

JULIO-AGOSTO 1993

Nº 74

taxi LIBRE

n.º 74

Julio-Agosto 1993



**Punto final de la polémica
taxistas-Discobús en Ibiza**

POCOS COCHES PODRAN PRESUMIR



DE HACER TANTAS CARRERAS

Año tras año, cliente tras cliente, ningún coche podrá presumir de hacer tantos kilómetros, de ser tan robusto, cómodo y duradero como el Opel Vectra. Equipado con uno de los motores de más bajo consumo y con los últimos avances en seguridad y fiabilidad. La ingeniería de más larga vida, ingeniería libre... de gastos. Opel Vectra. La carrera de su vida.



taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL DE DIFUSIÓN NACIONAL 4ª ÉPOCA, AÑO XIV Nº 74



Primera revista del Taxi de España Fundada el año 1980

Director:
Miguel Tomás Romero

Redacción / Coordinación:
Montse Viladevall

Colaboradores:
Félix Cañego (Valencia), Juan Vaquero (Madrid), Iñigo Urruti (País Vasco), Luis Berbel y Bartomeu Serra y Tario Rubio (Barcelona)

Fotógrafo:
Jaume Ors

Producción:
CTE Carles I, 82
08018 Barcelona
Tel. 300 23 14 Fax. 485 31 74

Exclusiva de Publicidad:
Caepissa SCCL Cucurulla 9, 2ª 2ª A
08002 Barcelona - Tel 301 32 00

Imprime:
Tandemgraf. Alarcón, 40-42
Sant Adrià del Besòs

Depósito legal: Barcelona-18790-1993

Revista impresa en papel estucado ecológico Biolos

El seguro del taxi es inexistente. La Confederación ha pedido información a sus federaciones y la conclusión es que en España las compañías de seguros no quieren el taxi por, según ellos, la siniestralidad agravada que ellos determinan. Sin embargo, esa siniestralidad no es del todo cierta, ya que el 80% de los accidentes en que se ve involucrado el taxi son culpa del contrario pero, a través del parte amistoso, cada compañía cubre el siniestro de su vehículo asegurado al margen de quien sea el culpable. Ese es el meollo de la cuestión.

La Confederación, en septiembre, reunirá su ejecutiva en Barcelona para discutir el tema. Posteriormente, el pleno Nacional en Madrid determinará, una vez agotada la negociación, las acciones a emprender. Acciones, lógicamente, a nivel de todo el Estado.

Sumario

Félix Cañego Cañego reelegido en Valencia	2
Felipe González recibió a los taxistas autónomos canarios	4
Tarifa interurbana en los taxímetros del País Vasco	4
Nueva Junta de la Unión Intercomarcal de Barcelona	6
Se resuelve favorablemente el problema de las fianzas colectivas ...	7
Transportes llega a un acuerdo con los taxistas de Terrassa	8
Primero de Mayo reivindicativo en Barcelona	12
El Stac reclama la regeneración del taxi	14
Entrevista. Aposta per un taxi en català	16
Alerta ante el escándalo de Unial	22
El funcionamiento del taxi en Roma	24
Un modelo inglés acerca el taxi a los disminuidos físicos	26
10 años de ITV en Catalunya	28
Revisiones (I)	30

Talleres ATLÁNTIDA

REPARACION DE AUTOMOVILES



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

El taxi desde 1980 hasta 1990

El Instituto Nacional de Estadística publicó los datos recogidos durante la década 1980-1990 sobre el volumen de transporte urbano (autobuses, metros y taxis) que existe en España.

Ofrecemos un extracto de la parte dedicada al sector del taxi.

Características más importantes del tráfico de taxis										
	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Número de vehículos	74.740	74.950	74.767	75.078	74.854	74.520	74.799	74.207	74.380	73.648
Con taxímetro	46.264	46.708	47.463	47.532	48.137	48.782	48.849	49.461	49.624	49.917
Sin taxímetro	28.476	28.242	27.304	27.646	26.517	25.738	25.950	24.746	24.756	23.731

En el apartado de taxis observamos un descenso mínimo pero continuado del número total de vehículos en circulación. Por otra parte, los taxis con aparato de taxímetro han aumentado al ritmo que descendían los vehículos que no disponían de él.

En el segundo cuadro se reseñan los turismos dedicados al servicio público durante el año 1989. La comunidad

que cuenta con un mayor número de taxis es Madrid (16.418), seguida muy de cerca por Catalunya (13.822 unidades con una concentración máxima de taxis en la ciudad de Barcelona -11.421-) y después Andalucía (10.370). Se produce en este punto un salto sustancial ya que ninguna otra comunidad supera los 7.000 vehículos, con Canarias como avanzadilla (6.333), seguida de Galicia (5.456) y

la Comunidad Valenciana (4.765). El grueso del volumen de taxis se concentra en las grandes ciudades.

La implantación de taxímetros es muy desigual de provincia a provincia. En grandes ciudades como Barcelona o Madrid la mayoría de taxis cuenta con taxímetros; en cambio, en Extremadura, por ejemplo, pocos taxis llevan este tipo de aparato.

Turismos de servicio público (año 1989)

Provincia	Turismos de servicio público			Capital de provincia		
	Total	Con taxímetro	Sin taxímetro	Total	Con taxímetro	Sin taxímetro
Total	73.648	49.917	23.731	46.978	45.680	1.299
Andalucía	10.370	5.851	4.519	5.363	5.221	142
• Cádiz	1.223	620	603	221	221	-
• Córdoba	926	431	495	459	431	28
• Granada	1.072	504	568	483	483	-
• Huelva	606	258	348	261	265	6
• Jaén	752	143	609	117	102	16
• Málaga	2.184	1.288	896	1.324	1.288	36
• Sevilla	2.965	2.349	616	2.211	2.189	22
Aragón	2.344	1.723	621	1.873	1.712	161
• Huesca	240	2	238	50	-	50
• Teruel	141	-	141	26	-	26
• Zaragoza	1.963	1.721	242	1.797	1.712	85
Asturias	1.748	637	1.111	300	274	26
Baleares	2.577	1.246	1.331	1.412	1.246	166
Canarias	6.333	3.221	2.112	2.715	2.716	-
• Las Palmas	2.793	1.813	980	1.628	1.628	-
• Santa Cruz de T.	2.540	1.408	1.132	1.087	1.087	-
Cantabria	459	210	249	239	210	29
Castilla y León	3.206	1.318	1.887	1.244	1.206	38
• Ávila	207	49	158	43	43	-
• Burgos	356	179	177	182	179	3
• León	896	302	594	205	204	1
• Palencia	200	52	148	51	51	-
• Salamanca	460	208	252	205	205	-
• Segovia	174	51	123	47	47	-
• Soria	134	-	134	33	-	33
• Valladolid	553	421	132	421	421	-
• Zamora	225	56	169	57	56	1
Castilla la Mancha	1.464	231	1.223	248	186	62
• Albacete	320	80	240	84	80	4
• Ciudad Real	357	2	355	30	-	30
• Cuenca	184	4	180	8	-	28
• Guadalajara	135	34	101	30	30	-
• Toledo	458	111	347	76	76	-
Cataluña	13.822	11.662	2.160	11.421	11.170	251
• Barcelona	12.371	11.336	1.035	11.153	10.930	223
• Girona	571	87	484	65	65	-
• Lleida	420	92	328	95	82	13
• Tarragona	460	147	313	108	93	15
Comunidad Valenciana	4.765	3.953	812	3.441	3.441	-
• Alicante	1.318	975	343	469	469	-
• Castellón	203	71	132	68	68	-
• Valencia	3.244	2.907	337	2.904	2.904	-
Extremadura	1.339	222	1.117	206	186	20
• Badajoz	776	167	609	151	131	20
• Cáceres	563	55	508	55	55	-
Galicia	5.456	1.525	3.931	754	740	14
• La Coruña	2.128	705	1.423	478	478	-
• Lugo	847	64	783	69	64	5
• Orense	639	111	528	106	106	-
• Pontevedra	1.842	645	1.197	101	92	9
Madrid	16.418	15.696	722	16.731	15.500	231
Murcia	993	423	670	282	218	64
Navarra	445	213	232	177	177	-
País Vasco	2.550	1.520	1.030	1.307	1.222	86
• Álava	215	152	63	150	150	-
• Guipúzcoa	794	575	219	325	297	28
• Vizcaya	1.541	793	748	832	775	57
La Rioja	191	97	94	87	87	-
Ceuta y Melilla	179	169	10	179	169	10
• Ceuta	114	114	-	114	114	-
• Melilla	65	56	10	65	55	10



**Optica
Ruiz Urrea**

LENTILLAS CORNEALES - PROTESIS AUDITIVAS
(revisiones gratuitas de los oídos)

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

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

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
65 años como profesionales ópticos, garantizan nuestros trabajos y servicios

La quiebra de la compañía Apolo deja a más de 300.000 taxistas en la estacada

Entrada: Taxistas de todo el Estado español -unos 3.500 en la provincia de Barcelona y capital, es decir, la tercera parte de los taxistas catalanes- han visto invalidado el seguro de sus taxis debido a la quiebra de la compañía Apolo, que hace aguas con un agujero de más de 9.000 millones de pesetas.



Más de 3.500 taxis de Barcelona se han visto afectados por la quiebra de Apolo

El Sindicato del Taxi de Barcelona ha iniciado una serie de gestiones para minimizar las repercusiones de este importante suceso. En primer lugar, el STAC responsabiliza a la Dirección General de Seguros por su incompetencia al permitir que esta compañía de seguros adquiriera un déficit tan importante sin hacer ninguna gestión al respecto. Miguel Tomás, presidente del Sindicato, confirmó la intención de presentar una querrela criminal contra los responsables de Apolo por haber contratado un número superior de pólizas al que se correspondía con el fondo obligatorio disponible.

La Administración no quiere responsabilidades

La liquidación de la compañía Apolo ha supuesto un duro golpe para el sector del taxi, que ha visto como todas las pólizas contratadas, fueran del tipo que fueran, dejaban de tener vigencia el día 16 de junio. La Administración no se hace cargo de éstas el tiempo que queda hasta su finalización, de manera que muchos taxistas se han quedado sin seguro. Entre otras medidas, el STAC reclamará a la

CLEA (Comisión Liquidadora de Seguros) que devuelva la parte del capital no consumida. Para ello ha hecho un llamamiento a todos los asegurados a Apolo para que, a partir de primeros de julio, presenten en la sede del sindicato la fotocopia del recibo del seguro y la fotocopia de la póliza.

Este problema es tanto más importante porque incide en la grave problemática que sufre el sector del taxi en torno a la gestión de los seguros. La mayoría de compañías aseguradoras se niega a asegurar los taxis debido al riesgo que implica este oficio; de manera que es extremadamente difícil conseguir un seguro a un precio razonable, porque las compañías obligan al taxista a realizar seguros complementarios (vida, jubilación, vivien-

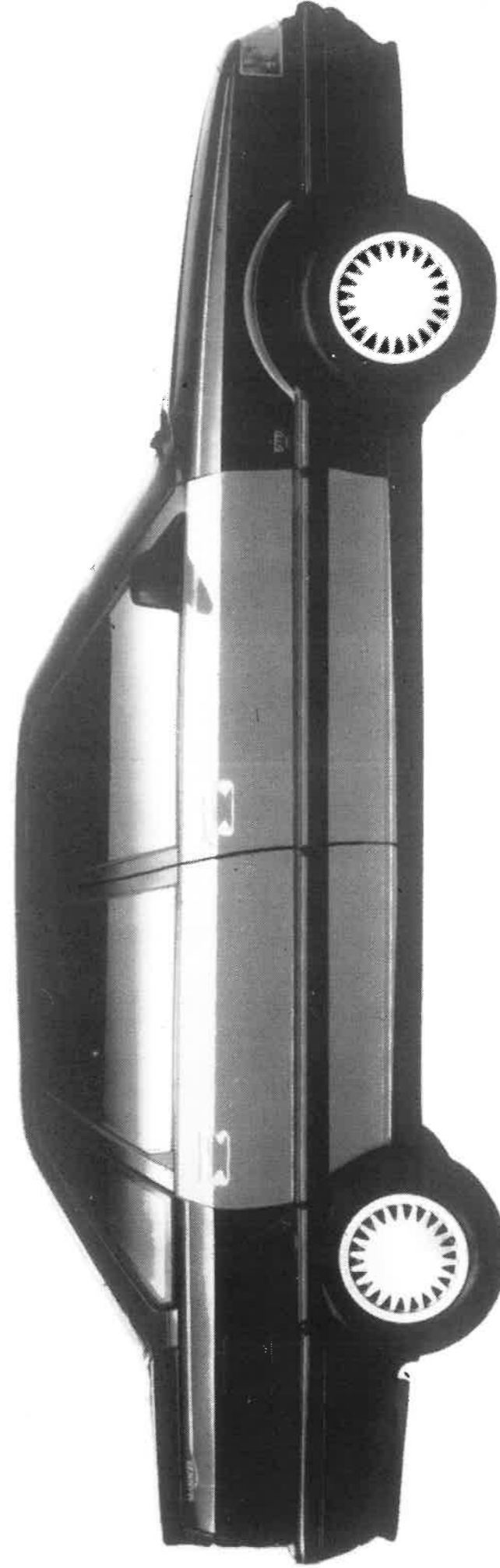
Muchos taxistas estaban adscritos a la Apolo porque sus contratos oscilaban entre las 40.000 y las 90.000 pesetas, frente a las 150.000 que pedían otras compañías.

da, etc.) que incrementan notablemente la cuantía del importe a pagar. Apolo contaba con una adscripción mayoritaria de taxistas porque contrataba seguros a precios económicos, entre 40.000 y 90.000 ptas., en tanto que la media de pólizas contratadas por otras compañías en Barcelona, por ejemplo, supera las 150.000 ptas. Los primeros indicios del resquebrajamiento de la compañía Apolo llegaron al colectivo del taxi con la publicación de un anuncio, el pasado 6 de mayo, según el cual la Dirección General de Seguros suspendía por un mes la renovación de contratos vigentes y prohibía la contratación de nuevos seguros. El día 26 del mismo mes, el *Boletín Oficial del Estado* publicaba una orden por la que declaraba vencidos, en el plazo de 20 días hábiles, todos los contratos en vigor.

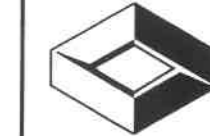
Siniestralidad agravada

La quiebra de la compañía Apolo ha hecho que el STAC, coordinado con la Confederación del Taxi de España, haya aumentado su presión sobre el Ministerio de Hacienda para conseguir que el taxi sea declarado "vehículo de siniestralidad agravada". Manifiestan fuentes del sector: "Ello confirmaría la categoría de siniestralidad que ya nos dan las compañías aseguradoras. El reconocimiento del Ministerio comportaría que el riesgo de más se vería compensado con una subvención estatal a la póliza del vehículo-taxi; subvención que percibiría la compañía aseguradora. La Confederación del Taxi de España está elaborando un *dossier* a nivel de todo el Estado sobre la situación del seguro del vehículo taxi que será entregado a todos los grupos parlamentarios para que se definan y tomen posición.

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**

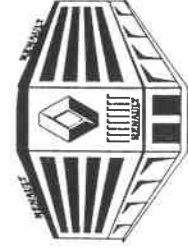


RENAULT

Ven a verlo a:

E.A.C.A.S.A. GLORIAS - Avda. Meridiana 85-87 - Teléf. 232 70 61 - 08026 - Barcelona
E.A.C.A.S.A. VALDAURA - Pº Valldaura, 175-177 - Teléfono 359 99 66 - 08031 - Barcelona
E.A.C.A.S.A. MARAGALL - Pº Maragall, 272 - Teléfono 429 66 00 - 08031 - Barcelona

E.A.C.A.S.A.

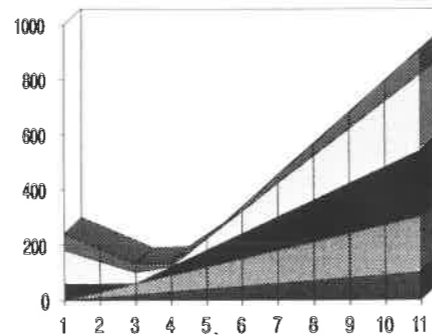
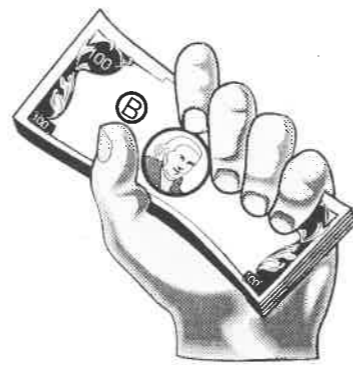


GLORIES

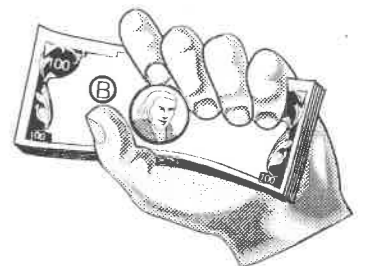
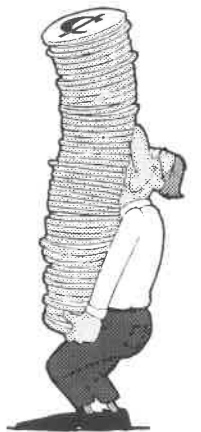
**PARA TODOS LOS COMPRADORES DE UN R-21 GTD TAXI
PRIMER MANTENIMIENTO DE 1000 A 3000KM GRATUITO**

Tarifas del servicio de taxi en las principales capitales (pesetas)

Población	Bajada bandera	Km	Hora de espera
Albacete	86	57	1.280
Alicante:			
Tarifa 3	270	94	0
Tarifa 2	300	73	1.675
Tarifa 1	300	59	1.340
Almería:			
Tarifa 2	143	75	1.694
Tarifa 1	114	60	1.571
Asturias:			
Tarifa 1	250	59	1.496
Tarifa 2	250	74	1.858
Ávila	100	58	1.200
Badajoz	150	75	1.600
Barcelona:			
Tarifa 3	260	80	1.900
Tarifa 2	260	88	1.900
Tarifa 1	260	102	1.900
Bilbao:			
Tarifa 3	235	98	2.478
Tarifa 2	159	89	1.846
Tarifa 1	159	65	1.618
Burgos:			
Tarifa 2	174	99	2.595
Tarifa 1	116	66	1.730
Cáceres	150	75	1.600
Cádiz	113	59	1.554
Castellón:			
Tarifa 3	135	94	1.800
Tarifa 2	135	85	1.600
Tarifa 1	135	73	1.550
Ceuta	90	52	1.225
Córdoba:			
Tarifa 2	143	75	1.934
Tarifa 1	114	60	1.547
Girona	170	76	1.475
Granada	105	62	1.557
Guadalajara	230	60	1.300
Huelva:			
Tarifa 1	113	59	1.543
Tarifa 2	135	70	1.851
Jaén	100	53	1.375
Jerez:			
Tarifa 2	130	78	1.816
Tarifa 1	104	62	1.453
La Coruña:			
Tarifa 1	240	82	1.700
Tarifa 2	200	68	1.400
Las Palmas	115	52	1.000
León:			
Tarifa 1	120	67	1.550
Tarifa 2	180	100,5	2.325
Lleida	120	75	1.475
Logroño:			
Tarifa 2	290	112,5	2.422,5
Tarifa 1	290	75	1.615
Lugo:			
Tarifa 1	130	75	1.750
Tarifa 2	195	112,5	2.625
Madrid	150	70	1.500
Málaga	114	60	1.563



Murcia:			
Tarifa 2	285	65	1.600
Tarifa 1	399	91	2.240
Orense:			
Tarifa 1	150	85	1.900
Tarifa 2	210	85	1.900
Palencia	120	64	1.491
Palma de Mallorca:			
Tarifa 3	135	68	1.900
Tarifa 2	135	97	2.000
Tarifa 1	135	108	1.900
Pamplona:			
Tarifa 2	557	102	2.546
Tarifa 1	371	67	1.701
Pontevedra:			
Tarifa 1	150	79	1.351
Tarifa 2	190	116	1.359
Santander:			
Tarifa 3	0	132	1.568
Tarifa 2	154	90	2.038
Tarifa 1	118	69	1.568
San Sebastián:			
Tarifa 3	187	110	2.540
Tarifa 2	187	110	1.900
Tarifa 1	187	68	1.800
Santa Cruz Tenerife	130	45	1.095
Segovia	123	72	1.701
Sevilla:			
Tarifa 1	100	67	1.492
Tarifa 2	125	84	1.865
Soria	215	65	1.280
Tarragona	130	78	1.450
Valencia:			
Tarifa 3	130	94	1.790
Tarifa 2	130	92	1.565
Tarifa 1	130	68	1.410
Valladolid:			
Tarifa 1	110	57	1.750
Tarifa 2	165	86	2.625
Vitoria:			
Tarifa 3	157	109	2.450
Tarifa 2	157	100	1.720
Tarifa 1	157	69	1.720
Zamora:			
Tarifa 2	195	112,5	2.625
Tarifa 1	130	75	1.750
Zaragoza	125	60	1.683



NEUMATICOS

Hnos. ROJAS

Y

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

LA NUEVA GENERACIÓN

EPECIALIDAD EN:

FENÓMETRO - EQUILIBRADO DE RUEDAS (DINÁMICO Y ESTÁTICO)

COMPROBACIÓN ELECTRÓNICA DE SUSPENSIÓN

Y ahora más cerca de ti en:

✓ Hernán Cortés, 17
Tel. 231 78 07 - Barro

✓ Aragón, 138
Tel. 453 37 32 - Barro

✓ Valencia, 561
Tel. 232 64 17 - Barro

RADIADORES AUTOMOVILES

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 record

PRECIOS ESPECIALES

Marques de Foronda, 13 (Horta))
Tel. 420 66 29
Robreño, 51 (Sants)
Tel. 410 03 35

El sabor de una victoria a medias

La competencia desleal desde fuera del sector del taxi es una espada de Damocles siempre pendiente sobre el colectivo. En estos momentos, los límites entre lo que es honesto y lo que no lo es se tornan más ambiguos en el marco de una crisis general que se agrava por momentos y de una legislación poco clara que da pie a las irregularidades. Proliferan los litigios y las confrontaciones entre taxistas y empresas que ponen en marcha negocios que perjudican al taxi. Unas veces los taxistas consiguen hacer oír su voz lo suficiente como para que la Administración falle a su favor, como ocurrió en Terrassa. Otras, como en el caso del colectivo de Ibiza, se consigue una parte, que se da por buena porque es lo "menos malo". En todos los casos, sin embargo, el

conflicto conlleva la experiencia de la solidaridad en los momentos difíciles y la constatación de que la unión da más fuerza. El grave enfrentamiento entre el colectivo de taxistas de Ibiza y las dos empresas concesionarias de líneas de autobús que habían establecido un recorrido por las discotecas más importantes de la isla ha sido saldado, tras la reunión de los implicados y la Conselleria de Transports balear, con una solución parcial que, "consideramos positiva teniendo en cuenta que luchábamos contra algo que ya había sido legalmente concedido, y que, en cierta manera, estaba avalado por la legislación", explica Javier Serra, abogado de la entidad PI-MEEF (Petita i Mitjana Empresa d'Eivissa i Formentera).

Los taxistas ibicenses han conseguido concesiones sobre el Discobús en cuatro puntos primordiales:

- Circulará en intervalos de una hora y no cada treinta minutos como estaba previsto.
- Será un servicio sometido a las mismas condiciones que el resto de transporte de viajeros y, por tanto, como tal no realizará publicidad.
- Los tickets, tanto para trayectos ordinarios como para el trayecto nocturno, sólo serán vendidos en el propio autobús o en las dependencias de la empresa. De manera que no estarán disponibles en las recepciones de hotel y en agencias de viajes.
- El servicio se dará por finalizado a las 5 de la mañana, y no a las 6 h como estaba establecido hasta el momento.

La alarma cundió en el sector del taxi cuando, el pasado mes de mayo, la Conselleria de Transports concedió a las empresas de transporte de viajeros Autocares San Antonio, SA, y Voramar, el Gaucho, SI, licencias para "...ofrecer un servicio regular de transporte de pasajeros que enlace las zonas hoteleras con los puntos de ambiente durante las noches estivales (del 21 de junio al 21 de septiembre), desde las 24 hasta las 6,30 h, con frecuencia cada media hora, y con tres líneas diferentes pero conectadas entre sí, de forma que los puntos de ambiente nocturno queden unidos a los hoteles".

De esta manera, se diseñó una línea -azul- dedicada a la circunvalación de la ciudad de Ibiza y sus playas (playa d'en Bossa-puerto de Ibiza- Paseo Marítimo), otra -roja- que rodea la bahía de Sant Antoni, y la tercera -amarilla-, que conecta ambas, entre Ibiza y Sant Antoni (Port des Torrent-Sant Antoni).

El taxi va a la huelga

Con la condición previa de que se detuviera el Discobús, el sector del taxi de Ibiza se puso en huelga, manteniendo servicios mínimos, el pasado 21 de junio -precisamente el día en que estaba previsto inaugurar el Discobús. Ese día, el Discobús, al filo de la medianoche, hizo el servicio, pero el martes 22 y miércoles 23, los taxistas impidieron su salida como una más de las medidas de protesta. El colectivo añadía a las acusaciones de competencia desleal el transcurso de que iniciativas semejantes fomentan el crecimiento de un turismo de mala calidad.

La mayor parte de gestiones realizadas desde mayo habían sido remitidas al conseller de Transports del Govern balear, Llorenç Oliver, obteniendo una respuesta mínima. Una de las primeras peticiones, reflejada en una carta cursada en mayo, se centraba en la responsabilidad de la Administración, "y concretamente de esta Conselleria, en el caso que nos ocupa, en que sea ésta la que determine cuál es el fin público último y fundamental que ha de prevalecer y ser protegido; y éste no puede ser otro que el de las pequeñas y medianas empresas que generan el 95% de la riqueza y el empleo pitiusos". En este



contexto los taxistas enmarcaron sus previsiones sobre las catastróficas consecuencias económicas para el colectivo y la falacia del "incremento de expediciones" de las empresas concesionarias que era, en realidad, una ampliación de servicio con cambio de itinerario y de ubicación de paradas. Esta carta de los presidentes de las asociaciones del taxi de las localidades más importantes de Ibiza concluía con la siguiente acusación: "Se trata de una forma encubierta de intrusismo que, bajo la apariencia de una simple ampliación de las líneas -que actualmente tienen concedidas y que no cuestio-

namos- intentan cubrir un servicio de transporte de viajeros no permitido por la ley". Poco después, el mismo mes de mayo, fue remitida una nueva carta, en la que se concretizaban los puntos anteriores en casos puntuales y se denunciaban las irregularidades de las empresas: los autocares no respetaban el itinerario marcado ni los horarios y pasaban por el bar Vertmell para trasladar pasajeros a la discoteca Ku, además de realizar la explotación sin permiso del circuito entre las discotecas de la bahía de Sant Antoni y la playa d'en Bossa. La Conselleria, sin embargo, des-

estimó todas estas acusaciones por considerar que las empresas concesionarias sí cumplían con el incremento de las "expediciones" acordado.

Cuando el conseller de Transports, Llorenç Oliver, accedió a reunirse con los taxistas a mediados del mes de junio, después de que estos hubieran recibido el apoyo de ayuntamientos y medios de comunicación, se reafirmó en su política de concesiones y atribuyó la mayor parte de los problemas del sector al exceso de licencias del taxi. Según él, sobra el 20% de taxistas de los 288 que componen la flota.

Publicidad y el Bono-Discobús

Además de la ampliación de trayecto, el proyecto de las dos empresas de autobuses contaba con la articulación de un servicio publicitario permanente, tal y como reseñaban ellos mismos en su carta de presentación: "Para informar al turista se está confeccionando la Guía Discobús que contiene una completa información de unos 300 establecimientos, entre cafeterías, restaurantes, bares musicales y discotecas, describiendo de todos ellos su nombre, horario, situación y peculiaridades, lo cual supone un gran servicio al turista en cuanto a la información y

posibilidades que Ibiza les ofrece. 100.000 ejemplares, de los que se reparten diaria y gratuitamente más de 1.000 en los 40 hoteles por los que circula el servicio. En los autobuses habrá hilo musical que ofrecerá publicidad de los establecimientos, así como una pizarra electrónica destacando lo mejor de la noche. El hotel, que figura gratuitamente en la Guía Discobús, ofrece desde su recepción el Bono-Discobús, que sirve para poder circular por todas las líneas durante la noche, por 600 ptas., quedándose el hotel un 10% por comisión de venta, y regalando desde la misma recepción la Guía antes descrita".

La supresión de este tipo de publicidad ha sido uno de los logros que ha conseguido el colectivo de taxistas en sus negociaciones con la Conselleria.

No responde a una demanda real de servicio

Ahora, según fuentes de PI-MEEF, queda todavía por conseguir que no sean concedidas licencias como esta, que no responden a una demanda real de servicio. "Sería ideal que se consultase a los sectores implicados en el transporte antes de otorgar una concesión de este tipo". En esta misma línea se situó

la carta que el alcalde del ayuntamiento de Ibiza, Enrique Fajarnón Ribas, remitió, el pasado mes de junio, al conseller, contra la implantación del Discobús y que nunca obtuvo respuesta. En ella se resaltaba la clara competencia desleal con el sector del taxi y se denunciaba la falta de medidas de seguridad para el usuario; asimismo, emitía una queja por la ausencia de coordinación de la Conselleria con el municipio al conceder permisos de transporte sin realizar consultas previas con representantes del municipio para establecer la conveniencia de la concesión. El alcalde reafirmó en su escrito que el Ayuntamiento consideraba innecesaria esta ampliación: "Este municipio considera que el servicio de autobuses está suficientemente cubierto con los ya existentes, cosa por la cual nos manifestamos contra la implantación de este nuevo servicio, dado que no se corresponde con una demanda real".

Como punto y final, y una vez cerrado el caso de una forma relativamente favorable, la valoración del sector es positiva en cuanto ha servido para unir a los taxistas ibicenses que hasta ahora nunca habían protagonizado una iniciativa semejante, "y por otro lado hemos conseguido bastante", concluye Javier Serra, abogado de la PI-MEEF.

Carta abierta del taxi de Ibiza

Reproducimos íntegramente la carta que nos mandó Jaime Ribas Torres, presidente del sindicato de taxis de Sant Antoni, el pasado día 1 de julio, pocos días después que se diera una solución a los problemas que habían provocado una activa protesta del sector.

Compañeros,
les mando esta carta para explicarles el asunto de los autobuses nocturnos: cómo ha pasado, cómo ha terminado y lo que yo particularmente creo.

El asunto empezó cuando tuvimos noticias de que podían poner autobuses que recogieran gente en las zonas más pobladas, turísticamente hablando, para llevarla a las discotecas de moda (Ku, Amnesia, Pacha, Space). Este asunto no es nuevo para nosotros, ya que llevamos tres años impidiendo que lo hagan puesto que es completamente ilegal. Pero esta vez la jugada era mucho más difícil ya que se habían puesto de acuerdo los dos empresarios que tenían la concesión de la línea (servicio regular permanente de uso general), habían solicitado ampliación de horario en período de prueba (del 21 de junio al 21 de septiembre) y el conseller de Transportes de Baleares les había dado el visto bueno.

Nosotros, junto con las demás asociaciones de taxis de la isla, estuvimos de acuerdo en que debíamos ponernos en marcha para intentar pararlo o, si esto no era posible, al menos limitar al máximo las salidas por medio de un recurso administrativo hecho por el abogado de la PIMEEF, pero nos dimos cuenta de que el tiempo corría en contra y, por tanto, fuera cual fuera el resultado del recurso, la línea estaría operando para entonces. Así que iniciamos paros parciales de nueve horas durante tres días para pasar al paro total el cuarto día; antes de finalizar el quinto día, la Administración y los políticos de la isla estaban dispuestos a llegar a un acuerdo entre las partes fuera cual fuera la decisión de la Dirección General de Transportes sobre la legalidad o no de la solicitud.

Después de explicar un poco el tema pasaré a contaros lo que creo, para que, a ser posible, me lo confirméis y, sobre todo, que toda España esté preparada para el caso de que se intente de la misma manera en otra región.

Estos empresarios solicitan una ampliación de horario sobre la línea regular permanente de uso general y, entre paréntesis, dicen, en período de prueba. Este período de prueba sirve ante la Administración para que se no sospeche que, en realidad, esta línea se convierte en regular temporal, para lo cual existen en la LOTT unas diferencias sustanciales que no están incluidas en la concesión que tienen estos empresarios; de hecho, en la propaganda informativa que distribuyeron por todos los bares, restaurantes y discotecas viene como unión temporal de empresas, pero además se solicita un precio por billete de 200 ptas. para este servicio nocturno, entrando directamente a ser un servicio turístico que, por tanto, debe ser vendido o regulado por una agencia de viajes. Por todo esto, en mi forma de ver, lo que solicitaban a la administración de Transporte se alejaba mucho de lo que, en realidad, pretendían hacer a través de su concesión. Si esto es así deberíamos pedir a la Dirección General de Transportes que estudiara todas estas solicitudes con lupa antes de darles el visto bueno.

Sin más que añadir por el momento me despido de vosotros. Atentamente,
Jaime Ribas Torres
Presidente

Módulos y taxímetros en la tarifas interurbanas

El día 15 de diciembre de este año ya debe estar implantado en cada uno de los 2.500 taxis del País Vasco el sistema de módulos y taxímetros en las tarifas interurbanas. Para que ello sea posible el Gobierno vasco y la Federación de taxistas han venido realizando una serie de reuniones que culminaron en la del pasado día 15 de julio en Vitoria. En este encuentro fueron presentados los resultados de un estudio del funcionamiento del taxi sobre el terreno. La iniciativa había sido propuesta, el pasado 10 de mayo en otra reunión en Vitoria, cuando quedó claro que era imposible llegar a un acuerdo para el establecimiento de tarifas, de manera que se procedió al seguimiento de dos vehículos de taxi, en Vizcaya y Guipúzcoa, que incorporaban en sus taxímetros, unos la propuesta del Gobierno vasco y otros la de la Federación. Iñigo Arruti, representante de la Federación, valora "con optimismo los resultados de este estudio. Algunas veces las carreras se correspondían con nuestras demandas y otras con la oferta del Gobierno. De todas maneras, tenemos la esperanza de que todo se resolverá favorablemente porque sabemos que el Gobierno está muy interesado en acabar con este contencioso, y porque, por otra parte, los números deben ser estudiados en relación con el incremento correspondiente a agosto y al segundo semestre".

Las propuestas, en pesetas, de ambas facciones eran las siguientes:



	Gobierno vasco	Federación de taxistas
Bajada de bandera	200	250
Km recorrido	55	60
Hora de espera	1.450	1.500
* Nocturnos y festivos:		
Bajada de bandera		312
Km recorrido		75
Hora de espera		1.875
Percepción mínima (carrera)	500	500
Suplementos solicitados por la Federación de taxistas:		
* Maleta: 60 ptas./unidad.		
* Mercancías y aeropuertos: 300 ptas.		

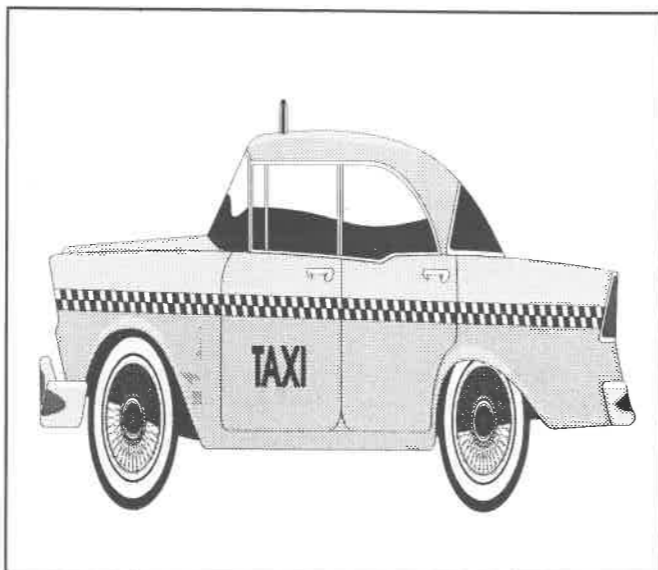
En el momento en que se decidió implantar el sistema de módulos y taxímetros en las tarifas interurbanas surgió el problema de que las tarifas que se estaban aplicando realmente no se correspondían con las prefijadas sino que eran muy superiores, de manera que el soporte de la Administración permitiría a los taxistas trabajar con los precios establecidos. Por otra parte, la Federación vasca exige, para que el nuevo modelo de gestión funcione que, simultáneamente al nuevo sistema, se apliquen tarifas urbanas en todas las poblaciones que no disponen de ellas y que absolutamente todas las carreras sean cobradas por taxímetro. Esta reivindicación es difícil de llevar a cabo si no se busca una alternativa a los trámites actuales, es decir, la aprobación de cada ayuntamiento y después las posteriores confirmaciones de la Delegación de Comercio, Comisión de Precios, etc. Asimismo y en la línea de agilización del proceso de toma de decisiones, la Federación propone la creación de

una comisión interdisciplinaria que fije cada año el incremento de las tarifas interurbanas. Este sistema ya está siendo aplicado y con un éxito notable en la ciudad de Milán. La comisión estaría formada por representantes del Departamento de Transporte del Gobierno Vasco, de la Comisión de Precios, de la Federación Vasca de Municipios y de la Federación Vasca del Taxi.



Contra el arrendamiento de vehículos con conductor

La Federación Vasca del Taxi ha intensificado su presión para conseguir que las diputaciones de los tres territorios históricos del País Vasco realicen un estudio que fije la conveniencia o no de conceder licencias a empresas de arrendamiento de vehículos con conductor. Fuentes de la Federación manifestaron que "entendemos la proliferación de esta actividad como una competencia desleal para el sector del taxi". De hecho, aunque la Orden Ministerial del 18 de junio de 1993 permite la concesión de este tipo de licencia, no se ha otorgado ninguna desde el momento de su promulgación debido a la insistente presión del colectivo del taxis. "De todas maneras, es necesario tener la seguridad de que no se concederán licencias en el futuro", afirman los implicados.



NUEVO SEAT TOLEDO TAXI

SI TIENE
PROBLEMAS
CON EL
SEGURO
DE SU
TAXI



NOSOTROS
TENEMOS
LA
SOLUCION

INFORMACION
TODOS LOS JUEVES
-TARDES-

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

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

ABIERTO AL MEDIODIA

Los problemas del taxi

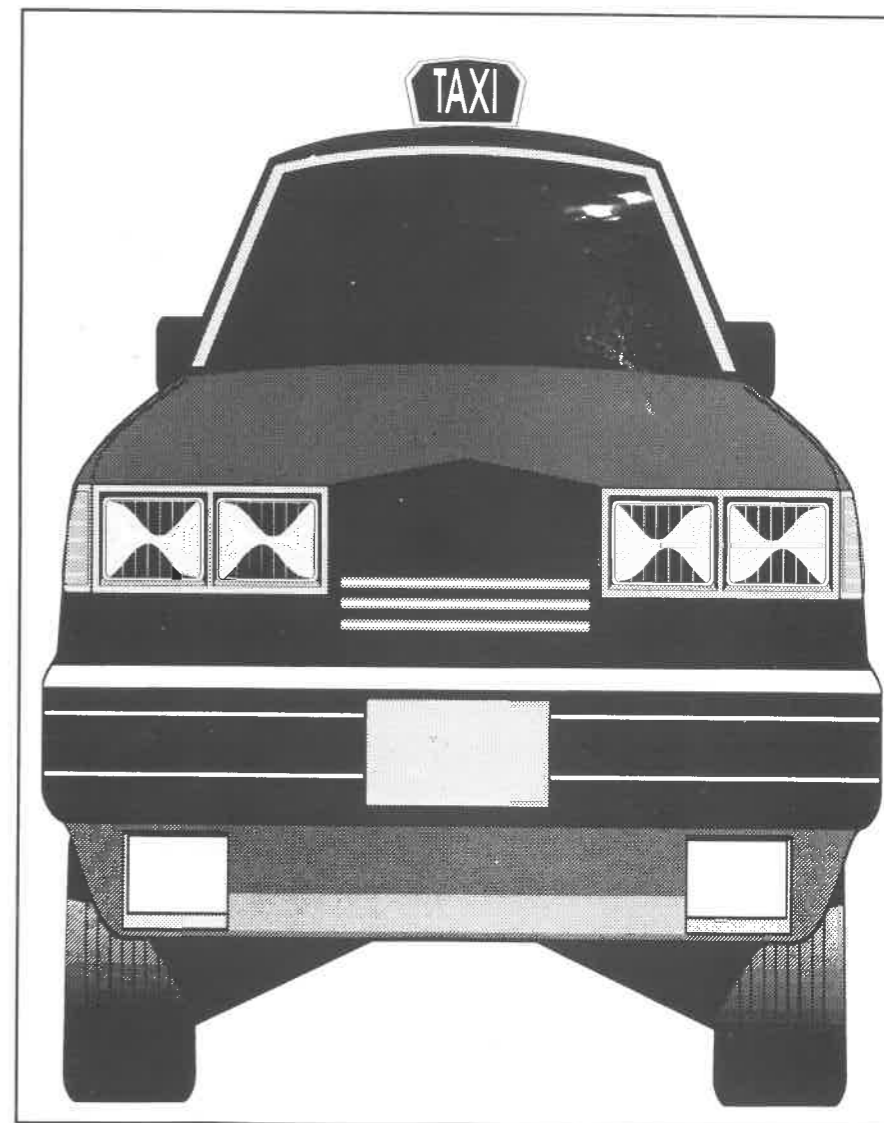
El sector del taxi atraviesa una profunda crisis que no está localizada en una única provincia sino que incide en todo el Estado. Cada organismo relacionado con el taxi, a través de sus medios de expresión, da nombre a los mismos problemas, de manera que la lectura de todas las revistas editadas por el sector se convierte en un eco interminable de las mismas carencias en diferentes palabras. Sirva de ejemplo de esta angustia generalizada la reproducción del Editorial de la Revista del Taxi, editada por la Mutua de Seguros y Reaseguros Valenciana de Taxis.

El taxi y la Administración

El sector del taxi es noble, soporta todo lo que le echen, por eso su economía se resiente cada vez más; tiene que soportar, como cualquier otro sector, las cargas fiscales que le son impuestas; pero, además, ha de soportar el Incremento del Precio al Consumo (IPC) para mantener su medio de trabajo sin que se le tenga en cuenta, como a otros sectores, que su máquina no es un lujo y que cada cuatro/cinco años tiene que renovarla.

Cuando digo el taxi y la Administración, lo digo pensando que la misma debería reconocer nuestras peticiones de tipo económico y social. Económico, mediando para que pudiésemos obtener subvenciones o créditos a bajo interés, como los otros sectores que decía anteriormente, para resolver cualquier problema relacionado con nuestra empresa. Social, para intervenir en aquellas peticiones hechas por una parte del colectivo, enfocadas a la reestructuración del sector en tiempos de crisis. Pues, como dije al principio, el taxista soporta todo lo que le

echen. Hoy está soportando incluso una sobrecarga de horas para poder hacer frente a las necesidades económicas agravando cada vez más su situación social, no quedándole tiempo material para poder atender, ni tan siquiera, las obligaciones para con la familia y los amigos.



El taxi andaluz, al borde del desastre



Sobre los problemas de los taxistas andaluces

Proposición no de Ley presentada ante la Comisión de Comercio, Turismo y Transportes del Parlamento de Andalucía el 21 de abril de 1991 por los grupos parlamentarios Andalucista, Popular de Andalucía, Izquierda Unida-Convocatoria por Andalucía y Mixto. La Proposición fue aceptada por la Mesa del Parlamento y publicada en el Boletín Oficial del Parlamento de Andalucía, iniciándose así el periodo de presentación de enmiendas.

Exposición de motivos

La aprobación y publicación de la Reforma Fiscal de 1992 ha venido a ocasionar un evidente perjuicio al sector del taxi (servicio público) en la Comunidad Autónoma Andaluza, ya que el transporte del taxi es una de las seis actividades económicas cuyo rendimiento neto se calcula por signos, índices o módulos para el IRPF y el IVA. Calculándose los módulos en relación con el personal dedicado a la actividad y a los kilómetros recorridos.

Así pues, si lo que se pretendía es que

el sistema de módulos fuese un sistema efectivo y objetivo de acercamiento a la realidad económica y, en definitiva, a la tributaria también del sector del taxi, hay que fundamentar el módulo en bases reales, extremo este último que no se ha tenido en cuenta y que coloca a los taxistas de Andalucía en una clara situación de desequilibrio económico.

Es conveniente y justo introducir elementos de objetividad y racionalidad. Ha de descenderse a la realidad económica de los distintos tipos de municipios, ya que en estos momentos opera una fórmula igual para todo el

Estado, que genera, al no tener en cuenta los suficientes elementos correctores, una desigualdad evidente. Por todo lo expuesto con anterioridad, someten a la aprobación del Pleno del Parlamento de Andalucía la siguiente:

Proposición no de Ley

El Parlamento de Andalucía acuerda:

1. Instar al Gobierno andaluz a que realice ante el Gobierno central cuantas gestiones sean necesarias con el objetivo de que, en el ámbito de la Comunidad Autónoma Andaluza, en relación al servicio público del taxi, a la hora de calcular los índices que determina el módulo, se introduzcan los oportunos correctores para que dé como resultado un módulo que, a niveles fiscales, sea adecuado a la realidad de los ingresos, persiguiendo un sistema fiscal en función de la capacidad económica.

2. Instar al Gobierno andaluz a que realice las gestiones pertinentes ante el Gobierno central para que se vayan individualizando cada vez más las cantidades de los módulos, pasando a fijar unas cantidades por cada municipio a partir de los diez mil habitantes en la mayor brevedad posible.

3. Instar al Gobierno andaluz para que realice las gestiones necesarias a fin de conocer la situación en la que se hallan los expedientes sancionadores provenientes de las Inspecciones Fiscales de que han sido objeto los taxistas de Andalucía y la situación en que se encuentran los acuerdos de sobreseimiento de expedientes sancionadores.

BOPA núm. 273 (pág. 11.947) de 28 de mayo de 1993

taxímetros Barcino®

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO DE



**MONTAJES: TAXIMETROS - RADIO TELÉFONOS - TELÉFONOS
RADIOCASSETTE - ALARMAS**

ELECTRICIDAD DEL AUTOMÓVIL

**Lepanto, 217-219
(entre Aragón y Enamorados)
Tel. 447 15 61
08013-BARCELONA**

**Horario:
Laborables de 7 a 19.30
(No cerramos al mediodía)
Sabados de 8 a 14
Domingos y festivos de 9 a 13**



Conduciendo la radio como un taxi



Justo Molinero entró, casi por casualidad, en el mundo de los megahercios. A través de las ondas descubrió que había mucha gente que esperaba que se le hablara de una forma diferente, en un tú a tú sincero y, a veces, incluso crudo. Trabajó para hacer de Radio Tele-Taxi la emisora de los taxistas; su clausura supuso un duro golpe, superado ahora que ha reiniciado su andadura con la misma fuerza que empezó y que camina hacia un modelo de radio abierta al colectivo del taxi y dispuesta durante 24 horas al día y 365 días al año a ser la voz de los taxistas, a acompañarlos en sus carreras, apoyarles cuando tengan problemas y a tirarles de las orejas cuando los causen.

Cuando llegaron los Mundiales de fútbol del 82 nosotros teníamos una empresa de taxis con radioteléfono y pensamos que, como en Barcelona iban a hacerse cosas grandes y vendría todo el mundo, estaría bien montar una emisora de radio dedicada a dar mensajes a los taxistas y a los usuarios sobre objetos perdidos, familiares que necesitaran localizar con urgencia a alguien que estuviera en el taxi, etc. Fuimos a Narcís Serra que, en ese momento, era presidente de la Corporación Metropolitana y la idea le pareció genial, aunque dijo que él no estaba autorizado para conceder licencias de FM. Y como los Mundiales se nos echaban encima, sin autorización de la Corporación nos arriesgamos a montar una emisora. Pasaron los Mundiales y... nada. La emisora siguió funcionando y comenzó a adquirir importancia entre taxistas y sus familiares y gente que no pertenecía al mundo del taxi. Así que se colocó como la emisora con más audiencia en Barcelona, con 478.000 oyentes, doblando a la siguiente en las listas.

Radio Tele-Taxi continuó emitiendo sin problemas hasta que, el día 29 de diciembre de 1986, a las 9 de la noche, funcionarios del Gobierno Civil y del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones procedieron a su clausura.

Cuando comenzamos a emitir se había abierto un expediente que dio muchas vueltas, yendo de mesa en mesa, hasta que llegó el día que la cerraron. Y de la forma menos ortodoxa, ya que los que hicieron efectiva su clausura se apropiaron, incluso, de las competencias de la Generalitat, que era la que la podía cerrar. Ello provocó que el Gobierno de Catalunya recurriera al Tribunal Cons-

titucional que, por cierto, ha fallado a su favor después que Radio Tele-Taxi obtuviera el año pasado la licencia para emitir.

Justo Molinero, que había dejado su profesión de taxista para montar Radio Tele-Taxi, no renunció a las ondas y, un año después del espectacular cierre, entró a trabajar en la emisora de Mataró, RM, de la cuál, posteriormente, adquirió el 51% de las acciones. Volvió a su vieja programación, incluido *El Jarroteo* que lo retornaba al jarrote que había sido en su pueblo cordobés, Villanueva de la Jara, y, poco a poco, comenzó el camino de recuperar su audiencia. Un buen espaldarazo fue la concesión de licencia a Radio Tele-Taxi el día 6 de agosto del año pasado...

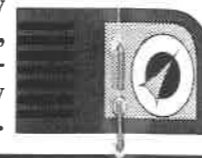
El hecho de que, en 1982, prácticamente desde el momento en que se puso en antena, la emisora adquiriese altos niveles de audiencia, hizo evidente que aquella iniciativa llegaba a un sector del público, la emigración (andaluces, gallegos, etc.) que, hasta ahora, no se había sentido identificado con ninguna otra radio. Pronto las actividades de Radio Tele-Taxi tomaron nuevos horizontes como, por ejemplo, en Navidad, llegar a las personas que no iban a pasar unas vacaciones felices. Para ellas, durante años, se organizaron conciertos con los principales artistas del jondo y de la música española. La incidencia de Radio Tele-Taxi llegó a un punto en que pudo llenar a rebentar la plaza de toros Monumental en un día de lluvia. Incluso a principios de este año 1993, la respuesta fue masiva cuando se decidió organizar una maratón radiofónica de 24 h para conseguir arroz para Somalia.

El éxito de esta emisora se debe a que es una radio popular de fácil acceso para los taxistas o para cualquier otra perso-



Justo Molinero, director de Radio Tele Taxi y de RM, junto a Miguel Tomás, presidente del STAC

na. Se les habla de aquí, de lo que hacen cada día y de lo que les interesa. Y esto no se hace en las grandes cadenas ni en las emisoras privadas, que se dedican a encadenar porque sale más barato y, nunca mejor dicho, se encadenan... Nosotros, ni entendemos de cadenas ni queremos llevarlas. Queremos hablar de problemas reales. Podemos decir: Juanito, el 1348 y, si es de Barna-Taxi, el 52.... Hablamos en primera persona de cada uno de ellos. Y yo creo que la radio es eso, si se trata de llegar a la gente. La radio como medio puede ayudar a la gente a ser solidaria. Vamos a ser más humanos; porque aquí hay mucha gente que no sabe leer ni escribir, y aquí hay mucha gente que pasa hambre y hay otros que están muy bien y estos ya tienen quién se encarga de ellos.



Pero del que trabaja y no tiene donde caerse muerto, ¿quién cuida de él?

La experiencia de RM fue un eco de lo que había sido Radio Tele-Taxi, pero con el retorno al directo diario de esta emisora -ahora con licencia-, casi legendaria después del revuelo que se generó con su clausura, ha supuesto la confirmación de una serie de expectativas y el inicio de un camino destinado a recuperar el público fiel que estuvo al pie del cañón hasta que cerraron la emisora.

De esta manera, ambas emisoras, conectadas por una programación común, y desde diferentes puntos de la geografía catalana -en el 105,4 de la FM en Mataró, RM; y en el 97.7 en Santa Coloma y Rubí, RTT- y con cobertura de más de 50 km cada una, emiten ininterrumpidamente durante las 24 horas del día. Vuelven, asimismo, a sus

“Estoy aquí porque he estado 11 años en el taxi y porque lo llevo en la sangre. Todo lo que soy se lo debo al taxi. Cuando se refieren a mí, algunas veces me llaman *el taxista* con un tono despectivo, y yo lo digo con un orgullo enorme”

RM en 105.4 Mhz y Radio Tele-Taxi desde el 97.7 Mhz de la FM emiten ininterrumpidamente las 24 horas del día

orígenes, a convertirse en la emisora y la portavoz del taxi. Hace tan sólo tres meses que RTT puede sintonizarse y ya cuenta con 56.000 oyentes.

La programación, una combinación de música española, sorteos y contacto directo con los oyentes, junto con los boletines horarios de rigor, incorpora ahora nuevos matices. Cualquier momento es bueno para interrumpir lo que se está haciendo y efectuar una llamada de aviso o de urgencia.

Básicamente, se pretende que el sector del taxi tenga una emisora especializada o sensible con los problemas del sector. Que cualquier taxista de Barcelona que tenga un problema, que intente localizar a una persona determinada... sepa que puede acceder a Radio Tele-Taxi y que su mensaje va a ser transmitido.

• ¿También engloba en sus planteamientos un apoyo a las reivindicaciones del colectivo de taxistas?

Desde el punto de vista de los problemas del taxi, RTT será el portavoz de aquellos problemas que pueda tener el taxi en un momento determinado. Por ejemplo, el sindicato puede tener, como sindicato, una cierta posibilidad de acceder al ministro de Transportes por un problema determinado, pero quien lo tiene muy jodido es el taxista como taxista. Como colectivo lo tiene más fácil y, aún con reticencias. Pero con la radio tenemos menos problemas. Hay radios para las que es de vital importancia que el señor Roca diga qué va a votar en la investidura; para nosotros es esencial saber, por ejemplo, qué se va a hacer con los taxis de Barcelona, si es que se piensa hacer algo. Nosotros queremos integrar todo el colectivo del taxi, como antes. ¿Problemas que se nos van a presentar? Muchísimos. Y, ¿cómo vamos a solucionarlos? Todos juntos: contra el taxista si es necesario, contra el usuario del taxi y contra la Administración que, en un momento determinado, no sea receptiva a atender reivindicaciones del taxi.

• ¿Son efectivas las movilizaciones contra la Administración?

Queremos reclamar su atención; que sepa que, cuando se pone contra el colectivo del taxi se pone en contra de mucha gente. Se trata de que un guardia no pueda coger a un taxista, llevarlo detrás de la esquina y decirse: “Aquí, o me lo empapelo o hago que la grúa se le lleve el coche y lo jodo”. Y, de la misma

manera, cuando hagamos las cosas mal que nos tiren de las orejas.

• ¿Son los malos de la película los taxistas? El taxista no puede escudarse en los taxistas, ni tampoco el ciudadano puede adoptar esta actitud. Deben saber que el taxi tiene un número y que sabiéndose se sabe todo. No es justo esconder al taxista que le ha prestado un mal servicio detrás de todos los taxistas. Nos interesa poner en antena que ayer fuimos al Valle de Hebrón porque un taxista había cobrado a una mujer 1.000 pts. por una carrera y la dejó a 400 m de la entrada del hospital para que fuera andando... Tenemos que saber quién es ese taxista y por qué hizo eso. ¿Por qué no la llevó hasta la entrada sabiendo que a las 3 de la mañana no se puede dejar tirado a nadie? Vamos a ser mas humanos.

• ¿Qué se puede hacer para mejorar la imagen del taxista?

Queremos que si hay un problema, sea el que sea, se sepa. Hay que concienciar al ciudadano de que el taxista tiene unos problemas determinados y que el taxista sepa que los ciudadanos tienen obligaciones y derechos. Dar a conocer estos aspectos a unos y a otros. Yo creo que tenemos que ir en el camino de dignificar un poco más este sector, pertenecemos a un colectivo que viste la ciudad con sus colores, y de los hechos de cada uno depende la imagen de éste. No puede ser que cada vez que pasa algo parezca que los taxistas mean en lata. Los taxistas también hacen muchas cosas buenas y nosotros, dentro de nuestras posibilidades, lo vamos a decir.

• ¿Para ser más humanos, la solidaridad empieza dentro del mismo sector?

Cuando le suceda algo grave a un taxista tenemos que buscar la solidaridad de los demás. Queremos que sean solidarios, y ¿cómo vamos a conseguirlo? Les diremos a través de las ondas lo que está ocurriendo; estrecharemos un poco el círculo para estar un poco más protegidos y hacer más piña. Tenemos que incentivar la conciencia de pertenecer a un colectivo, ya que si uno de nosotros va con el taxi sucio dirán “los guarros de los taxistas”. Para evitarlo hay que lavar el coche. ¿Y qué pretendemos a cambio? Decir que no pretendemos nada sería tonto. A cambio, queremos que nos oigan.

...taxi andaluz, al borde del desastre

Expediente de crisis

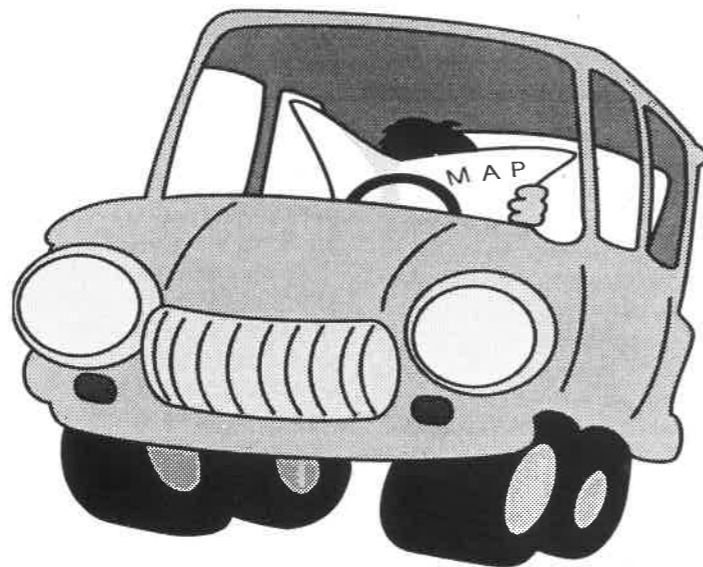
Estimado compañero:
Por la presente te comunicamos que, ante la situación económica por la que estamos atravesando, es necesario que de la forma más coherente y objetiva presentemos ante la administración correspondiente un *Expediente de crisis económica* a nivel de Andalucía. Por todo ello es por lo que te ruego que efectúes los estudios correspondientes de todos los temas que figuran en el manifiesto adjunto, aportando los datos necesarios, para debatirlo en la próxima reunión, convocada en Sevilla el próximo día 4 de septiembre de 1993.

José Jara Carrasco
12 de julio de 1993

Con esta carta, el Presidente de la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi ha puesto en marcha un proceso que se presenta como la última instancia de una larga carrera de peticiones y demandas infructuosas ante la Administración. La información que José Jara Carrasco solicita de todos los representantes del taxi andaluz en las diferentes provincias supone un recorrido por los puntos que centran el eje de la crisis: renta o IRPF, IVA, contingentación de licencias, autónomos, Seguridad Social, inspecciones de Hacienda, intrusismo y descanso y tarifas.

La ordenación territorial del taxi necesita impulso

La Federación de Asociaciones de Consumidores y Usuarios de Andalucía (Facua) presentará un recurso ordinario contra la decisión de la Dirección General de Transportes de archivar el expediente del proyecto de establecimiento del Área Territorial de Prestación Conjunta de Sevilla para los servicios de transporte público en vehículos de turismo. Este proyecto fue archivado por la Administración cuando, al pasar el trámite de Información Pública, no comparecieron las 2/3 partes de los 20 municipios implicados, necesarias para dar conformidad a la iniciativa. Ahora la Facua ha hecho un llamamiento general a los municipios para que contribuyan a revitalizar el proyecto con su apoyo.



El taxi solicita un nuevo convenio con Salud

La Federación Andaluza de Autónomos del Taxi remitió una carta al Servicio Andaluz de Salud solicitando la unificación de criterios en el servicio del taxi a esta institución en las diferentes delegaciones y provincias. José Jara Carrasco, presidente de la Federación, pidió una entrevista con el Consejero andaluz para, "hacerle llegar nuestras inquietudes y los problemas del sector del taxi con el Servicio Andaluz de Salud a nivel de Andalucía".

Actualización del Fondo Asistencial de Barna-Taxi

Desde el mes de marzo hasta el día 30 de junio hemos centrado nuestros esfuerzos en hacer que el Fondo Asistencial pueda cumplir con las necesidades de todos los socios.

*** ¿Por qué empieza a funcionar el Fondo Asistencial de una forma más efectiva?**

- Los acuerdos que se tomaron en la



El Fondo Asistencial garantiza la reparación inmediata del vehículo siniestrado

última asamblea de modificar algunos puntos de los Estatutos han favorecido un mejor funcionamiento.

- Todas las cuotas se cobran puntualmente al haber sido domiciliadas en bancos o cajas de ahorros, lo cual permite una mayor puntualidad en la recaudación.

*** ¿Qué repercusión tendrá la informatización del Fondo Asistencial?**

El esfuerzo económico realizado con la compra del ordenador nos compensa a la hora de llevar el control de todos los datos de los afiliados, así como de todos los pagos que se realizan a los talleres.

*** ¿Cuál es el objetivo del Fondo?**

La filosofía del Fondo Asistencial es hacer frente a todas las necesidades y problemas que vayan surgiendo en

Fondo Asistencial de Barna-taxi (marzo-junio):

Número de socios: 201
Número de siniestros: 7
Capital pagado a talleres: 2.200.139 ptas.
Facturas pendientes de cobro: 4.670.507 ptas.

nuestro trabajo cotidiano.

*** Propuesta de futuro**

Conseguir que, a través de modificar y establecer nuevos sistemas de control, todos los compañeros que sean afiliados del Sindicato puedan entrar en el Fondo sin necesidad de pertenecer a la emisora.

Recordamos a todos los compañeros que cuando tenemos un accidente y es cubierto por el Fondo, antes de retirar el coche del taller debemos firmar una letra y el reconocimiento de deuda que nos da un plazo de 12 meses para reintegrar la cantidad que el Fondo adelantó para la reparación.

Diplomas para los taxistas jubilados de Vic

El pasado día 4 de julio se celebró en Vic, en la Sala de la Columna del Ayuntamiento, la entrega de diplomas a los taxistas jubilados de la comarca.

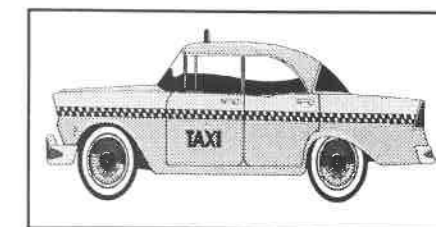
El acto estuvo presidido por el alcalde de Vic, el presidente del STAC, el presidente del Montepío de Conductores y el Secretario General de la Intercomarcal. Posteriormente se celebró en un conocido restaurante de la comarca la comida que, tradicionalmente, reúne a los taxistas de Vic y comarca.

la Mesa de la
Presidencia
en un
momento
del acto



Asistió a la
entrega de
diplomas
numeroso
público

Unial, el preludio de la tempestad



El escándalo protagonizado por la quiebra de la empresa aseguradora Unial ha sido sólo la punta del iceberg de una crisis mucho más profunda que se cierne sobre el grupo de empresas IGS y el sindicato UGT en lo que se refiere a la gestión de la cooperativa PSV (Promoción Social de Viviendas), promotora de grandes proyectos urbanísticos. Según publicaba el periódico *El País*, el pasado día 11 de julio, la solución de Unial pasa por la entrada de un nuevo socio, es decir, nuevo capital.

Las primeras estimaciones que consideraban que la aseguradora podía sobrellevar la crisis con una inyección de capital de 1.871 millones de pesetas fueron desmentidas por las declaraciones de Carlos Soto, presidente de Unial, que calculaba la necesidad de un mínimo de 3.596 millones. La Dirección General de Seguros se ha cerrado en banda en torno a Unial para evitar, según cita *El País*, que el déficit que arrastra esta empresa no pusiera en peligro todo el proyecto del IGS.

Por su parte, el sindicato UGT ha anunciado que, a partir de septiembre, comenzará a desvincularse gradualmente de sus ataduras con IGS; su intención primera es la de vender Unial y abrir el proyecto cooperativo a la entrada de nuevos capitales (administraciones públicas, constructoras y bancos, por ejemplo); asimismo, negociará la venta de su agencia de viajes y traspasará a la banca la gestión de las cuentas ahorro-vivienda que captaba de los cooperativistas.

FIAT TEMPRA 1.9 DIESEL

(Negro de fábrica) Sólo en Meridiana Motors, S.A.

CLIMATIZADOR,
SERVODIRECCION
Y
PINTADO DE TAXI

AHORA MAS BARATO
VEN Y LO COMPROVARAS

PROMOCION
ESPECIAL
TAXI



FIAT CROMA 2.0 TURBODIESEL i.d.

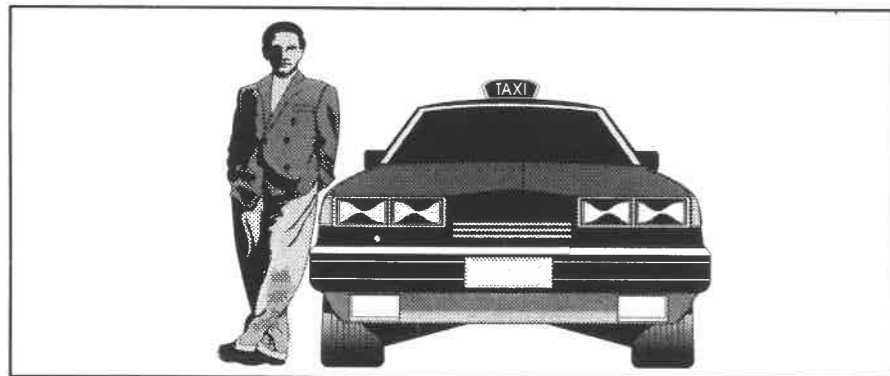
CLIMATIZADOR
AUTOMATICO
Y
PINTADO DE TAXI

**MERIDIANA
MOTORS, S.A.**

FIAT
Tecnología líder.

Av. Meridiana, 326 08027 Barcelona Tel. 349 30 58
Navas de Tolosa, 268 08027 Barcelona Tel. 340 60 16

Turnos de trabajo: una solución a la crisis del sector



La evidente crisis que pasa el sector desde hace años, envuelta en los tres últimos años por una cortina de humo (las Olimpiadas del 92) que no hizo ver la realidad hasta pocos días antes de las propias Olimpiadas, merece que todos hagamos una reflexión sobre cuáles son las medidas más idóneas para salir de este callejón que parece no tener muchas salidas.

Hay una realidad evidente: no hay trabajo para todos. No podemos seguir trabajando con un índice de ocupación que, en la mayoría de casos no llega al 50 por ciento. Cada vez más horas; cada vez más impuestos; estirando la cuerda para un lado y para otro, hasta el punto que algún día, si seguimos así, puede romperse.

Desde la Administración, cantos de sirena, se nos aconseja paciencia ("La crisis es generalizada") y promoción del taxi ("Aunque desde hace año y medio no se hace una promoción del taxi; ni tan siquiera en las Olimpiadas. ¡Ah, sí! En el bando del alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, salió la palabra taxi"). También se nos dice que hay que ganar mercado, pero también recalamos que no hay conciertos ni exposiciones cada día. Es hora ya que todos los taxistas nos mentalicemos sobre cuál es la solución más viable. El reparto del trabajo por

TURNOS sería la solución más justa (en Roma y otras ciudades italianas ya lo aplican con horarios medios de unas ocho horas de trabajo diarias). La implantación de estos turnos significaría que la mitad de la flota trabajaría por la mañana y la otra mitad por la tarde, dejando la noche libre para cualquier compañero que quisiera ampliar su horario de trabajo. Muchos son los argumentos que respaldan esta solución. Un horario de trabajo digno (reivindicamos las ocho horas de trabajo, petición que llega de principios de siglo) y no un horario salvaje como el actual (muchos compañeros se marchan de casa por la mañana y no vuelven hasta la noche, poca relación con la familia); menor gasto de coche y de consumo en general por dos motivos: uno por estar corriendo menos el coche y otro al aumentar el índice de ocupación. Mayor posibilidad para el descanso al tener toda la tarde o la mañana libres, cosa que agradecería el cuerpo maltrecho ahora, al estar todo el día encajonado en el vehículo. En definitiva, mayor calidad de vida; humanizar la profesión.

El usuario del taxi se acostumbraría a cogerlo en las paradas o por medio del teléfono, cosa que ya sucede a pocos kilómetros de Barcelona como en Sant

Just, Sant Feliu, etc. Un trabajo más racional, no como en la actualidad que cuando una persona levanta la mano tiene cinco taxis con el letrero de **LIBRE** como consecuencia de la sobreoferta. Hemos de probar esta medida, aunque sólo sea un tiempo (seis meses), y valorar los resultados. Probamos las dos fiestas y fue un respiro para el taxista, sobre todo para su propia salud física y mental.

Esta solución ha de ir respaldada por otras medidas previas. El STAC ya ha propuesto la primera: la regeneración del sector. El reglamento del taxi se ha de cumplir, sin ningún tipo de trauma, en todos los aspectos que signifiquen o puedan significar intrusismo e ilegalidad.

Otra de las medidas necesarias que deberá adoptar la Administración es la contingentación de asalariados y dependientes en el sector del taxi, al menos durante un tiempo. No puede ser que un sector en crisis como es el taxi vaya engordando a costa del paro que existe en la sociedad. Cada coche que es conducido por dos o más personas son otros tantos taxis. Ya no somos los 11.000 que nos dice la Administración.

No se puede marear tanto la perdiz como se está haciendo en la actualidad, no sólo en este tema sino también en otros. La comisión de los sindicatos representativos, elegidos hace algo más de tres años, debería tener en todos los órdenes del día de cada reunión los pasos que se han ido dando de cara a la reestructuración del sector y a la búsqueda de soluciones. Yo ya he aportado una: los **TURNOS**.

Lluís Berbel
Miembro de la Unión
Intercomarcal de Barcelona

Taxistas sancionados por los sucesos de las Ramblas

Varios afiliados del STAC han sido sancionados por la Entitat Metropolitana del Transport de Barcelona con la caducidad de la licencia de siete días a un mes por los sucesos de las Ramblas, donde se produjo un enfrentamiento con la Guardia Urbana para evitar que se llevaran el vehículo de un compañero.

Además, Jose M. Anguera López, propietario del taxi, ha sido multado con 80.000 pesetas por el Gobierno Civil. Esta sanción gubernativa, junto con las de la Entitat Metropolitana del Transport, ha sido recurrida. El argumento fundamental de los

recursos es que quien inició el conflicto fue el guardia urbano y no los taxistas. Como se recordará, el enfrentamiento comenzó el pasado día 7 de enero cuando dos guardias urbanos pararon en las Ramblas el taxi de José M. Anguera y observaron que no tenía al día la Inspección Técnica de Vehículos. A pesar de los argumentos esgrimidos por el taxista, entre ellos que la ley dice que un coche puede pasar la revisión un mes antes o un mes después del vencimiento de la revisión, los guardias se empeñaron en llevarse el vehículo al depósito. Además, la Entitat Metropolitana del

Transport, la que ahora ha sancionado a los taxistas que se concentraron para apoyar al compañero, había enviado una carta notificándole el día y la hora en que tenía que pasar la ITV.

La frustración por este suceso ha sido mayor cuanto, por parte de todas las instituciones, sobre todo de la Guardia Urbana y de la Entitat Metropolitana del Transport, se había reconocido el error del agente. Parecía que todo iba a quedar en el saco del olvido.

La pregunta que nos queda ahora es si el guardia urbano ha sido sancionado con la misma rigidez que lo han sido los taxistas.



La Guardia Urbana abrió expedientes a los taxistas que secundaron la protesta

No habrá paradas nuevas hasta octubre

El STAC ha propuesto la creación y modificación de algo más de 25 paradas al Ajuntament de Barcelona, tras haberlas negociado con la Entitat Metropolitana del Transport. La lenta burocracia administrativa podría hacer que en los meses de octubre o noviembre se comenzasen a pintar estas nuevas paradas. Estas negociaciones ya venían de la anterior Unión Intercomarcal de Barcelona

Las propuestas de nuevas paradas, que serán objeto de un informe municipal para su definitiva aprobación, son las siguientes según los distritos:

*** Distrito I:**

- Passeig Marítim (frente al Hospital del Mar).
- Passeig Lluís Companys (frente al Palau de Justicia).
- Passeig Nacional (esquina Balboa).
- Passeig Nacional (esquina Maquinista).
- Pl. Catalunya/Av. Portal de l'Àngel.
- Rda. Sant Pau/Sant Pau.

*** Distrito II:**

- Estació del Nord. Al revés de como está, es decir, en avance sentido Besòs a Llobregat.
- Passeig Sant Joan/Còrcega.
- Gran Via/Nàpols.
- Gran Via/Bruc (Hotel Habana).

*** Distrito III:**

- Passeig Zona Franca/Alts Forns. Disposición de la parada en batería y con mayor capacidad. (Esta parada está refrendada por un escrito enviado al Ajuntament de Barcelona y a la Entitat Metropolitana de Transport por las tres emisoras que distribuyen los servicios de la Zona Franca en esta parada —Barna-Taxi, Radio Móvil y ServiTaxi—)

*** Distrito III:**

- Av. Madrid/Joan Güell.

*** Distrito IV:**

- Numància (Flos i Calcat i Diagonal): ampliarla de cinco a nueve taxis.

*** Distrito V:**

- Mandri/Calvo.
- Pl. Bonanova/Bigai.

*** Distrito VI:**

- Av. Hospital Militar/Clinica Delfos.
- Travessera de Gràcia/Sicília (delegación Ministerio de Trabajo).

*** Distrito VII:**

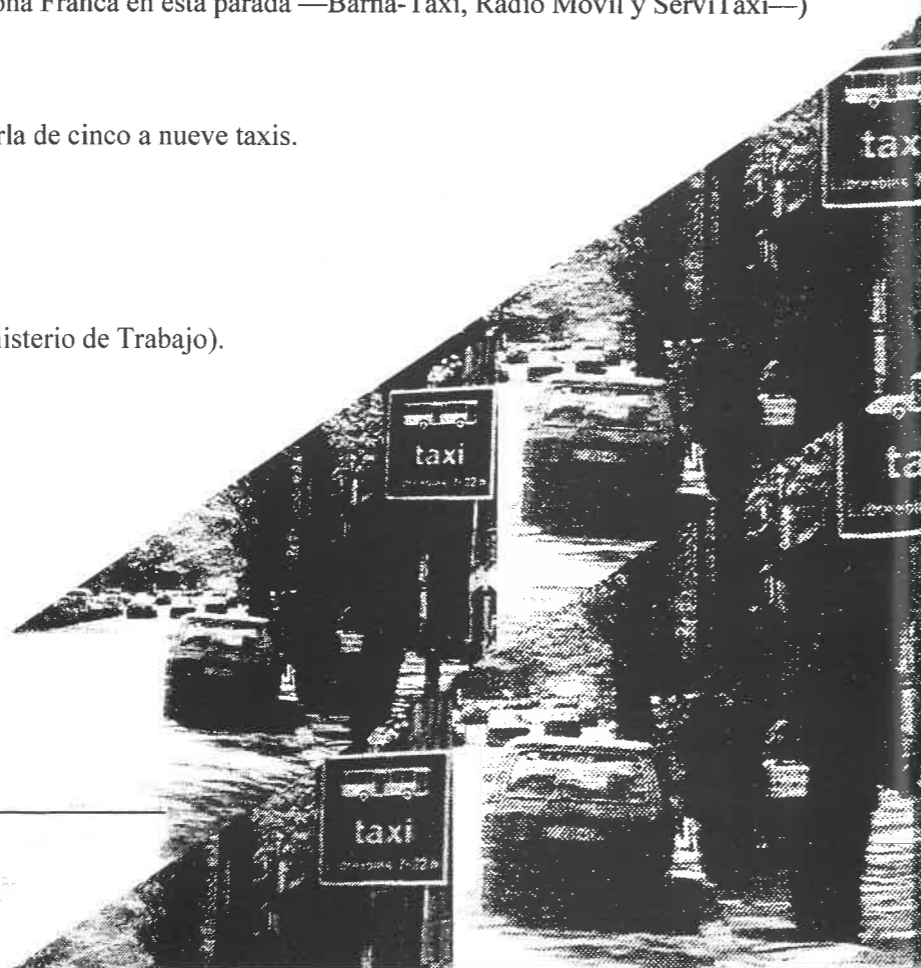
- Passeig Vall d'Hebró/Arenys.
- Rambla del Carmel/Llobregós.

*** Distrito VIII:**

- Pl. Karl Marx.
- Aiguablava/Via Favència.
- Rio de Janeiro/Passeig Valldaura.
- Rio de Janeiro/Tissó.
- Platja d'Aro/S'Agaró o S'Agaró/Llosa.

*** Distrito X:**

- Pujades/Marina.



El STAC pide una grúa más activa

El STAC piensa reclamar al Ayuntamiento de Barcelona la intervención de la grúa para la retirada de los vehículos particulares que invadan las paradas de taxis, una vez que hemos podido averiguar que la actual ley y ordenanzas municipales amparan esta petición.

El STAC ha realizado un exhaustivo estudio de todas las paradas de taxis de Barcelona y ha podido averiguar que un 37 por ciento de las mismas están total o parcialmente ocupadas por coches particulares, cosa que hace que los taxistas ya no puedan estacionar en su parada.

La crisis que padece el sector hace que el taxista busque un lugar donde parar, como son los estacionamientos reservados para taxis. En la actualidad existen dos señales que lo indican: la antigua con la T en mayúsculas en un cuadrado sobre un fondo azul y la nueva, que es la palabra TAXI en un cuadrado sobre fondo azul "europeo".

El STAC pidió en una reciente reunión con el concejal de Via Pública, Francisco Narvaéz, el seguimiento y la actuación de la Guardia Urbana en cinco paradas normalmente ocupadas por coches particulares. A raíz de esta reunión fue creada la comisión Guardia Urbana-STAC con una periodicidad de reuniones cuyo objetivo es: seguimiento de las paradas de taxis, carril bus-taxi, giros, conflictos urbanos-taxistas, etc. El pasado 29 de junio se mantuvo la primera reunión con el intendente mayor de la Guardia Urbana, José Julve, y las conclusiones fueron el seguimiento de

La Guardia Urbana controla las paradas Pl. Urquinaona/Roger de Llúria, Joaquim Costa/Rda. Sant Antoni, Rda. Sant Pau/La Cera y Muntaner/París

la Guardia Urbana de las cuatro paradas: Pl. Urquinaona/Roger de Llúria, Joaquim Costa/Rda. Sant Antoni, Rda. Sant Pau/La Cera y Muntaner/París. La quinta parada, la del mercat de la Boqueria está en obras y en fase de remodelación de la zona.

Julve manifestó que la Guardia Urbana actuaría multando a los coches que invadieran las citadas paradas y la grúa sólo intervendría en caso de requerimiento del taxista. Los representantes del STAC manifestaron que los taxistas no iban a estar constantemente llamando a la Guardia Urbana, a quien le corresponde la vigilancia de las paradas. A pesar de ello, se concretó la realización de una prueba durante 15 días para pasar a una posterior valoración.

La ley ampara al taxista

El STAC ha podido averiguar que la actual legislación ampara al taxista y así lo va a manifestar ante el concejal de la Guardia Urbana a través de un escrito. Es él quien tiene que marcar las prioridades de la actuación de la grúa municipal.

La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en los artículos 7 y 38 de la misma, atribuye competencias a los municipios sobre la regulación del uso de las vías urbanas, contemplando entre otras cuestiones la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios, mediante Ordenanza Municipal, y la retirada de los vehículos de las vías urbanas y el posterior depósito de aquellos.

La *Ordenança de Circulació de Vianants i de Vehicles* dice en su artículo 24 que **se considerará que un vehículo está en las circunstancias determinadas en el apartado 1 a) del artículo 71 del Real Decreto Legislativo 339/1990 de 2 de marzo, y, por tanto está justificada su retirada, si incurre, entre otros, en**



El taxista suele encontrar ocupados por turismos particulares los estacionamientos reservados a los taxis

los siguientes casos:

a) 1. Cuando esté estacionado en un punto donde esté prohibida la parada. Esta circunstancia se explicita taxativamente en el artículo 12, diciendo que queda totalmente prohibida la parada en las reservas de taxis, entre otros.

b) 7. Cuando esté estacionado en una parada de transporte público señalizada y delimitada. Esta

Mínimo compromiso: la Guardia Urbana actuará multando los coches que invadan las paradas y la grúa intervendrá cuando el taxista lo pida

condición la tiene de acuerdo con el artículo 36 sobre *Paradas de Transporte Público*, donde se reconoce como tales a las paradas destinadas al servicio del taxi.

Con este doble motivo aducido quedan claras tanto la legitimidad como la justificación de la actuación de la grúa municipal en la retirada de vehículos particulares de las paradas de taxis.

El taxi recupera el giro Lauria/Diagonal

Tras un mes de constantes gestiones a nivel técnico tanto con el Ajuntament de Barcelona como con la Entitat Metropolitana de Transport e incluso con el concejal del área de circulación, se ha recuperado el conflictivo giro de Diagonal/Lauria para el taxi.

Esta maniobra es fundamental para acceder a un sector importante de Barcelona sin tener que dar un rodeo y de esta manera no gravar al usuario. Este ha sido uno, entre otros, de los argumentos que se ha esgrimido tanto ante el Ayuntamiento como la EMT para recuperar el giro.

Desde hacía unos meses, este giro había permanecido sin ninguna señal tras ser quitado el de sentido obligatorio en el lateral de Diagonal para los vehículos particulares a excepción de los taxis.

En el mes de junio, apareció un cartel informando cómo debía realizarse el giro para acceder a la calle Rosselló desde el lateral de la Diagonal y, además, las dos señales de sentido obligatorio. El STAC consideró ya entonces que muy bien, pero que a los carteles le faltaba el "Excepto taxi". Todos estaban de acuerdo Ayuntamiento y EMT.

Más tarde, en vez de "Excepto taxi" apareció una placa con "Excepto autobuses". (Más tarde se pudo averiguar que fue la compañía de los autobuses quien la puso). Indignante. Se reclamó que quitaran ese cartel y que pusieran el reivindicado, "Excepto taxi" y, si querían, que colocaran también "Excepto bus".

Han ido pasando los días y no se colocaba el cartel. El 1 de julio se dirigió una carta al concejal Francisco Narvaéz reclamándole el giro cuando, al parecer, él ya había dado la orden, pero estaba entretenida en algún despacho. En el escrito se le decía, entre otras cosas, que: "Nosotros no tenemos la culpa de que el coche particular infrinja el sentido obligatorio. La única manera de hacer respetar el giro es con un guardia urbano, cosa que ya había sucedido antes cuando se permitía girar exclusivamente al taxi y al coche particular no, sin que hubiera ningún tipo de problema".

Por fin, el día 14 de julio se colocó la placa de "Excepto taxi". Pensamos que ahora ha de ser la Guardia Urbana quien haga cumplir este giro, permitiendo al taxi realizarlo como antes.

El STAC contra el canon para ir al lavabo en el aeropuerto



Los taxistas se niegan a pagar 25 ptas. cada vez que necesitan usar el lavabo del aeropuerto

El STAC estuvo en contra del cobro de 25 pesetas para utilizar el lavabo, recién remodelado, de la parrilla del aeropuerto. Este canon debía servir para el mantenimiento de los lavabos, cuya gestión correría a cargo de los sindicatos representativos a través de una empresa creada para tal fin.

El STAC manifestó su posición contraria, más tarde ratificada por la Unión Intercomarcal de Barcelona, al cobro por la utilización del lavabo. El sindicato piensa que han de ser el aeropuerto, la EMT o el bar quienes paguen el mantenimiento de los lavabos de la parrilla. El STAC no participará en ninguna empresa que se cree para tal fin.

Esta solución fue planteada por la Entitat Metropolitana del Transport en la reunión celebrada el pasado 7 de julio. Al parecer, la dirección del aeropuerto se había comprometido a realizar las obras de remodelación de los lavabos pero no a su mantenimiento.

Todo consistía en la creación de una empresa por parte de los sindicatos representativos que se encargaría de la gestión del mantenimiento de los lavabos. Así, de esta manera, se argumentaba, se podría contratar a una o dos personas que se encargasen de la limpieza de los lavabos de forma profesionalizada.

El STAC se declaró contrario pues, por un lado, en los lavabos que existen en las terminales no se cobra a nadie y tienen un mantenimiento diario; cualquier bar que existe en Barcelona, si no tiene lavabos no le dejan abrir (cosa que no sucede en la parrilla del aeropuerto) y, en última instancia, ha de ser la EMT o el aeropuerto quien financien el mantenimiento de los lavabos. Asimismo, se manifestó que, siempre "el pato" lo tenía que pagar el taxista.

Por un colectivo unido

Cada colectivo obtiene con arreglo a lo que lucha



Hace tiempo que quería comentar con todos vosotros algunas de las incidencias que conlleva la faena diaria, pero lo primero de todo es lo primero; y lo primero es daros las gracias por la confianza depositada haciendo que, hoy por hoy, sea miembro de la **Intercomarcal de Barcelona**. Lo primero; que me da pie para repetir las gracias y deciros que no os defraudaremos -por lo que a mi parte toca-, que trabajaremos con tesón y ahínco para conseguir que nuestro sector sea rentable en una jornada normal de trabajo, y que no vamos a descansar hasta conseguirlo.

Aprovechando el número de nuestra revista, comentaré un poco el grave problema que nos ahoga: **la desunión del colectivo** de los compañeros que no pertenecen al sindicato.

Ante la gravedad del caso, nosotros, como sindicato, tenemos la obligación de hacer comprender al compañero que **el colectivo que no lucha unido termina por morir** en esta sociedad despiadada en la competencia y la libertad de mercado. Esto quiere decir que tenemos que competir con unos servicios públicos mejores y que cada día dan más calidad y mejor servicio; con todo esto llegamos a una conclusión: que cuanto mejor funcionen ellos (autobús, metro y tren de cercanías), peor vamos a funcionar nosotros.

Nuestra economía es el punto de batalla, que es el principal problema que aún no ha tocado fondo; quiero decir que todavía la veremos deteriorarse más y las consecuencias van a ser terribles para muchos de los compañeros que no sacarán la recaudación diaria de la cantidad necesaria para cubrir las necesidades. Creo que es una pena que esto suceda pudiéndose tomar las medidas adecuadas que tan-

to propugnamos nosotros (sindicato) para hacer que nuestro sector sea un colectivo con una jornada normal y rentable.

La barrera más infranqueable que por ahora nos encontramos no es otra que la del propio **compañero**, haciendo bueno el dicho que dice que el peor enemigo del obrero es el propio obrero, y que para nosotros se convierte en que el peor enemigo del taxista es el propio taxista; esto dice muy poco en favor de la profesión, tan poco que, en muchas ocasiones, siente uno un cierto repelús (asco) de pertenecer a la misma.

Yo os encomiendo muy encarecidamente a todos los que formáis este Sindicato (con diferencia el mejor) a que nos ayudéis a argumentar al resto de compañeros lo necesario de una **afiliación** para luchar con más fuerza por nuestra propia supervivencia.

Hoy por hoy desempeñamos nuestra jornada laboral como si fuéramos un país **africano**, y esto a mí me da mucha vergüenza, no sé, ¿y a vosotros?; aunque a mí esta vergüenza me

ha dado fuerzas para participar y presentarme en estas últimas elecciones del Sindicato. Y esta vergüenza es la que me da fuerzas para mantener esta lucha, ya sea con los compañeros, ya con la Administración, para hacer que el sector sea como tiene que ser: **digno y respetable**. Esto es lo que tenemos que hacer con la ayuda de todos y, en mi forma de ver y de entender, cuanto antes mejor.

A los que, por vuestra decisión, estamos al frente del Sindicato, nos toca negociar con la Administración, pero en este programa la parte más difícil es la que tenemos que llevar conjuntamente; la de mentalizar, la de convencer al compañero, de la necesidad de estar todos unidos. Esta es la fórmula para salir adelante, cuanto más se lucha mejor está el sector, y no hay otra solución.

Antes os decía que desempeñamos nuestra jornada como un país africano, pero, por el contrario, pagamos nuestros impuestos como los americanos, si no más que cualquier americano.

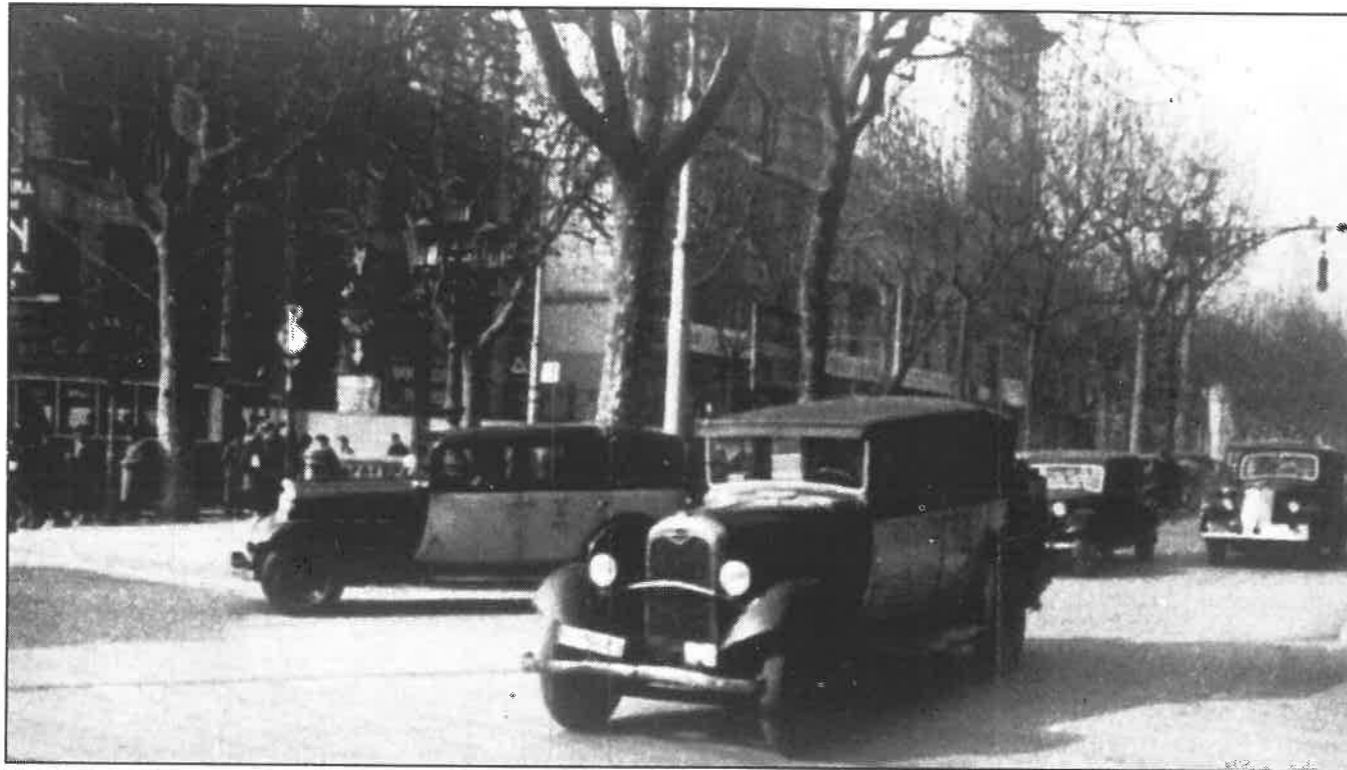
Aquí tenemos nuestros propios desequilibrios; que no corresponde lo que recaudamos con lo que pagamos. Y para terminarlo de arreglar vienen los seguros dando el palo, ¡y qué palo! Y es que, a perro flaco, todas son pulgas.

Nada, que cuanto antes salgamos de este túnel tan negro en que estamos metidos, antes veremos la luz de la economía y de la rentabilidad, y la fórmula la estamos repitiendo constantemente, pero una vez más la diremos, **unión y lucha**. Es el único método para adecuar la oferta a la demanda; este fue el lema de nuestra candidatura, y lo será hasta que no se consiga.

José Alonso Blanco

Revisiones (y2)

Continuamos en este número con el breve recorrido por la historia de las revisiones de los vehículos; revisiones que tuvieron una merecida fama, sobre todo en plena post-guerra, debido a su rigor extremado y a la arbitrariedad de los criterios utilizados.



Las revisiones de taxímetros no tienen demasiado historial. Las primeras después de nuestra guerra, empezaron situando los vehículos en la calle Balmes, con principio de la fila frente a la entonces Delegación de Industria y siguiendo los restantes encarados mirando a montaña, ya que, por aquellas calendas, dicha calle, como la gran mayoría de todas las de Barcelona, era de doble dirección. Algún tiempo después se cambió levemente la ubicación, ya que el primero aguardaba su turno en la pared derecha de la calle París, junto y de cara también a la mencionada calle Balmes.

El examen, en ambos casos, seguía el mismo procedimiento. A la hora pres-

El milagro de que no encontrase una mota o un detalle para hacer volver al taxista equivalía a pasar por el infierno sin salir chamuscado.

crita, el ingeniero de turno subía al taxi de cabeza y enfilando Balmes arriba seguía por la Diagonal hasta un punto situado entre la Residencia de Oficiales y el Palacio Real. Allí se quedaba el ingeniero, y si el taxímetro marcaba en el recorrido indicado la cifra conveniente, firmaba el conforme en la libreta del aparato. Mientras, el ayudante se había quedado en la fila e iba dando las salidas con espacios prudenciales, haciendo bajar bandera y anotando generalmente la cifra de dicha bajada en el reverso de la libreta para el control del ingeniero. El ayudante subía en el último coche que aguardaba turno, y éste, después del recorrido, tenía que acompañar a los dos funcionarios de retorno a la Dele-

gación de Industria.

Con idéntico sistema, más tarde, se trasladó el examen junto a Tráfico, en la Avda. de la Técnica, con final a la altura de la Piscina de Montjuïc. La última etapa fue de muy corta duración y se desarrollaba en la Zona Franca hasta que, en 1982, se inaugura por parte de la Corporació Metropolitana de Barcelona, la nueva instalación para revisiones en la misma Zona, dotada ya de material electrónico y con rodillos que evitaron, ya para siempre, el desplazamiento con recorrido con el vehículo. Como final, en 1984, entran en funcionamiento las ITV de Sant Just Desvern y Badalona. Y si esto es todo lo que da de sí la pequeña historia de las revisiones de taxímetros no pasaba ciertamente lo mismo con las inspecciones que se ejercían sobre los coches, que bien podemos asegurar, que fueron harina de otro costal.

Las primeras que recordamos fueron a finales de los años cuarenta. Las realizaba el Ayuntamiento y como no había ningún ingenio mecánico y mucho menos electrónico para chequear los posibles fallos de los vehículos, todo se reducía a una inspección visual de la pintura y tapizados. Se pasaba cuando el Ayuntamiento daba la orden pertinente y los coches se situaban en los aledaños del edificio de Tráfico, exactamente en la Avda. de Rius i Taulet. Allí casi siempre actuaba de inspector el conocido como "El Rubio", con una minuciosidad tal que motivaba a los taxistas a que, en vísperas de día citado, se movilizaran en un verdadero zafarrancho de retoques y apaños en exteriores y tapicería. Si eran sólo pequeños retoques, con un pincelito se iban maquillando los desaguisados pero, por poco que pasara a mayores, era más conveniente y seguro pasar por el taller. Había taxistas que, cuando llegaba la ocasión, hacíamos verdaderas maravillas con aquellos aparatos de

"El Rubio". Lenta y meticulosamente daba la vuelta alrededor de todo el coche en busca de algún posible pequeño desconchado en el negro o amarillo

hojalata para matar insectos que había ya antes del invento de los *esprais* y que consistían en un tubo que actuaba de émbolo que, al ser empujado en vaivén por una empuñadura exterior, hacía fluir el líquido (en este caso pintura) desde un depósito en forma de bote que estaba situado en el extremo inferior del cilindro. Con aquel rudimentario artefacto se pintaban puertas o guardabarros enteros, previas las manos de imprimación necesarias y con los lijados correspondientes. Más de un taxi hubo que se pintó completamente a base de darle empujones al chirimbolo. Y hay que decir que si se ponía en la tarea la debida atención y cuidado podía quedar un final muy aceptable.

Pero en aquellos coches castigados por los años y más aún porque casi todos habían pasado por recomposiciones y por los avatares siempre negativos de una guerra que había dejado en la plancha sus huellas en forma de superempastes para disimular tantos achaques, era necesario realizar verdaderos milagros para pasar el fino tamiz que acostumbraba a emplear "El Rubio". Lenta y meticulosamente daba la vuelta alrededor de todo el coche en busca de algún posible pequeño desconchado en el negro o amarillo, probaba a conciencia los asientos, sentándose y rebotando en ellos en busca de un muelle rebelde,

presto siempre a censurar si no veía impoluto el blanco de las matrículas o el pintado o cromado de los parachoques. El milagro de que no encontrase una mota o un detalle para hacer volver al taxista equivalía a pasar por el infierno sin salir chamuscado.

Incorporando los avances de la técnica

Después, en el año 51 o 52, vino lo del Morrot. Aquello vino a complicarnos la existencia en un sentido diferente y más difícil, si cabe, de darle solución. La idea era buena, pero en la práctica, con aquellos coches, para nosotros resultaba alucinante. Allí se instalaron por primera vez aparatos, que entonces pasaron por sofisticados, para medir la capacidad de los frenos, pero no sólo en la versión de medir su efectividad en conjunto, sino, y aquí estaba el problema, en que cada una de las cuatro ruedas tuviera idéntico poder de presión en el frenado. Si queremos ser ecuanímenes, e intentamos serlo, digamos que se permitían una cierta tolerancia. Sin embargo, en unos coches en que la fuerza del pedal se transmitía al ferodo rústicamente, por medio de cable o varilla, con diferentes conexiones, seguía siendo pedir demasiado. Con este sistema (lo analizamos en otra ocasión), puestos en la calle, nos apañábamos como podíamos, qué remedio, puesto que no teníamos otro. En terreno seco y teniendo en cuenta que las velocidades en ciudad eran modestas sobre todo debido a la poca capacidad de aceleración de aquellos motores en comparación con los actuales, quién más quién menos, íbamos saliendo de apuros. Claro que este "salir de apuros" se efectuaba por un sistema que hoy en día tiene muy mala prensa, y con razón, puesto que su relativa efectividad se debía al bloqueo de las ruedas, sobre todo de las delanteras. Estas, al quedar trabadas, se adherían

al suelo de un modo contundente, pero si había la desgracia de encontrar arenilla o llovía la cosa se complicaba. Con la arena, el coche se iba deslizando tranquilamente, aun con las ruedas bloqueadas, sobre todo si estaban lisas de dibujo, cosa muy corriente debido a la escasez de neumáticos. Recordamos como una pesadilla las semanas anteriores y durante la celebración del Congreso Eucarístico de 1952, cuando el Ayuntamiento, con un furor inusitado y repentino, se puso a parchear los innumerables socavones que adornaban las calles de la ciudad con poco más que arena mojada. Estas chapuzas se desintegraban rápidamente, por lo que Barcelona quedó, por un tiempo, convertida en un auténtico arenal.

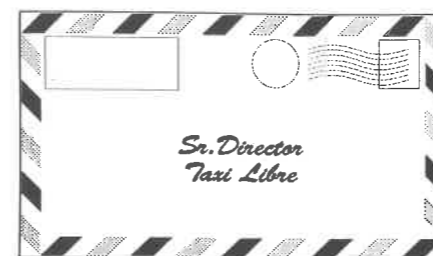
La pequeña historia de las revisiones de taxímetros no da mucho de sí; sin embargo, no pasaba ciertamente lo mismo con las inspecciones que se ejercían sobre los coches, que bien podemos asegurar que fueron harina de otro costal

Y si dejando la arena nos vamos a la lluvia, entonces nos encontrábamos al frenar con un más que posible desplazamiento lateral del coche que incluso podía llegar al trompo completo. No olvidemos que el pavimento de la ciudad (de los firmes antideslizantes, ni idea) era el mismo desde tiempos inmemoriales y estaba prácticamente recubierto de una fina capa aceitosa proveniente de goteos y tubos de escape de autobuses y camiones, lo que hacía doblemente peligroso trabajar en días de lluvia.

Todos estos problemas los asumíamos a base de conocer cada uno su vehículo y adaptándonos con la mejor voluntad a sus excentricidades.

Seguiremos con las revisiones pre-ITV.

Del archivo histórico del STAC



Cosas y hechos que no deberían olvidarse

¿Sabía usted que...

En su última adquisición quijotesca - la colección de pinturas del barón Thyssen compuesta por 775 obras-, el Gobierno español se nos ha gastado la tontería de 42.277 millones de pesetas? Aquí, en el país del Quijote, ¿qué importa que tengamos tres millones de parados? ¿Qué importa que miles de jubilados vivan en la miseria? ¿Qué importa que cuando venga el verano y las fuentes se sequen por la sequía, como ocurre casi todos los años en Andalucía, Extremadura o Castilla, cantidad de pueblos (quizás un centenar) se tengan que abastecer con agua en cubas por falta de previsión en hacer prospecciones de pozos, que muchas veces es por la falta de dinero? ¿Qué importa que algunas pequeñas fábricas tengan que cerrar sus puertas por falta de liquidez o sean descapitalizadas ya que no pueden aguantar los elevados tantos de interés de los créditos bancarios, no pueden pagar a sus obreros y se les manda a engrosar los tres millones y pico de parados? Oh! Y cuántos más interrogantes seguiríamos escribiendo. La lista sería bastante larga. Pero no importa, tendremos la segunda colección del mundo después de la reina

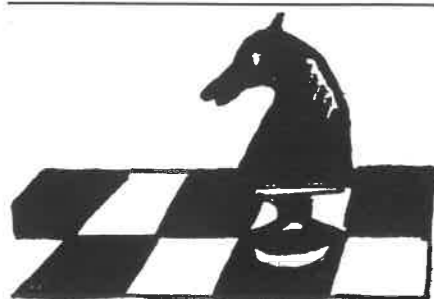
Isabel II de Inglaterra, y todos los demás países ricos no se podrán burlar de nosotros porque ya estaremos a su altura. ¿Qué digo a su altura? Más altos que ellos, y nos envidiarán. Pues que se chinchén. El asunto tiene migas, y de las gordas. Resulta que para más coña, la han comprado (digo que la han comprado porque conmigo no han contado para nada y algo de mi bolsillo, algo habrá) a precio de ganga. Sí, señor, sé lo que me digo, a precio de ganga; por lo menos, eso es lo que nos quieren hacer creer. Y si no, vean: en el año 1990, 775 cuadros fueron valorados por la conocida firma de tasaciones Sotheby's, que los valoró en 1.700 millones de dólares, unos doscientos mil millones de pesetas al cambio actual. A ver, dígame usted si no es una ganga si lo que vale doscientas se lo dan por cuarenta y dos. La forma de pago es la siguiente: 8.455 millones anuales, en cinco plazos, a cargo de crédito extraordinario del Ministerio de Hacienda. ¡Ah! El pago debe ser en dólares, por aquello de la inflación de la peseta. La seguridad ante todo. También, y para que lo sepan, la colección estará repartida entre Barcelona y Madrid: 60 obras para Barcelona y las restantes para la capital de España y, como nos dicen los entendidos, esto será un negocio. Yo lo veo claro, vaya si será negocio. Los españoles que no residan en estas capitales y quieran visitar tan importantes obras, después de haber colaborado en el pago se tendrán que rascarse el bolsillo para trasladarse a la ciudad correspondiente, comer en algún restaurante, pagar la entrada (pues supongo que no será gratis) y, a lo mejor, tendrán que quedarse a dormir. Por lo tanto, hotel. Haciendo números redondos, yo, pobre jubilado, con las 53.160 ptas. que cobro de

jubilación para mí y mi compañera, veo con gran tristeza que todas estas grandes obras de arte -y tanto que me gustaría verlas- el Gobierno de España no las ha comprado para mí, sino para los ricos, como siempre. El pobre, con razón o sin razón, siempre va a la prisión.

¡Ay! Cuántas cosas se harían con estos 42.277 millones, gastados según dicen algunos, invertidos según otros, en la Cultura. Pues si la inmensa mayoría de los españoles no podremos verlo, ¿no sería mejor "culturizarlos" con este dinero enseñando a no ensuciar las calles y los parques de porquerías y las paredes de pintadas estúpidas; a no ensuciar los bosques con bolsas de basura; ni las playas; a enseñar a ser más solidarios; a enseñar a ser más educados, como por ejemplo, a saber decir: "Buenos días", "Sí, señor", o "Muchas gracias"; a ceder el paso o el asiento en el autobús o el metro a las personas mayores, mujeres embarazadas o inválidos; a no tirar papeles por las calles —y, a veces, al lado mismo de un container—, ni escupir en la vía pública; tener mejores carreteras, no quemar tantos bosques, ser más respetuoso con el prójimo, no hacer tantas colas en los ambulatorios de la Seguridad Social, etc. Por ahí, por ahí es por donde está la riqueza de un pueblo culto y rico. Por ahí, por ahí se puede vanagloriar ante el mundo cultural de que somos los mejores, y que conste que soy un gran y ferviente amante del arte en todos sus géneros.

No soy ningún retrógrado, que quede claro.

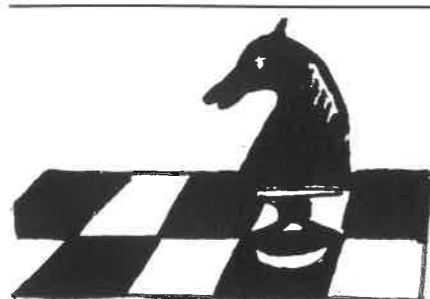
Tario Rubio



EL	AN	TI	TA	SEN
VI	DE	PRE	CU	A
DO	ES	GO	TI	TEN
CIR	BAD	EN	CRE	AL
TO	LA	NOS	IN	MI

Empezando por la sílaba EL y siguiendo el movimiento del caballo del juego del ajedrez, formar una oración.

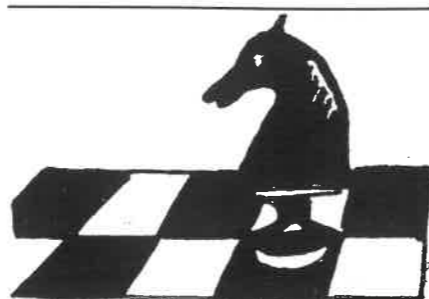
Solución:
El avaro, en general, siempre se vuelve rico aparentando ser pobre.



EL	BRE	VU	A	NE
EL	PA	RAL	PD	SE
SI	A	SER	GE	CO
REN	VE	RO	PRE	DO
YA	EM	TAN	RI	EN

Empezando por la sílaba EL y siguiendo el movimiento del caballo del juego del ajedrez, formar una oración.

Solución:
El presentimiento es, cuando la creatividad intenta decirnos algo



ES	DIE	QUE	Y	GU
CA	CA	SE	NA	PA
SE	GO	PA	RO	REY
GA	GA	DE	CA	PA
AL	ES	EL	EL	QUE

Empezando por la sílaba ES y siguiendo el movimiento del caballo del juego del ajedrez, formar una oración.

Solución:
Es seguro que de algo nadie se escapa, que, caga el rey y caga el papa

Cristal Coche Badalona S.L.

COLOCACIÓN DE CRISTALES PARA AUTOMOCIÓN



COLOCACIÓN INMEDIATA DE CRISTALES PARA:

- COCHES
- FURGONETAS
- CAMIONES
- MAQUINARIA O.P.

TEL. 399 16 00
LABORABLES
PPI. Països Catalans, 112
(Metro Pep Ventura)
BADALONA

TEL. 384 62 84
FESTIVOS Y
SERVICIOS URGENTES

Recambios TAXI-AUTO



ACCESORIOS

RECAMBIOS EN GENERAL
AL SERVICIO DEL TAXI

Central: Castillejos, 306
Tel.426 04 00 - Fax 436 04 05
08025 Barcelona

Cartellà, 189
Tel 357 44 54
08031 Barcelona

Fem un canvi d'aires.



Taxi, posa't guapo. Informa't al 412 00 00.

CAMPANYA PER A LA MILLORA DEL PAISATGE URBÀ

Ajuntament de Barcelona



Àrea metropolitana de Barcelona
Entitat del transport

Ciutat Groga ofereix
als ciutadans de Barcelona

El Taxi Amic

Un cotxe de futur al servei de tothom



ESPECIALMENT ADAPTAT PER A PERSONES AMB MOBILITAT REDUÏDA



Els taxistes de Barcelona se senten satisfets de poder oferir a la
ciutadania aquest servei de la màxima qualitat



Ajuntament de Barcelona