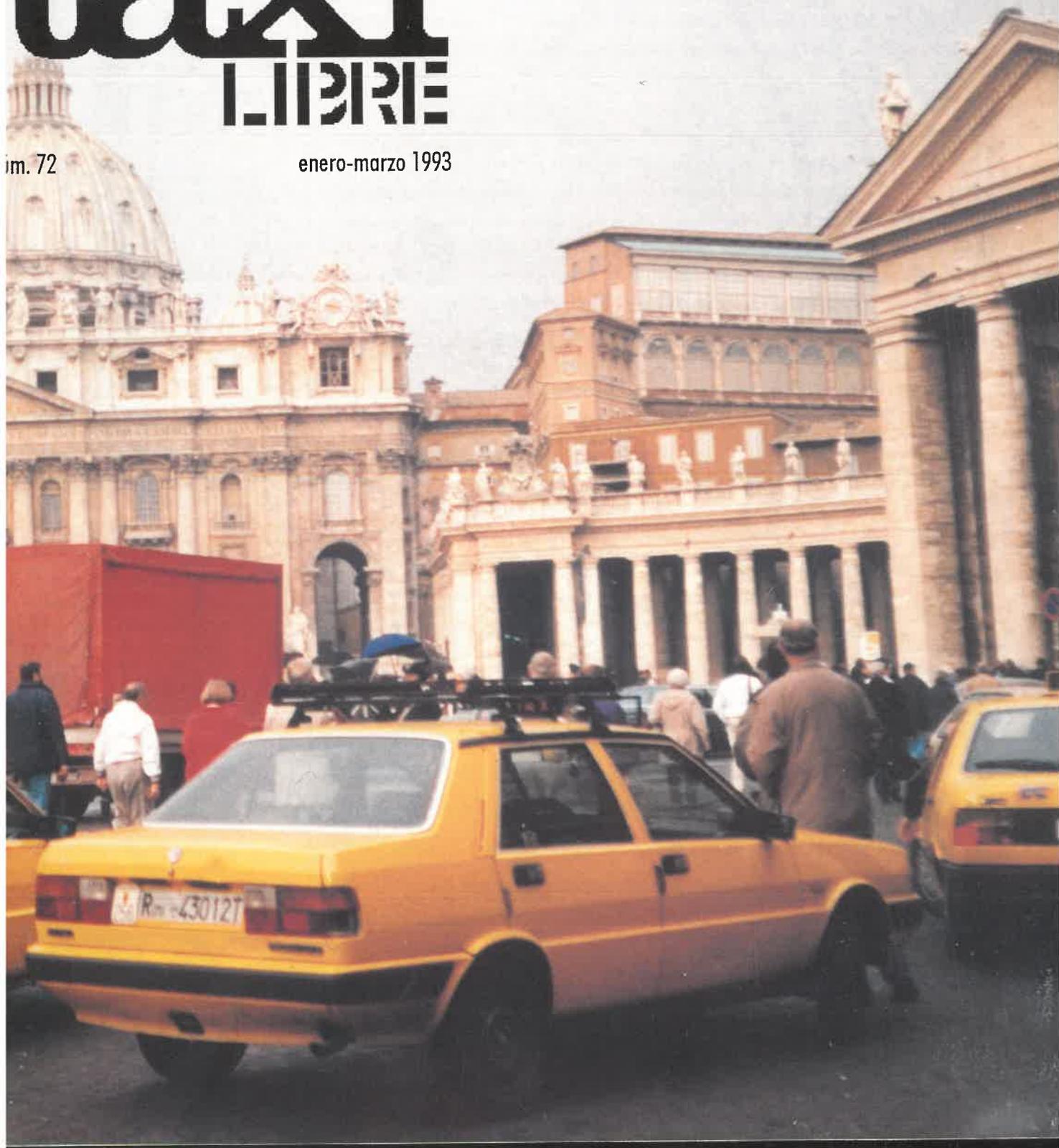


taxi

LIBRIE

im. 72

enero-marzo 1993



taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSIÓN NACIONAL
4ª ÉPOCA, AÑO XIV, Nº 72



Primera revista del taxi de España
Fundada el año 1980

Director:

Miguel Tomás Romero

Consejo de redacción:

Josep Santacreu y Luis Berbel

Redacción/Coordinación:

Montse Viladevall

Fotógrafo:

Jaume Ors

Colaboradores:

Bartomeu Serra Macipe y Marisa Far

Moya

Producción:

C.T.E. Carles I, 82

08018 Barcelona - Tel 300 23 14

Exclusiva de publicidad:

Caepissa SCCL Cucurulla 9, 2ª 2ª A

08002 Barcelona - Tel 301 32 00

Imprime:

Tandemgraf. Alarcón, 40-42

Sant Adrià de Besòs

Depósito legal: Barcelona-18790-1993

Revista impresa en papel
estucado ecológico Biolos

Talleres ATLÁNTIDA

REPARACION DE
AUTOMOVILES



Los fastos del 92 ya han quedado atrás. Hemos vuelto a la auténtica realidad de la situación del país: la crisis, la corrupción, y otras que nos han hecho despertar del sueño ideal en el que nos habían sumido. En el sector del taxi también hemos de asentar los pies en el suelo y buscar salidas a la actual situación; no podemos consentir ni una sola licencia más en este país, donde tenemos más del doble de taxis que en Europa. Los propios taxistas debemos reestructurarnos. Ahora, por ejemplo, hemos venido de Italia: las ciudades italianas tienen la mitad de taxis que las españolas, pero en Italia no existen los asalariados del taxi. Un hombre/un coche; ésta es la solución que necesita el taxi en nuestro país. En Italia, los taxistas sólo trabajan 7 1/2 horas diarias por 6 días a la semana; pero claro, los kilómetros de vacío son cero kilómetros recorridos y, por lo tanto, la rentabilidad es de un 100%, a diferencia de nosotros, que actualmente tenemos una rentabilidad del 50% aproximadamente. Por todo ello, es importante copiar aquello que tienen de positivo el taxi y la Confederación Europea ya que nos están dando la posibilidad de conocer sistemas de trabajo que difícilmente hubiéramos podido conocer. Por ello, desde aquí decimos Europa sí, pero para todo lo bueno y lo malo, no sólo para esto último.

Sumario

| | |
|--|----|
| Continua el caos circulatorio en la ciudad de Valencia | 2 |
| El exceso de licencias preocupa a los taxistas andaluces | 5 |
| Protesta de los taxistas del aeropuerto de Son Sant Joan | 6 |
| Enfrentamiento en las Ramblas de Barcelona..... | 7 |
| Denuncias por competencia desleal en Terrassa | 11 |
| Nueva legislación sobre retribución presupuestaria | 15 |
| Pasatiempos | 18 |
| Entrevista: Miguel Tomás, primer presidente del Stac | 19 |
| El V Congreso del Stac en imágenes | 21 |
| Roma, sede del V Congreso del Taxi | 24 |
| Los taxis del pasado vuelven a circular por las calles de Londres | 29 |

Comunicado de la Federación valenciana

Reproducimos aquí la carta remitida por el presidente de la Federación Sindical del Taxi, Félix Cañego Cañego, a la alcaldesa de la ciudad de Valencia, Rita Barberà. La respuesta fue una reunión en la que se explicaron de nuevo los principales focos de conflictividad, y en la que la autoridad afirmó su voluntad de aplicar medidas de mejora del tráfico de la ciudad. Hasta ahora no ha habido resultados

Excma. Sra:

La Administración del Excmo. Ayuntamiento de Valencia es candidata a mantener un conflicto público con el sector del taxi, ya que entendemos que dicha Administración es incapaz de dar solución al problema del tráfico en Valencia.

En varias reuniones con los concejales de la Policía Local y de Tráfico, ha sido planteada la gravedad que representa el tráfico para el desarrollo del trabajo del taxi, ya que disminuye la utilización de este medio por parte de los ciudadanos dado que el servicio les cuesta casi el doble de su coste real, perdiendo éstos tiempo y dinero.

La Federación Sindical del Taxi aportó a ambos concejales distintas alternativas para la solución del tráfico en Valencia que, al

parecer, han caído en saco roto. De nuevo proponemos esas alternativas: la creación de vías exclusivas para el transporte público; que los coches entren a la ciudad, las matrículas pares los días pares y las matrículas impares los días impares; el trabajo efectivo de las grúas, retirando realmente los coches que entorpecen el desarrollo del tráfico, etc. Consideramos que son medidas diasuasorias que conducirán a restringir el tráfico en el centro de la ciudad.

La solución al tráfico es la potenciación del servicio público de transporte, que dispone de medios técnicos y humanos suficientes para trasladar a los viajeros a su lugar de destino. Reiteramos que las circunstancias actuales están perjudicando tanto a los

usuarios del servicio público como a los de los coches particulares, ya que ambos sufren las consecuencias del caos de tráfico en la ciudad.

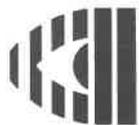
Asimismo, solicitamos una reunión con la Excma. Sra. Alcaldesa de Valencia.

Valencia, 19 de octubre de 1992



El sector del taxi sufre una grave recesión

Optica Ruiz Urrea



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

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

RENOVACIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR

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

20% de Descuento a los Sres. taxistas y familiares

El exceso de licencias preocupa a los taxistas andaluces

Todos los grupos parlamentarios de Andalucía han aceptado imponer una interpelación al Gobierno central desde el Parlamento de la Comunidad Autónoma, solicitando la disminución en un 30% de los módulos aplicados al taxi andaluz, en razón de la precaria situación que atraviesa el sector en Andalucía. Ello es consecuencia directa de la última reforma del sistema fiscal que presupone un margen de beneficios que son ficticios para el taxista andaluz. Esta resolución es el primer resultado visible de las negociaciones que se vienen manteniendo desde hace largo tiempo con los principales representantes de los grupos parlamentarios.

Ya antes de finalizar el año hubo movilizaciones para exigir la reducción de los impuestos y una reconversión del sector que supusiera una disminución del número de licencias existentes. La manifestación unió el pasado mes de diciembre al 70% de taxistas autónomos de Málaga

-según las organizaciones sindicales convocantes. Los taxistas autónomos, sin empleados a su cargo, se quejan de la fuerte carga impositiva -retenciones e IVA- que deben abonar cada tres meses y que acostumbra a superar las 50.000 pesetas. Los taxistas asalariados pagan trimestralmente cantidades que oscilan entre las 120.000 y 130.000 pesetas.

La manifestación, que aglutinó una parte importante de este colectivo, recorrió las principales calles del centro de la ciudad y, posteriormente se dispersó, no sin antes haber causado algunos colapsos del tráfico.

Nuevas tarifas

Por otra parte, la Comisión Informativa de Circulación y Transportes, aprobó el pasado mes de enero, la subida de las tarifas en un 10%, respondiendo a las demandas de revisión solicitadas por los profesionales del sector. De esta

manera, la bajada de bandera se sitúa en 114 pesetas y el km recorrido en 60 pesetas; la carrera mínima aumenta a 294 pesetas y la hora de espera costará al usuario 1.563 pesetas. Los suplementos y servicios especiales se incrementan hasta el nivel del IPC; y las salidas desde el aeropuerto y los traslados al nuevo parque del cementerio suman un suplemento de 145 pesetas sobre lo marcado en el taxímetro.

Esta revisión de precios se produjo a raíz de la petición realizada por la Asociación Provincial del Taxi, el Sindicato de Autónomos del Taxi y la UGT de Autónomos del Taxi, para compensar el desfase del 15% en las tarifas vigentes en Andalucía en comparación con la media de tarifas actuales en las principales poblaciones del resto de España.

La Junta establece una recuperación de las tarifas en un período de tres años, aen razón de un incremento anual de el 5% sobre el IPC de cada ejercicio.

XII Congreso de Autónomos del Taxi



El XII Congreso de la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi que se celebró el pasado día 20 de febrero, reeligió como presidente a José Jara Carrasco, que ya venía ocupando el cargo desde 1990.

El presidente reelegido se reafirmó en la continuidad de su política actual y propuso la creación de una junta directiva "compacta, operativa y con competencia en todo el territorio andaluz, potenciando sobre todo las provincias de Cádiz y Almería". El primer paso para hacer realidad este punto fue el nombramiento de Manuel

nueva junta directiva en representación del taxi gaditano, con derecho a voz y voto.

En este último Congreso también se trató el problema de los visados de transporte (VT) que exigen una fianza previa de 250.000 pesetas, y se contempló la posibilidad de pagar sólo el 15% del total, ya que la asociación - con más de 7.000 socios- puede responder por el 85% restante.

Asimismo, durante el acto se ofreció una ponencia sobre el Banco Meridional, se puntualizaron las gestiones realizadas en el pasado año y se efectuó un

Enfrentamiento en las Ramblas



Los taxistas se concentraron para apoyar a su compañero

La falta de información de dos guardias urbanos de Barcelona provocó un enfrentamiento entre dicho cuerpo y un centenar de taxistas que impidieron que la grúa se llevara el vehículo del compañero. Los agentes aseguraban que no había realizado la ITV a su debido tiempo y que tenía caducada la ficha técnica, cuando la ley dice que un coche puede pasar la revisión un mes antes o un mes después del vencimiento de la inspección.

La Entitat Metropolitana de Barcelona ya había concertado día y hora para la revisión

El enfrentamiento se inició cuando dos guardias urbanos pararon el pasado día 7 de enero el taxi con la licencia 4382 que subía por las Ramblas, requirieron la documentación del coche, y observaron que el vehículo no había pasado la revisión. José M. Anguera López, propietario del taxi, aseguró y demostró más

Barcelona le había enviado una carta, notificándole el día y la hora en que tenía que pasar la revisión anual. "Y por este motivo no la pasé antes", dijo el taxista.

Los agentes, en una actitud poco dialo-

gante, le comunicaron que el vehículo iba a ser ingresado en el depósito municipal. "Dije a los guardias que no lo iban a hacer, entre otras cosas porque estaban mal informados pues tengo un mes de plazo a partir de

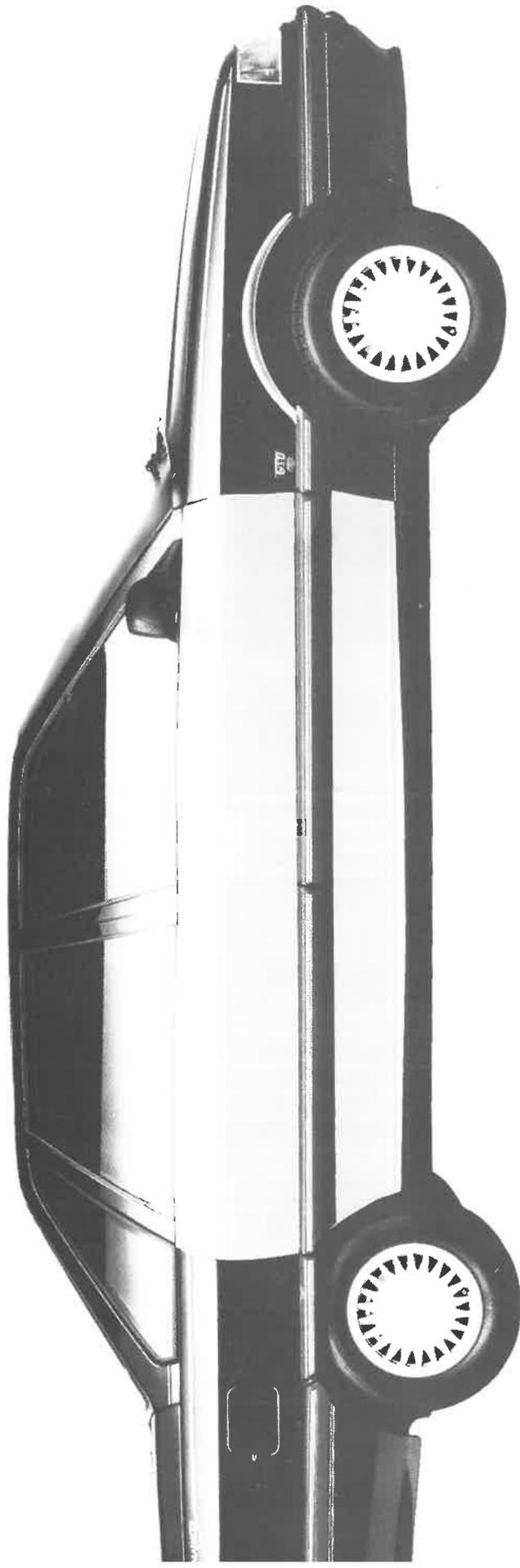
El delegado de la guardia urbana se comprometió a emitir un comunicado interno informando sobre el decreto que regula las inspecciones de los vehículos

la fecha de vencimiento, para pasar la ITV", manifestó José María Anguera. Algunos compañeros, la mayoría de Barna-Taxi, que pasaban por el lugar comenzaron a concentrarse para intentar resolver el problema cuya solución no llegó hasta que la guardia urbana que se personó en el lugar para aclarar el conflicto.

"Si no hubiera sido por los compañeros, que se concentraron en las Ramblas, las

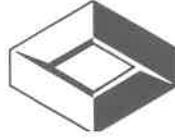


NO LE DE MAS VUELTAS, ESTE ES SU COCHE !



CONDICIONES MUY ESPECIALES A LOS TAXISTAS POR LA COMPRA DE UN R-21
EN RENAULT HACEMOS DE CADA COCHE UNA CUESTION PERSONAL

Ven a verlo a:



GLORIES

Av. Meridiana, 85-87 - 08026 Barcelona
Tel. 232 70 61 Fax: Tel. 447 00 68

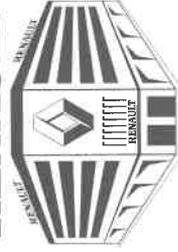
POBLE NOU

Pere IV, 417 - 08019 Barcelona
Tel. 308 94 12 Fax: Tel. 308 13 92

BESÒS

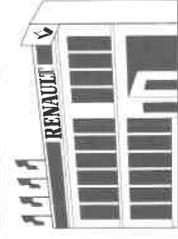
Pi i Margall, 46 - 08930 Sant Adrià de Besòs
Tel. 381 23 92 Fax: Tel. 381 26 54

RENAULT



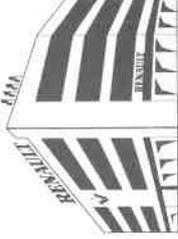
GLORIES

RENAULT



POBLE NOU

RENAULT



BESOS

Denuncias por competencia desleal

Continúa el enfrentamiento entre taxistas y la empresa Egara, dedicada al alquiler de vehículos de lujo con conductor. La carrera de altercados que siguieron a finales de año pasa por la concentración de numerosos taxis frente al Hotel Cándido de la ciudad para impedir la salida de la furgoneta de lujo Caravelle; la denuncia de la empresa de alquiler por los desperfectos causados al ser volcada una de sus furgonetas en el Passeig del 22 de Juliol; seis querellas más de esta empresa por el ataque a sus efectivos; y una fuerte pelea tras el sepelio de la madre del propietario de la empresa de coches de lujo entre taxistas y los asistentes al entierro. Este enfrentamiento se saldó con algunos heridos leves y con tres taxis con desperfectos de consideración.

Tras incidentes como estos subyace la grave acusación de competencia desleal del colectivo de taxistas de Terrassa. El tema ha causado un fuerte impacto en la opinión pública de Terrassa y ha creado una polémica en la que los taxistas tomaron la palabra el mes pasado en una carta abierta a los medios de comunicación que reproducimos íntegramente en las páginas siguientes. El conflicto ha entrado en una fase de estancamiento en la que algunas denuncias prosperan -42 taxistas han sido llamados a declarar- y otras son archivadas.

La última querrela presentada por el sector del taxi acusa a Pere Gómez, uno de los propietarios de la empresa de alquiler, de calificar a los taxistas de "grupo mafioso". Por el momento, el Sindicato del Taxi de Terrassa se mantiene a la espera, lamentando que los enfrentamientos hayan confundido a la opinión popular y que, a la vez, hayan dado publicidad gratuita a la empresa



Los taxistas se concentraron en el hotel Cándido

Pere Gómez, dueño de esta empresa de alquiler de coches abandonó hace tres años la cooperativa Tele-Taxi Egara que integra los concesionarios de unas noventa licencias municipales del servicio del taxi. Inició el servicio por libre hasta que, en octubre de 1991, efectuó los trámites para poner en marcha su empresa actual. Gómez recibió el pasado 16 de septiembre el permiso provisional de la Generalitat de Catalunya para desarrollar su actividad, aunque ya llevaba largo tiempo trabajando en ella -sin licencia, por supuesto.

Este ex-taxista argumenta en su defensa que la empresa que ha montado no es una competencia real para el sector del taxi. Según él, los servicios están concertados con antelación y acostumbran a ser interurbanos. Por otra parte, afirma, que las tarifas son muy superiores a las del sector, de manera que el servicio va dirigido a un tipo de usuario especial; por ejemplo, según precios aproximativos, viajar de Terrassa a Barcelona cuesta 6.000 pesetas: hasta el aeropuerto.

y una salida en la propia ciudad, 2.500 pesetas.

El expediente de Pere Gómez está lleno de denuncias y sanciones: en junio fue denunciado por la presunta organización de un servicio de transporte con vehículos particulares, entre ellos el de su propia esposa. Asimismo, los archivos municipales recogen el hecho de que Pere Gómez fuera obligado a traspasar su licencia de concesión cuando todavía era taxista debido a sus numerosas ausencias en el servicio.

Fuentes del sindicato señalaron que la situación actual es una consecuencia de la falta de una normativa coherente. La normativa actual se aplica en su texto original ya que no ha sido desarrollada y, según algunas apreciaciones, contradice algunos de los puntos de la Norma Nacional aprobada en 1977.

El Ajuntament de Terrassa, alegando que el asunto no queda bajo su competencia se ha venido manteniendo al margen, optando por un papel distancia-

contratado previamente el servicio.

¿Alguien en esta ciudad ha visto un local en el que se indique el servicio de arrendamiento de vehículos con conductor? El incumplimiento es evidente puesto que el domicilio social está situado en Terrassa, en una calle periférica y, en aquella zona nadie va a contratar estos servicios puesto que no es una calle comercial. Cualquier persona que conozca Terrassa sabe que en aquella zona no es viable la instalación de una actividad dirigida, como es lógico, a un sector elitista de la población, que desea un estándar de confort algo más elevado ¿A quién se pretende engañar con esta historia? **¿La Administración ha comprobado con diligencia esta circunstancia?** Aquel local se encuentra, en la práctica, siempre cerrado, y sirve exclusivamente como garaje para algunos de los vehículos. ¿Puede llegar a existir un **contrato previo** cuando en la propia publicidad de dicha empresa no se indica el domicilio de la misma y sólo se indica el número de teléfono? ¿Cómo puede acudir cualquier ciudadano a contratar estos servicios **si no conoce la dirección?** ¿Qué diferencia hay, en este sentido, entre un taxi y un automóvil de este tipo?

b/ Artículo 29. HOJA DE RUTA. - "A efectos de control administrativo deberá llevarse a bordo del vehículo una hoja de ruta en la que se hará constar..."

En la mayoría de controles efectuados por la Policía Municipal y por la Policía Autonómica, se ha comprobado que los servicios se efectúan sin el contrato previo y sin la correspondiente hoja de ruta, y de ello tienen la debida constancia algunas autoridades, y otras prefieren vendarse los ojos y no verlo.

TRACIÓ.N.- Ante este cúmulo de incumplimientos, el colectivo de taxistas ha pedido numerosas revisiones y controles de la actividad de esta empresa y se han detectado las diversas anomalías, pero por lo visto, una vez detectadas la Administración prefiere cerrar los ojos y seguir permitiendo la competencia desleal que se genera en detrimento del sector del taxi, y que perjudica notablemente la actividad de este sector. Con estos antecedentes, ¿cómo es posible que el director general de Transportes manifieste, en una carta reciente de fecha 12 de enero de 1993, "en lo referente a las condiciones de prestación de la actividad... se desprende su cumplimiento por parte de la empresa."? Parece ser que este Sr. y sus consejeros son los únicos que se creen que todos los servicios de dicha empresa se conciertan previamente en la referida calle periférica, se formaliza el correspondiente contrato y se cumple la correspondiente hoja de ruta. ¿Cómo pueden decir esto si los propios Mossos d'Esquadra se trasladaron del CAR de San Cugat del Vallès hasta el hotel Don Cándido sin pisar el local y sin firmar el contrato previo?

5/ MOVILIZACIONES DEL CO-



Furgoneta de Egara, S.L.

LECTIVO DE TAXISTAS.- El Sindicat del Taxi de Catalunya quiere comunicar que, ante estas evidentes injusticias, se van a efectuar protestas masivas de profesionales del taxi de Catalunya que pretenden poner de manifiesto la disconformidad de este sector con las actitudes y posiciones de la Administración en este problema. Rogamos nos disculpen si ello genera algún tipo de molestia en su vida cotidiana; esta no sería la intención de nuestro colectivo.

SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA



LA NUEVA

NEUMATICOS

Hnos. ROJAS

Y



kleber

Al cambio de tus neumáticos te obsequiaremos con la comprobación de tus amortiguadores

ESPECIALIDAD EN: GENERACIÓN

FENÓMETRO - EQUILIBRADO DE RUEDAS (DINÁMICO Y ESTÁTICO)

COMPROBACIÓN ELECTRÓNICA DE SUSPENSIÓN

Y ahora más cerca de ti en:

c/ Hernán Cortés, 17

c/ Aragón, 138

c/ Valencia, 561

Nueva legislación sobre retribución presupuestaria

Promulgación del REAL DECRETO LEY 3/1993 de 26 de febrero, de Medidas Urgentes sobre Materias Presupuestarias Tributarias, Financieras y de Empleo, publicado en el BOE del pasado 2 de marzo

Artículo 13. *Estimación objetiva por signos, índices o módulos.*

1. El rendimiento neto de las actividades a las que resulte aplicable y por las que no se haya renunciado a la modalidad de signos, índices o módulos del método de estimación objetiva del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas podrá reducirse en un 20% durante los períodos impositivos cerrados durante los tres años siguientes a la fecha de inicio de la nueva actividad, cuando concurren las siguientes circunstancias:

a/ Que se trate de nuevas actividades cuyo ejercicio se inicie entre la fecha de entrada en vigor del presente Real Decreto-Ley y el 31 de diciembre de 1994.

b/ Que no se trate de actividades de temporada.

c/ Que no se hayan ejercido anteriormente bajo otra titularidad o calificación.

d/ Que se realicen en local o establecimiento dedicados ex-

clusivamente a dicha actividad, con total separación del resto de las actividades empresariales o profesionales que, en su caso, pudiera realizar el sujeto pasivo.

2. El rendimiento neto de las actividades a las que resulte aplicable y por las que no se haya renunciado a la modalidad de signos, índices o módulos del método de estimación objetiva del impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas podrá reducirse en un 10% durante 1993. Esta reducción es compatible con la prevista en el apartado anterior.

3. El rendimiento neto a que se refieren los apartados anteriores será el resultante exclusivamente de la aplicación de las normas que regulan la modalidad de signos, índices o módulos del método de estimación objetiva.

4. Las reducciones previstas en este artículo se tendrán en cuenta a efectos de los pagos fraccionados que deban efectuarse con posterioridad a la entrada en vigor del presente Real Decreto-Ley.

Iñigo Arruti, representante de la Federación Vasca del Taxi, nos hizo llegar, desde San Sebastián, su interpretación sobre las repercusiones de la nueva legislación en el sector del taxi:

En relación a nuestro sector, la principal ventaja introducida por el citado Real Decreto consiste en la bonificación de rendimientos netos en la Estimación Objetiva por signos, índices y módulos.

En cuanto a las reducciones, de su lectura (Artículo 13) cabe destacar lo siguiente:

a/ Los taxistas que inicien la actividad entre el día 3 de marzo de 1993; y hasta el día 31 de diciembre de 1994:

- 1993: podrán reducir los gastos fraccionados y el rendimiento neto en, aproximadamente, un 30% (20% + 10%).

- 1994 y 1995: podrán reducir los pagos fraccionados y el rendimiento neto en un 20%.

b/ Los taxistas en activo podrán reducir el rendimiento neto y los pagos fraccionados en un 10% durante 1993.

En cuanto a la metodología de reducción, entiendo que ésta se debe hacer directamente sobre las cantidades que resulten a ingresar, salvo que el Ministerio de Economía y Hacienda, en virtud de la disposición adicional única del citado Real Decreto-Ley, dicte instrucciones al respecto.

Miguel Tomás, primer presidente del Stac

El V Congreso del Stac se cerró con cambios en el organigrama y en los Estatutos



Miguel Tomás en un momento del Congreso, junto a su compañero Rafael Carmona

Miguel Tomás, recién estrenado su nombramiento como presidente del Stac, valoró el V Congreso de la entidad, celebrado el pasado noviembre en Barcelona, como un evento "altamente positivo: porque son veinte años de historia a nivel de toda Catalunya; porque ha demostrado que el sindicato está consolidado en todas las comarcas de Catalunya como el único que no tiene un ámbito estrictamente local; porque ha mostrado su consolidación

mado en todo el trayecto que ha realizado el sindicato."

Las principales propuestas que resultaron de las jornadas fueron dar un fuerte impulso a las negociaciones que se están llevando a cabo con el Ministerio de Trabajo sobre la equiparación con el régimen general de la Seguridad Social, para que disminuyan las desventajas del trabajador autónomo respecto al asalariado. "En la empresa, pagan empresario y trabajadores, mientras que en el

nomo. Y, aunque el trabajador autónomo paga tres puntos menos que los anteriores, las prestaciones que recibe son inferiores. Por ejemplo, un autónomo no se puede jubilar hasta los 65 años mientras que los otros tienen la opción de la jubilación anticipada; en las bajas por enfermedad, el autónomo no recibe compensación económica hasta después de 15 días. Este factor es especialmente duro para los taxistas que, cuando están enfermos, se ven obligados a inmovilizar el vehículo."

El otro tema fundamental del Congreso fue la reestructuración del sector del taxi. Catalunya tiene una tasa del doble de taxistas por habitante en relación con cualquier otra ciudad europea. "La solución está en la reducción de la jornada laboral. Ahora estamos entre 12 y 14 horas en el taxi, y se trata de estructurar las jornadas a partir de turnos."

Futura federación de radio-taxis

Otro de los acuerdos ha sido montar unas jornadas sobre las radio-taxis, con el objetivo de crear una federación de radio-taxis de Catalunya dentro del propio sindicato. "Se ha producido una evolución en el mundo del taxi y de unos años aquí, la mayoría de poblaciones, incluso las más pequeñas, han ido instalando radio-taxi. Igual que el taxista tiene la necesidad de estar afiliado para resolver los problemas desde el punto de vista personal, las emisoras de radio-taxi también tienen una serie de problemas como com-

El V Congreso del Stac en imágenes

El V Congreso del Sindicat del Taxi de Catalunya recibió un elevado número de participantes. Asistieron al acontecimiento 88 delegados provenientes de toda Catalunya -y de la Catalunya Norte-, e invitados de otras federaciones del taxi del Estado (Asturias, Madrid, País Vasco, Valencia y Andalucía); miembros de la Confederación del Taxi de España y de Europa (Italia, Bélgica y Francia) y representantes de la Confederación Europea del Taxi.

Por parte de la Administración estuvieron presentes los Sres. Juan Torre, de la Entitat Metropolitana de Transports, y Juan Laporta, responsable de los temas de transportes del Ajuntament de Barcelona. El director general de Transports de la Generalitat, que también estaba invitado, envió un saludo al Congreso excusando su ausencia

Tras las diferentes intervenciones del acto inaugural, los delegados se reunieron en comisiones, tal como señala la carta de reglamento, para discutir las diferentes propuestas y aportar las que se considerasen necesarias



Miguel Tomás entregó una placa a la campeona olímpica Elisabeth Delgado

La concurrencia de los invitados fue importante, tanto por parte de las organizaciones que representaban como por su número. Ambos factores son significativos del peso del Stac entre las organizaciones sindicales.

En la foto, Iñigo Urruti, representante de la Federación Vasca del Taxi



Los delegados renovaron su confianza en la Ejecutiva

La cita de Roma reunió representantes del taxi de nueve países: Italia, España, Francia, Bélgica, Dinamarca, Irlanda, Grecia, Chipre y Alemania. El programa se estructuró en dos jornadas de trabajo. En la primera, se expusieron a los participantes los trabajos que la ejecutiva saliente realizó durante el año 1992. Claude Druetz, responsable de la Confederación Europea del Taxi (CET) en Bruselas hizo un balance de los contactos establecidos con la Comunidad Europea, especialmente en los temas relacionados con la formación profesional del taxi y los recursos que para este fin destina el Fondo Social Europeo. Asimismo, informó sobre la necesidad de confeccionar el *Libro Blanco* del Taxi Europeo. Miguel Tomás, en representación de la Federación española, hizo una breve exposición sobre el Seminario Internacional de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes que sobre el acceso a los taxis de las personas afectadas por minusvalías físicas se celebró en Sevilla el 1 y 2 de abril del 92.



Miguel Tomás en una de sus intervenciones durante el V Congreso

Por su parte, Manolis Bantourakis, presidente de la federación griega informó sobre los contenidos del Congreso Internacional del Taxi que tuvo

lugar en Montreal el pasado otoño.

Pero en la primera jornada se debatió un aspecto importante para el futuro de la Confederación: la modificación de sus estatutos con el fin de abrirla a otras federaciones nacionales del taxi, reconocidas en el marco de sus respectivos países. Las delegaciones presentes en este V Congreso aprobaron finalmente esta propuesta con las siguientes condiciones: los miembros o federaciones fundadoras de la CET tendrán dos votos, uno por el país y otro por la organización, mientras que, a los miembros que ingresen en la CET con posterioridad a su fundación, se les asignará un único voto. Con esta importante modificación de los estatutos se pretende consolidar a corto plazo una Confederación Europea del Taxi más fuerte, capaz de ser portavoz de las múltiples necesidades y problemas que



que el profesional taxista mejore su seguridad durante las horas de trabajo, impulsar la incorporación de las tarjetas de crédito como sistema de pago, y aplicar de sistemas de localización. Asimismo, se insistirá para que todos los países -ya que en 1992 sólo lo organizó Chipre- celebren el día 1 de julio la Jornada Internacional del Taxi, con el objeto de promocionar la imagen del taxi en el conjunto de la sociedad europea. Finalmente, en 1993, la Confederación Europea del Taxi deberá elaborar un estudio comparativo que permita, a largo plazo, armonizar las cargas sociales a las que están sujetos los profesionales taxistas en sus respectivos países.

Entretanto, la delegación de Chipre, que ofreció su país para la celebración del VI Congreso en 1994, deberá centrarse este año en su preparación. Por su parte, Alemania está dispuesta a organizar el Congreso de 1995.

Italia releva a Grecia

Feliciano Santoro, secretario nacional de la Confederación Italiana del Sindicato de Trabajadores (CISL), será la persona que ostentará la presidencia de la CET durante 1993, en sustitución del representante griego Manolis Banourakis, quien pasa a ocupar la vicepresidencia. La Secretaría de la CET estará a cargo de Jean-Claude Françon (Francia) y Miguel Tomás (España).

Al tomar posesión de su cargo, Feliciano Santoro se mostró satisfecho por el desarrollo del Congreso y por la decisión de abrir la CET a otras organizaciones nacionales. También señaló que la CET deberá debatir durante 1993 si le interesa formar parte de la Confederación Europea de Trabajadores del Transporte. Santoro, como otros representantes italianos presentes en el V



Personal de la Radioemisora 3570

conferencia podría ser muy beneficiosa para el taxi europeo.

Excelente organización.

La Federación Italiana organizó el Congreso con el máximo detalle. No faltó nada, incluso despidió a las distintas delegaciones con un *tour* por la histórica ciudad de Roma y, finalmente, ofreció una cena en un restaurante de la ciudad. Asimismo, el sábado 27, todos los congresistas fueron recibidos y saludados por Palombi Massimo, responsable de Tráfico del Ayuntamiento de Roma, en la Sala de las Banderas del Palacio Senatorio, sede del Ayuntamiento de la capital italiana. Allí, cada uno de los presidentes de las distintas delegaciones recibió de manos del señor Massimo una reproducción de la estatua de Rómulo y Remo.

Antes de regresar a Barcelona, la delegación española tuvo la oportunidad de visitar la radioemisora de taxis

italiana, dotada de una moderna infraestructura y 40 líneas a disposición del usuario. Por su parte, el presidente de la Cooperativa ARCA, Sandro Magrini, que gestiona el trabajo del taxi en el aeropuerto de Fiumicino, acompañó personalmente a toda la delegación a observar el funcionamiento del taxi en aquel aeropuerto, considerado modelo por su alto nivel de organización.

ROCÍO TERÁN

RADIADORES AUTOMÓVILES RADIOAUTO

Venta y reparación. Limpieza de circuitos.
Sistema automático con la máquina LAV, RA, MON
que garantiza la limpieza del circuito al 100 %
en un tiempo récord

PRECIOS ESPECIALES

Marqués de Foronda, 13 (Horta.)
Tel 420 66 29

Los taxis del pasado vuelven a circular por las carreteras de Londres



Una empresa británica dedicada a la automoción ha lanzado al mercado dos modelos de taxi de corte clásico. Los modelos, presentados en el Salón Británico Internacional del Automóvil celebrado del 28 de octubre al 1 de noviembre de 1992, son una versión moderna, en cuanto a tecnología y comodidad, del taxi londinense de los años 30. El diseño de los vehículos satisface, según sus creadores, todas las normas de circulación en el marco de la legislación de la CE. En la fotografía, dos modelos de automóvil para autotaxi y empresa de alquiler de coches: una limousine y un taxi de los años 30

les. Se trata de un vehículo de lujo pensado para las empresas de alquiler de coches para acontecimientos excepcionales.

El taxi al estilo londinense ha sido diseñado con el objetivo de ser exportado a la mayoría de los países europeos.

Un producto artesanal

Actualmente la casa posee una gama de cinco vehículos, cuatro son derivaciones de chasis *Transit* y el quinto una furgoneta mucho más pequeña, derivación de un chasis *Reliant Fox*. La fabricación de todos ellos es artesanal y cuesta unas 500 horas de trabajo, lo que supone una producción de un vehículo por semana. Todos ellos incluyen tapizado en cuero y tableros de madera, que pueden ser montados en cuanto lo especifique el cliente. El precio de estos modelos es muy superior al de los coches actuales, ya que se trata de un trabajo artesanal, todos construidos a mano.

La fabricación de estos automóviles de diseño clásico se remonta a 1978, con la presentación de la furgoneta *Twenties*, fabricada por una pequeña empresa inglesa.

Las camionetas

Comprende una gama de tres vehículos: la camioneta de caja cerrada *Shire*, uno de los modelos más importantes de los que fabrica la empresa, y el *Pick up Cob* son vehículos realizados sobre chasis del *Ford Transit*, que pueden equiparse con motor de gasolina de dos litros o con motor diesel de dos litros y medio. Pueden fabricarse en dos largos de chasis e incluir todos los extras de la casa *Ford*.

El modelo *Shetland* es el más pequeño de todos y el único no montado

sobre chasis *Reliant Fox*, desconocido en España. Se trata de uno de los pocos modelos que se suministran aún con chasis separado. Sus prestaciones son modestas, pero suficientes para circular por ciudad. El diseño de este modelo está inspirado en el *Morris Minor Van* de 1929.

Dos autobuses completan la gama,

basados en el *Shire*, y asimismo, con mecánica *Ford*. El modelo *Mascot* tiene capacidad para nueve personas, mientras que el *Palace*, de mayor longitud, puede acoger hasta doce viajeros.

ROSA GONZÁLEZ



El lector opina

es fácil controlar a los desalmados, es fácil que se hagan toda clase de salvajadas por los incontrolados, tanto de una parte como de la otra, pero que acabada la contienda se siga matando por matar, eso es lo que no se le puede perdonar a un dictador.

Muchas más cosas diría de mis vivencias durante la represión del dictador, que casi ningún medio de comunicación no ha nombrado, de un pasado tan reciente de nuestra historia, que muchos jóvenes y no tan jóvenes ignoran. Por eso estoy a favor de que no se oculten la vida y los hechos de los dictadores, tanto lo positivo si lo hay como lo negativo.

No quisiera que lo dicho se entienda como resentimiento. No, eso no, para aclarar algunos puntos negativos. Los supervivientes hemos sabido (y lo he-

mos demostrado) perdonar, pero también no *olvidar*, pues no hay que olvidar el proverbio "el pueblo que olvida su historia, pierde la memoria"; por lo tanto si se pierde la memoria todo queda a oscuras, y un pueblo ha de ser consciente de su historia y ese es nuestro deber de supervivientes, recordar para que nunca más, ni nuestros hijos, ni nietos, ni tataranietos, ni nuestras descendencias, mientras el mundo sea mundo tengan que conocer ni pasar lo que nosotros tuvimos que pasar por culpa de un dictador. *Que así sea.*

P.D. Según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española *dictador*: concentración de todos los poderes en un solo individuo. *Dictadura*: absolutismo, autocracia, cesarismo, despotismo, tiranía.

TARIO RUBIO

La redacción de la revista Taxi Libre no comparte necesariamente las opiniones expresadas en esta sección.



Solución

Coguertería es la conquista del espíritu por sentimientos personales.

NUEVO SEAT TOLEDO TAXI



EL SEAT TOLEDO TAXI, en sus 2 versiones 1.8i GL y 1.9TD GL, es el único del mercado dotado con equipamiento adicional de serie especialmente diseñado para el uso diario del taxi.

EQUIPAMIENTO ADICIONAL:

- Batería 12 V. 380 A (64-AH).
- Alternador 65 A
- Asiento conductor reforzado.
- Interruptor de luz interior en el tablero.
- Preinstalación para taxímetro electrónico y módulo.
- Cenicero en ambas puertas posteriores.
- Rueda de repuesto idéntica a dotación.
- Suspensión reforzada.
- Cables de embrague y acelerador reforzados.

AHORA 14% DESCUENTO SOBRE PRECIO FRANCO FABRICA

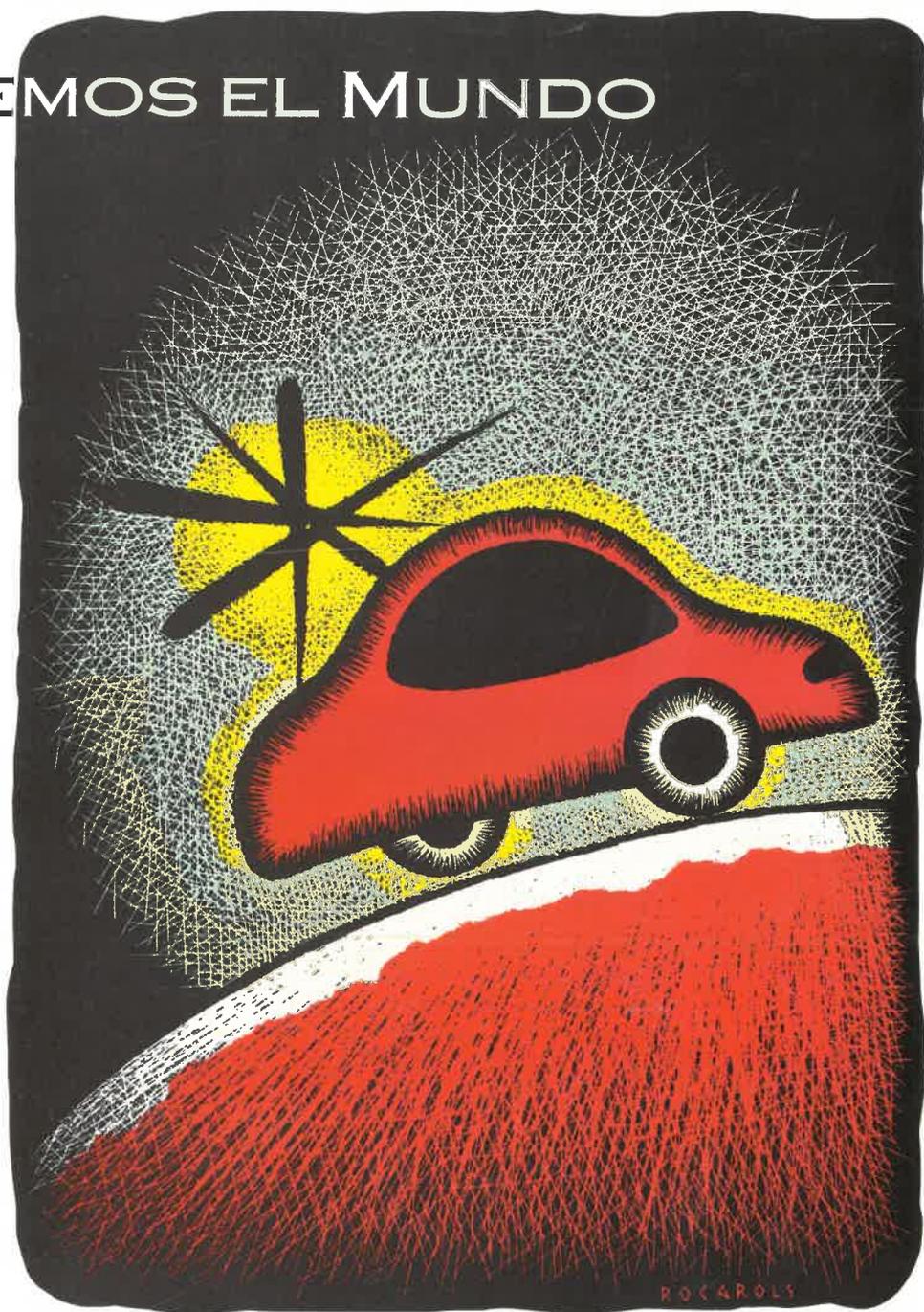
Sr. TAXISTA Premiamos su fidelidad a nuestra marca. Si Vd. es propietario de un SEAT **LE DESCONTAMOS 100.000 PTS.** al comprar su nuevo TOLEDO TAXI.

SEAT
Grupo Volkswagen

Auto Fuber

11 MEDIODIA

MOVEMOS EL MUNDO



COCHES, MOTOS, CAMIONES, RECAMBIOS Y ACCESORIOS, AUTOBUSES... PARA MOVERSE POR EL MUNDO, EN EL SALÓN INTERNACIONAL DEL AUTOMÓVIL LO TENEMOS TODO. NO SE LO PIERDA.

SALÓN INTERNACIONAL DEL
AUTOMÓVIL
VEHÍCULO INDUSTRIAL Y MOTOCICLETA

B A R C E L O N A
15 • 23 DE MAYO DE 1993