taxistas acreditados.

En las aulas, los conductores han demostrado un alto índice de participación, una actitud curiosa, positiva y disciplinada y una gran nivel de asistencia. Las clases están concebidas para facilitar la comprensión y la asimilación de los contenidos impartidos, y por eso se ha procurado que sean activas, combinando las clases teóricas con visitas a las instalaciones, proyecciones de diapositivas y explicando los datos históricos y técnicos, amenizados con anécdotas y curiosidades que, por otro lado, despertan la curiosidad del cliente.

Los taxistas olímpicos llevan un

símbolo distintivo en el vehículo. Cualquiera que lo desee puede visitar la montañía olímpica, iniciando el recorrido desde el mismo punto en el que el cliente se encuentre. El Servicio puede ser solicitado por teléfono llamando al 420 80 00 y 420 81 45. Existe la posibilidad de pedir el Servicio en el idioma que se desee. El itinerario comprende el viaje hasta Monjuïc; la visita al Estadi Olímpic; visita a la Exposició Permanent del COOB '92, con la proyección de un vídeo informativo; visita al Palau de Sant Jordi, a las Piscines Picornell y al edificio del INEF.

«Una motivación para realizar el cursillo es el incentivo económico; pero a parte de los ingresos adicionales que se pueden obtener, es una buena manera de participar en los acontecimientos del 92»

El informador olímpico acompaña al usuario del servicio durante todo el recorrido, con la ventaja que supone entrar en las instalaciones, lo que de
(Pasa a la página siguiente)



(Viene de la página anterior)

otra forma sólo podría hacer durante los fines de semana (momento en que son abiertas a todo el público).

El taxista se encarga de facilitar información sobre todos los aspectos relacionados con los Juegos y de atender y responder a cualquier pregunta que el cliente le formule al respecto. La duración aproximada del recorrido es de una hora y el precio del Servicio corresponderá a la cantidad que señale el taxímetro (que marcará lo correspondiente al viaje desde el lugar donde es recogido el cliente hasta la monta-

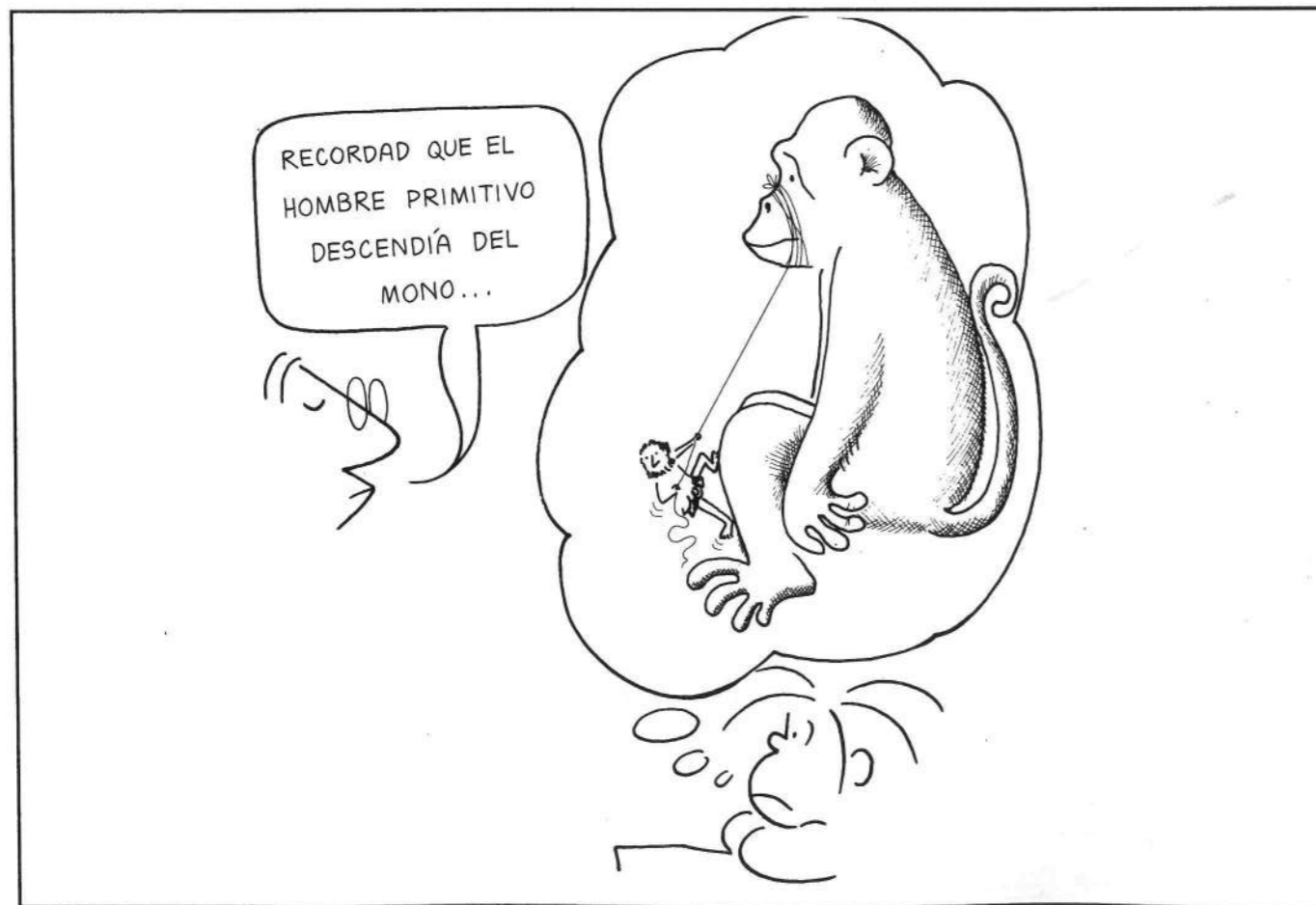
ña de Montjuïc) más un suplemento de 2.000 pesetas.

Una motivación para realizar el cursillo es el incentivo económico, pero, por otro lado, es importante la sensación de los taxistas de participar en los acontecimientos de 1992.

Muchos conductores informadores han añadido a su preparación un acondicionamiento del automóvil, incorporándole comodidades como el aire acondicionado, y la mayoría ha accedido a llevar uniforme, consistente en una camisa diseñada por Antoni Miró.

La flota de taxis olímpicos incluirá a finales de año un sistema de pago mediante tarjetas, siendo los primeros en incorporarlo la emisora Barna-Taxi, que por el momento es la que cuenta con más informadores olímpicos.

Durante el primer mes de funcionamiento del Servicio (agosto) ha habido unas treinta llamadas para solicitarlo. La mayoría de los clientes no han sido extranjeros, como se esperaba, sino barceloneses que han querido mostrar la Anella Olímpica a los familiares y amigos que han venido a la ciudad para conocerla. ■



LA SEGURIDAD VIAL TENDRÁ SU PROPIO CENTRO DE INVESTIGACIÓN

“La creación de un Instituto Nacional de Investigación de Seguridad Vial, confirmada por el director general de Tráfico, Miguel Muñoz, y que Derecho de Seguridad Vial y Seguro del Automóvil sean asignaturas optativas en la Facultad de Derecho de Granada, según anunció el decano de esta facultad, Fermín Camacho, en la clausura de las VII Jornadas de Derecho y Tráfico celebradas en la capital de la Alhambra, fueron las conclusiones más destacadas de estas jornadas de trabajo. Asimismo, se firmó un convenio entre la DGT y la Universidad de Granada, que será de un gran valor de cara a la seguridad vial de los españoles”

Miguel Muñoz, director general de Tráfico, anunció en la clausura de las VII Jornadas de Derecho y Tráfico, celebradas en Granada, la creación de un Instituto Nacional de Investigación de Seguridad Vial, tras la firma del convenio con la universidad granadina: “La universidad debe dedicarse al estudio de temas intelectuales, pero también ha de proyectar actividades en colaboración con la sociedad, representada en esta ocasión por la Administración. El convenio servirá de marco para la continuidad de las Jornadas, que, por cierto, a la Dirección General de Tráfico le han sido muy positivas de cara a la elaboración de la Ley de Seguridad Vial. Confío que próximas ediciones valgan para seguir avanzando en estos temas, de suma importancia de cara al futuro de la seguridad vial en España, ya que como balance de los 12 meses que lleva la ley en funcionamiento, el

número de accidentes se ha reducido en un 6%. Y no es que sólo que la ley haya hecho bajar la cifra, sino también otros factores, como la mejora de las carreteras y, sobre todo, la actitud de la sociedad ante algo tan significativo como es la seguridad vial en un país. Por ello, vamos hacia la creación de un Instituto de Investigación de Seguridad Vial”.

Por su parte, Fermín Camacho, decano de Derecho de la Universidad de Granada, manifestó que “el convenio es punto de partida de nuevas actividades y, sobre todo, de consolidación de las Jornadas Nacionales de Derecho y Tráfico, que necesitaban estructurarse de forma que tomaran carácter institucional. Por ello, iremos hacia la organización de cursos especiales y el inicio de investigaciones es estos temas de seguridad vial, así como publicaciones que sirvan

para el futuro. La Facultad de Derecho de Granada se plantea dos asignaturas optativas de cara al futuro, y ya puedo adelantar que Derecho de la Seguridad Vial y Seguro del Automóvil estarán en nuestros planes de estudio”.

EL CONVENIO

Pascual Rivas, rector de la Universidad de Granada, y Miguel Muñoz, director general de Tráfico, firmaron un convenio de colaboración mediante el cual ambas instituciones se comprometen a llevar a cabo actividades académicas de formación en materia de tráfico. Igualmente, el acuerdo contempla el estudio por parte de la universidad de la legislación en materia de Transporte de Mercancías Peligrosas, que servirá de base a Tráfico en la elaboración del cuestionario

(Pasa a la página siguiente)

(Viene de la página anterior)

que utilizará en las pruebas teóricas para la obtención del permiso especial de conducción de este tipo de vehículos.

El convenio formaliza la colaboración entre ambas instituciones para llevar a cabo el estudio conjunto de los aspectos más relevantes del tráfico, circulación y seguridad vial en general, abordando temas como sus aspectos jurídicos, sociológicos, educativos y tecnológicos.

Estas actividades se desarrollarán mediante la organización de cursos, seminarios, mesas redondas, congresos nacionales e internacionales, y se intentará adaptar a la programación docente de la Universidad de Granada con la finalidad de ofrecer a los licenciados la integración de tales actividades en el tercer ciclo a efectos de créditos de doctorado.

Para realizar el programa de colaboración, las dos entidades designan una comisión que establecerá las líneas de trabajo y que estará representada, por parte de la universidad, por los vicerrectores de Investigación y Planificación Docente, así como por el decano de la Facultad de Derecho y por parte de la DGT, la subdirectora general de Investigación y Formación Vial, el subdirector general de Asuntos Jurídicos, el consejero técnico de Normativa y el jefe de área de Formación Vial. Como coordinadores figuran Eduardo Roca, catedrático de Derecho Administrativo de la universi-

dad granadina y Laureano Lifián de los Ríos, jefe provincial de Tráfico de Granada.

LAS JORNADAS

En el transcurso de los días que duraron las VII Jornadas Nacionales de Derecho y Tráfico, celebradas en Granada, intervinieron los profesores Roca Roca, Escribano Collado, Tornos y Más, Jiménez Blanco, Peláez del Rosal y Montoro Puerto, catedráticos de Derecho de diversas universidades españolas. En esta edición el bloque temático giró en torno al Reglamento General de la Circulación, su estructura y desarrollo, así como las sanciones en la nueva normativa de Tráfico.

La ponencia inaugural estuvo a cargo del ex ministro Manuel Clavero Arévalo, catedrático de Derecho Administrativo de la Universidad de Sevi-

lla, y para quien, "después de haberse promulgado la ley y el texto articulado, el problema es el de su reglamento por parte del Gobierno. De ahí que haya sido el tema de las Jornadas, ya que hay que trazar el marco en el que debe moverse el reglamento, analizando las bases constitucionales que atribuyen las competencias en esta materia exclusivamente al Estado; así, el Gobierno no tiene atribuciones para reglamentarlas, ya que unas están en la Constitución y otras en el Real Decreto Legislativo de Tráfico. El Gobierno tiene facultad, entre otras, para modificar la cuantía de las sanciones. La mayor parte del Derecho sobre Tráfico está en los reglamentos, y lo que hace falta es que los ciudadanos sepan ese reglamento mediante una gran labor pedagógica para que lo lleven a la práctica día a día".

Para el profesor Roca, coordinador



general de las Jornadas, "el reglamento es insuficiente y creo un acierto lo de los órganos abiertos. En cuanto a la composición del Consejo Superior de Tráfico, formado por 13 organizaciones, me pregunto si están todos los que son y si son todos los que están. En cuanto a su coordinación, regula las funciones pero no las competencias. Para mí, olvida un tema tan importante como es la distribución de la coordinación. Falta otro reglamento donde aparezcan dos aspectos fundamentales: uno, que recoja las competencias y otro, en donde figuren las técnicas y los medios para lograr la coordinación en materia reglamentaria".

"NORMA FUNDAMENTAL"

Por su parte, el profesor Peláez del Rosal, catedrático de la Facultad de Derecho de Córdoba, cree que "la Ley de Seguridad Vial constituye la norma fundamental en materia de regulación y ordenación del tráfico; sin embargo, y por su especial configuración, es también una ley incompleta,



susceptible de ser desarrollada reglamentariamente en numerosos aspectos, uno de ellos, el procedimental en su doble vertiente, administrativa y jurisdiccional. Deben comprenderse en el desarrollo reglamentario todos, aquellos aspectos que ha ido consolidando el Tribunal Supremo en el orden procedimental administrativo".

Para concluir, Miguel Montoro Puerto, ex fiscal jefe ante el Tribunal Constitucional, resumió que "hay

que elaborar un reglamento con todo lo referente al procedimiento sancionador y hay que respetar los principios de seguridad, eficacia y legalidad para que sean una garantía para los sancionados, todo ello a través de un conocimiento real, por medio de comunicaciones y notificaciones, en los términos exigidos constitucionalmente".

Nono Hidalgo
(Artículo extraído del N° 67 de la revista *Tráfico*, junio 1991)

Importador Equipos radio

SHINWA

- RADIOTELÉFONOS MÓVILES Y PORTÁTILES. REPETIDORES
- EQUIPOS CB
- TMA
- ACCESORIOS RADIO

MARCAS:

- SHINWA - DNT - PANASONIC

DISTRIBUIDO POR: **CESITEL**

AVDA. HOSPITAL MILITAR, 196, BAJOS-08023 BARCELONA
TEL: 434 05 18 - FAX 434 06 38

CLIMAMOTOR

Muntatge i reparació d'aire condicionat, telefonia i HI-FI Car

c/ Besalú, 47 (entre Trinxants i Nació) Tel. 456 55 56 08028 Barcelona

taximetros Barcino

ABIERTO 7 MAÑANA DOMINGOS Y FESTIVOS 9 a 13

Lepanto, 217-219 (entre Aragón y Enamorados) M^o BARRIENTOS Tel. 339 78 63

Telef. 447 15 61 DE LUNES A VIERNES de 8 a 13,30 y 15 a 19 08013 Barcelona

IV CONGRESO DE LA CONFEDERACIÓN DEL TAXI DE ESPAÑA

“Los objetivos de este Congreso han sido fortalecer la organización interna y avanzar en la idea de consolidarla”

El pasado mes de mayo se celebró en el salón de actos del Club Levante de Valencia, el IV Congreso de la Confederación del Taxi de España.

Como señala el secretario general de la Confederación, Miguel Tomás “los objetivos del Congreso fueron fortalecer la organización interna y avanzar en la idea de consolidarla”.

Desde el punto de vista reivindicativo, una cuestión importante fue el reto de la perspectiva del 92, el acta única europea, donde, el estar constituidos como Confederación Europea del Taxi, ayudará a negociar la situación con la Administración central.

La nueva Junta Directiva, resultado de la votación del pleno, está

presidida por Miguel Tomás, representante de Catalunya. Las cinco Vicepresidencias recayeron en Juan Vaquero, de Madrid; Félix Caffego, de Valencia; Alfonso Águeda, del País Vasco; Sebastián Acebedo, de Huelva, y Juan Fernández, de Asturias.

Vocales: Tomás Guillén, de Canarias; y Gabriel Vidal, de Baleares.



El informe sindical, que se aprobó por unanimidad, pretende sentar las bases mínimas de objetivos a conseguir, sin que por ello se excluyan aquellas reivindicaciones que, en el transcurso de la actividad sindical, vayan apareciendo como consecuencia de la coyuntura económico-social o de las acciones aprobadas por la Administración, y que vayan en detrimento del ejercicio profesional y la calidad de vida del trabajador autónomo taxista.

«Estamos a más del doble del número de taxis con respecto al número de habitantes de cualquier ciudad europea»

En este informe se mantiene la “necesidad de contingentar la oferta y, en todo caso, pedir a las administraciones otorgantes de las licencias y autorizaciones de transporte interurbano, la aplicación de criterios restrictivos en su adjudicación”. Al mismo tiempo, se pretende reducir el número de licencias existentes, para lo cual es preciso estudiar diferentes modalidades de creación de fondos específicamente dedicados a este fin, así como incoar expedientes de anulación de las licencias que no presten servicio.

En el camino de adaptar la oferta y la demanda, se ve la necesidad de crear comisiones conjuntas entre los ayuntamientos, que hayan concedido las



licencias de autotaxi, y las asociaciones profesionales representativas, para proceder a la aplicación de regulaciones horarias, días de descanso semanal o contingentación del número de conductores asalariados en el sector.

Dado que la situación del taxi en España está mal respecto a Europa, debido a la saturación del sector (“estamos a más del doble del número de taxis con respecto al número de habitantes de cualquier ciudad europea”), el informe aprobado en el Congreso, aboga por la ampliación de los servicios y funciones que puede realizar el taxi. Al mismo tiempo, se deben tomar medidas que mejoren la calidad y rentabilicen el sector: pedir, en la perspectiva del 2000, créditos especiales a intereses preferenciales para la renovación de la flota de taxis en España; solicitar de las administraciones subvenciones para mejoras en

los vehículos, como la instalación de aire acondicionado y de mamparas protectoras; potenciación de los hábitos de utilización del taxi, mediante la promoción de radio-telefonos y paradas con teléfono.

En el terreno de la Seguridad Social y las prestaciones sociales, se mantiene la reivindicación sobre la equiparación del Régimen Especial de la Seguridad Social para Trabajadores Autónomos, con el Régimen General. También se pretende conseguir la exención del pago de la cuota durante el tiempo que el trabajador esté de baja, y el derecho a un reconocimiento médico anual, con cargo a la Seguridad Social.

En cuanto a los aspectos técnicos del sector, el informe sostiene la necesidad de homologar las características

(Pasa a la página siguiente)

(Viene de la página anterior)

del prototipo de taxi, para reducir el número de modelos hoy existentes. Las características deberán tener en cuenta la seguridad y el confort, tanto del conductor como del usuario. Se muestra partidario, también, de una política energética y fiscal a largo plazo sobre carburantes del taxi, para normalizar y tipificar la motorización del vehículo, ya sea GLP o gasóleo.

Con respecto a las normativas legales, la Confederación exige la reelaboración de un Reglamento del Taxi que recoja las modificaciones de 1985 y el nuevo Reglamento del Transporte. En el mismo sentido, se hace necesaria una definición precisa del estatus jurídico de la prestación del servicio, configurándolo como un servicio de interés público en cuya prestación, por esta circunstancia, intervengan las corporaciones locales, que son quienes deben poseer las competencias básicas en la materia.

«Hay que aclararle a la Administración que no se puede planificar el transporte público y colectivo si no se tiene en cuenta el taxi»

La situación del taxi en España no tiene una solución inmediata. Como comenta el presidente de la Confederación, "es un proceso largo porque partimos de una saturación, pero si hay voluntad política de las adminis-



traciones y con nuestra ilusión, a medio plazo puede solucionarse. Hay que aclararle a la Administración que no se puede planificar el transporte público y colectivo si no se tiene en cuenta el taxi". Las dificultades por las que pasa el colectivo del taxi entran de lleno en el serio problema que representa el tráfico hoy, en las grandes ciudades. Hay que potenciar y convencer al ciudadano de que deje

el vehículo particular para que el servicio público cumpla su misión.

La consolidación de la Confederación y la gran unidad de acción, que quedó clara al finalizar el Congreso, son elementos de gran importancia que ayudarán en las negociaciones que se entablen a partir de ahora con la Administración. ■

Ahora desde 8.000 ptas. al mes el 1.º año



AUTO ALEMANIA

Concesionario exclusivo VOLKSWAGEN AUDI

Av. Meridiana, 311 - Barcelona

PARÓN EN LAS NEGOCIACIONES SOBRE LA JUBILACIÓN ANTICIPADA

“Tras la primera reunión celebrada en el mes de junio, la negociación se ha bloqueado, a la espera de que se vuelva a convocar la comisión negociadora”

El Ministerio de Obras Públicas y de Transporte y el de la Seguridad Social crearon en el mes de junio, una comisión que debía tratar el tema de la jubilación anticipada. En dicha comisión participaron doce representantes sindicales y patronales de los conductores de vehículos del transporte por carretera de toda España. El colectivo de taxistas estuvo representado por Miguel Tomás, en nombre de la Confederación Nacional del Taxi, y Eladio Núñez por la Unión Nacional de Asociaciones Libres de Autónomos y Empresarios del Taxi.

La Dirección General de Planificación y Ordenación Económica de la Seguridad Social remitió a cada uno de los participantes un informe sobre el "Coste real de la jubilación anticipada para los trabajadores asalariados y para los autónomos".

En el Régimen General de la Seguridad Social, se prevé la jubilación anticipada, desde los 60 años, para aquellos trabajadores por cuenta ajena afiliados al sistema antes del 1 de

enero de 1967. Suponiendo que este requisito lo cumplen los trabajadores que actualmente tienen entre 60 y 64 años, estos podrían optar por una jubilación anticipada con reducción de pensión, a cargo de la Seguridad Social, mientras que la empresa repondría la diferencia de la cuantía hasta la pensión completa.

En este caso, hay que tener en cuenta que las diferencias hasta la pensión total a cargo de la empresa, serían vitalicias.

El coste total de la diferencia de pensión para los 5.515 trabajadores que se jubilarían el primer año, con edades entre 60 y 64 años, sería de 28.227 millones de pesetas.

En el caso de sustituir los trabajadores de 64 años por otro trabajador, el importe completo de su pensión sería a cargo de la Seguridad Social, por lo que las diferencias de pensión serían sólo las correspondientes a los de entre 60 y 63 años, y el importe ascendería a 27.372 millones de pesetas.

«El anticipar una prestación a los trabajadores autónomos hasta que cumplan los 65 años, implica un doble coste que es el de la propia prestación que se les conceda más el de las cuotas de Seguridad Social, que deberán seguir ingresando hasta que puedan jubilarse»

En lo referente a los trabajadores del transporte, tanto de mercancías como de pasajeros, integrados en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos, las conclusiones a las que llega el informe son muy distintas. Según éstas, los trabajadores autónomos no tienen la posibilidad de acogerse a ningún tipo de jubilación anticipada.

Después de estudiadas las características

(Pasa a la página siguiente)

(Viene de la página anterior)

cas de edad, años cotizados al Régimen Especial de Autónomos y bases de cotización de los transportistas afiliados a éste, el informe concluye lo siguiente:

- La base de cotización habitualmente es la mínima establecida.
- El número de años cotizados al sistema está muy próximo a la carencia mínima para jubilarse (15 años). Como consecuencia de lo anterior, se deduce que prácticamente la totalidad de estos trabajadores, cuando pasen a la condición de pensionistas con 65 años o más, tendrá un importe de pensión igual a la pensión mínima, o inferior a ésta, en caso de no tener derecho a la garantía de mínimo.

El anticipar una prestación a estos trabajadores hasta que cumplan los 65

necesaria, se verán obligados a permanecer activos pasados los 65).

El informe concluye que el tratamiento a dar a los dos colectivos, trabajadores por cuenta ajena y trabajadores por cuenta propia, es muy distinto. En el primer caso, se trata de complementar, hasta su extinción, la cuantía de la pensión que puede conceder la Seguridad Social, no teniendo que continuar efectuando cotizaciones. En el segundo caso, se trata de una prestación temporal hasta los 65 años, además de continuar con el pago de las cuotas, quedando claro que en este supuesto la prestación no puede ser a cargo del propio trabajador.

La Confederación de España del Taxi, a través de Miguel Tomás, valora de forma positiva el hecho de que la

deración con rotundidad, es en el tema del coste económico que la jubilación anticipada de los trabajadores autónomos supondría para el Estado.

Miguel Tomás señala al respecto que tanto el trabajador asalariado como el autónomo, a medida que se jubila, da paso a la incorporación de otros transportistas (en este caso taxistas), y por lo tanto se siguen ingresando cotizaciones. "Si caducaran las licencias la Seguridad Social dejaría de percibir el importe, pero la realidad es que ni las licencias de taxis ni las tarjetas de transporte caducan, sólo cambian de titularidad. El tema de las licencias no debe ser introducido como un coste añadido a la jubilación anticipada". Por otra parte, la Confederación del Taxi sostiene que el pasar la jubilación de los 65 a los 60 años significa

TRABAJADORES POR CUENTA PROPIA (TOTAL TRABAJADORES ENTRE 60 Y 64 AÑOS)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Trabaj. Transp. Viajeros	142	171	202	213	237	270
Trabaj. Transp. Mercancías	7.897	8.964	10.166	11.386	12.407	13.071
TOTAL	8.093	9.135	10.368	11.599	12.644	13.341

años, implica un doble coste que es el de la propia prestación que se les conceda más el de las cuotas de Seguridad Social que deberán seguir ingresando, hasta que puedan jubilarse (en muchos casos por no tener la carencia

Administración aborde el tema, y espera que exista voluntad política para materializarlo. No obstante, considera que son muchos los puntos que quedan por puntualizar.

El punto en el que discrepa la Confe-

para el Estado una gran cuantía económica. Propone aplicar una jubilación anticipada de forma progresiva, es decir, empezar ahora a los 64 años y continuar dentro de dos años con los de 63, de manera que en ocho años se

TRABAJADORES POR CUENTA PROPIA

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Número de afectados	8.039	9.135	10.368	11.599	12.644	13.341
Cuantía anual: (millones de ptas)						
Prestaciones	4.629	5.613	6.753	7.933	9.081	10.061
Cuotas	1.708	2.072	2.517	2.984	3.449	3.857
COSTE TOTAL	6.337	7.685	9.270	10.917	12.530	13.918

pueda llegar a los de 60. Ésta es, según su opinión, una alternativa efectiva, porque, de lo contrario, se puede pasar el mismo tiempo en discusiones inútiles sobre la cuantía económica.

«Establecer dos comisiones, una que discuta el tema de los autónomos y otra el de los asalariados, es una alternativa que disgrega la fuerza del conjunto de los trabajadores»

Tampoco está de acuerdo la Confederación con la propuesta del Ministerio de Trabajo de establecer dos comisiones, una que discuta el tema de los autónomos y otra el de los asalariados, porque es una alternativa que disgrega la fuerza del conjunto de los trabajadores. La filosofía de las discusiones, manifiesta Miguel Tomás, no se puede basar en el coste, sino en el grado de desgaste físico de los transportistas, tanto si son asalariados como

si son autónomos.

Otro de los acuerdos que se pretende alcanzar en el marco de las futuras reuniones, es que la Seguridad Social incremente el número de enfermedades profesionales, y que un transportista pueda entrar por la vía de la jubilación anticipada si se le diagnostica alguna enfermedad que hoy no está contemplada como profesional, y percibiendo el cien por cien de la cuantía de la jubilación. Para evitar malos entendidos de otros colectivos,

esta propuesta se argumentará con diversos estudios médicos realizados en los últimos años, que corroboren el desgaste físico que comporta la conducción, ya sean transportistas que trabajan en carretera o en ciudad. "En un simposium que se ha realizado en Ginebra" -manifiesta Miguel Tomás- "el riesgo profesional de los conductores de las grandes ciudades estaba clasificado en el segundo lugar, después de los mineros". ■



NEUMATICOS

Hnos. ROJAS

Y





LA NUEVA **ESPECIALIDAD EN:** **GENERACION**

FENÓMETRO - EQUILIBRADO DE RUEDAS (DINÁMICO Y ESTÁTICO)

COMPROBACIÓN ELECTRÓNICA DE SUSPENSIÓN

Y ahora más cerca de ti en:

c/ Aragón, 138 · Tel. 453 37 32 c/ Hernán Cortés, 17 · Tel. 231 78 07

c/ Valencia, 561 · Tel. 232 64 17

INCREMENTOS TARIFARIOS PARA 1992

“Después de la reunión mantenida entre las organizaciones representativas del sector, GUT STATGSTAB y AET se acuerda presentar la siguiente propuesta tarifaria para 1992”

En el presente ejercicio se ha de realizar profundas modificaciones del sistema tarifario actual, pues se han detectado situaciones anómalas en el mismo que suponen criterios discriminatorios. Asimismo, nos enfrentamos con dos hechos importantes, uno que se viene planteando desde hace años, y es el retraso tarifario que se ha venido padeciendo en el sector; y por otro lado, las especiales circunstancias del año 1992.

Uno de los puntos a variar es la actual aplicación de la tarifa horaria, que no sufre alteración alguna con respecto a la tarifa kilométrica que se aplique, lo cual no deja de ser paradójico.

Hora de espera

La hora de espera supone actualmente un 22,33% y ha de verse incrementada en un 14,28%, con lo que quedará como sigue:

Kilómetro recorrido con
 T-3 1.800 Pts.
 T-2 2.500 Pts.
 T-1 2.800 Pts.

Kilómetro recorrido

El presente componente supone con respecto a la tarifa actual un 40,33%, y se verá incrementado en un 17,22%, con lo que quedará como sigue:

Kilómetro recorrido con
 T-3 70 Pts.
 T-2 97 Pts.
 T-1 109 Pts.

Bajada de bandera

El presente componente está actualmente en 110 pts., y supone sobre la tarifa actual un 37,33%, debiendo ser incrementado en un 36,36% quedan-

do como sigue:

Bajada de bandera con
 T-3 180 Pts. + (1.000 M)
 T-2 180 Pts. + (721,6 M)
 T-1 180 Pts. + (640,2 M)

Suplementos

Es necesario modificar en profundidad el suplemento de Aeropuerto que ha de aumentarse para premiar, de alguna forma, a los profesionales que acuden a dicha parada, aun a riesgo de realizar un servicio de corto recorrido que no compense dicha espera.

Asimismo, hemos de tener en cuenta que se está construyendo un polígono

industrial a corta distancia del Aeropuerto, con lo cual los servicios de corto recorrido se van a ver incrementados en gran manera.

Por ello, es conveniente proponer un suplemento de entrada o salida de Aeropuerto de 400 pts.; y un servicio mínimo de 1.225 pts. (bajada de bandera + 1.000 pts.).

Aeropuerto: 400 Pts
 Estaciones ferroviarias y marítimas: 250 Pts.
 Maletas > 35 x 35 x 35 : 75Pts
 Perros: 125Pts
 Entrada recinto Montjuic: 125 Pts.

Además, es necesario que se realice una modificación del sistema tarifario, en cuanto a la aplicación de las distintas tarifas se refiere. En concreto, es necesario que sea de aplicación la tarifa superior en los servicios que se realicen las noches del domingo al lunes, y los festivos que no se encuentran ya recogidos como tarifa 1. Especial atención merece el próximo año 1992, dada la celebración de los Juegos Olímpicos en la ciudad de Barcelona, y todo el movimiento de personas que ello genera.

Evidentemente, este evento conlleva

el mantener una calidad de servicio, en cuanto a cantidad se refiere, análogo al del resto de los meses del año, lo que supone un serio problema si consideramos que estas fechas son las históricamente dedicadas al período vacacional.

Entendemos que por ello se debe incentivar al profesional taxista para que permanezca en la ciudad. Como medidas adecuadas consideramos la anulación de la tarifa 3 durante los meses de julio y agosto de 1992, así como la liberalización de los días dedicados al descanso semanal.

INCREMENTO OFICIAL DE LAS TARIFAS

TARIFAS MÁXIMAS OFICIALES PARA EL ÁMBITO ESTATAL

Precio kilómetro, o fracción, incluidos los impuestos:	45 Pesetas
Mínimo de percepción:	255 Pesetas
Precio por hora de espera, incluidos los impuestos:	1.216 Pesetas

A- Durante el transcurso de la primera hora de espera el usuario tendrá derecho a disponer gratuitamente de un tiempo de espera de 15 minutos, transcurrido el cual se computará por fracciones de 15 minutos, a razón de 45 pts. cada fracción.

B- Los servicios se contratarán en régimen de alquiler por coche completo y los recorridos se entenderán en circuito cerrado hasta el punto de partida

por el recorrido más corto, si no se conveniera expresamente lo contrario.

C- En cualquier caso, el usuario tendrá derecho al transporte gratuito de su equipaje en las condiciones establecidas en la O.M.

D- Las percepciones expresadas tienen carácter de máximo y podrán ser disminuidas de mutuo acuerdo, ex-

cepto la correspondiente a los mínimos de percepción, cuya cuantía tendrá el carácter de obligatoria.

E- Las irregularidades o infracciones observadas por los usuarios deberán ser puestas en conocimiento de los Servicios de Inspección de Transportes, pudiendo ser reflejadas en el libro de reclamaciones existente en el vehículo. ■

Ahora desde 8.000 Ptas. mes el 1º. año



AUTOGERMANIA

Concesionario exclusivo VOLKSWAGEN AUDI
 c/ Caracas 2 - Barcelona y Pº Lorenzo Serra, 65 - Sta. Coloma
 En AUTOGERMANIA las mayores atenciones

REUNIÓN EN MADRID CON EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES

El pasado 17 de septiembre se celebró en el Ministerio de Transportes una reunión en la que participaron, por parte del Ministerio, el nuevo director general de Transportes, Sr. Baldomero Vaquero y el jefe de planificación, Sr. Adolfo Bonios, por parte de la Confe. del Taxi de España, su presidente Miguel Tomás y el vicepresidente Juan Vaquero. En dicha reunión, la Confederación hizo llegar al director general lo acordado en el Congreso de Valencia así como en la Confederación Europea de Bruselas.

– Por parte del director general se garantizó la presencia de la Confederación en la Comisión Nacional del Transporte, así como en las Subcomisiones que se formen.

– También se llegó al compromiso de reelaborar el Reglamento Nacional, a partir del de 1979, modificaciones del 85 y el nuevo Reglamento de Transportes de viajeros, manteniendo el espíritu y la filosofía del de 1979.

La comisión solicitó un estudio en profundidad sobre el Taxi en España, nº de licencias, problemática, etc.

También, la ayuda económica para iniciar, a través de las Federaciones, cursos de reciclaje, idiomas, etc., para los profesionales.

– Se nos informó, por parte del ministerio, de la puesta en práctica para 1992 del Fondo de Garantías para la renovación del transporte, facilitando dicho fondo a través de las organizaciones de ámbito estatal.

En un próximo número se informará con mayor precisión del desarrollo de los puntos antes enumerados. ■

FIAT TEMPRA

MERIDIANA MOTORS, S.A.



Concesionario **FIAT**

AV. MERIDIANA, 326 - TEL. 349 30 58 - 08027 BARCELONA
NAVAS DE TOLOSA, 268 - TEL. 340 60 16 - 08027 BARCELONA

El último gran éxito tiene 3 volúmenes: el coeficiente aerodinámico (0,28) —el más bajo entre sus competidores—, un amplísimo interior y el maletero más grande de Europa dentro de su segmento (50 dm³).

Incorporar los últimos avances del mundo del automóvil e integrarlos en un sólo vehículo ha sido el gran éxito de FIAT. Es el nuevo TEMPRA con motor transversal, tracción delantera, suspensión independiente y doble circuito de frenos en X.

En cuanto al resto del FIAT TEMPRA, amigo taxista son sensaciones que hay que sentir en vivo.

TEMPRA 1,4 (78 CV)	Precio Final	1.275.000,-
TEMPRA 1,9 (diesel)	Precio Final	1.510.000,-
TEMPRA T.D. (Aire Climatizado)	Precio Final	1.915.000,-

Ven a conocernos a tu Concesionario

VICENTE SORIANO NOS HABLA DE CIUTAT GROGA

“La entidad tiene como finalidad económica que el taxista se ahorre dinero siendo socio de Ciutat Grogga. Pero no sólo tiene este fin, también tiene el cultural, con excursiones y cursillos, y el deportivo”

“Ciutat Grogga es una empresa creada y pensada para el taxista”, afirma Vicente Soriano, de 42 años, que dirige actualmente los destinos de esta entidad. Ciutat Grogga es una sociedad anónima y el accionariado mayoritario lo representa Cetransa, empresa pública dedicada a la promoción e información del transporte público, con un 51 por ciento de las acciones y el 49 por ciento restante lo ocupa el capital privado, es decir los taxistas. El capital social es de 51 millones de pesetas.

Para ser accionista y poder beneficiarse de los servicios de Ciutat Grogga, se ha de ser propietario de una licencia de taxi actualmente en vigor y pagar la cantidad de 5.000 pesetas, precio actual de una acción. Como acreditación se le libra un carnet con su fotografía.

Un taxista no puede tener más de 10 acciones de Ciutat Grogga, según fijan los estatutos de dicha entidad: “Así evitamos que una persona física se apodere de Ciutat Grogga”, asegura con rotundidad Vicente Soriano.

El número de taxistas accionistas de Ciutat Grogga va cada día en aumento. En la actualidad ya existen apuntados 2.663. “Durante el año 1991 el promedio diario de venta de acciones ha sido de 683”, dice Vicente Soriano.

“Todos los beneficios que el taxista deje en el taller, en el bar, en la sección de recambios, revertirán en Ciutat Grogga. Podría ser que si ahora vale 1.900 pesetas la hora de trabajo en el taller, dentro de unos años se mantenga en el mismo precio”, opina Vicente Soriano.

Actualmente el “control” de Ciutat Grogga lo tiene Cetransa “que es quien ha puesto todo el capital encima de la mesa”. En el plazo de cinco o seis años, cuando veamos que Ciutat Grogga no tiene pérdidas sino todo lo contrario, la Administración, tal y como dijo el consejero delegado, Joan Laporta, venderá sus acciones al sector privado de Ciutat Grogga, quedando así en minoría.

Los miembros del Consejo de Administración son 10 personas: 5 por

Cetransa y 5 más por parte de los taxistas. Los representantes del taxi fueron elegidos por la Administración entre personas que tienen un carisma en el sector. En la próxima Junta General de Accionistas se podrá elegir, si así lo acuerda el Consejo de Administración, estos cinco representantes por votación. Hasta hace poco, Ciutat Grogga estaba presidida por Mercè Sala, puesto que ha dejado vacante al ser nombrada presidenta de Renfe. Mientras se elige a su sucesor, Joan Laporta, como vicepresidente, ejerce sus funciones.

Ciutat Grogga, creada hace poco más de dos años y medio, ha adquirido un gran impulso en los últimos meses con la apertura del taller de reparaciones, la tienda de recambios, el gimnasio... Todos estos servicios se han unido a las actividades ya existentes como las excursiones, las clases de inglés y mecánica, la formación de los taxistas informadores olímpicos....

Los primeros servicios que puso en marcha Ciutat Grogga fueron: un acuerdo

(Pasa a la página siguiente)



(Viene de la página anterior)

con la empresa Volkswagen para la compra de vehículos, un convenio con una compañía de seguros para vehículos y la construcción de una sauna. "La entidad tiene como finalidad económica que el taxista se ahorre dinero siendo socio de Ciutat Grogga con el taller de mecánica y de recambios. Pero no sólo tiene este fin, también tiene el cultural con las excursiones y los cursillos... y por último una finalidad deportiva con la formación de equipos de diferentes modalidades como fútbol sala, frontón, tenis de mesa etc", asegura el gerente de Ciutat Grogga.

En el apartado económico, Ciutat Grogga ha llegado, por el momento, a un acuerdo con dos compañías de seguros. Una de ellas es La Estrella, con la cual se ha contratado una póliza colectiva para cubrir daños no recogidos

por el resto de las compañías como el incendio, el robo y daños causados por elementos naturales. Esta póliza tiene una franquicia de 50.000 pesetas (el primer año que entró en vigor era de 100.000 pesetas).

El coste de este seguro es de 1.000 pesetas anuales. En los dos años de vida que tiene este contrato, ya ha cubierto un gran número de casos. "La indemnización más alta dada hasta el momento ha sido otorgada a un taxista cuyo vehículo se incendió. El coche fue declarado siniestro total y el taxista recibió una indemnización cercana a las 750.000 pesetas, equivalente al valor del coche en aquel momento", dice Vicente Soriano. A pesar de los grandes beneficios y el bajo coste de esta póliza, sólo la tienen 2.150 taxistas.

El otro acuerdo ha sido realizado con

con la compañía Atlantis, del grupo MAIF, para obtener un seguro a terceros que viene a representar un coste de alrededor de unas 59.000 pesetas para el taxista, dependiendo también del modelo del coche.

Otro de los logros conseguidos hasta ahora por Ciutat Grogga, en el apartado económico, ha sido los descuentos en la compra del vehículo. Volkswagen, Renault, Peugeot y Ford son las primeras empresas con las que se ha llegado a un acuerdo de descuentos que oscilan entre el 12 y el 14 por ciento sobre el precio F.F (Franco Fábrica). "Ciutat Grogga ha hecho ahorrar al colectivo del taxi gracias a este convenio alrededor de 20 millones de pesetas", manifiesta Vicente Soriano.

La tienda de recambios ha sido uno de los servicios de más reciente crea-

ción. El objetivo de esta nueva sección es vender productos de máxima calidad, al menor coste posible para el taxista. "En la tienda existen 28.500 referencias distintas de piezas y sólo pueden ir a comprar los socios", detalla Vicente Soriano, quien sentencia "hemos ofrecido el mejor precio del mercado, es decir, aquí se vende más barato que en ningún otro lado". Este servicio ha sido subcontratado a una empresa líder en el sector de los recambios.

También el taller de reparaciones quiere conseguir estos mismos objetivos. Por el momento se han abierto las secciones de mecánica, electricidad y neumáticos. Pronto se pondrá en marcha la sección de plancha y pintura. El coste de la hora de trabajo se ha fijado en 1.900 pesetas. "Aquí cobraremos el precio real y no por baremos, como hace la gran mayoría de los talleres oficiales". Este servicio también ha sido subcontratado a una empresa, y la inversión inicial ha corrido a cargo de Ciutat Grogga "por ello la entidad cobra un canon de utilización y un porcentaje de la facturación".

"Un número importante de taxistas se hacen ellos mismos muchas reparaciones del coche. Con esta idea vamos a abrir la sección *self service* dentro del taller de reparaciones", anuncia Vicente Soriano. Un taxista podrá alquilar por unas horas una parte del taller, preparado para tal efecto, para que realice sus propias reparaciones. El coste del alquiler, muy razonable, será diferente si quiere estar sólo o

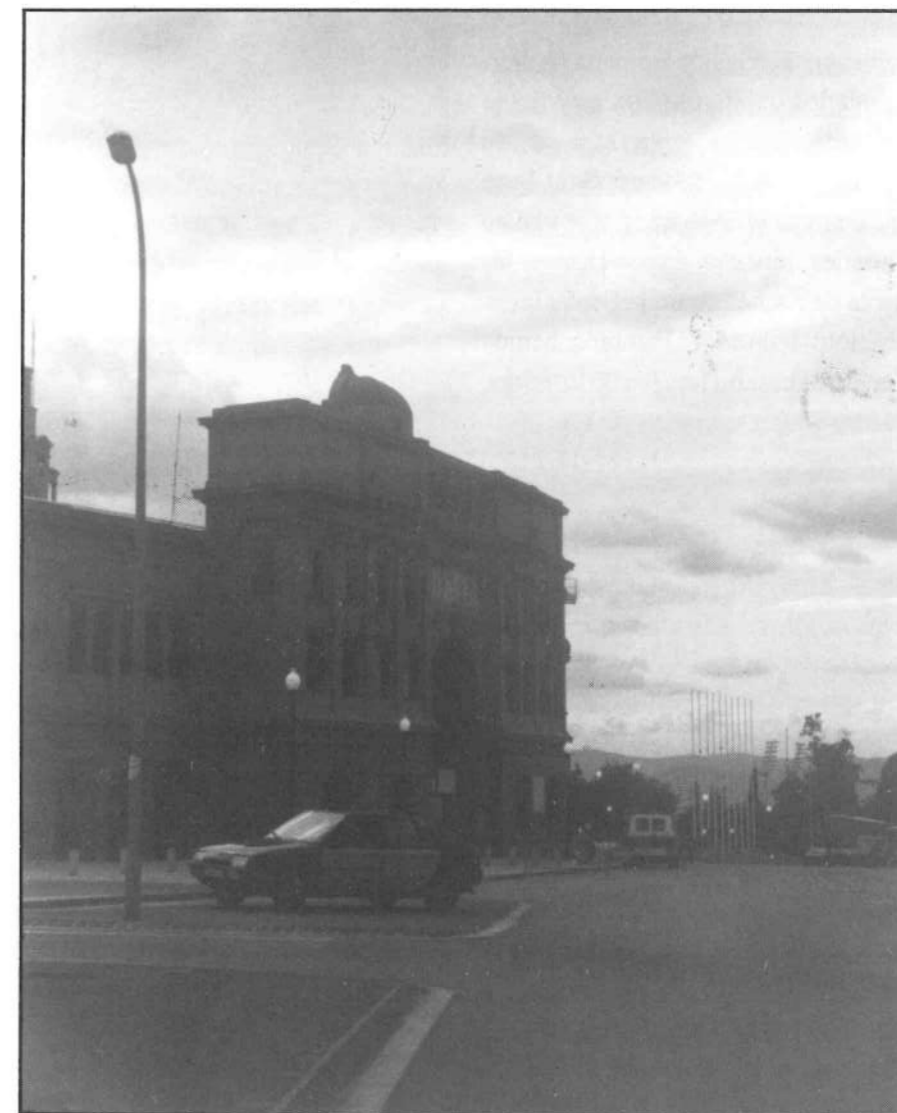
acompañado por un mecánico que le asesore cuando tenga alguna duda. Fuera del taller, en el aparcamiento de Ciutat Grogga, se ha ubicado la sección de limpieza de coches, mientras no estén construidas las nuevas instalaciones.

Uno de los últimos objetivos conseguidos ha sido la obtención de créditos, gracias a un acuerdo con Banca Catalana. El crédito se tramita en las mismas oficinas de Ciutat Grogga y se tarda entre "cuatro minutos y media

hora", dice Soriano, quien asegura que "los logros económicos de Ciutat Grogga no se acaban aquí. En la perspectiva del futuro está la obtención de uno o dos concesionarios de vehículos".

Ciutat Grogga ha promovido gran cantidad de actividades culturales y deportivas. Desde la Escuela del Taxi, más conocida como la escuela del reciclaje, donde se imparten clases de catalán, inglés, mecánica, historia y

(Pasa a la página siguiente)



(Viene de la página anterior)

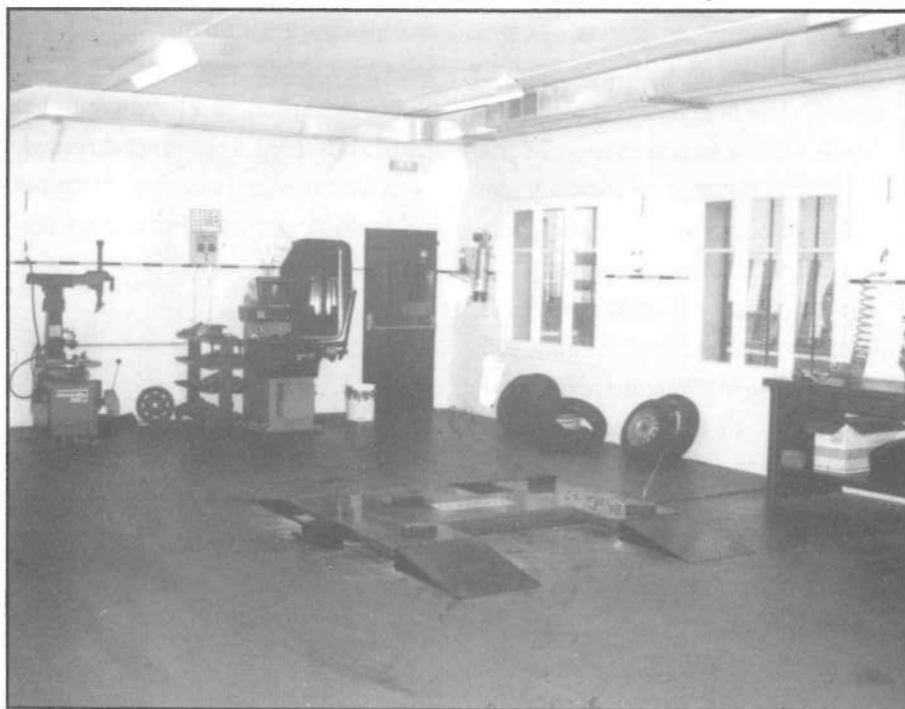
turismo de la ciudad y área metropolitana, y las de informadores olímpicos. Hasta la apertura de la escuela para la obtención del carnet de profesional taxista, impartido por profesores titulados en cada una de las materias.

Los locales de Ciutat Grogga albergan un gimnasio y una sauna. El gimnasio cuenta con dos profesores, uno de gimnasia correctiva, que es totalmente gratuita, y otro de tae-kwondo con un coste mensual de 1.500 pesetas.

Fomentar la relación humana ha sido otro de los objetivos. Con este fin se han realizado un gran número de excursiones a Montblanc, Sant Pere de Roda y al Pirineo francés, y visitas a hoteles, museos, exposiciones, fábricas de coches como la Seat, General Motors, Ford. "También hemos viajado al extranjero: París, Londres, Nueva York, Atenas y Viena", dice Vicente Soriano.

Ciutat Grogga encargó a Antonio Miró, diseñador de ropa, la creación de un vestuario pensado para el taxista, que ya cuenta con una boutique propia. Desde una camisa hasta una chaqueta, un pantalón y una americana, todos son productos de primera calidad.

Ciutat Grogga, además, cuenta con su propia banda de música formada por unos 40 taxistas. ■



EUROTAXI: VEHÍCULO ADAPTADO PARA MINUSVÁLIDOS

“Un transporte digno, rápido y, sobre todo, carente de barreras físicas”

El programa para resolver los problemas de movilidad de los minusválidos gravemente afectados, mediante un Servicio Público de Taxi, es ya una realidad.

Este proyecto pretende mejorar, con un mínimo coste social, la calidad de vida de los minusválidos. Su rentabilidad es buena si con valentía y sin precipitaciones; con imaginación y el

esfuerzo que sea necesario y la cooperación de todos los sectores implicados, se sigue adelante en la consecución de estos objetivos.

El 28 de diciembre de 1990 se firmó el Convenio de Colaboración entre la Fundación ONCE, Insero y FEMP (Federación española de municipios y provincias), para la puesta en funcionamiento de un Servicio de Taxi

adaptado: *Eurotaxi*.

El primer objetivo era conseguir un vehículo con unas características técnicas que posibilitaran eliminar los obstáculos para la movilidad de los minusválidos, encontrando un transporte digno, rápido y, sobre todo, carente de barreras físicas.

(Pasa a la página siguiente)





culos para Eurotaxi, exención de aranceles y aplicación del 6% de Iva, en lugar del 12%, para la adquisición del vehículo y su transformación, objetivos que se han conseguido.

Eurotaxi presenta la apariencia de un turismo absolutamente normal, de línea aerodinámica y moderna. El acceso de las personas minusválidas en sillas de ruedas, de una forma natural, rápida y segura, se realiza a través de una rampa trasera desplegable y escamoteable, de mínima pendiente; es decir, sin artilugios mecánicos elevables, que por su espectacularidad no son lo más adecuado. La forma de viajar del pasajero minusválido, en su propia silla de ruedas, adquiere una posición natural, con unos ángulos de visibilidad y perspectiva prácticamente iguales a los de cualquier otro pasajero.

(Viene de la página anterior)

Se trabajó sobre tres modelos, de los que el *Nissan Prairie* consiguió los mejores resultados, pues los numerosos cambios que han tenido que ser realizados se han efectuado de un modo simple, discreto y eficaz.

dosa Eurotaxi SA que se encargará de la gestión de la transformación y comercialización de estos vehículos. Ha realizado gestiones con el Ministerio de Economía y Hacienda para conseguir la importación de los vehí-

«Un aspecto importante de este programa es que no pretende desarrollar un servicio específico o diferenciado para personas con minusvalías, sino implantar una solución integradora al problema de la accesibilidad del transporte público»

La Fundación ONCE ha creado Fun-



«Se concibe como un vehículo capaz de ofrecer el diseño funcional y los recursos técnicos necesarios para universalizar el servicio del taxi»

Un aspecto importante de este programa es que no pretende desarrollar un servicio específico o diferenciado para personas con minusvalías, sino implantar una solución integradora al problema de accesibilidad del transporte público. *Eurotaxi* se concibe como un vehículo capaz de ofrecer el diseño funcional y los recursos técnicos necesarios para universalizar el servicio del taxi, de manera que no sea un servicio utilizable únicamente por personas con un nivel aceptable de movilidad y un equipaje reducido. Se

trata de un vehículo accesible para el mayor número de personas, incluidas las que llevan un cochecito de bebé o un carro de la compra, las que necesitan una silla de ruedas para movilizarse y las que, por cualquier otra razón, tienen dificultades para acceder a un automóvil convencional.

El nuevo servicio de taxi debe cumplir, así mismo, con una serie de requisitos: el vehículo debe estar dotado de radio teléfono; la prestación del servicio atenderá prioritariamente las demandas de ámbito local, evitando desplazamientos interurbanos cuando el número de unidades en servicio no permita cubrir zonas geográficas amplias; estos servicios, al regirse por el principio de normalización, tendrán unas tarifas paritarias con las de autotaxis, en vigor en cada ayuntamiento, igualmente se recomienda que se aplique en cada caso, el Regla-

mento Regulador del Servicio de Autotaxi Local.

Los taxistas de cualquier ayuntamiento, con licencia de taxi, que deseen adquirir un vehículo *Eurotaxi*, deben dirigirse a la Concejalía de Transportes de su entidad local que, estando interesada en la incorporación de este Servicio a su red de Servicio Público de Autotaxi, conectará con la FEMP. Una vez admitida su petición, el taxista podrá recibir una subvención conjunta del Inersro y de la Fundación ONCE de hasta 2.000.000 de pesetas, correspondiéndole a él abonar la diferencia. ■

GARRIDO
 AUTO ESCOLES
 GESTORIA - ASSEGUANCES



Carnets de Moto - Cotxe - Camió
 Autocar - Remolc
 Tel. 309 68 95



LA PEQUEÑA HISTORIA DEL TAXI (I)

UN VIEJO CARNET DE CONDUCIR

Toda Historia con mayúsculas tiene como contrapartida su pequeña historia, aquella que raramente se escribe quizás porque corresponde a hechos no relevantes, pero no por ello de menor interés.

La historia del Taxi no es ninguna excepción. Será de esta pequeña historia a través de la cual nos proponemos comentar ciertos aspectos en algunos artículos, recordando cómo era el mundo del taxi en épocas pasadas y, sobre todo, en los difíciles tiempos de la posguerra, con sus afanes, sus anécdotas y su picaresca.

Sin alardes literarios, pero del modo más veraz que alcancen nuestros recuerdos, vayamos a por el primero: La historia de un viejo carnet de conducir.

Si quisieramos imitar al corso, aunque sería en clave más humilde, bien podríamos proclamar a la vista de esta

fotografía: *Desde estas páginas, 80 años de historia os contemplan.* Porque, efectivamente, se trata de un

permiso de conducir fechado en el año 1910, de los que se expedían normalmente en la época. Y, ojalá quedaran muchos testimonios por el estilo en viejos cajones, que pudieran dar fe de tiempos pasados saliendo a la luz para su difusión.

Si exponemos a comentario este antiguo recuerdo, es debido a que su titular pasó la mayor parte de su vida al volante de un taxi y es, por tanto, un colega nuestro de años ha. Como sea que, con más anterioridad aún, prestó servicio de bigotudo conductor en el Cuerpo de Bomberos, era conocido en nuestra profesión como *el bombero*, ya que entonces todos los taxistas se conocían entre sí, y muchas veces, por el apodo.

Estos carnets de conducir, llamados entonces "Patentes de Conductor", llevaban anotados el nombre y lugar de nacimiento pero no la fecha del mismo ni la dirección de la vivienda. Constaban en él, sin embargo, los diez artículos que reglamentaban la concesión de estos permisos y, de su lectura, podríamos transcribir verdaderas perlas, o, por lo menos, así lo

(Pasa a la página siguiente)



NEUMÁTICOS «ENAMORADOS»

SERVICIOS EN AMORTIGUADORES, FRENOS Y DIRECCIÓN
Horario de 8 a 2 y de 4 a 8. Sábados de 8.30 a 2

Consejo de Ciento, 517 - Enamorados, 4 - Tel. 245 10 39 - 08013 Barcelona

DRIVE-IN
Zonas: HORTA, 9 BARRIOS y SAN ANDRÉS.

TALLERES NILO

ALFREDO BOU FORNAS
NILO, 20 (Frente Gasolinera del Dr. Pi y Suñer)
TEL. 354 59 04 - 08031 BARCELONA

Servicios:

- CHAPA-PINTURA
- MECANICA Y ELECTRICIDAD
- EXPOSICION - Ventas

ABIERTO A MEDIODIA

● Vehículos de Ocasión

● ACCESORIOS

● Financiación-LEASING
Tramitación Seguros, etc.

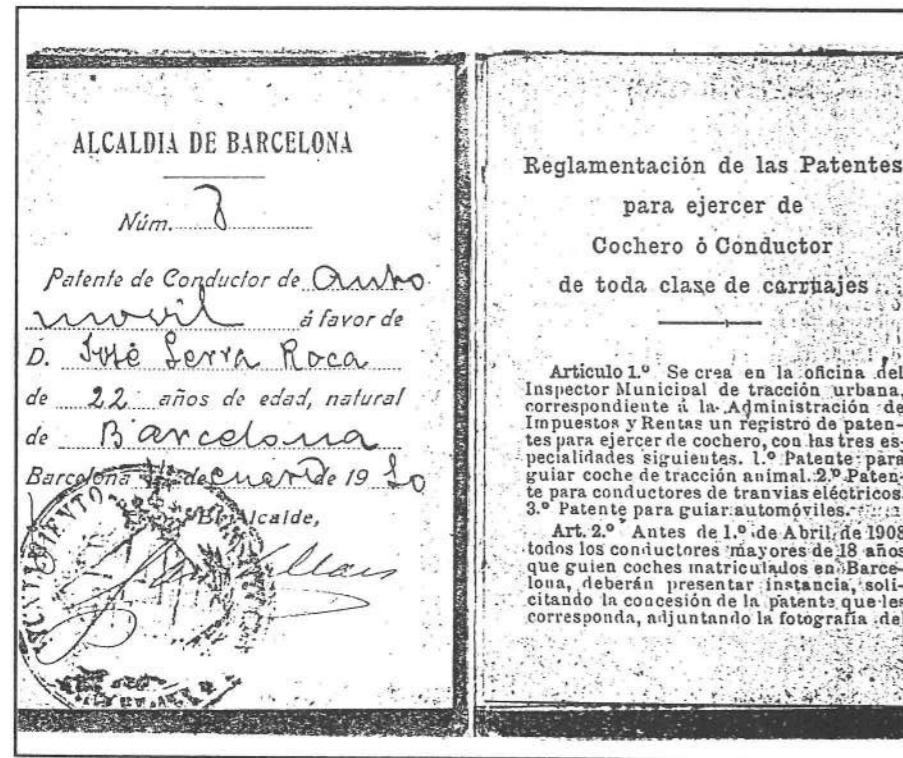
SEAT Grupo Volkswagen

Auto Fuber, s. A.

Badajoz, 52
T.- 485 00 49* **POBLE NOU**

(Viene de la página anterior)

parecen, analizados con el prisma de los años transcurridos. Anotemos integralmente el artículo 1º: "Se crea en la oficina del Inspector Municipal de tracción urbana, correspondiente a la Administración de Impuestos y Rentas, un registro de patentes para ejercer de cochero, con las tres especialidades siguientes: 1-Patente para guiar coche de tracción animal. 2-Patente para conductores de tranvías eléctricos. 3-Patente para guiar automóvi-



les." O sea, que todos cocheros. Y dicho sea con todos los respetos que nos merece esta ya prácticamente extinguida profesión.

No estaba muy clara la denominación que correspondía al conductor de un vehículo automóvil. Pero al final, puestos a escoger entre el español cochero, el francés chauffeur, y inglés de watman, decidimos quedarnos con la versión españolizada de nuestros vecinos del norte"

En otro artículo se ordena a los que ya conducían vehículos matriculados en Barcelona, con anterioridad a la fecha de la creación de estas patentes, que presentasen instancia en el ayuntamiento. Esta solicitud pasaba a informe de la Sociedad "La Fraternal de obreros cocheros" y del "Gremio

de alquiladores de carruajes de lujo", llegando finalmente a Vº Bº del Excmo. Sr. Alcalde. Precio 5 pesetas. Leemos en el artículo 7º: "En todos los casos el examen consistirá en las preguntas y ejercicios prácticos que el Tribunal proponga y el aspirante deberá proporcionar al efecto el carruaje correspondiente y satisfacer una dieta de 2 pesetas a cada uno de los cuatro individuos del Tribunal, que no son empleados municipales."

Del 8º entresacamos: "...podrán ejercitarse en el parque antes de las nueve de la mañana en el manejo de coches, caballos y automóviles los que pretendan prepararse para ejercer este oficio". No se especifica en qué parque pueda ser, aunque, por antonomasia, en Barcelona el *parque* a secas siempre ha sido el *parque de la Ciutadella*".

Y terminemos con el 9º: "La patente para ejercer de cochero, chauffeur o watman, consistirá en uncuadernito donde constarán las señas personales del obrero, su fotografía y las principales disposiciones reglamentarias." Como se puede observar, no estaba muy clara la denominación que correspondía al conductor de un vehículo automóvil. Pero al final, puestos a escoger entre el español *cochero*, el francés *chauffeur* (calentador, fogonero) y el supuestamente vocablo inglés, *watman*, si bien inexistente en este idioma, es evidente que decidimos quedarnos con la versión españolizada de nuestros vecinos del norte.

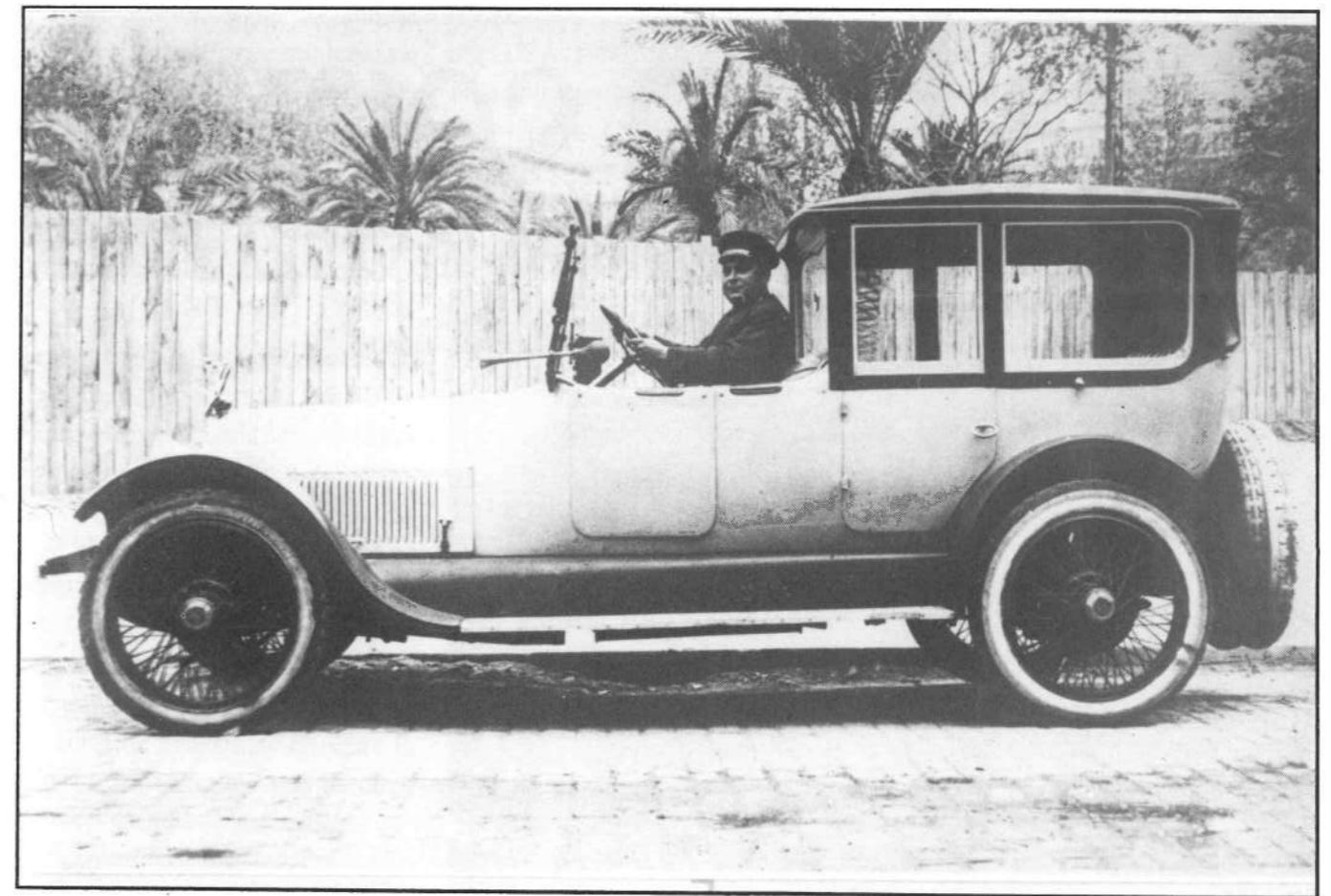
«Se hace imprescindible e inaplazable la creación del prometido Museo del Transporte. En él ha de tener cabida desde la más potente locomotora a la más humilde de las bicicletas. Y por descontado ha de haber un lugar para los servicios públicos, entre ellos el taxi»

Ya vemos, pues, parte de lo que podemos observar en un repaso medianamente atento de un viejo carnet de conducir. Razón sería esta para un intento de concienciar a todos los compañeros, para que revisen bien sus viejos papeles o los de sus antecesores, en el supuesto de que hayan ejercido también de taxistas, para impedir que con los años se puedan perder documentos que actualmente cobran una nueva importancia. En el STATC tenemos ya una buena colección y esperamos más de todos vosotros, con la seguridad de que serán clasificados, anotados y archi-

vados con todo el respeto que merecen, para que puedan formar parte de un futuro y necesario Museo del Transporte.

Aprovechemos también la ocasión, para instar a quienes corresponda a que preparen y organicen este museo, a que pongan en él todo su interés, disposición y empeño en lo que todos consideramos ha de ser una obra altamente positiva y un buen legado para las generaciones futuras.■

Recopilación del Servicio Histórico del STATC





Un bon senyal.

A Barcelona hi han carrers en obres, i és evident que això ocasiona molèsties. Però també és un bon senyal. Perquè les companyies subministradores estan renovant i modernitzant les instal·lacions de l'aigua, el gas, l'electricitat i el telèfon.

Treballen coordinades per l'Ajuntament perquè Barcelona millori cada dia.

Mentrestant, disculpin les molèsties.

KILÓMETROS DE FOTOGRAMAS

'BÉSAME ANTES DE MORIR' A KISS BEFORE DYING

No es agradable ser testigo visual de un crimen perpetrado cruelmente. Jonathan (Matt Dillon) es un universitario recién licenciado que enamora a Dorothy Carlsson, una joven y bonita heredera a la que arroja desde una considerable altura en un juzgado de paz, lugar donde presumiblemente había de contraer secreto matrimonio la pareja. Simulando suicidio, el frío, calculador y atractivo asesino abandona el lugar para iniciar una implacable acción de "limpieza" que evite que se le relacione con el suceso.

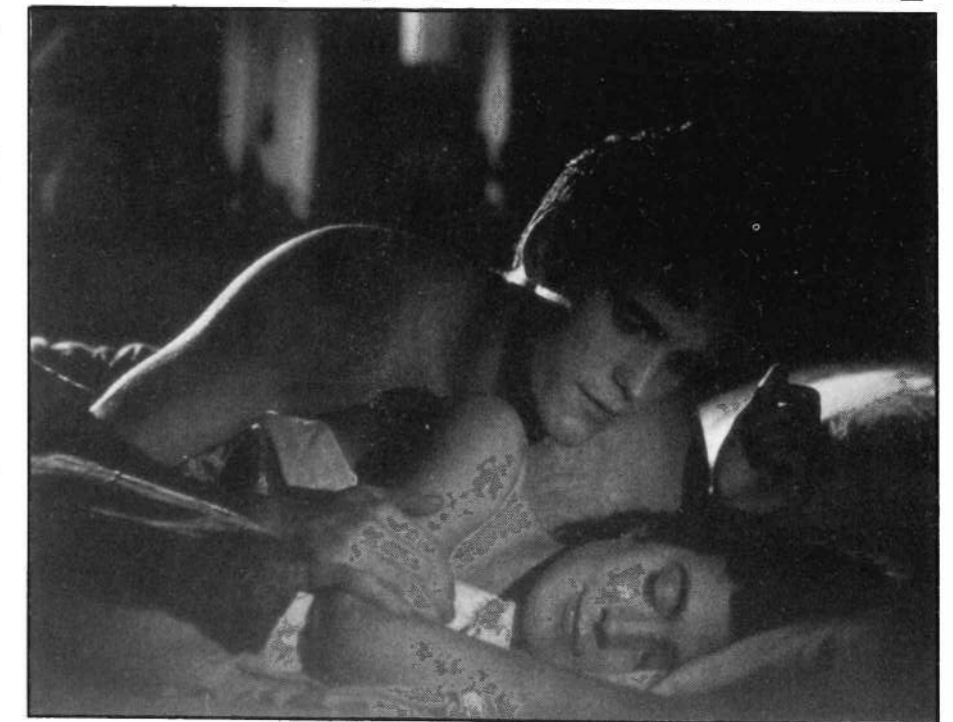
La muerte será investigada por Ellen (Sean Young), la hermana gemela de la muchacha, quien está decidida a demostrar la inverosimilitud del suicidio. Ellen está enamorada de Jay Faraday, un apuesto impostor que no es sino el asesino de su hermana.

Aunque no es agradable ser testigo de un asesinato y menos aún seguir las conductas de aproximación entre la hermana de la víctima y el asesino, esa aversión es una maravillosa angustia (o embriagador licor cinematográfico también llamado suspense).

También es repugnantemente atrayente y hasta hipnótico el papel del perverso y atractivo protagonista, que se mueve en terrenos de ambigüedad, locura, fijación y una gran ambición.

A Kiss Before Dying es una producción USA (1990) de Initial Film y está basada en la novela del mismo título de Ira Levin; *Un beso antes de morir* ya fue llevada a la gran pantalla en 1956, en una versión que dirigió Gerd

Oswald, y en ella los principales papeles estaban interpretados por Robert Wagner y Virginia Leith. En esta nueva versión intervienen en el reparto los ya citados Matt Dillon y Sean Young, así como Max Von Sydow, Dianne Ladd (la malvada mamá de Lula en *Corazón salvaje*), James Russo, Adam Horowitz (periodista en un papel de periodista) y Shane Rimmer. El director y guionista del *remake* es James Dearden. ■



'LOS INMORTALES 2' HIGHLANDER II



A los degustadores de efectos especiales y a los devoradores de historias de acción y ficción localizadas en el futuro, así como a aquellos que en su momento ya consumieron la primera entrega (en formato de vídeo o pantalla grande), y que estaban deseosos de darse un atracón, les ha llegado el momento, tras cinco años de larga espera, de digerir la secuela del segundo film del australiano Russell Mulcahy, quien repite en la realización.

Highlander II: The Quickening, es ahora una producción USA (1990) con un coste de 31 millones de dólares (unos 3.348 millones de pesetas)

en la que han intervenido algunos de los especialistas técnicos cinematográficos más notables: Phil Meheux (*El cuarto protocolo*) como director de fotografía, Roger Hall (*Carros de fuego*) es el responsable de los decorados y Paul Engelen (*Batman*) es el autor del maquillaje. Los efectos especiales son obra de John Richardson que ha llevado a cabo varios films de James Bond, así como *Alien*, *Willow* y *Lady halcón*. El guión es de Brian Clemens y William Panzer.

En *Los inmortales*, Queen cerraba la película con el tema *It's a kind of magic*. Los temas musicales de la banda sonora de la secuela han sido

creados por Stewart Copeland, el ex baterista de Police. Se combinan temas sinfónicos para dar soporte a las escenas, con canciones rápidas, con mucho ritmo (*Here we go, Trust*) y hermosas baladas (*It's a perfect, perfect world, Haunted*). También podemos reconocer una versión de la imperecedera *As time goes by*, de la película *Casablanca*, que aquí canta Brenda Russell.

En el último festival de Cannes se anunció la tercera parte de la serie, *Highlander III: The Magician*, en la que aparece el hijo de McLeod y de la protagonista femenina de esta segunda parte, Louise Marcus.

Esta segunda nueva versión ha sido rodada casi en su integridad en Argentina, y en ella repiten como protagonista Christopher Lambert, el escocés inmortal del clan del mismo nombre, y como simpático secundario Sean Connery, el caballero castellano Juan Sánchez Villa-Lobos Ramírez. Asimismo encontramos en el cast a Virginia Madsen (*Sueños eléctricos*, *Dune*, *Slamdance*) en la interpretación de una terrorista ecologista llamada Louise Marcus, y a Michael Ironside (*Scanners*, *Desafío total*) que encarna al malvado villano extraterrestre Katana.

En esta segunda secuela (inevitable

dado el éxito internacional –excepto en USA– y los buenos resultados económicos de la primera parte, de producción francesa), sabremos la verdadera razón del don de la inmortalidad de esa elegida, original y rara raza de personajes.

La acción se desarrolla en el año 2024; la capa de ozono terrestre ha desaparecido casi por completo y los habitantes de la Tierra pueden sobrevivir gracias a un gigantesco escudo energético que les protege de las excesivas radiaciones y que fue ideado años antes por McLeod, quien ya ha llegado a la vejez. Recordemos que McLeod había renunciado a la inmortalidad para compartir una vida mortal junto a Roxanne Hart, y que Ramírez había muerto a manos del terrible Kurgan. La cápsula protectora de la Tierra está controlada por la Shield Corporation, el principal *trust* del planeta que se-

guirá obteniendo buenos ingresos de todos los países del mundo mientras nadie sepa que la capa de ozono se ha regenerado. Louise Marcus sabe que los niveles de radiación solar sobre el escudo son normales y que por lo tanto ya no es necesaria la protección. Al contrario, es la causa de una elevada humedad y de la degeneración de la naturaleza. Por ello, Louise decide convencer a McLeod para que se enfrente a la *Corporación de Escudo*.

El escocés recuerda sus orígenes en el planeta Zeist. Zeist aún está bajo la horrible represión del tirano Katana, también inmortal, que ve en McLeod una amenaza potencial para su reinado de terror por lo que decide acabar con él. Pero McLeod logra eliminar a los sicarios del perverso Katana y con ello rejuvenecer y recuperar el poder. El sanguinario dictador querrá conquistar la Tierra y bajará para ocupar-

se de McLeod personalmente. El escocés deberá salvar la Tierra de la destrucción y del engaño y combatir a su enemigo enfrentándose al desafío de los inmortales: "Solo puede quedar uno". La ayuda le llegará de la mano de la joven Louise y del maestro de Connor en el manejo de la espada y del poder, Ramírez, que reaparecerá del más allá acudiendo a su llamada. ■

Bon appétit!



'LÍNEA MORTAL'
FLATLINERS

Flatliners, aquí titulada *Línea mortal*, es el nombre que reciben los cinco jóvenes médicos que protagonizan la cinta. La línea plana (*flat line*) que indica las evoluciones del ritmo cardíaco en los monitores electrónicos y señala la muerte del paciente conectado a ellos cuando se muestra totalmente horizontal, es la línea que nos invita a atravesar Joel Schumacher a través de las vicisitudes de los cinco personajes que se atreven a viajar más allá de la muerte en su film. El director de películas que refieren relaciones humanas en tono de comedia, tales como *St. Elmo, punto de encuentro* y *Un toque de infidelidad*, vuelve a trabajar el género fantástico, que ya había abordado con anterioridad en la comedia de vampiros *Jóvenes ocultos*. Sin embargo, en *Línea mortal* abandona el humor y se dispone a describir a unos mesurados personajes y a tratar de un solemne tema.

Nelson Wright (Kiefer Sutherland) descubre un procedimiento que consiste en la aplicación de frío glacial en el cuerpo y de una inyección, mediante lo cual la persona tratada puede experimentar la percepción de la muerte por un breve espacio de tiempo. Pero Wright necesita a otros médicos para que controlen la experiencia científica, y, provistos del instrumental necesario, le reaviven a los pocos segun-

dos de la paralización de corazón y cerebro. Decide convencer a sus compañeros de la Escuela de Medicina.

Rachel Mannus (Julia Roberts), David Labraccio (Kevin Bacon), Joe Hurley (William Baldwin), Randy Steckle (Oliver Platt).

Wright será el primero en atravesar la línea mortal con éxito, luego seguirán los demás, permaneciendo cada vez más en estado de clínicamente muertos. Peter Filardi, el guionista del film, no permite que la tensión se pierda y complica el argumento con las experiencias que los viajeros de la muerte sienten en su viaje y con la interferencia de éstas a su vuelta a la vida. Todos aquellos que traspasan el umbral se enfrentarán a viejos demonios del pasado y habrán de encarar sus culpas para poder superarlos. La

película tiene en este sentido unas fuertes connotaciones morales y desprende la vieja convicción de que el científico no debe desafiar las leyes divinas. En este aspecto es poco arriesgada y se ciñe a la tradición y a las tesis conservadoras y religiosas en vigencia en los Estados Unidos.

En cuanto a la ambientación es de lo más atractiva, aunándose los esfuerzos de una decoración fantasmagórica, una iluminación mortecina, brillantemente fotografiada por Jant De Bon, y la impresionante música compuesta por Newton Howard. Todo ello logra su propósito y adquiere un relevante papel en la cinta. ■

Marisa Far



RCP

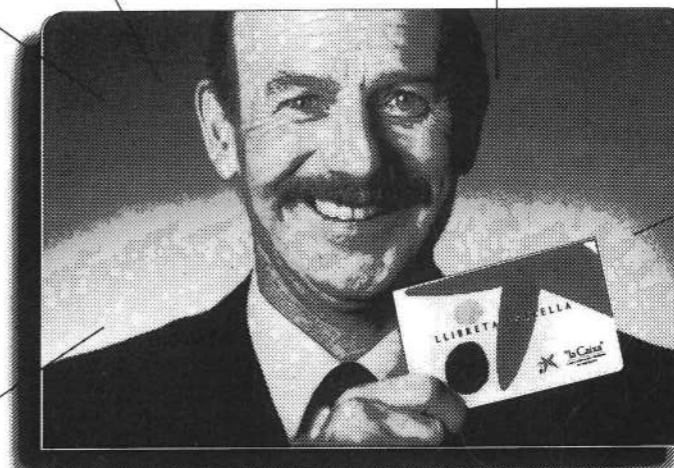
No cal tenir altres llibretes. Una de sola per a tot.

No em lliga per res i puc disposar sempre dels diners.

Per mi és perfecta. Un tresor.

Com més saldo hi tens, més et puja l'interès. Sense fer-hi res.

Més diners i cap problema!



Un interès creixent, i que es cobra cada mes.

Per utilitzar-la en 2.700 caixers automàtics i 2.500 oficines arreu del país.



Assegurança d'atracaments fins a 25.000 ptes., contractada amb SegurCaixa, S.A.

Disponibilitat immediata a tota hora i a tot arreu.

Resum semestral de moviments.

Dóna interessos des de la primera pesseta.

La Llibreta Estrella

Ho té tot. Compta amb les grans facilitats d'una llibreta a la vista i dóna els interessos d'una llibreta a termini. Tot

ahora. No el lliga en cap moment, i dóna tota la llibertat de moviments als seus diners. Informi's dels detalls a la seva oficina.



CONSAVA-2, S.A.

Concesionario Renault

RENAULT



**OFRECE CONDICIONES MUY ESPECIALES
A LOS TAXISTAS EN LA COMPRA DEL R-21
(versiones GTS - GTD - TDX)**

Consultar sin compromiso en:



Avgda. Meridiana, 85-87 - 08026 - Barcelona
VENTAS: 232 70 61
TALLER MECANICA 2: 232 01 12
" 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