

taxi

LIBRE

núm. 67

marzo - abril 1992

4^o congreso de la cet

atenas 24, 25 y 26 de enero

taxi LIBRE

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



Primera revista del Taxi de España
Fundada el año 1980

Director:
Miguel Tomás Romero
Consejo de Redacción:
Josep Santacreu, Luis Berbel
Coordinación:
Rosa González
Fotógrafo:
Jaume Ors
Colaboradores:
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

Fe de erratas

En el número anterior, en el pie de foto que ilustra el artículo *Sindicatos y Administración acuerdan mejoras para el sector*, pág. 5, hay un error de identificación: el "Sr. Serra", cuando en realidad se trata del Sr. Orhiehuela.
En la pág.13, tercer párrafo, línea 6, donde dice "haciendo caso omiso a las consignas de aquellos a los cuales ellos habían votado", debería poner **haciendo caso omiso a las consignas de aquellos a los cuales ellos no habían votado**

Atenas ha sido el escenario el encuentro de taxistas de la CEE para celebrar el IV Congreso de la CET, evidentemente la CET es un medio útil hoy para coordinar e intercambiar experiencias etc. y el embrión de la futura fuerza sindical europea del taxi.

Los taxistas como el resto de sectores que se van a ver involucrados en la Europa del 93, con la eliminación de fronteras, deben hacer propuestas que permitan la equiparación de todas las mejoras sociales y económicas que hoy ya, en algunos países de la Comunidad, tienen conseguidas infinidad de taxistas, por lo tanto equiparación por arriba, no como las últimas disposiciones del Gobierno que empieza a equiparar con respecto a los taxistas europeos por abajo, como es el caso de la reforma del sistema fiscal para el año 1992, esperemos que el segundo paso de equiparación sea la jubilación anticipada, ampliación de las enfermedades profesionales, cobrar la baja médica desde el primer día, etc., sólo así el Gobierno podrá demostrar que a Europa se entra con todas las consecuencias, para lo bueno y para lo malo, que es lo mismo que decir para *derechos y obligaciones*, si no es así nos defraudará.

SUMARIO

La Reforma Fiscal en el taxi ya entró en vigor	2-3
Los taxistas de Bilbao llegan a un acuerdo después de tres días de huelga	4-5
Presentación del 'eurotaxi' en València	6
Actualización de las tarifas para 1992	7
El Ayuntamiento de Sevilla desestima la creación del Área de Prestación Conjunta	8-9
El intrusismo, un grave problema para el sector	9
Los cursillos de formación, un paso adelante en la profesionalización del taxista	10-11
Los taxistas de Sort podrán acceder al lago Sant Maurici	12
La pequeña historia del taxi (3): el <i>Ford Galgo</i>	14-15
Es pecial IV Congreso de la Confederación Europea del Taxi	16-29
XX aniversario del STATC y II de Barna-taxi	30
Homenaje a los jubilados	30
Pasatiempos	31-32

La Reforma Fiscal en el taxi ya entró en vigor

El Ministerio de Economía y Hacienda ya ha empezado a aplicar el Nuevo Sistema del IRPF para el sector del transporte por autotaxi. La nueva normativa fue negociada por la Confederación del Taxi de España que consiguió introducir algunas modificaciones como el dividir por dos el rendimiento neto del autónomo sin asalariados, teniendo en cuenta que el 90% del taxi lo explotan autónomos



Fachada de la Delegación de Hacienda en Barcelona

El nuevo sistema fiscal para el servicio de autotaxi ya ha entrado en vigor. El nuevo sistema recoge dos posibilidades tributarias a las que se puede acoger el profesional del taxi: sistema de módulos de estimación objetiva y régimen de estimación directa.

La primera, basada en un cálculo modular establecido a partir de las inspecciones de Hacienda en el sector, simplifica notablemente las operaciones y obligaciones formales (sólo se deberán guardar los vales o recibos emitidos a personas o empresas que los utilizarán para desgravar en su contabilidad, las facturas recibidas y justificantes de los módulos aplicados) y presenta numerosas ventajas frente al segundo, que se rige por las normas del Código de Comercio y del Impuesto de Sociedades y que obliga a llevar una contabilidad ajustada

además de aumentar las posibilidades de ser objeto de inspección.

El sistema de módulos

Los módulos que de estimación objetiva del rendimiento neto siguen dos criterios basados en: las horas trabajadas, 1.800 horas al año, que equivale a 8 horas laborales diarias (para dedicación completa), con un índice corrector que tiene en cuenta la población del municipio: municipios de menos más de 100.000 habitantes, de 10.000 a 100.000 habitantes, cuyo índice corrector, a la baja, es del 0,90, y de menos de 10.000 habitantes, 0,85. El índice corrector actúa sobre el total del valor resultante de la aplicación del módulo.

El sistema de módulos es un régimen voluntario que se aplica sobre las personas no sobre el vehículo, la renuncia al mismo tiene una validez de

3 años e implica que el profesional opta por el régimen del Código de Comercio (el límite para renunciar al mismo es el 31 de marzo de 1992). Y sólo podrán acogerse a él las personas físicas, autónomos, que no hayan renunciado a él y las personas físicas con menos de tres taxis. El módulo, a partir del cual el taxista podrá calcular el rendimiento neto anual de su trabajo, lo forman dos elementos o variables: personas que trabajan el taxi, y el número de kilómetros recorridos. Y permite además conocer a principios del año el importe de los pagos a cuenta de ingresos periódicos por IVA que deberán hacerse durante el año. Estas liquidaciones equivalen a las retenciones a cuenta del impuesto sobre la renta que se le hacen a cualquier asalariado en la nómina. Sin embargo, en caso de desajustes, en el último trimestre del año se podrá recalcular (una vez conocido ya el

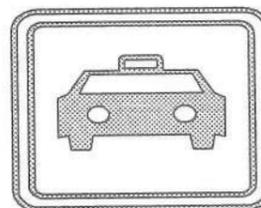
Casos prácticos de aplicación del módulo

Un taxista de Barcelona que conduce el mismo y ha recorrido 56.000 Km.	
Personal asalariado 0 x 176.000 =	0 pesetas
Personal no asalariado..... 1 x 1.046.000=	1.046.000 pesetas
Nº de kilómetros recorridos... 56.000 x 9 =	504.000 pesetas
SUMA	1.550.000 pesetas
1.550.000 pesetas x índice corrector	(no procede)
Rendimiento neto de la actividad	1.550.000

Para el pago fraccionado a cuenta del IVA (no se distingue entre personal asalariado o no)

1.550.000 pesetas : 2 = 775.000 ptas. Si le aplicamos el 5% resulta un total de 38.750 pesetas que es el total a liquidar trimestralmente

número real de kilómetros recorridos) la estimación objetiva del rendimiento neto, con lo que si las liquidaciones trimestrales del IVA y del IRPF han sido superiores, se pagará sólo lo que reste. Otra de las ventajas que presenta este sistema es que si el rendimiento neto



real es superior al estimado siguiendo la aplicación de los módulos, la diferencia no tributa, esto es que si se gana más de lo que según los módulos ingresa el taxista, la diferencia entre ambas cantidades son ganancias netas para el taxista, y en caso de inspección se controlará la aplicación correcta de los módulos, nada más. Tampoco tributarán los incrementos o dis-

minuciones patrimoniales derivadas de la venta de los vehículos.

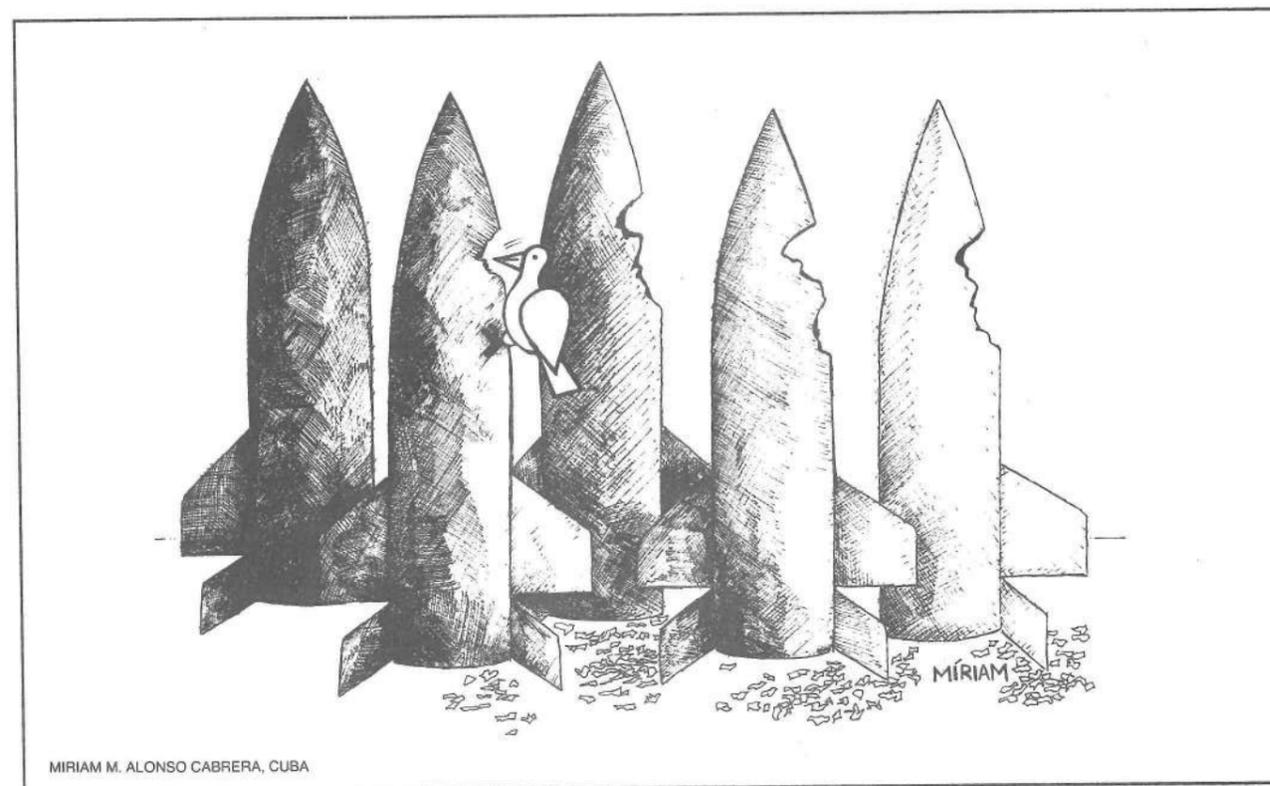
Cómo aplicarlos

La aplicación del módulo para determinar el rendimiento neto del trabajo se basa en la simple aplicación de tres operaciones básicas de multiplicación, división y suma, según la fórmula: **nº de personas asalariadas x 176.000 =..... pesetas + nº de personas no asalariadas x 1.046.000 =.....pesetas + nº de Kilómetros recorridos x 9 =..... pesetas;** al total sumado le multiplicaremos el índice corrector, con lo que ya tenemos el Rendimiento neto anual. Para saber la liquidación que haremos trimestralmente a Hacienda, dividiremos el total anterior por 2 (sólo autónomos sin asalariados) y al final le aplicamos el 5%. Las circunstancias extraordinarias que impidieran el ejercicio del taxi, también quedan recogidas en la nueva normativa: "las circunstancias excep-

cionales: robos incendios grandes averías u otras similares, que supongan alteraciones graves en el desarrollo de la actividad o que produzcan gastos extraordinarios o minusvalías en los vehículos utilizados en la misma **se podrán reducir los módulos,** (previa autorización de la Agencia Estatal de Administración Tributaria) o **minorar el rendimiento de la actividad** (presentando por escrito los hechos a la Administración junto con las pruebas justificativas) en el plazo de 30 días desde la fecha en se produzcan las alteraciones".

A fin de informar extensamente sobre la reforma, la Confederación del Taxi de España está realizando asambleas informativas por todo el Estado, ya se han hecho en Madrid, Valencia y numerosos lugares de Catalunya.

En caso de duda dirigirse a cualquier local de la Confederación (direcciones en página 23)



MIRIAM M. ALONSO CABRERA, CUBA

Los taxistas de Bilbao llegan a un acuerdo después de tres días de huelga

Los días 20, 28 y 29 de enero los taxistas bilbaínos fueron a la huelga para presionar a la Comisión de Precios del Gobierno vasco que se negaba a atender las reivindicaciones del sector.

En la reunión del 19 de diciembre de 1991, la Comisión de Precios de Euskadi denegó importantes propuestas sobre las tarifas para el servicio urbano de auto-taxi de Bilbao. Estas propuestas, que habían sido aprobadas en el pleno municipal del 27 de diciembre de 1991 por el Ayuntamiento de Bilbao, según la propuesta realizada por el sector del taxi, hacían referencia a la necesidad de considerar el sábado, a partir de las 14 horas, como día festivo a efectos de tarifa y al establecimiento del concepto de carrera mínima, fijada en 300 pesetas.

Tras presentar recurso de reposición ante el Departamento de Industria y Comercio del Gobierno vasco y dado que la Comisión de Precios de Euskadi continuaba negándose en redondo, por tercer año consecutivo, a considerar las propuestas y alegaciones de los profesionales, los representantes del sector, reunidos en asamblea decidieron el día 26 de diciembre de 1991, por mayoría absoluta, convocar una huelga de tres días, 20, 28 y 29 de enero, que podría ser indefinida, a partir del 6 de febrero, si no se llegaba antes a un acuerdo. El objetivo de la huelga era obligar a los responsables de la Comisión de Precios de Euskadi a sentarse a la mesa de negociación y atender las reivindicaciones de los profesionales del taxi. Según declaraba Marcelino Granda, presidente de Radio Taxi Bilbao y de la Confederación Vasca del Taxi, a los medios de comunicación "la decisión de la Comisión de Precios no es más que el reflejo de su ignorancia sobre los problemas del taxi".



No perjudicar los trayectos largos pero no perder en los cortos, un objetivo logrado

Reivindicaciones apoyadas por argumentos contundentes

Las razones de la solicitud alegadas por el sector se basan en que el sábado ya es de hecho fin de semana, el tráfico disminuye y las carreras son más rápidas, con lo que el cliente no saldría perdiendo y al taxista le supondría menos gravosa la disminución de la demanda. Otra de las razones aludidas es el excesivo número de licencias y la descompensación entre la oferta y la demanda, en perjuicio de los profesionales.

La consideración del sábado como día festivo a efectos de tarifas ya se aplica en otras ciudades, y no sólo en el servicio del taxi, sino en todos los servicios públicos. Este es el caso, por ejemplo, de Barcelona.

En cuanto a la segunda demanda: establecimiento de una carrera mínima de 300 pesetas, se considera que al tramitarse el aumento de tarifas para

1992 se solicitó el mínimo del 7 por ciento, considerando precisamente que se iba a aprobar este precio mínimo por carrera. Precio mínimo que se aplica desde hace algún tiempo en varias ciudades y que no perjudica las carreras largas, ya que, por un lado, estos servicios mínimos se solicitan sobre todo en el centro de la ciudad y no se trata de un precio acumulable al recorrido, sino que está compensado con un tiempo o recorrido mínimo.

Otras alegaciones se refieren a aspectos que todos los profesionales del sector conocen sobradamente: pérdida de poder adquisitivo, aumento del precio del combustible, seguros, autónomos, el nuevo impuesto sobre actividades económicas y la subida de todo tipo de impuestos.

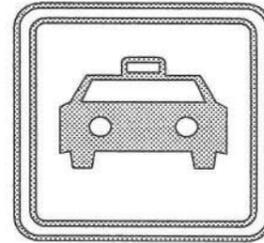
La situación actual del taxi obliga a cubrir los gastos con un exceso de horas de trabajo, lo que incide en la salud de los profesionales y por lo

tanto en la seguridad de los usuarios.

El 100% del sector con la huelga

Entre el 90 y el 100 por ciento, dependiendo de las fuentes consultadas, apoyó la huelga en Bilbao y participó en las movilizaciones convocadas por las organizaciones de los taxistas vascos.

El día 20 de enero, los taxistas recorrieron en caravana el centro de la ciudad vizcaína; el martes, 28 de enero, se dirigieron por la Nacional I, donde cortaron el tráfico, a la sede del Gobierno vasco en Vitoria. Con estas acciones se pretendía poner de manifiesto el malestar de estos profesionales por el desplante de la Administración y estaban dispuestos a no aban-



El concepto de carrera mínima ya se aplica en algunas ciudades del Estado

donar la capital alavesa mientras no fuesen recibidos por una representación del Gobierno. Transcurridas seis horas, en las que los taxistas permanecieron en su sitio inamovibles, tuvo lugar una reunión entre representantes del Ejecutivo vasco y los taxistas, que se prolongó durante más de tres horas, sin que se llegase a ningún acuerdo.

El día 29 volvió a reunirse la comisión y tras tres horas de negociación llegaron a un principio de acuerdo.

Valoración positiva

Según informaban fuentes cercanas al sector, la valoración de los acuerdos conseguidos es positiva, ya que si bien no se ha conseguido toda la plataforma, se llegó a una solución aceptable: un incremento en la bajada de bandera de un 14%, aplicable al primer kilómetro, a partir del cual el

porcentaje irá disminuyendo paulatinamente hasta llegar al kilómetro 4, a partir del cual se equipara con la tarifa actual. De hecho, este incremento responde a los criterios defendidos por los taxistas de aumentar el precio de las carreras cortas y no perjudicar los recorridos largos. No se consiguió, sin embargo, la aplicación de la tarifa 2 los sábados, a partir de las 14 horas.

Denegada la solicitud de revisión de las tarifas en Donostia e Irún

A principios del verano pasado los taxistas de Donostia solicitaban ante la Comisión de Precios de Euskadi la sustitución del concepto *bajada de bandera* por el de *tarifa mínima*, propuesta que, a pesar de las movilizaciones del sector, fue denegada.

Nueva propuesta

En enero las asociaciones del taxi volvieron a proponerlo y una vez más la Comisión de Precios hizo caso omiso de sus reivindicaciones. Ante esa actitud, los taxistas han hecho una nueva propuesta de incremento de los precios en la que se elimina el concepto de *tarifa mínima*, pero se solicita un aumento de la *bajada de bandera*, hasta las 225 pesetas; otros puntos de la propuesta son: 66 pesetas por *kilómetro recorrido*, 107 pesetas los *festivos*.

La propuesta fue aprobada por el gobierno municipal, pero la denegó la Comisión de Precios de Euskadi. La misma situación se producía en Irún, con 56 taxistas, cuyas autoridades municipales habían aprobado la propuesta de que el *precio mínimo* a pagar por el usuario fuese de 350 pesetas.

La Comisión de Precios basa su

negativa en una normativa que especifica que la solicitud de revisión de tarifas ha de hacerse con un año de antelación. La realidad es que se desentienden de la gestión del anterior equipo de gobierno formado por PNV, EE y EA cuyo pacto de gobierno se rompió a raíz de los pactos municipales entre PNV—PSE(PSOE). El actual Gobierno vasco, formado por la coalición PNV—PSE(PSOE) ignora la primera solicitud y argumenta que en todo caso la revisión de tarifas tendría lugar en el mes de julio del presente año.

Nafarroa, situación diferente

El gremio de taxistas de Iruña está de acuerdo con las tarifas aprobadas por el Ayuntamiento de Iruña y ratificadas posteriormente por el Gobierno autónomo: 175 pesetas para los días *festivos*, los *sábados* y *servicios nocturnos*; 175 pesetas por *bajada de bandera*; 96 pesetas en concepto de *kilómetro recorrido* y 2.402 pesetas la *hora de espera*, además de considerar el concepto de 7,45 pesetas por equipaje, servicios de estación de Renfe o campos de fútbol.

Presentación del 'eurotaxi' en València

El nuevo modelo de eurotaxi fue presentado en el IV Congreso de la Confederación del Taxi de España, celebrado en València los días 4 y 5 de mayo del año pasado, Sin embargo, hasta el 10 de febrero no estuvo listo para entrar en funcionamiento en la capital del País Valencià

En el plazo de un mes, hacia abril aproximadamente, entrarán en funcionamiento un total de quince coches adaptados para que puedan utilizarlos personas con dificultades motrices que usen sillas de ruedas, según nos comunica Félix Cañego, presidente de la Federación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi y GT de València y Provincia.

Los nuevos eurotaxis carecen de barreras arquitectónicas, realizaran un servicio especial sin coste adicional alguno para el usuario, ya que costará lo que el taxi tradicional, con el mismo sistema tarifario.

Los taxistas que se ofrezcan para conducir este tipo de taxi, que ya funcionan en Alcoy y otras ciudades del Estado, reci-



birán una subvención de dos millones de pesetas para la adquisición del vehículo: 50% a cargo del Ministerio de Asuntos Sociales y 50% a cargo de la Fundación ONCE, para cubrir la diferencia entre

este tipo de vehículo y el no adaptado. El modelo de eurotaxi que se implantará en València es el Nissan Prairie, al que se le practicado las adaptaciones oportunas.

Tarifas para 1992 aprobadas por la Generalitat de València

El nuevo sistema tarifario aprobado por la Generalitat de València para el año 1992, queda como a continuación, en el cuadro de la izquierda, editado por la Conselleria d'Obres Públiques Urbanisme i Transports, se señala y que son las tarifas vigentes en todo el territorio del País Valencià. También recoge las normas y derechos que afectan tanto al conductor como al usuario del servicio de autotaxi.

GENERALITAT VALENCIANA
CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES, URBANISME I TRANSPORTS

Direcció General de Transports
Avinguda Blasco Ibáñez 10

NORMES

- * El conductor només té obligació de facilitar canvi fins a 2.000 PTA.
- * En passar d'una zona a una altra ha de canviar a la tarifa corresponent.
- * L'usuari té dret a exigir un justificant pel servei realitzat.
- * En el vehicle hi haurà un LLIBRE DE RECLAMACIONS o podrà presentar la reclamació en la Direcció General de Transports.
- * Prevaldrà el dret del no fumador siga conductor o client.

NORMAS

- * El conductor solo tendrá obligación de facilitar cambio hasta 2.000 PTA.
- * Al pasar de una zona a otra debe de cambiar a la tarifa correspondiente.
- * El usuario tiene derecho a exigir un justificante por el servicio realizado.
- * En el vehículo debe de existir un LIBRO DE RECLAMACIONES o podrá presentar la reclamación en la Dirección General de Transportes.
- * Prevalecerá el derecho del no fumador sea conductor o cliente.

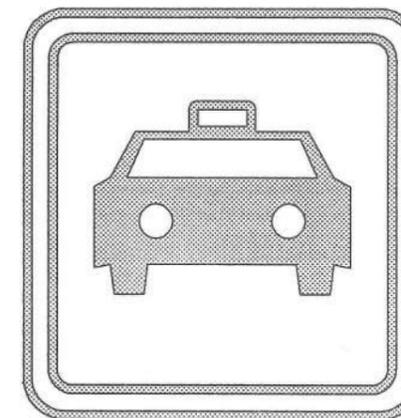
APLICACIÓ DE LES TARIFES			Tarifas				
APLICACION DE LAS TARIFAS			IVA Inclòs IVA Incluido				
ZONA	TARIFA	Días laborables de 6 h. a 22 h.	Días laborables de 22 h. a 6 h.	Festius Festivos	Bandera	Por cada Km.	Por hora de espera
					bandera	Km.	de espera
ZONA A	TARIFA 1				120 PTA.	62 PTA.	1350 Pta.
ZONA B	TARIFA 2				120 PTA.	85 PTA.	1500 Pta.
	TARIFA 3				120 PTA.	90 PTA.	1700 Pta.

Servicio con origen Aeropuerto. Suplemento de 225 PTA. Servei amb origen Aeroport. Suplement de 225 PTA.

Actualización de las tarifas para 1992

La negociación para la actualización de las tarifas del servicio del autotaxi en cada una de las zonas del Estado español, se está llevando a cabo, con más o menos éxito, según nos informan las diferentes organizaciones.

El servicio de autotaxi de Logroño se verá incrementado en un 7,4 por ciento tras el acuerdo al que llegaron el Ayuntamiento de la capital y las asociaciones, representantes de los profesionales del volante: Arital y ATIR. La propuesta, que no tendrá carácter definitivo hasta que no sea aprobada por la comisión de precios regional, aunque se prevé, y así sería deseable, que entre en vigor en el menor plazo posible. La modificación que se establece su-



pone:
 — Carrera mínima de 260 pesetas, un 50 por ciento más en el servicio nocturno: entre las once de la noche y las seis de la mañana.
 — Bajada de bandera que queda fijada en 120 pesetas.
 — 70 pesetas el kilómetro recorrido.
 — La hora de espera asciende a 1.450 pesetas.
 — Suplementos, que supondrán 55 pesetas, en concepto de equipajes, etcétera.

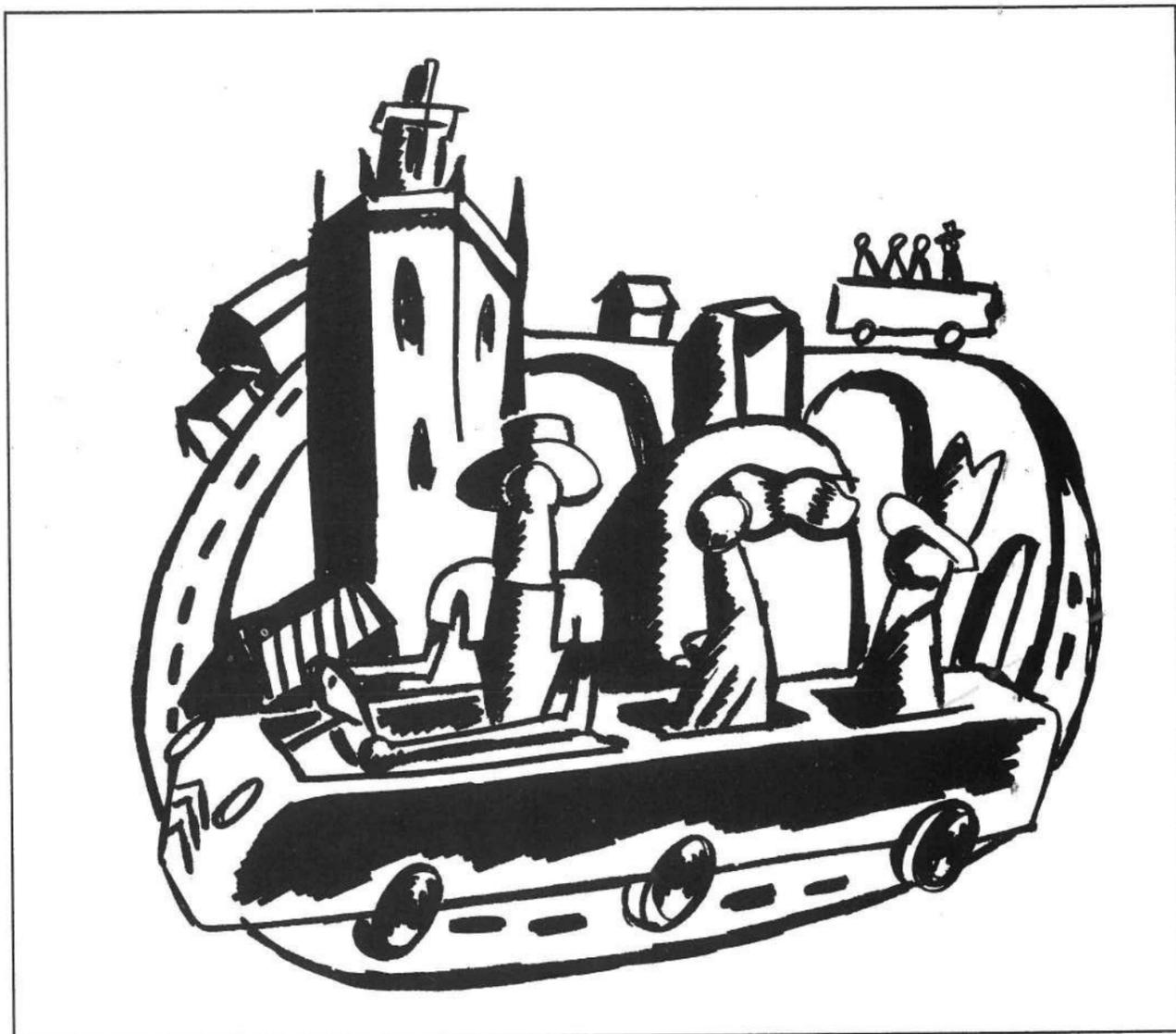
TAXI PARA TODOS

GARANTÍA DE TRABAJO EFICACIA EN EL SERVICIO

FUNDOSA EUROTAXI, S.A. c/ Santa Catalina, 7, 3º - Drcha. - 28014 MADRID
 Teléfono (91) 429 89 27
 Fax: (91) 429 77 24

El ayuntamiento desestima la creación del Área de Prestación Conjunta

El consistorio sevillano hace peligrar con su silencio la creación del Área de Prestación conjunta, que agruparía a 19 municipios de la provincia y permitiría hacer frente a la sobredemanda prevista para la Expo 92, sin hipotecar el futuro del sector



Según las declaraciones de José Lara, presidente de la Unión Andaluza de Autónomos del Taxi, el silencio del ayuntamiento sevillano respecto a la creación del Área de Prestación Conjunta, hace peligrar un proyecto que beneficiará a todos.

La instauración del Área de Prestación Conjunta supondría la concentración de diecinueve municipios del área metropolitana de Sevilla, cuyos taxistas podrían prestar servicio indistintamente, en la provincia o la capital. Esta movilidad del taxi per-

mitiría, por una parte, hacer frente al previsible crecimiento de la demanda con motivo de la Exposición Universal de Sevilla del presente año, según las necesidades puntuales, sin tener que conceder nuevas licencias, a lo que se oponen los taxistas hispalenses,

ya que se pondría en peligro el futuro del sector tras el 92. Y, por otra, un abaratamiento de la carrera cuando se viaje desde los municipios a la capital y viceversa, ya que el usuario no tendría que pagar el retorno.

La creación de este Área debería contar con el consentimiento de los diecinueve municipios que la formarían y con el de Sevilla.

La entrada en vigor de este organismo, centralizaría en la Junta de Andalucía la organización del servicio de autotaxi: concesión de nuevas licencias y el establecimiento del sistema tarifario. Además de estos aspectos, se crearía un sistema de coronas que sería muy beneficioso para el usuario. El sistema de coronas implica la división de parte de la provincia de Sevilla en dos sectores (coronas) y tres tarifas diferenciadas. Una *corona A*

que se aplicaría en Sevilla capital y los municipios más cercanos, con *tarifa uno* para los días laborables y *tarifa dos* para los festivos; La *coro-*

na B para los pueblos más alejados de la capital, con una *tarifa dos* en los días laborables y *tarifa tres* para los festivos.

Homologación de las tarifas con el resto del Estado

Las actuales tarifas del servicio del taxi de Sevilla son las más bajas de España, en tanto que los costes de mantenimiento y los gravámenes son los mismos que los de los demás taxistas del Estado. Ejemplos de este desnivel son: mientras en Sevilla la bajada de bandera cuesta 94 pesetas y el kilómetro 49, en Madrid estos mismos conceptos se elevan a 140 y 65 pesetas; la hora de espera que en Madrid es a 1.400

ptas. y en Barcelona a 1.800 ptas., mientras que en Sevilla es de 1.293 y en conceptos como suplementos, nocturnos o días festivos, las diferencias son aún mayores. Y eso teniendo en cuenta que la oferta de taxis en Sevilla es superior a la existente en otras ciudades. Por lo que además de una subida de las tarifas se solicita la suspensión de las cien nuevas licencias concedidas por el ayuntamiento el año pasado.

MÁLAGA

El intrusismo, un grave problema para el sector

El intrusismo y la competencia desleal son un grave problema para el sector. La deficiente legislación en cuanto a qué tipo de servicio es específico del taxi, los hace difícilmente controlables.

Hace unos días los taxistas de Málaga se reunieron con el gobernador civil de la capital a fin de llegar a un acuerdo para acabar con el conflicto que enfrentaba al sector con un centenar de trabajadores de coches de abono (coches con conductor, que presta casi los mismos servicios que el taxi, pero sin las obligaciones y el control que ha de soportar éste).

Como consecuencia de la reunión el día 7 de febrero se publicó una orden que establece una normativa sobre el ámbito de actividad del arrendamiento de vehículos con conductor, evitando el intrusismo profesional.



Los cursillos de formación, un paso adelante en la profesionalización del taxista

Por fin, después de varios años de estar planteando la necesidad de impartir cursillos de formación y reciclaje en el sector del taxi, el ayuntamiento se ha decidido a ponerlos en marcha, corriendo con los costes de los mismos

Tras años de insistir, convencidos de que el sector necesita ampliar sus conocimientos, tanto en el terreno empresarial, como en el cumplimiento del servicio y teniendo en cuenta que lo lógico es que se haga con recursos públicos, entendiendo que en la medida que se amplíen los conocimientos de los profesionales del taxi estaremos en mejores condiciones para prestar el servicio, y que por lo tanto al final será beneficioso, tanto para el sector, que podrá rentabilizarlo, como para los usuarios, que disfrutarán de un servicio en mejores condiciones.

El Ayuntamiento de Madrid, a través del Patronato Municipal de Turismo y conjuntamente con el Instituto de



En la foto, Juan Vaquero, presidente de la Federación Profesional del Taxi de Madrid

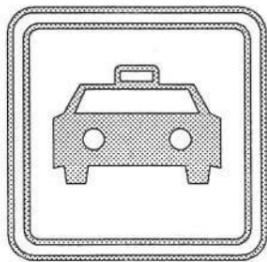
los profesionales del área metropolitana de Madrid, con motivo de la Capitalidad Cultural de Madrid 92. Dichos cursos tendrán una duración de seis semanas, un día a la semana, lo que en nuestra opinión resulta del todo insuficiente, ya que aspiramos a la creación de una *escuela de formación permanente*, que se desarrollarán en torno a tres grandes objetivos:

- Optimizar la gestión empresarial del Taxi;
- Aumentar la Calidad del Servicio y la Atención al Cliente y
- Facilitar su papel de mediadores culturales en los acontecimientos del Madrid 92.

Contenidos temáticos

El plan de formación se basa en cuatro bloques temáticos, que se corresponden con las materias delimitadas de interés:

Formación empresarial, orientado a desarrollar los conceptos básicos en la administración de un profesional autónomo, así como la normativa vigente para el Profesional del Autotaxi. *Técnicas de atención al cliente*, dirigido a establecer los patrones básicos de trato al cliente y establecer el tratamiento de incidencias en el servicio. *Madrid capital cultural*, en el que se pretende la actualización de la oferta cultural y de ocio en el Madrid del 92, trabajando con las fuentes de información al uso de utilidad para estos profesionales. *Inglés básico*, encaminado a proveer de los rudimentos mínimos necesarios para establecer un nivel de comunicación básico en el entorno de servicio, basado en el idioma inglés. Cada uno de estos temas se organizan en módulos cuyos contenidos básicos se especifican en la página siguiente.



la formación del taxista beneficia al trabajador y a la ciudad

Municipal de Empleo y Formación Empresarial y en colaboración con las Asociaciones Profesionales de Taxistas ha organizado un *Programa de Formación para Taxistas*, dirigido a

Módulo 1 y 2

FORMACIÓN EMPRESARIAL
1ª SEMANA

- 1 el taxi en la capital cultural europea: 15 minutos
- 2 conceptos básicos de gestión: 60 minutos
- 3 la sustitución del vehículo: 60 minutos
- 4 idioma: 45 minutos

2ª SEMANA

- 1 conceptos de contabilidad y fiscalidad: 45 minutos
- 2 legislación y normativa vigente: 45 minutos
- 3 resolución de dudas sobre normativa: 45 minutos
- 4 idioma: 45 minutos

Módulo 3 y 4

TÉCNICAS DE ATENCIÓN AL CLIENTE
3ª SEMANA

- 1 beneficios de la calidad de servicio: 15 minutos
- 2 demandas de los clientes: 30 minutos
- 3 etapas en la prestación del servicio: 45 minutos
- 4 normas generales de cortesía: 45 minutos

5 idioma: 45 minutos

4ª SEMANA

- 1 las incidencias como oportunidades: 30 minutos
- 2 momentos críticos más frecuentes: 60 minutos
- 3 tratamiento de incidencias y reclamaciones: 45 minutos

Módulo 5 y 6

MADRID CAPITAL CULTURAL
5ª SEMANA

- 1 implicación del taxi en el ámbito cultural: 15 minutos
- 2 oferta cultural estable de madrid: 60 minutos
- 3 manejo de guías y publicaciones culturales: 60 minutos
- 4 idioma: 45 minutos

6ª SEMANA

- 1 acontecimientos culturales del madrid 92: 45 minutos
- 2 cómo orientar e informar a los clientes: 30 minutos
- 3 simulación de casos prácticos: 60 minutos
- 4 idioma: 45 minutos

FIAT TEMPRA

MERIDIANA MOTORS.S.A.

Concesionario

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.

FIAT TEMPRA 1,4
FIAT TEMPRA 1,6
FIAT TEMPRA 1,9D
FIAT TEMPRA 1,9 TD

Precio Final 1.351.721,-
Precio Final 1.494.712,-
Precio Final 1.596.412,-
Precio Final 1.969.566,-

Los taxistas de Sort podrán acceder al lago de Sant Maurici



Mesa de la reunión mantenida en el Ayuntamiento de Sort, en el centro, Miguel Tomás representante del STATC

En reunión mantenida en la sede del Ayuntamiento de Sort entre los representantes del consistorio y taxistas de la localidad, que contó con la presencia de Miguel Tomás, como presidente del STATC, se trató el tema de la posibilidad de que los taxistas del municipio puedan acceder con el taxi hasta los límites autorizados del parque nacional de

Aigüestortes.

Modificación de la normativa

Según normativa del ayuntamiento, se prohibía el acceso al parque nacional de Aigüestortes a todos los vehículos, públicos y privados. En la misma normativa se anunciaba la intención de crear una cooperativa de taxis de titularidad municipal

que obtendría en exclusiva el traslado de visitantes hasta el lago de Sant Maurici para lo que se solicitaba la creación de dieciséis nuevas licencias.

Los taxistas de la comarca, no oponiéndose al proyecto de cooperativa y creación de esas 16 nuevas licencias,

proponían al ayuntamiento que el acceso esté abierto hasta los límites establecidos a cualquier taxi, y no sólo a los de la cooperativa, con lo que la restricción sólo afectaría a los vehículos particulares.

La propuesta fue aprobada por el ayuntamiento, que así lo ha hecho público con la salvedad de que los taxis se limiten a recoger a sus clientes dentro de su propio municipio.



Presentación en Girona del taxi adaptado

CIRCULACIÓN



Este es el modelo de eurotaxi (un Nissan adaptado) que circulará por Girona. A la presentación asistió Miguel Tomás, secretario general del STATC y Joaquim Nadal, alcalde de Girona

Los taxistas eximidos del uso del cinturón de seguridad en ciudad

Gracias a las gestiones realizadas por la Confederación del Taxi de España, se exime de la obligatoriedad del cinturón de seguridad en ciudad a los conductores del servicio de autotaxi, mientras estén de servicio. Esta medida, publicada en el BOE nº 27 de 31 del 1 del 92, Reglamento de Circulación, Real Decreto 13/1992 de 17 de enero, sólo se refiere al interior de las poblaciones, no a las vías interurbanas, autopistas, etc. donde sí es obligatorio su uso.

RENAULT

CONSAVA-2, S.A.
Concesionario 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

La pequeña historia del taxi (3)

EL FORD GALGO

El Ford Galgo es un sedán de cuatro cilindros y 13 Caballos de Vapor, conocido popularmente como el Ford Galgo. Este modelo fue introducido en nuestro país dos años antes de iniciarse la guerra civil

Esta es una fotografía tomada exactamente el 14 de abril de 1936. A primera vista ya se aprecia con claridad que se trata de un taxi de la época y de su conductor, pero vamos a intentar con buena voluntad, y si nadie opina lo contrario, a realizar una descripción más detallada de cuanto podemos observar en la vieja foto en cuestión.

Si empezamos por el vehículo, cualquier veterano entenderá que se trata de un modelo Ford de los que llegaron un par de años antes de nuestra guerra. Este era el sedán pequeño, o sea el de cuatro cilindros y 13 CV. Popularmente era conocido (ya lo comentamos en otra ocasión) como el *Ford galgo*, adivinándose con cierta claridad un perro de esta raza que en actitud de carrera adorna el tapón del radiador.

Características del modelo

Hay que reconocer que la parte delantera de este modelo tenía un magnífico diseño, del que se hicieron una extensa serie, y se hizo muy popular en las diferentes carrocerías con que salían en origen. Aquí, al adaptarse a un carrozado idóneo para el servicio que tenían que cumplir, la verdad es que cuando la visión era completamente lateral se comprobaba rápidamente cómo perdía aquella línea acertada que empezaba en el parachoques delantero, resultando un vehículo demasiado alargado y con una línea forzada. Seguramente los diseñadores del Sr. Ford se tirarían de los pelos si es que vieron lo que resultaba de su obra, concebida para un tipo de habitáculo mucho más corto que es como venía representado en los catálogos de los distribuidores de esta marca desde fábrica. Pero bueno, como la palabra *diseño* hoy tan en boga, apenas si se había inventado en nuestro país, pues no recordamos que nadie le hiciera ascos al nuevo taxi puesto ya en la calle.

Este modelo llevaba las llantas de las



En la foto, el *Ford Galgo*, delante de él el taxista con su característico uniforme con gorra incluida

ruedas construidas con el sistema de radios de varillas, hecho poco corriente hoy en día y no excesivamente prodigado ya en aquella época en vehículos para taxi. Curiosidad a detallar, es de que dejar limpia una rueda de estas características después de un día de lluvia, o a veces simplemente haber atravesado una charca conllevaba el empleo de una respetable cantidad de tiempo. También a los taxis que salían poco antes de mediar la década de los treinta, se le empezaba a adaptar por cuenta del comprador, un artificio para indicar los cambios de dirección que evitaran sacar el brazo al exterior.

En la presente fotografía se aprecia poco, pero consistía en una cajita vertical colocada a ambos lados del parabrisas que mediante un mando colocado en el *tablier* hacía desplazar una flecha iluminada desde el interior de su estuche, señalando así la dirección oportuna. El sistema no era excesivamente llamativo, sobre todo de día y si el conductor que iba a la zaga no iba muy atento podía pasar inadverti-

do. Desde luego, con el tráfico de hoy día el invento no sería viable, pero en la época no dejó de significar una notable novedad.

Algunos años más adelante se implantaría otro similar, el de las orejas luminosas intermitentes, que colocadas en los laterales traseros resultó bastante más efectivo y fue sin duda alguna el antecesor del sistema actual. Se vio por primera vez en aquel mítico *topolino*, pequeñísimo modelo de la Fiat que marcó toda una singladura justo acabada nuestra guerra. Para terminar la descripción del vehículo propiamente dicho, podríamos añadir dos detalles. El primero, hacer notar que la parte trasera era descapotable, por lo que llevaba acoplado el clásico compás exterior que marcaba el giro, aunque es justo señalar que no era del agrado de la mayoría de los taxistas hacerlo, ya que perjudicaba el cuero por muy engrasado que estuviera además de que las partes que hacían junta con la plancha propiciaban luego el paso del agua de lluvia.

La segunda observación que puede atraer

nuestra curiosidad ya sería de otra índole. Teniendo en cuenta, como ya quedo dicho al principio del artículo, esta fotografía fue tomada precisamente el día 14 de abril de 1936, aniversario de la conmemoración de la Segunda República española, fijémonos en la rejilla que protege el radiador y apreciaremos que hay colocadas dos banderas, la catalana y la de la República. En aquel tiempo, la clase trabajadora estaba muy concienciada políticamente y el tema habitual de conversación eran los problemas políticos y sociales que atravesaba nuestro país. Los taxistas como trabajadores que éramos (y continuamos siéndolo), seguíamos la misma pauta, por lo que habitualmente cuando llegaba una festividad o aniversario engalanaban sus taxis, dando fe y asumiendo su conciencia de ciudadanos participativos.

El uniforme del taxista

Y sólo nos queda por destacar, aunque sea de modo breve, el uniforme que los taxistas han llevado durante tanto tiempo

y de modo obligatorio.

Empecemos por la gorra de plato, de acharolada visera y adornada con una ostentosa placa con el número del carnet municipal de taxista y un pequeño escudo de la ciudad. Camisa abrochada hasta el cuello tanto en invierno como en verano, con el complemento inexcusable de la tradicional corbata o pajarita, como en el caso que nos ocupa. Para rematar el atuendo, una bata o guardapolvo que al igual que la gorra eran de un color gris oscuro. Estas batas eran idénticas a las que por aquel entonces llevaban los dependientes de las tiendas de ultramarinos. A propósito de estos guardapolvos, (¡cómo suena de anacrónico hoy este vocablo!) a nadie extrañará que con el uso fueran perdiendo el tono oscuro original y adoptando otro cada vez más esclerótico. Al mismo tiempo, el desgaste originado por el roce con el respaldo hacía que la parte trasera fuera la más sensible al deshilachamiento. Y entonces, aquellas buenas, hacendosas y sufridas esposas siguiendo las pautas tan comunes en

la época y que se iban transmitiendo de madres a hijas y de generación en generación entraban en escena. Su tarea consistía en ir colocando con primor y paciencia infinita unos magníficos pedazos de la misma tela tapando pudorosamente los desgastados.

Como resultaba que el parche era más o menos de la tela original y el guardapolvo aspirante a ser remendado había sufrido los embates inmisericordes de mil soles y lluvias, había uniforme que era una verdadero poema. Para rizar el rizo, se exhibían espaldas en que algunos parches se superponían en parte a otros y con una tonalidad tan propia y diferente entre sí que había ejemplares que seguramente habrían hecho sumir en éxtasis al mismísimo Tapies.

Reconozcamos, por puro amor a la verdad, que estas ferias de muestras ambulantes no eran la tónica general. Pero de haberlas, sobre todo en los períodos de pre y posguerra, ya lo creo que las había.

Del archivo histórico del STATC

EL FUTURO HA LLEGADO



TAXÍMETRO ELECTRÓNICO ARGO 1144



LATORRE AUTOCOM

Avda. Primer de Maig, 13-15. Polg. Industrial Gran Vía Sur
Tel. 263 24 01 Fax 263 20 89 08908 l'Hospitalet

ATENAS: 24, 25, 26 DE ENERO

99 Congreso Europeo del Taxi



SUMARIO

Recibimiento, intervenciones y saludos de las autoridades helénicas

Tres días de debates: coincidencias en la diversidad

Reivindicaciones que se llevarán a Bruselas

Las finanzas de la CET

Miguel Tomás: "para cada reivindicación su ámbito"

Creación del Día Internacional del Taxi

Recibimiento, intervenciones y saludos al congreso de las autoridades helénicas



Los asistentes al congreso despiden con aplausos a las autoridades griegas

Durante los días 24, 25 y 26 de enero se celebró en Atenas el IV Congreso Europeo del Taxi, organizado por la Confederación Europea del Taxi (CET), que agrupa a los profesionales del sector de toda Europa. Las delegaciones de Francia, Inglaterra y Gales, Londres, Escocia, Irlanda, Bélgica, Luxemburgo, Alemania, Dinamarca, Italia, Grecia, España y Chipre, que se incorporaba en este congreso a la CET, presentes en el congreso discutieron sobre los diferentes problemas que les afectan, siempre con relación a Europa y la entrada en vigor del mercado único, a partir de 1993.

Los problemas del sector son muchos y muy diferentes en cada país, lo que hace difícil poder tratarlos de forma

unificada o dar una directriz única para todos los casos. A pesar de esto, surgieron una serie de cuestiones que, aunque en diferente medida y modo, afectaban a todos: características del taxi y especificación de los servicios que le competen; limitación de licencias; la formación del taxista y el acceso a la profesión; libre elección del modelo de vehículo o tipo de carburante; la seguridad del taxista; el paso de fronteras; la aplicación del IVA en el taxi o el pago de impuestos por vehículos de importación; la implantación del taxi adaptado para que puedan usarlo disminuidos físicos o personas con dificultades motrices. Los temas que mayor discusión suscitaron fueron: la limitación del número de licencias, la libre elección del

modelo de coche para taxi, la especificación de lo que es el servicio del taxi y la limitación de competencias reservadas al mismo y muy especialmente la aplicación del IVA en el servicio.

Saludos de las autoridades helénicas a los congresistas

Las sesiones del congreso se iniciaron el sábado día 25, ya que el viernes, tras ser recibidos por los organizadores, se dedicó a hacer una visita cultural y turística por Atenas: la Acrópolis, el Estadio Olímpico, el Pireo, etc.. La apertura del congreso contó con la presencia de diferentes autoridades griegas que se aprestaron a saludar a los congresistas reunidos en el edificio Zapion, sede de congresos ateniense, tras pedir disculpas en nombre del ministro de Economía y Medioambiente, por no poder asistir al congreso, se dirigieron a los congresistas el ministro de Transportes griego, el eurodiputado del partido Nueva Democracia y miembro de la Comisión de Transportes y Turismo de la CE, quien informó a los presentes de una propuesta europea para regular ciertos aspectos del sector del taxi, también señaló que aunque aún no se han concretado, estaba seguro de que el Consejo de la CE las recogería.

A continuación, y siguiendo un orden decidido por sorteo con anterioridad, intervinieron los miembros que presidieron la Confederación Europea del Taxi durante el último año: Jean Claude Françon, representante de los taxistas franceses, el representante belga, que leyó una carta del presidente de la CET, en la que se disculpaba por no poder asistir al congreso en persona por razones de salud, y presentó el balance de la gestión realizada durante 1991. La conclusión más importante de dicho balance fue, por un lado las dificultades de mantener un mínimo

organizativo debido a los problemas económicos y la necesidad de que las aportaciones económicas que hagan las diferentes confederaciones nacionales, sean en *ecus*, la moneda europea.

El balance de la gestión se pasó a votación y fue aprobado por mayoría.

A continuación, ya hacia la tarde del sábado, intervino el presidente de la Confederación Griega del Taxi, organizadora del congreso y presidente durante el presente año de la CET. El Sr. Manolis agradeció a los asistentes la confianza depositada en la Confederación Griega para poder organizar el IV Congreso Europeo del Taxi e hizo votos para que los resultados del congreso y de su actuación como presidente del mismo no defraudaran las expectativas de los asistentes y que los resultados fuesen fructíferos, tras lo cual deseó un buen trabajo a todos.

Encomiable organización

El recibimiento y la organización del congreso por parte de los taxistas griegos fue en todo punto encomiable. A la llegada tanto como en la despedida en todo momento estuvieron presentes su deseo de orientar, ayudar y procurar que nadie se sintiese forastero o extraño.

El transporte de los congresistas, las comidas durante las sesiones, teniendo en cuenta los diferentes hábitos alimenticios de los presentes y procurando respetarlos, pero sin por ello olvidar que muchos podían desear, como así fue, conocer algo más de la cultura griega, y por supuestos su gastronomía.

S A U T O MECÁNICA GENERAL DEL AUTOMÓVIL
 ELECTRICIDAD Y BATERIAS
 CARROCERÍA Y PINTURA
 LAVADO, ENGRASE Y NEUMÁTICOS
 ABIERTO SÁBADOS TARDE Y FESTIVOS MAÑANA
 Diputación. 460-466 (entre Lepanto y Padilla)
 Tels. Of. 245 58 78 - Recambios: 245 30 01
 08013 Barcelona

TALLERES LA RUEDA
 REPARACIÓN DE CAJAS
 DIRECCIÓN ASISTIDA
 TALLER AUTORIZADO "BENDIBÉRICA"
 Santa María, 27 (Esq. Armenteres)
 (Carretera de Sant Feliu a Sant Joan)
 08980 Sant Feliu de Llobregat (Barna)
 Teléfono 666 54 02

	NEUMÁTICOS Hnos. ROJAS	AL CAMBIO DE TUS NEUMÁTICOS TE OBSEQUIAREMOS CON LA COMPROBACIÓN DE TUS AMORTIGUADORES
		LA NUEVA GENERACION ESPECIALIDAD EN: FENÓMETRO - EQUILIBRADO DE RUEDAS (DINÁMICO Y ESTÁTICO) COMPROBACIÓN ELECTRÓNICA DE SUSPENSIÓN Y ahora más cerca de ti en:
c/ Hernán Cortés, 17 Tel. 231 788 07 - Barna	c/ Aragón, 138 Tel. 453 37 32 - Barna	c/ Valencia, 561 Tel. 232 64 17 - Barna

Tres días de debates: coincidencias en la diversidad



Las delegaciones europeas presentes en el IV Congreso Europeo del Taxi no quisieron dejar pasar la oportunidad de fotografiarse juntas, frente al Zapion, testigo de los debates y acuerdos de los taxistas europeos.

A nadie se le escapa que los problemas del taxi son muchos y muy diferentes según a qué país nos refiramos. A pesar de la diversidad de situaciones, una cosa quedó clara a lo largo del congreso: los problemas, las situaciones del sector se asemejan y por lo tanto las soluciones han de ser las que mejor hayan resuelto el problema en cada uno de los países, es decir: buscar unas directrices que permitan homologar en Europa el taxi, una reglamentación igual para todos, pero teniendo en cuenta a la hora de hacerla las mejoras no las deficiencias, o lo que es lo mismo nivelar por arriba y no por abajo.

Ejemplo concreto

Así, por ejemplo, en la implantación del vehículo adaptado para que puedan utilizarlo personas con dificultades motrices, la mejor solución parece ser que es la adoptada en España, en donde la Administración, conjuntamente con la Fundación ONCE subvenciona el coste de mantenimiento del vehículo adaptado y la diferencia de coste en la compra del mismo. Nadie negó la necesidad de cubrir dicho servicio, pero dado que es un problema social, la solución y los costes de la misma no deben recaer sobre el profesional, sino sobre la Administración, por lo que es del todo justo que sea ésta quien cubra la diferencia de costes y mantenimiento entre un vehículo no adaptado y uno adaptado. Por otra parte, es necesario tener en cuenta las necesidades de cada país y zona en concreto, la demanda real existente, para saber qué número de taxis son necesarios para cubrirla.

La discusión se abrió con el informe presentado al respecto por el representante de los taxistas londinenses, a los que se les quiere imponer este tipo de vehículos, sin tener en cuenta la demanda (según él mismo un tres por ciento de la población) y además se pretende que sea el propio taxista el que asuma el coste de la implantación del servicio.





Taxi de la ciudad de Atenas

Las licencias de taxi

A quién se conceden licencias, cómo, quién las concede y qué criterios se siguen para hacerlo es quizás el aspecto en el que podemos encontrar mayores diferencias entre los distintos países que forman la Comunidad. Todos estos aspectos se relacionan a su vez con otros problemas como son: el taxi autónomo o empresa de taxis, la competencia desleal...

Criterios que se siguen para conceder las licencias

En la mayoría de los casos el criterio es el que marca el mercado, la oferta y la demanda, aunque como veremos más adelante no parece que este criterio, a tenor de lo que explicaban los propios taxistas, regule demasiado bien el tan alabado equilibrio del mercado.

Así nos encontramos con que en Inglaterra no hay ningún tipo de control en la concesión de licencias, ni voluntad

política de que lo haya, ya que se cree firmemente y a ciegas en la capacidad reguladora del libre mercado, algo que los taxistas ingleses están pagando muy caro ya que al exceso de taxis se le añade el problema de la competencia desleal por parte de los *minicars*. En Bélgica existe la circunstancia que un conductor de taxi, con una licencia puede tener hasta treinta taxis que trabajen para él, en Alemania, el solicitante de una licencia de taxi ha de demostrar, antes de que le sea concedida, si es solvente y tiene capacidad de mantenerlo, de hecho se le considera un empresario por lo que no tiene ningún obstáculo si quiere ampliar la flota.

Así y todo existe un control sobre el número de licencias que se conceden.

Actualmente, comentaba el representante germano, no hay un gran problema y de hecho, tras la unificación y en Berlín en concreto el Gobierno de la República se ha visto obligado a dar libertad de concesión de licencias, lo que es una experiencia nueva que todavía no se sabe cómo acabará ni qué repercusiones tendrá en un futuro próximo. Esto en Berlín, pero en el resto de Alemania y antes de la reunificación, desde el punto de vista económico, la situación era desastrosa la descompensación entre la oferta de taxis y la demanda real del servicio era grave.

El compañero italiano nos comentaba que en Italia los taxistas suelen organizarse en cooperativas, aunque también existe el taxista autónomo.

Estas organizaciones del taxi participan en la negociación de concesión de licencias y añadía que en caso de que exista una demanda anormal del servicio es mejor que el propio profesional se autorregule el horario de trabajo que conceder nuevas licencias ya que esto último podría hipotecar el futuro del sector, una vez solucionado el problema.

Direcciones de las delegaciones de la Confederación del Taxi de España

ASOC. EMPRESAS DE AUTO-TAXI BARRICADA DE LOS PINOS, 9 JEREZ DE LA FRONTERA (CADIZ)
 ASOC. GREMIAL PROV. DE AUTO-TAXIS AVDA.FCO. MONTENEGRO,2 TRVAL.2 HUELVA (HUELVA)
 ASOC. LOCAL EMPRESARIOS AUTO-TAXI MENENDEZ PELAYO, 9 CASTELLON (CASTELLON)
 ASOC. PROV. T.A.T GUIPUZCOA SIERRA DE ALOQA, 1 ENTREPL SAN SEBASTIAN-BARRIO LOYOLA (GUIPUZCOA)

ASOC. TRABAJ. AUTONOMOS DEL TAXI ALHUCEMAS, 3 PUERTA MURCIA (MURCIA)
 ASOC. TRABAJADORES AUTONOMOS DEL TAXI VOLUNTAD, 50 LAS PALMAS DE G.CANARIA (LAS PALMAS)
 ASOC. TRABAJADORES AUTONOMOS TAXI VIA ALEMANIA, 2 TORRE MALLORCA (PALMA MALLORCA) BALEARES

ASOC. TRABAJADORES TAXI SEVILLA OPALO, 1 SEVILLA (SEVILLA)
 ASOC. PROVINCIAL DE AUTOTAXI MACIAS PICAVEA, 14 VALLADOLID (VALLADOLID)
 ASOC. GREMIAL PROV. TRABAJADORES C/R. Y CAJAL, BL.SAN FERNANDO II, BJ. GRANADA (GRANADA)
 ASOC. AUTO-TAXI DE ALAVA GUAYAQUIL, 66-CENTRO VITORIA (ALAVA)
 ASOC. AUTONOMOS MELILLA FUERTE SAN MIGUEL, 17 MELILLA
 ASOC. DE TAXISTAS PISTA MILITAR DE SAN ROQUE, 19 LA LAGUNA (S.CRUIZ DE TENERIFE)
 ASOC. DEL TAXI DE LLEIDA LLUIS ROCA, 34 LLEIDA (LLEIDA)
 ASOC. GREMIAL DE AUTOTAXIS GOMEZ BECERRA, 57, 2 CACERES (CACERES)
 ASOC. LOCAL DE AUTOTAXIS RAFAEL ALBERTI, 50-B LA CORUÑA (LA CORUÑA)
 ASOC. PROFESIONAL AUTO-TAXI DEAN NAVARRO ACUÑA, 17 CEUTA
 ASOC. PROV. EMPRESARIOS ALCALDE APARICIO Y MARIA, 5 CORDOBA (CORDOBA)
 ASOC. SINDICAL DEL TAXI JUAN SEBASTIAN BACH, 7 IBIZA (BALEARES)
 ASQUETA GODORNIZ, 44 BILBAO (VIZCAYA)
 FED.SINDICAL DE T.A.TAXI MALAGA DR.PALLARDO, 1 PORTAL 9 MALAGA (MALAGA)
 FED.SINDICAL TRABAJ.AUTONOMOS JERONIMO IBRAN, 3 1 G OVIEDO (ASTURIAS)
 FED.SINDICAL TRABAJADORES FRAGATA, 11 BAJOS VALENCIA (VALENCIA)
 FED.TAXI ZARAGOZA FCO. DE QUEVEDO, 14 ZARAGOZA (ZARAGOZA)
 FED.TRABAJ. AUTONOMOS ARROYO FONTARRON, 51 MADRID (MADRID)
 RADIO TAXI BILBAO SALVADOR, 1 BILBAO (VIZCAYA)
 RADIO TAXI MENORCA MIGUEL DE VERI, 3-A MAHON (BALEARES)
 STATC-UNIO COMARCAL D'OSONA AVDA. GENERALITAT, 41 ENTLO. VIC (BARCELONA)
 STATC-UNIO INTERCOMARCAL DE GIRONA DE LA CREU, 8 ENTLO. GIRONA (GIRONA)
 STATC-UNIO INTERCOMARCAL TARRAGONA BAIXADA PESCADERIES, 14 TARRAGONA (TARRAGONA)
 STATC-UNIO LOCAL DE MATARO POMPEU FABRA, 56 MATARO (BARCELONA)
 STATC-UNIO LOCAL SABADELL LA SALUD, 1 SABADELL (BARCELONA)
 TELE TAXI ALMERIA CARTAGENA, 18 ATC. 7 ALMERIA (ALMERIA)
 UNION ANDALUZA DE ASOC. TAXI AP. CORREOS, 34 DOS HERMANAS
 UNION DEL TAXI DE MURCIA CTRA. DE BENIAJAN, KM 1 MURCIA (MURCIA)
 UNION LOCAL DE AUTONOMOS TAXI PLZ.ESQUITVEL, 1 ESC.IZQDA. CADIZ (CADIZ)
 UNION PROV. GADITANA J.RAMON JIMENEZ, 4 ALGECIRAS (CADIZ)
 VICENTE PRAT CARDONA VALENCIA, 13 SAN ANTONIO (BALEARES)

Talleres ATLÁNTIDA

REPARACIÓN DE AUTOMÓVILES

Atlántida, 13 - Tel. 334 53 44 - L'Hospitalet

CONSULTORIO MÉDICO

Dr. JORGE BUXADÉ ARRIBAS

Pº Carlos I, 92, 1º 1ª, 08018 Barcelona Teléf. 309 85 77

MEDICINA GENERAL
 CHEQUEOS - ANÁLISIS
 OBESIDAD - CELULITIS
 TRATAMIENTO DEL DOLOR

Reivindicaciones que se llevarán a Bruselas

Limitación del número de licencias

Hay países en los que existe un control sobre la otorgación de licencias, pero en otros la regulación se deja en manos de las leyes del mercado, en Londres e Inglaterra (ambas delegaciones se presentaban independientemente) por ejemplo, no existe ningún tipo de limitación a la concesión de las mismas, lo que hace que la crisis en el sector sea especialmente grave: descompensación entre el número de taxis y la demanda. En España las licencias las concede el municipio y, en principio, existe desde hace tiempo la intención de congelar la concesión de licencias nuevas dado que el número existente actualmente cubre sobradamente las necesidades del mercado.

Las directrices para la limitación del número de licencias deberían contemplar mecanismos de regulación naturales: número de taxis por habitante, características del área metropolitana, etc, que hiciesen innecesario recurrir a la huelga

Exención del pago de impuesto por importación

El taxista debe estar exento de pagar cualquier tipo de tasa por la compra de un vehículo de importación, ya que no se trata de un lujo, sino de ofrecer un mejor servicio al cliente. Esta propuesta, presentada y discutida, posiblemente se retirará del redactado definitivo ya que a partir del 93 y con la entrada en vigor del mercado único europeo, no será necesario pagar ningún tipo de impuesto por este concepto, ni para los taxistas ni para los particulares. No tendría sentido presentar una propuesta que ya es una realidad en toda la Comunidad, no sólo eso sino que si se presentase iría en detrimento de la imagen del sector ya que, como señaló Miguel Tomás, presidente de la Confederación Española del Taxi, "nuestra credibilidad depende de la credibilidad de nuestras propuestas".

No modificar el estatus del taxi de cada país

Cada país tiene actualmente su propia manera de organizar el servicio de autotaxi: en unos como empresa, en otros son taxistas autónomos o cooperativas, también puede ocurrir que todos estos sistemas convivan en un mismo país. La unidad europea no ha de suponer sin embargo la modificación del estatus existente actualmente, fuera cual fuese, no sin que sea el propio sector quién lo proponga. En España en concreto ha costado años conseguir acabar con las empresas del taxi y no sería de recibo, por ejemplo, que empresas alemanas o belgas quisieran imponer su sistema aquí bajo la excusa de la libertad de mercados y entrada de capitales, de ahí la propuesta de no modificar el estatus del taxi existente en cada país de la Co-



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.

Libertad para elegir el modelo de vehículo

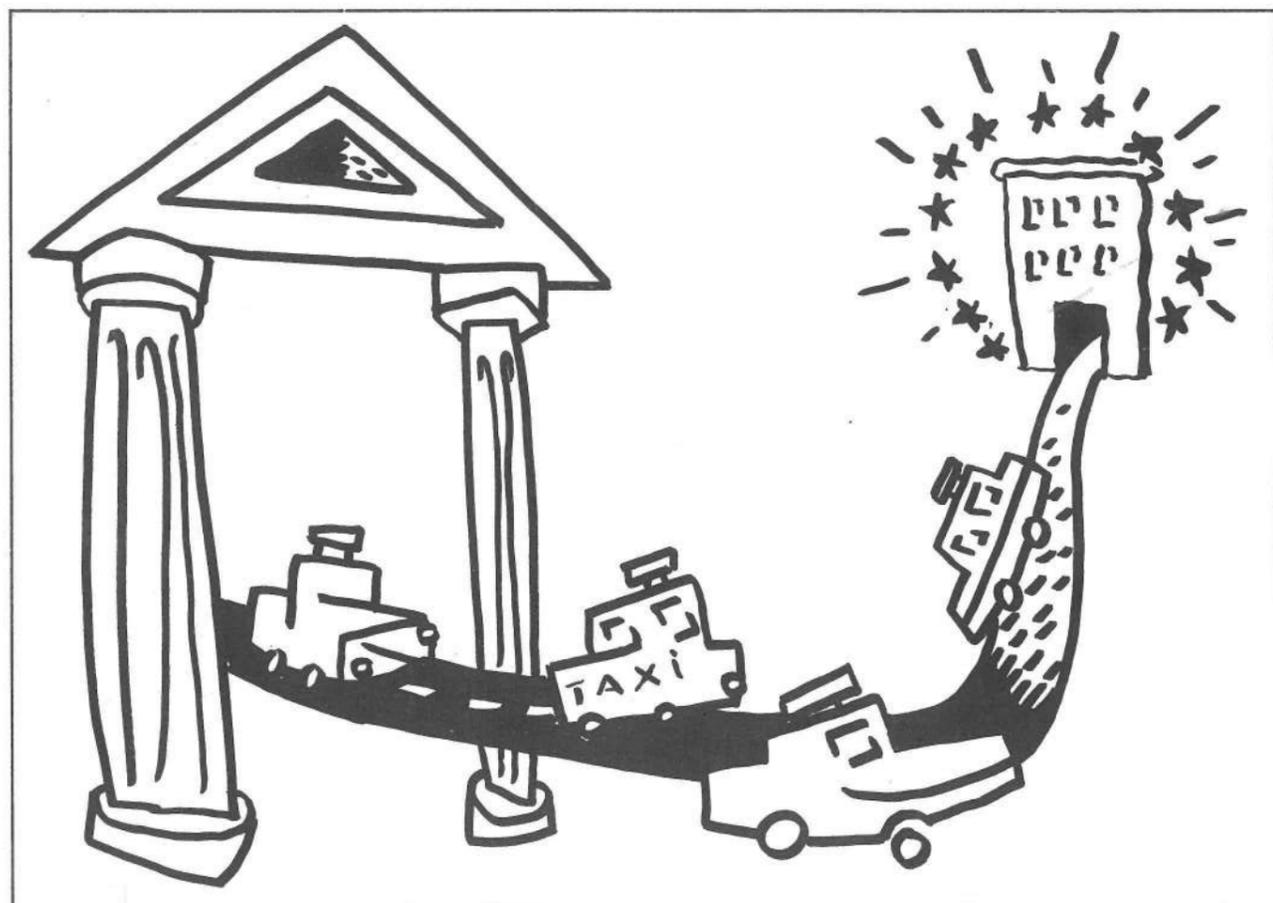
Se solicita de los gobiernos pertenecientes a la Comunidad Económica Europea que dejen la libertad de elección del modelo de vehículo que se hará servir como taxi al propio taxista, sin que intenten imponerle ni el tipo de carburante: gasolina, propano, gasoil. La propuesta de un modelo único en concreto se intentó imponer en Grecia, pero gracias a que los taxistas griegos se movilizaron, no llegó a materializarse.

Formación profesional para el taxista

Se presentará a la Comisión Europea de Transportes una propuesta para que se dote de subvenciones a los organismos pertinentes con objeto de que se creen escuelas de formación y reciclaje de taxistas. Estas escuelas deberían impartir materias dirigidas a ampliar los conocimientos lingüísticos de los taxistas, su nivel cultural: conocimiento de la historia de la ciudad, monumentos, etcétera y de mecánica del coche.

Diálogo con las autoridades de la CE

Se solicita establecer un diálogo urgente con las autoridades con competencias en el taxi a fin de poder establecer un marco de actuación que permita hacer frente a las deficiencias que presentan las legislaciones de cada país al respecto y para determinar las directrices a seguir. Para una mayor eficacia se propuso el nombramiento de una persona que será quien realice los contactos, sin que esté condicionada por los cambios de presidencia.



Regulación de la denominación de 'taxi'

unidad. La regulación de la denominación de taxi en tanto que vehículo dedicado al transporte de personas y equipaje, con chófer incluido, provisto de taxímetro y sin limitación de caminos por donde pueda transitar. Se conmina a la comunidad para que lo regule dicha denominación, deberes y derechos, de forma que se evite la competencia desleal de empresas que, sin las cargas fiscales y obligaciones legales que ha de soportar el taxista, se dedican a prestar los mismos servicios que este. En España está empezando a surgir el

No a la limitación de circulación para el taxi

problema de los coches de abono. Derogación de todas las normativas y leyes que limitan la libre circulación del taxi por carretera. Este problema se relaciona fundamentalmente con el paso de fronteras, que afecta de forma especialmente grave a los estados fronterizos. Como bien recordarán en el número anterior publicábamos una carta de la dirección general de aduanas de Francia que se refería a dicho problema, sobre él volvieron a hablar los taxistas de Luxemburgo, ya que les afecta de ma-

Modificación de los estatutos de la Confederación

Por último se trató el tema de la modificación de los estatutos de la CET. La organización actual: elección del presidente y la Comisión gestora cada año, si bien permite una continuidad entre pasado (vicepresidente, el presidente saliente, presidente, el presidente de la Confederación organizadora y vicepresidente segundo el que organizará el próximo congreso), presenta la dificultad de la continuidad, y por lo tanto de mantener las propuestas

Las finanzas de la CET

La conferencia eligió el último día de sesiones, domingo 26, la nueva Comisión Gestora, para 1992, que quedó formada de la siguiente forma: presidente, el Sr. Manolis, presidente de la Confederación Griega del Taxi (la Confederación organizadora del IV Congreso); vicepresidente, el Sr. Françon, presidente de la Confederación Europea hasta durante 1991; vicepresidente segundo, el presidente de la Confederación Italiana del Taxi (organizadora del V Congreso). Tras la elección de la nueva Comisión Gestora se pasó a tratar el tema, siempre espinoso, de las finanzas. Se trata de uno de los aspectos que más pueden influir para que la Confederación Europea sea útil a sus afiliados y eficaz en el desarrollo de las gestiones que se le encomienden, y estriba en su capacidad económica para poder hacer frente a los costes administrativos, de gestión: traducciones, envíos de información, etc. Para que esto ocurra no hay otra alternativa que la de autofinanciarse. Las finanzas de la confederación se nutren principalmente de las aportaciones de sus miembros, según los acuerdos estatutarios, de ahí la importancia de estar al día en el pago de las cuotas. Finalmente y por unanimidad de cuadruplicar la cuota para 1992, entendiendo los casos particulares de las confederaciones europeas a las que teniendo pocos afiliados les resulta realmente gravoso cumplir con el compromiso. Así pues la aportación de cada Confederación nacional será de 114.000 ptas. anuales.

Miguel Tomás, " para cada reivindicación su ámbito "

En su intervención, Miguel Tomás, representante y portavoz de la delegación española, hizo hincapié en dos aspectos fundamentales: la necesidad de saber qué es la Confederación Europea del Taxi, conociendo sus limitaciones, y de fortalecerla para que así pueda tener más fuerza ante las autoridades de Bruselas y representar al mismo tiempo a un sector más amplio de los taxistas; y la segunda, relacionada íntimamente con la primera, el saber a qué ámbito de actuación corresponde cada una de las reivindicaciones del sector, esto es quién tiene competencias para abordar los temas. En cuanto al primer punto, recordó la juventud de la organización, su corta andadura (literalmente "la CET es un bebé"), pero a pesar de esto es necesario consolidarla a pasos agigantados, ya que el 93 lo tenemos a la vuelta de la esquina y es preciso acelerar las soluciones del sector.

La CET ha de servir, no para solucionar nuestros problemas o reivindicaciones en concreto, eso debe hacerlo cada organización en su propio país, sino para poner en común nuestras preocupaciones, conocer mejor la situación del sector en cada país de Europa y mirar de recoger las soluciones que mejoran la calidad de vida y las condiciones de trabajo del taxista.

Sobre las competencias de la CET, remarcó la importancia de "no equivocarnos de puerta, no vayamos a llevar a Bruselas propuestas sobre las cuales no tiene competencias la CE. Cada reivindicación tiene su ámbito de negociación, que es aquel que tiene las competencias en el tema y por lo tanto la capacidad de solucionar los problemas".

Creación del Día Internacional del Taxi



Guante de promoción del taxi de Barcelona

Entre los acuerdos alcanzados en este IV Congreso se encuentra el de crear El Día Internacional del Taxi, a fin de promocionar el uso de este medio de transporte y popularizarlo entre los ciudadanos. El Día internacional del Taxi se inauguraría el primero de julio del presente año, coincidiendo con el inicio del período vacacional. Los actos o preparativos de este Día se lo hará cada país, según sus posibilidades y características propias. Desde la CET se abrirá una campaña de propaganda, con pegatinas, dícticos y elementos diversos de cara al ciudadano.

Aprovechando esta circunstancia, la delegación española mostró a los congresistas la campaña de promoción del taxi que los profesionales barceloneses llevaban a cabo con motivo de las Olimpiadas de Barcelona: bolígrafos, pics, guantes, paraguas, encendedores y un vídeo en el que se explicaba los avances conseguidos en el sector, tanto en la ampliación de servicios como en la formación del taxista. Esta iniciativa causó gran impacto entre las delegaciones y se recogió como sugerencia para la campaña del Día Internacional del Taxi.

AMIGO TAXISTA POR TU SEGURIDAD! Mamparas para Taxi

No roba espacio útil
 Gran resistencia a impactos
 Proporciona total aislamiento



Incombustible
 Comunicación oral
 Cajetín intercambio monedas

Totalmente transparente,
 permite visibilidad total del interior del vehículo,
 sin marco ni ángulos muertos

DISTRIBUCIÓN:

EN VALENCIA
 Federación Sindical del Taxi de Valencia,
 c/ Fragata, 11 bajos. Tel. 347 93 60

EN CATALUNYA
 STATC.
 Paseo Carlos I, 82. Barcelona Tel. 300 23 14

Para más información en cualquier Federación de la Confederación del Taxi de España

Optica Ruiz Urrea

LENTILLAS CORNEALES - APARATOS PARA SORDOS
 (servicio de limpieza y reparación)

Monturas Nacionales y de importación. Cristales de todos los tipos.
 Distribuidor Oficial de las gafas CARTIER PARIS
 Especialistas en los multifocales invisibles, visión perfecta en todas las distancias.

RENOVACION DEL PERMISO DE CONDUCIR

Si le han encontrado alguna deficiencia visual, VISITENOS y le daremos la solución.
 SUS GAFAS EN DOS HORAS

20% de Descuento a los Sres. taxistas y familiares.

65 años como profesionales ópticos, garantizan nuestros trabajos y servicios.

Diplomado A. Ruiz Beckers
 Talleres propios. Fundada en 1924
 Ronda San Antonio, 63
 Teléfono 454 59 45
 08011 Barcelona

XX aniversario del STATC y III de Barna-taxi



Aspecto de la sala del restaurante donde tuvo lugar el acto de celebración

El día 22 de febrero se celebró en el Restaurante los tres molinos de Barcelona el acto de celebración del XX aniversario de la fundación del STATC y el tercero de la creación de la emisora Barna-taxi. Ala cena asistieron unas 350 personas a

las que se dirigió, al principio de la misma, Miguel Tomás, como secretario general del Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya. En su intervención Miguel Tomas se refirió a lo que ha significado estos veinte años de andadura del sindicato, en cuanto a la

mejora de las condiciones de vida del profesional. "En doce años se ha pasado de estar explotado por empresas a ser autónomo, además de conseguir que para cualquier tema relacionado con el taxi en Catalunya, las administraciones catalanas han de contar con el sindicato". Y destacó que el sindicato siempre ha estado presente en las luchas y movilizaciones por las mejoras en el sector.

Barna-taxi, la 2ª compañía de Barcelona

En su tercer aniversario como emisora de servicios de radio-taxi, Barna-taxi ha conseguido situarse en el segundo lugar entre las compañías de servicios.

Actualmente la emisora cuenta con 300 unidades móviles abonadas a ella, con un promedio de cien abonados por año.

Al final del acto se sortearon accesorios para el automóvil: neumáticos, etc. donados para la ocasión por empresas que patrocinaban el acto

Homenaje a los jubilados

En el Polideportivo Olímpico de Badalona, tuvo lugar el 28 de febrero un *Nit del Taxi* en la que se rindió homenaje a cincuenta y dos taxistas barceloneses que se jubilaron durante 1991. El acto, al que asistieron unas mil personas fue presidido por el alcalde de Barcelona Pasqual Maragall. El acto contó además con la presencia de otras autoridades municipales y con la de Miguel Tomás, presidente de la Confederación Española del Taxi y S. Gral. del Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi. En el mismo acto se hizo entrega simbólica de los diplomas de Taxista Olímpico



En el astrado de la *Nit del Taxi*, Pasqual Maragall y Joan Torras.

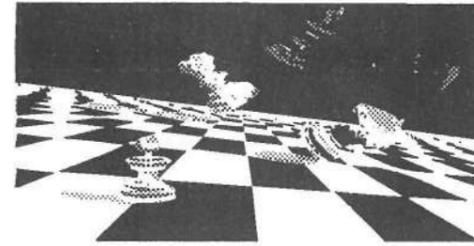
TARIO RUBIO

SOCIO Nº 3.056

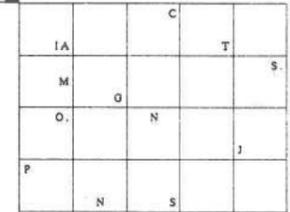
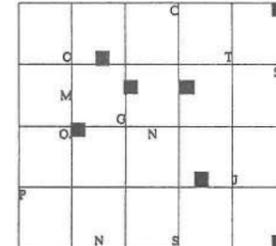
Columnas movedizas

Salto del caballo

Empezando por la sílaba el y siguiendo el movimiento del caballo del juego del ajedrez, formar una frase



Letra griega, número, dichos populares



EL	RIN	EL	Y	XI
ON	TO	TA	POR	TA
DE	COM	XI	CON	EDU
EN	CI	BU	S	TA
EN	MA	MI	CA	UN

IA	OC	AS	NGU	NO
QU	DE	ACI	RTA	UN
EST	O	D	JEM	ESY
A	M	EXP	UNO	ES
MA	EL	QUE	E	DA
PAD	A	MO	ON	RASS
ENC	NES.	E	Q	CIO
BRE	CHO	AM	MUS	Q
NU	ING	S	A	E
LE	Y	M	ERI	UI
CO	DOC	NON	I	GO
UNA	L	E	S	A

B										N										
										O										

V		I	A	E	A	B	C	O	R		S		Z	N	A	A	N			
		S	D		A	C	A		N	E	U	M	N	N	A	E	L			
		O	R	U		N	O	E	O	A	Q		Y	T	N	E				H
		T		E	E		G	N	I	U	P	A		N	N	N	O	E		
		R				O	D	R		R	E		A		S	O	F	S	E	N

La solución en la página siguiente

Solució

EL	RIN	EL	Y	XI
ON	TO	TA	POR	TA
DE	COM	XI	CON	EDU
EN	CI	BU	S	TA
EN	MA	MI	CA	UN

			C	
	O			T
	M			S
		G		
	O		N	
				J
P				
	N		S	

			C	
	IA			T
	M			S
		G		
	O		N	
				J
P				
	N		S	

Salto del caballo

El taxis: con un buen comportamiento y educación el taxi rinde más

Refranes y dichos

Experiencia es el nombre que le damos a nuestras equivocaciones.

Amigo de muchos amigo de ninguno.

No hay más que una educación y es el ejemplo.

Lengua malvada corta más que una espada

C A B E Z A V A N A N O C R I
A C A N A S E N E L M U N D
O E N T E R O N O H A Y Q U
I E N N O T E N G A U N P E
R O D O S R E F R A N E S

Recordatorio

Dedicamos un recuerdo al compañero fallecido José García López, afilado al Sindicato con el número 1238 Expresamos, así mismo, nuestra solidaridad en el dolor a familiares y amigos.

Fem un canvi d'aires.



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

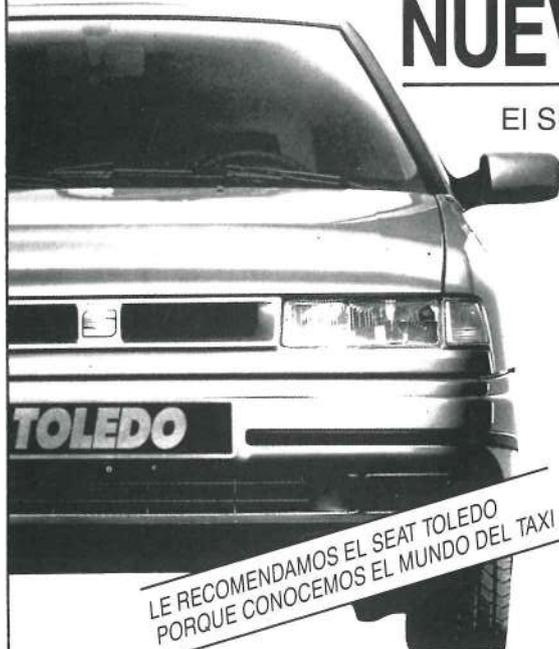
CAMPANYA PER A LA MILLORA DEL PAISATGE URBÀ

Ajuntament de Barcelona



Àrea metropolitana de Barcelona
Entitat del transport

AUTO-FUBER PRESENTA UN TAXI UNICO: NUEVO SEAT TOLEDO TAXI



LE RECOMENDAMOS EL SEAT TOLEDO
PORQUE CONOCEMOS EL MUNDO DEL TAXI

El SEAT TOLEDO TAXI, en sus dos versiones 1.8I GL y 1.9TD GL, es el único del mercado dotado con un equipamiento adicional especialmente diseñado para el uso diario del taxi; garantizando máximo confort y duración.

EQUIPAMIENTO ADICIONAL:

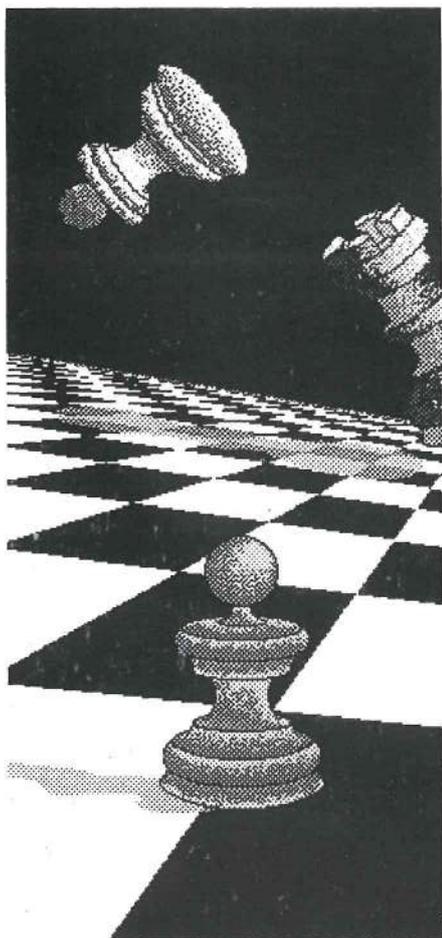
- Batería 12 V. 380 A (64-AH)
- Alternador 65 A
- Asiento conductor reforzado
- Alfombra adicional goma anterior y posterior
- Columna dirección ajustable
- Cuenta-kilómetros con sirga precintada
- Interruptor luz apertura puertas posteriores
- Lámpara lectura ant. y post. con accionamiento desde tablero.
- Preinstalación para taxímetro electrónico
- Preinstalación para emisor de radio
- Cenicero en puertas posteriores
- Preinstalación luces exteriores taxi (incluido luz letrero SP)
- Rueda de repuesto idéntica a dotación
- Suspensión reforzada
- Cable de embrague reforzado
- Cable de acelerador reforzado



Auto Fuber, s. a.

Badajoz, 52 (Poble Nou) - 08005 BARCELONA T. 485 00 49 - Fax 485 37 08

ABIERTO A MEDIODÍA



taxímetros Barcino®

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:



MONTAJES: TAXÍMETROS - RADIO TELÉFONOS - TELÉFONOS
RADIOCASSETTE - ALARMAS

ELECTRICIDAD AUTOMÓVIL

Lepanto 217-219
(entre Aragón y Enamorados)
Telf: 447 15 61 - 08013 BARCELONA

Horario:
Laborables de 7-14 Y 15.30-19.30
Sábados de 8-14
Domingos y Festivos de 8-13



ÓPTICA ASUN

Lda. M^º ASUNCIÓN VILLALBA OLIVELLA
DIPLOMADA en ÓPTICA

Examen de su agudeza visual
Gafas graduadas
Gafas de sol graduadas
Gafas infantiles
Lentes de contacto

HORAS CONVENIDAS

PARA ANUNCIARSE EN ESTA REVISTA
LLAMAR AL 301 32 00