

taxi

LIBRE

núm. 75

octubre 1993



Barcelona:

turnos, ¡ya!

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.



OPEL

taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL DE DIFUSIÓN NACIONAL 4ª ÉPOCA, AÑO XIV Nº 75



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 otoño, como ya es tradicional, es una estación que hace renacer las protestas en los diferentes sectores de la sociedad española; el taxi no es una excepción a esta norma general. El otoño de 1993 se caracteriza por la agudización de la crisis. Esta crisis, lógicamente, ha incidido también en el sector del taxi, con un descenso en la recaudación del 3%; y paralelamente a ello, una mayor competencia desleal con la proliferación de "vehículos de alquiler con conductor", y una mayor presión fiscal con el incremento del carburante, en las transferencias de licencias, etc. La crisis debe ser repartida, pero nunca traspasada al sector por parte de la Administración. Ante este cúmulo de agresiones, la Confederación ha iniciado un proceso de reuniones y negociaciones que culminará con un pleno nacional en Madrid, donde se acordarán las medidas de presión a tomar por parte de todas las organizaciones de la Confederación.

Sumario

El aumento del precio del gas-oil convulsiona el taxi	2
Inyección de capital para mantener a Unial con vida	4
No todos somos iguales	4
El Discobús continúa su boicot al taxi ibicenco	5
Protestas antes de reunirse con el Ayuntamiento	7
El taxi pide a Hacienda un cambio de módulos	8
El momento de hacernos oír	8
Ilegales del taxi circulan impunemente por la ciudad	9
Protestas por intrusismo	9
Acuerdo sobre tarifas interurbanas	10
Noticias aparecidas en otros medios	10
Piratería e intrusismo en Mataró	13
Por una licencia	14
Propuestas de tarifas para 1994	14
La CTE se prepara para una acción contundente	16
El STAC prepara los turnos como una solución... ..	18
Nuevas paradas en l'Hospitalet	19
El STAC recupera paradas y giros para los taxistas	20
IC apoya las propuestas del STAC	20
Suspendido el juicio por una pelea ante el STAC	21
Permiso de conducir por puntos, una realidad en Francia	23
X Congreso de la FNTI francesa	26
Revisiones (y 3)	27
El lector opina	28
Pasatiempos	32

Talleres ATLÁNTIDA

REPARACION DE AUTOMOVILES

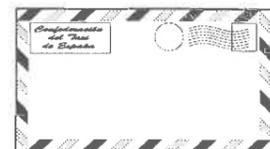


Atlántida, 13 - Tel. 334 53 44 - L'Hospitalet

Fe de erratas: en el pasado número, el título del artículo La quiebra de la compañía Apolo deja a más de 300.000 taxistas en la estacada contenía un error en la cifra estimativa de taxistas, ya que se trataba de 300.000 pólizas de seguro de diferentes tipos que, al perder su vigencia, dejaban en la estacada a todos los asegurados que las habían contratado y, por tanto, no se corresponde con el número de taxistas expuesto. Asimismo, nos disculpamos por el contenido del sumario, que correspondía al número anterior.

El aumento del precio del gas-oil convulsiona el taxi

El anuncio del aumento de la fiscalidad en el carburante supuso un duro golpe para el sector del transporte, que ha visto como el pozo que es la crisis para toda España se hacía más profundo en este sector en particular. El aumento de 5 ptas./litro en la gasolina y de 3 ptas./litro en el gas-oil viene a convertirse en la estocada de remate en un combate en el que la Administración en vez de dar armas para afrontar la crisis las quita para salir a flote ella misma.



Este incremento del precio del combustible es un agravante más para hacer insostenible la ya caótica situación económica del sector del taxi, y más si se tiene en cuenta que este incremento no se debe a un aumento de costes sino que está dirigido a recabar fondos por parte del Ministerio de Hacienda, que ha sido el promotor de la subida.

Ante esta situación y teniendo en cuenta que la solución propuesta por este Ministerio es que si nos suben los costes nosotros subamos las tarifas, la Confederación del Taxi de España ha expuesto que esta solución no es factible ya que está comprobado que, en el sector del transporte en general, y en el de viajeros en particular, cuando la tarifa sube, invariablemente la demanda baja. Por tanto, hemos propuesto que el combustible tanto para el transporte de mercancías como el de viajeros, sea subvencionado por el Estado, con lo que de momento se solucionarían los conatos de huelga, y no se agravaría más la insostenible situación económica que atraviesa el transporte en general.

Confederación del Taxi de España. Madrid, 27 de septiembre de 1993

Esta carta, remitida a los principales medios de comunicación, es la conclusión que la Confederación Española del Taxi hace de la reunión de la Comisión Consultiva del Transporte por Carretera mantenida el pasado 2 de septiembre entre la Dirección General del Transporte Terrestre y los representantes de las principales entidades implicadas, tanto del sector de transporte por carretera de mercancías como del de viajeros. La demanda de una compensación sobre el exceso de fiscalidad centró la discusión, que debía versar sobre el establecimiento de prioridades ante la problemática del sector y de las medidas a adoptar. El director general se comprometió a llevar al Ministerio de Economía y Hacienda peticiones como la necesidad de mantener en su cuantía mínima la imposición sobre el gasóleo, o de tratar de compensar los efectos de la subida

con una reconsideración de los módulos de rendimiento a efectos de la declaración del IRPF.

Los representantes de las asociaciones vinculadas al transporte esgrimieron como argumentos sendos estudios que demuestran que el precio del producto en refinerías y distribuidoras es más caro en España que en el resto de Europa. Según Conetrans, dichas diferencias, que podrían haber facilitado la entrada de nuevos operadores en el sector del refino y la distribución, sólo han provocado que los precios aplicados alcancen los máximos autorizados, lo cual puede revelar un posible acuerdo de precios y mercados en contra de la competencia.

Extracto del acta de la reunión de la Comisión Consultiva del Transporte por Carretera celebrada el día 2 de septiembre de 1993

Orden del día:

Fiscalidad en el transporte
Cumplimiento normativo
Condiciones de contratación

Fiscalidad en el transporte. Requiere la adopción de medidas tendentes a paliar los efectos derivados del incremento del coste del gasóleo. Por ejemplo: tratamiento más favorable para la fiscalidad específica, mantenimiento en el mínimo impositivo de la tasa en

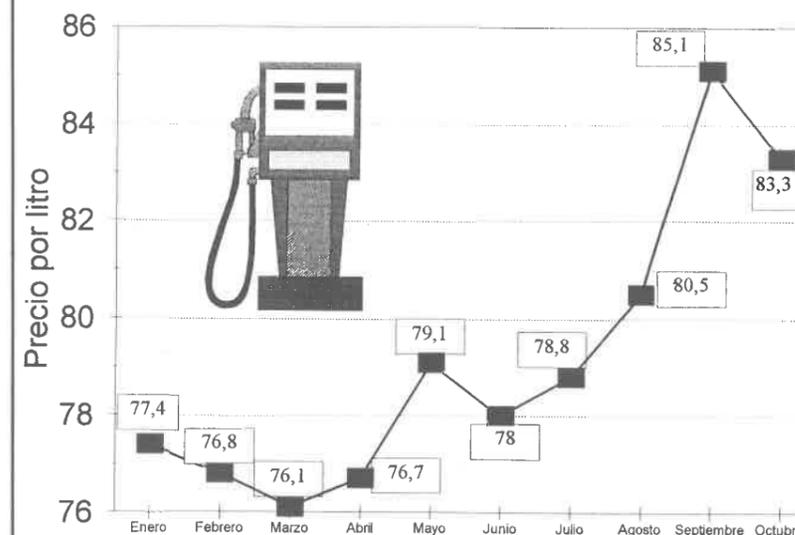
ecus sobre el gasóleo y posible actuación del Tribunal de Defensa de la Competencia si se demuestran acuerdos de precios y mercados entre las empresas petrolíferas.

Cumplimiento normativo. Hace imprescindible una mayor labor inspectora con sanciones inmediatas y la coordinación efectiva de las administraciones implicadas. Se ha observado un aumento de transportistas sin autorización de transporte, y de empresas que incumplen la legislación laboral y fiscal obteniendo así un abaratamiento de costes y, en consecuencia, de tarifas. (...).

Condiciones de contratación previa publicación de nuevas tarifas que recojan las repercusiones de las variaciones de costes producidas hasta la fecha. (...).

El día 8 de septiembre, en una reunión posterior a la del día 2, hubo serios enfrentamientos entre los participantes y no se llegó a acuerdo. El orden del día estaba centrado en la reducción de los módulos, la homologación de España con Europa y la evidencia de que el gas-oil no bajaría sus precios.

Evolución del precio del gas-oil



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

Inyección de capital para mantener a Unial con vida



La aseguradora Unial continúa siendo el tema más delicado del orden del día de IGS-PSV, las empresas del sindicato UGT. Su futuro, con más de 200.000 asegurados, estaba pendiente a principios de septiembre del resultado del informe sobre viabilidad que UGT encargó a la consultora Ernst & Young.

Se necesitan 80.000 millones de pesetas para construir las 20.000 viviendas de la cooperativa

En este grave contexto, Argentaria y la Caja de Madrid se comprometieron el pasado 27 de agosto a conceder créditos por valor de 10.030 millones

de pesetas para financiar 1.700 viviendas, como un intento más de evitar que la desesperada situación de Unial salpique el importante proyecto cooperativista. Esta inversión de capital fue el resultado de la reunión mantenida el día 25 de agosto por representantes de Argentaria, Caja de Madrid, ICO, UGT, el Gobierno y la Comunidad de Madrid. Algunos días antes, el sindicato UGT había hecho pública su decisión de avalar con su propio patrimonio el crédito puente de 14.000 millones que necesitaba urgentemente la cooperativa PSV para garantizar el equilibrio financiero que permitiría continuar la ejecución del programa. Este crédito puente tenía que afrontar, asimismo, las ampliaciones de capital exigidas por la Dirección General de Seguros a la aseguradora Unial y dotarla del necesario capital circulante.

Los pasos realizados hasta el momento son sólo un parche momentáneo a la espera de los resultados de las negociaciones del sindicato con el Gobierno y otras entidades financie-

ras para obtener el total de 80.000 millones de pesetas necesario para llevar adelante la construcción de las 20.000 viviendas de la cooperativa.

UGT intenta librarse de sus empresas

La segunda línea de actuación prevista, y para la cual ya se ha entrado en negociaciones, es la cesión de la mayor parte del capital de IGS-PSV a empresas privadas. El propósito del sindicato parece ser lavarse las manos respecto al futuro de su criatura, abandonando gradualmente su gestión. Para ello ha iniciado conversaciones con empresas constructoras -Fomento de Construcciones y Contratas, Dragados y Cubiertas, etc.- y financieras privadas, para ofrecerles una participación en el capital de 8.000 millones de pesetas.

Por otra parte, la iniciativa de UGT de buscar socios para sus compañías sólo ha cuajado en la venta de la antigua agencia de viajes Libertur a la compañía de Viajes Marsans.

No todos somos iguales

La intervención del Estado en la resolución de la crisis del grupo de empresas de la UGT (IGS-PSV) ha dejado mucho que desear. La advertencia de la Dirección General de Seguros y la intervención en la compañía de seguros del sindicato, Unial, que en 1992 había tenido unas pérdidas de 2.700 millones de pesetas, movilizaron en pleno verano a la Administración, y a la cúpula sindical para encontrar una solución. Finalmente, Argentaria y Caja de Madrid concedieron el crédito deseado de unos 10.000 millones de pesetas.

A la vista de estos acontecimientos, pensamos, sin criticar la solución final del grupo de empresas de UGT (todo al contrario), que esta misma solución se pudo llevar a cabo con otro tipo de aseguradoras que desaparecieron sin dejar ni rastro. Un ejemplo claro está en la compañía de seguros Apolo. Dejó en la estacada a un buen número de compañeros de toda España, que tenían suscrita la póliza con esta aseguradora sin que la Dirección General de Seguros interviniera para buscar una solución y resolver de forma satisfactoria el buen número de pólizas que tenía contratadas la compañía Apolo.

Las soluciones han de ser para todos iguales porque, al fin y al cabo, los perjudicados siempre son los mismos.

Luis Berbel

El Discobús continúa su boicot al taxi ibicenco

La batalla ganada a medias se convirtió en burla cruenta para el sector del taxi en Eivissa. Llevando por bandera un aparente acatamiento a las condiciones establecidas tras las reuniones de la Conselleria con los implicados en el caso, este verano la empresa Discobús se ha dedicado a saltarse impunemente cualquier acuerdo, mientras las denuncias de los taxistas se acumulaban en las dependencias de la Administración.



El Discobús durante su servicio

En estos momentos taxistas y empresarios del Discobús están pendientes de que la Conselleria balear apruebe o no la concesión del Discobús como servicio permanente, sábados y domingos. El pasado día 6 de octubre se celebró en Barcelona una reunión de la comisión consultiva que trataba el tema; paralelamente al encuentro, los taxistas de Eivissa protagonizaban una parada de dos horas, de 12 a 2 del mediodía, como consigna unitaria de apoyo a sus representantes y, al mismo tiempo, de protesta ante la situación creada. La decisión de la Conselleria será tomada después de evaluar los informes de los ayuntamientos implicados, del Consell Insular, la Comissió de Transports y las asociaciones de taxistas y demás partes relacionadas con el tema. Esa misma semana una delegación de

Eivissa visitó la sede de la CTE en Barcelona para presentarle toda la documentación del caso. En el supuesto de que la Conselleria otorgase la concesión, se llevará el asunto por la vía de lo contencioso administrativo; y si no surtiera efecto, la CTE, bajo su titularidad, cursaría un recurso de amparo al Tribunal Constitucional.

Los taxistas contratan a un detective privado

El pasado día 21 de septiembre, y tras la presentación a la Dirección General de Transports del



200 PTS
TRAYECTO • ONE WAY
EINFACHE FAHRT • TRAGIT
TICKET
Sencillo sin transbordo • One way
Einfaeh, ohne Umsteigen • Course
Semplice, senza
 I.F.: B-07015027
 I.F.: A-07487234
 transferible - 1

El Discobús...

Govern balear del informe de un detective privado contratado por la Asociación de Taxistas de Eivissa, el director general de Transports, Javier Sánchez, se comprometió a analizar las denuncias presentadas contra el Discobús. Javier Sánchez, desde una posición poco favorable al sector del taxi, afirmó que su departamento no había detectado las irregularidades denunciadas desde que el servicio se puso en funcionamiento. En cambio, confirmó la apertura de diversos expedientes a taxistas que, presuntamente, trabajan fuera de su área. Esta actuación es el fruto de las denuncias de los empresarios de la empresa Discobús.

La Asociación de Taxistas de Eivissa contrató este verano los servicios de un detective privado para demostrar las irregularidades del Discobús. Di-

El director general de Transports de la comunidad balear, desde una posición poco favorable al sector del taxi, afirmó que su departamento no había detectado las irregularidades denunciadas por los taxistas

cho informe, fruto de una noche de seguimiento del recorrido del autobús, desde su salida hasta el fin del itinerario, constataba hechos que ya habían sido previamente denunciados, tales como: el incumplimiento de las paradas obligatorias que se exigen en la línea regular o la realización de paradas no estipuladas en el

trayecto concedido (especialmente las que se efectúan junto a las discotecas Amnesia o Ku, en puntos no permitidos). Asimismo, el informe destacaba la competencia desleal que supone la venta sistemática de entradas para discotecas a un precio que oscila entre las 500 y las 800 pesetas más barato que en la taquilla de la propia discoteca (así, se pueden obtener entradas para Es Paradís Terrenal, Pachá, Amnesia y Ku por 2.000, 2.700, 1.500 y 2.000 ptas., respectivamente).

Según el *Diario de Ibiza*, el director general de Transports, Javier Sánchez, manifestó su ignorancia respecto al hecho de si era legal o no vender billetes en el autobús.

En su política de justicia salomónica, Javier Sánchez, está dispuesto a abrir

un expediente a la empresa Discobús por saltarse la parada de Sant Rafael, ya que es la única irregularidad que su departamento ha sido capaz de comprobar. La sanción derivada puede ascender a 50.000 ptas. Aparte de esta denuncia se han quedado en el cajón otras 20 en las que se señalaban todo tipo de transgresiones, que iban desde el hecho de que algunas veces las empresas concesionarias no respetaban sus propios trayectos estipulados y realizaban intercambios entre ellas, hasta las salidas posteriores a las 5 de la madrugada y, por tanto, fuera del horario establecido.

Los taxistas de Eivissa siguen reclamando sanciones y que se cumplan los puntos del pacto alcanzado en julio.



“Ellos se lo guisan y ellos se lo comen”. Y nunca mejor dicho que en esta ocasión, en plena campaña electoral (elecciones generales del 6 de junio pasado), que reunió en la isla a algunos “amiguetes”, entre ellos José M. Aznar, Abel Matutes, el director general de Transports del Govern balear y -cómo podía faltar a la cita-, el presidente de la compañía Discobús.

Protestas antes de reunirse con el Ayuntamiento

Levante

Que lo quiten



El día 23 de septiembre, cinco días antes de la reunión con el equipo de gobierno municipal de la ciudad de Valencia, los taxistas realizaron una significativa acción de protesta y, quizás, de advertencia: más de doscientos taxistas se concentraron en la plaza del Ayuntamiento exhibiendo carteles que exigían la dimisión del concejal de Tráfico, Francisco Camps, y durante una hora dieron vueltas a la plaza tocando las bocinas, como una forma desesperada de reclamar la atención de la municipalidad.

El presidente de la Federación Sindical del Taxi de Valencia, Félix Cañego Cañego, manifestó, según publica el diario *Levante*, que esta era una forma de presionar al equipo de gobierno municipal para que buscara una solución al caos de tráfico de la capital. Esta es una reivindicación en la que el taxi valenciano no ha dejado de hacer hincapié durante meses. La indiferencia que el equipo de gobierno, encabezado -en el tema de transportes- por el concejal Francisco Camps, ha mostrado hasta ahora provocó que el colectivo decidiera tomar medidas de presión antes de celebrar el encuentro. Esta advertencia quedó plasmada, asimismo, en un artículo del periódico *Levante*, firmado por J.J. Pérez Benlloch

Los taxistas de Valencia han sido pacientes, han aguantado carros y carretas, cambios de direcciones y calles cortadas sin preaviso, estacionamientos anárquicos y vías públicas convertidas en pistas de motocross. Han comprendido, incluso, que la clientela opte por el único medio rápido de transporte que queda en la ciudad: caminar. Todo lo han soportado con más o menos resignación mientras han podido. Comprendían que las obras de los colectores, unas veces, y las del metro, después, eran inevitables, así como la imposibilidad de coordinar la excavación de zanjas en la calzada. Esa tarea sobrepasa la capacidad de los gestores municipales.

Pero ya se les han hinchado las narices. Doce horas pegados al volante, con ingresos mermados y cabreo creciente, les han empujado a la lucha contra el desgobierno, y muy específicamente, contra los responsables del tráfico rodado. Si hay que fastidiarse, razonan, fastidiémonos todos, pero por orden. Sacrifíquese lo subalterno en favor de lo prioritario. Esto es, si la urbe no puede digerir tanto vehículo, restrínjase su circulación, empezando por limitar el uso privado del automóvil en beneficio del transporte público. Es obvio.

Para ello, claro está, hace falta sentido común y voluntad política, algo que brilla por su ausencia en este ayuntamiento de derechas. Resulta que cuando más falta hacía acentuar la vigilancia del tráfico -por la disparatada coincidencia de tantas obra públicas-, la Concejalía del ramo relaja la disciplina, elimina la grúa, que era la mejor de sus armas disuasorias, y propicia el caos. Que se apañen como puedan, ha debido pensar el edil, Francisco Campos. O quizás, que se jodan. Y en esas estamos, merced a la imprevisión y absurda decisión del citado joven y de la alcaldesa que lo ampara, que es, a la postre, la madre del *empastre*.

¿Cómo puede sorprender que los taxistas pidan la cabeza del munícipe culpable? Lo raro es que hayan esperado tanto. Que lo quiten de una vez, coño.

J.J. Pérez Benlloch

Balance del verano, mayor intrusismo

Este verano se ha acentuado la problemática del intrusismo en el taxi valenciano ante la indiferencia del Ministerio de Trabajo, que ya había sido acusado públicamente por la Federación de consentir, con su silencio, la proliferación de intrusos.

Peticiones por escrito y reuniones con el delegado de Trabajo fueron inútiles ya que no impidieron que las calles valencianas se llenaran de toda una picaresca de pluriempleados que, jugando con la carta del contrato parcial, realizan jornadas completas en el taxi, como cualquier otro taxista, con la ventaja de no tener que hacer frente a todos los gastos del taxi y de estar exentos de impuestos, Seguridad Social, etc.

Asimismo, afirma una nota expedida por la Federación, “están incumpliendo el Reglamento Regulator de los Servicios del Taxi que, en su artículo 17, indica que el trabajo en el taxi debe hacerse con plena y exclusiva dedicación y es incompatible con otras profesiones”.

En este contexto de no profesionalidad los intrusos no ofrecen al usuario del taxi la calidad de servicio y de trato necesaria, “al no tener como profesión el trabajo en el taxi, no cuidan al usuario del mismo”.

El momento de hacernos oír

El pasado 17 de julio se reunieron representantes de la Dirección General de Transportes; Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports; Asociación Gremial Provincial de Auto-Taxi; Federación Sindical del Taxi de Valencia y Provincia, y Federación de Transportes y Telecomunicaciones.

En la citada reunión se tomó el acuerdo de realizar una encuesta entre todos los integrantes del sector del taxi. Esta encuesta, cuyo contenido se consensó entre los asistentes, será efectuada por la Dirección General de Transportes con la colaboración de las asociaciones Asimismo, se acordó que la contestación negativa a las preguntas formuladas en la encuesta será considerada como representativa de la voluntad de que la estructura del sector continúe sin modificaciones.

Encuesta

Las distintas asociaciones representativas del sector del taxi han puesto de manifiesto ante la Administración la preocupación que existe en relación con la crisis económica. Habiéndose producido, desde hace varios años, un crecimiento cero de licencias existentes, resulta necesaria, para una mejor estructuración del sector, la adopción de medidas conjuntas que permitan una mayor rentabilización de los servicios. Por ello se ha estimado conveniente conocer la opinión de los interesados en cuanto a la situación y posibles medidas a tomar, por lo que se ruega la contestación del siguiente cuestionario:

1. ¿Cree Ud. que deben tomarse medidas para disminuir regularmente la oferta de vehículos auto-taxi?
SÍ NO
2. ¿Le parecería acertada la idea de regular un día de fiesta semanal obligatorio?
SÍ NO
3. ¿Le parecería, por el contrario, más conveniente la implantación de turnos de trabajo rotativos?
SÍ NO

El taxi pide a Hacienda un cambio de módulos

Los representantes de la Federación Sindical del Taxi de Valencia y provincia se reunieron con el delegado de Hacienda en Valencia, Antonio Melero, para solicitar un cambio sustancial en la aplicación del módulo en 1994. Esta iniciativa sigue las directrices de la Confederación del Taxi en España, que ha mandado a todos sus delegados provinciales a entrevistarse con los representantes de la Administración en sus territorios para que presionen a la Dirección General de Tributos de Madrid, que es "donde se toman las decisiones". La Federación se opone rotundamente a la situación actual de los módulos del IRPF, ya que los parámetros para su aplicación han cambiado de forma desfavorable para el taxi: hasta ahora se ha venido partiendo de la premisa que el 60% de km realizados por el taxi lleva carga y el 40% se hace de vacío; pero la realidad es que la situación es la inversa, el taxi recorre un 60% de km de vacío, y el resto cargado.

"Desde el mes de abril de 1992 se ha ido produciendo una disminución en la recaudación diaria del taxi hasta llegar, en estos momentos, a ganar un 40% menos que hace año y medio. Si el Ministerio de Hacienda no procede a una revisión de los módulos que se están aplicando en el taxi, en lo sucesivo éste no podrá hacer frente a las retenciones fiscales", afirma Félix Cañego Cañego, presidente de la Federación.

Hacienda quiere saber cuántos km hacen los taxistas

La Federación Sindical del Taxi, encabezada por su presidente, Félix Cañego Cañego, aprovechó su reunión con Antonio Melero para hacer llegar de nuevo a la Administración el llamamiento de que afronte de una forma



responsable el grave problema del taxi valenciano. "El taxi está prácticamente en bancarrota. Aunque la recaudación ha bajado en más de un 40%, los costos de mantenimiento suben anualmente por encima del 10% con respecto a años anteriores. Ello da una idea clara del desfase al alza, que se refleja en la mayor carga que supone el pago de los impuestos y que pone al taxi en un estado de pobreza, con dificultades para hacer frente a su propia supervivencia", afirma Félix Cañego.

"Finalmente es necesario que, para el

"El taxi es, en definitiva, un barómetro de los bolsillos de la sociedad valenciana", afirma Félix Cañego

próximo año 1994, se tengan en cuenta las cuestiones de enfermedad del titular de la licencia, paralización del vehículo y, en el momento de finalizar un contrato de trabajo, su regularización un trimestre después", concluye.

Por otra parte, el Ministerio de Hacienda ha iniciado una campaña para conocer la media de kilómetros que realizan los taxistas cada año, remitiendo notificaciones a los propietarios de licencia para que participen en el muestreo con las cifras de 1991 y 1992. Esta iniciativa ha llevado la alarma al sector, que desconoce los objetivos finales de la estadística.

Ilegales del taxi circulan impunemente por la ciudad

El sector del taxi de Sevilla ha visto agravada su situación de crisis debido a la proliferación de "ilegales del taxi", que trabajan por horas sin estar dados de alta. La sección del taxi de CC OO declaraba en el diario ABC que ha elaborado una lista con más de doscientas personas, entre las que señala la presencia de policías, guardias civiles, bomberos, carteros y personal de Lipasam y de Tussam. Según informaba este periódico el día 31 de agosto, el sindicato "se ve impotente para erradicar el intrusismo", debido a los intentos infructuosos de

hacer llegar la lista a la Delegación de Seguridad Ciudadana. "Llevamos una lista a Manuel García, delegado de Seguridad Ciudadana, en la que denunciábamos a siete ilegales y las matrículas de los vehículos que conducían. De eso hace ya un tiempo y, dos meses después, el parte todavía no había llegado a sus manos".

Estas denuncias se suman a las que hace algunos meses presentó la patronal respecto a la presencia de agentes locales al volante de los taxis. Entre las demandas que ha planteado el sindicato está la de no entregar las carti-



llas municipales que permiten conducir el taxi hasta que no se hayan otorgado los permisos para llevarlo. Por ahora, tanto el delegado de Tráfico y Transportes, Adolfo Rubio, como el de Seguridad Ciudadana, Ma-

nuel García, estudian la posibilidad de efectuar un mayor control, tanto en este documento como en la declaración que firma el taxista comprometiéndose a trabajar sólo en el taxi.

Sevilla

Protestas por intrusismo



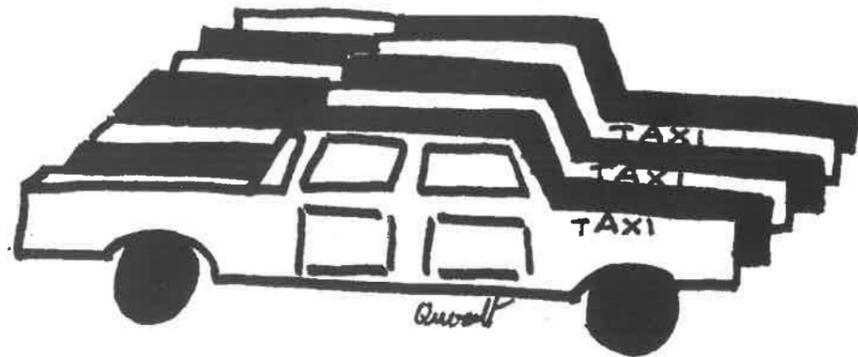
No parece haber solución para el problema de competencia desleal que afecta al taxi de Burgos. En este caso es una empresa de mensajeros la que ostenta un nombre que invita a la confusión y que, para más inri, utiliza taxímetros en sus viajes. La CTE expresó en una carta remitida al gobernador civil de Burgos su rechazo ante una situación semejante y la necesidad de detener iniciativas que implican un perjuicio tan marcado para el sector. Reproducimos un fragmento de la carta dirigida a la Administración burgalesa, en la que se pedía la eliminación inmediata de los taxímetros de los

vehículos y el cambio de nombre de la empresa: "La empresa de mensajería TASI-TRANS se apropia en su fonética del título de taxi e instala en sus vehículos contadores taxímetros. Queremos hacerle llegar nuestra más enérgica protesta, pues el nombre de esta empresa presta a la confusión a los usuarios del taxi; también, porque el vehículo taxi queda regulado en el Reglamento Nacional de abril de 1979, así como el aparato de taxímetro, que es un medidor de tiempo y metros exclusivamente reservado a los taxis.

Esta Confederación denuncia a la empresa TASI-TRANS como empresa que ejerce la competencia desleal y el intrusismo, apoyando su propuesta comercial en el prestigio que el sector del taxi, durante muchos años, ha ido forjando entre los usuarios del mismo".

También se han llevado a cabo diversas gestiones para hacer llegar la protesta al director general de Transportes de la comunidad de Castilla-León.

Acuerdo sobre tarifas interurbanas



El Gobierno vasco y la Federación de taxistas llegaron a un acuerdo sobre las tarifas interurbanas del taxi que permitirá la culminación de la implantación, a fines de año, del sistema de módulos y taxímetros en todo el territorio. Las cifras definitivas son el fruto del consenso y muestran una tendencia favorable hacia el sector del taxi.

Las tarifas serán las siguientes:

<i>Bajada de bandera</i>	250 ptas.
<i>Km recorrido</i>	60 ptas.
<i>Hora de espera</i>	1.500 ptas.
<i>Suplemento aeropuerto (Sondika)</i>	200 ptas.
<i>Percepción mínima (carrera)</i>	500 ptas.

En cuanto a la tarifa de nocturno y festivos no se estima conveniente aprobarla en este momento, ya que sería necesario realizar un estudio para determinarla. En el caso de la tarifa nocturna se deberían unificar las tres tarifas urbanas en dos, en los recorridos interurbanos.



El País, 28 de agosto de 1993

Un guardia civil dispara a un taxista en una pelea de tráfico

El taxista Julián Martínez resultó herido durante una discusión de tráfico con el guardia civil, José S.D., a la altura del número 40 de la madrileña calle de Serrano. Tras una pelea, el guardia civil -al que más tarde, en el hospital, se le diagnosticó intoxicación etílica- efectuó dos disparos con su arma reglamentaria, una pistola marca Star. Las balas hirieron al taxista en el glúteo y el abdomen, aunque no llegaron a afectar órganos vitales. Otro taxista presenció los hechos desde su vehículo y acudió a auxiliar a su compañero. Tras un breve forcejeo con el guardia civil logró arrebatárle el arma y reducirle, golpeándole en la cabeza con la culata de la pistola. A

causa de este golpe el guardia civil ingresó en el hospital militar Gómez Ulla. De allí se le trasladó a la comisaría de Buenavista para declarar. Fuentes de la Guardia Civil manifestaron que, al presunto autor de los

disparos, se le abrirá expediente disciplinario y podrá ser sancionado por encontrarse en estado de embriaguez, además de la pena que puedan decidir los jueces civiles.

Lara Otero



El País, 5 de agosto de 1993

“Prefiero dormir tranquilo”

Marcos Domínguez devolvió los dos millones que olvidó un cliente en su taxi

Con los dos millones que entregó a la policía y la venta de su Peugeot 405, el taxista madrileño Marcos Domínguez, de 52 años, casado y con dos hijas universitarias, habría podido circular dentro de su sueño: un Mercedes Diesel, de esos que no conocen los talleres. Lo habría comprado ahora si la crisis de la que tanto oye hablar por la radio no le hiciera perder un 30% de recaudación este año.

“Pero a mí lo que me importa es dormir tranquilo por las noches. Ni por un momento tuve malas tentaciones. Algunos compañeros me han dicho que tenía que haberme quedado con algo, pero no, no. Lo único que no devuelvo son paraguas, que cuestan más el traslado y el tiempo perdido que comprar uno”.

Marcos Domínguez se encontró el maletín recostado en el asiento trasero. Pronto cayó en la cuenta de que pertenecía a aquellos dos señores que acababa de dejar en el aeropuerto. Era el viernes 23 de julio, con muchos grados a la sombra. Los clientes cruzaban dormidos entre el bochorno de Madrid con la connivencia del aire acondicionado y el leve zumbido de Radio Madrid, que en su taxi jamás hubo hueco para las voces de Encarna Sánchez o José María García.

“Desperté a uno de ellos, que me había dicho que se bajaría en un barrio que está antes del aeropuerto, y el otro, más fino y trajeado, se volvió a quedar dormido hasta que lo desperté en la terminal de vuelos nacionales. Yo me fui al hospital para ver a mi madre y al bajarme vi el maletín”. Marrón, marca Loewe. Con papeles de una agencia de viajes y dos sobres



Marcos Domínguez, junto a su taxi

con billetes de 10.000 pesetas. “Creía que sumaban un millón porque, la verdad, abultaban poco”. Menos de dos horas tardó en llevarlo a la comisaría de San Blas. Allí localizaron a su propietario, Mateo B. y acabó la historia. Desde entonces, ni un segundo de remordimiento. Le gusta conducir y escuchar la radio.

¿Qué más quiero?”. Si volviera a nacer, de nuevo sería camionero y taxista, hasta vivir los más de cuatro millones de kilómetros que ha recorrido

“¿Qué más quiero?”. Si volviera a nacer, de nuevo sería camionero y taxista, hasta vivir los más de cuatro millones de kilómetros que ha recorrido.

Y venga escuchar vidas, a dialogar con nostálgicos, eufóricos, burócratas y románticos, que arrojan sus pequeñas envidias, aspiraciones y

humildes análisis políticos sobre el cuello del conductor. “Los viajeros más amables y educados: los catalanes. Y que conste que ni tengo familia ni intereses en esa tierra, pero eso es lo que yo creo después de 12 años de experiencia”.

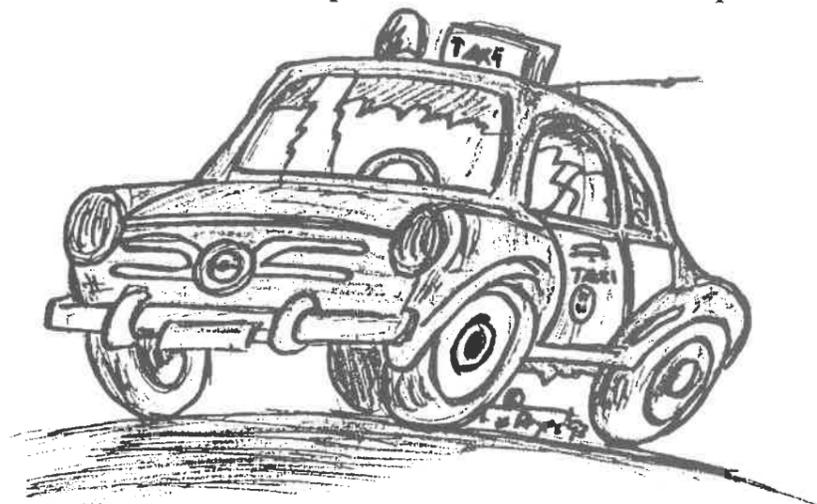
Tres días más tarde, otro compañero suyo, Manuel Grandio Campos, entregó en el juzgado de guardia 888.000 ptas. que una usuaria dejó olvidadas en dos bolsas.

Francisco Peregil

Post-data: Marcos Domínguez no durmió tranquilo mucho tiempo. Pocos días después de la aventura le llegó una carta de agradecimiento del ejecutivo Mateo B., que adjuntaba un cheque por valor de 50.000 ptas. Asimismo, Domínguez fue homenajeado en la Casa de la Villa por el entonces alcalde en funciones de Madrid, Luis María Huete, que le entregó una reproducción de cristal de la Puerta de Alcalá.

El País, 26 de agosto de 1993

Muere un taxista al disparársele el revólver con el que se entrenaba



Quería emular al más rápido del Oeste y solía acudir a las cercanías de la estación de Pitis a practicar el desenfunde. Eloy Prieto Franco, un taxista de 25 años, cogía unas dianas, su revólver -un Colt de calibre 36- y una sobaquera e intentaba mejorar su rapidez en el saque. El lunes por la tarde, en uno de los intentos, el arma debió quedarse enganchada en la funda cuando Eloy tenía ya el dedo en el gatillo, según la versión de la policía. La bala se alojó en la ingle y le seccionó la vena femoral. Eloy pudo arrastrarse hasta su coche, un Seat 131 Superminafiori, pero murió desangrado antes de lograr

arrancarlo. Dos ciclistas que paseaban por la zona le encontraron muerto dentro del vehículo, volcado sobre el lado derecho. A unos 400 metros apareció el revólver. Eloy tenía permiso de armas y los papeles del arma en regla, pero incumplió la norma que obliga a disparar únicamente en sitios destinados a ello, como las galerías de tiro. "Pero él no hacía daño a nadie", solloza Florencio uno de sus tres hermanos. "Que la gente se dé cuenta de que las armas no son juguetes", pide Florencio. Su hermano Eloy era un enamorado de las películas del Oeste, y de las hazañas del celuloide le vino su afición a las pistolas y a los caballos. Se había librado del servicio militar porque a los dos años sufrió una complicada operación en las caderas. Un médico le había puesto mal una inyección y por poco muere. A raíz de esta intervención le quedaron las piernas un tanto abiertas y combadas, como a los jinetes.

Novelas del Oeste

Era soltero, no tenía novia y todo su tiempo de ocio lo llenaba con la lectura -novelas de vaqueros, principalmente-

las armas y el cine. Casi siempre se iba solo a practicar tiro.

A veces le acompañaba alguno de sus hermanos, pero ninguno compartía su afición. Les ponía muy nerviosos verle cargar con la culata apoyada en la ingle. Eloy acostumbraba a sentarse en el coche para preparar el arma: por eso, al principio, la familia se inclinaba a pensar que el revólver se había disparado cuando lo estaba cargando (el arma es de tipo avancarga, es decir, se introduce la munición por el cañón).

Era tanta su afición que quiso federarse, pero no disponía de las 80.000 ptas. necesarias. De vez en cuando, Eloy se ajustaba un sombrero tejano, pañuelo y gafas de sol y se iba a un picadero de El Pardo a cabalgar.

El martes, su día libre, pasó la tarde en el cine. *El último gran héroe*, de Arnold Schwarzenegger, fue la elegida. Luego se dirigió a un descampado -entre el cementerio de Fuencarral y la estación de Pitis- para practicar su puntería.

Eloy sufrió muchos intentos de atraco en su taxi, pero siempre se las arreglaba para zafarse de los agresores. "Un día te van a matar", le decía su madre. Él contestaba con un gesto escéptico: "¡Qué me van a matar!".

La familia no tiene claro si ha sido un accidente, porque nadie ha encontrado una gruesa cadena de oro en la que engarzaba un montón de amuletos. "Era muy supersticioso y le encantaban los temas de magia y brujería", explica Florencio. "Ahora estaba leyendo *El péndulo de Foucault*, de Umberto Eco, y comparaba sus signos crípticos con los que aparecían en un tratado de magia que había comprado".

Lara Otero

Piratería e intrusismo en Mataró

Nuestra Unión Comarcal tenía conocimiento de la actividad ilegal de un elemento que, habiendo sido titular de una licencia de taxi en Mataró, la transfirió y se dedicaba a hacer el pirata con la poca vergüenza y la sana intención de no pagar impuestos como los que estábamos pagando los demás sufridores del taxi.

Nuestro Ejecutivo, del cual me honro en formar parte, asumió la tarea de imitar al conocido *teniente Colombo* y siguió la pista de este "benefactor" de nuestro sufrido gremio. Los resultados llegaron como premio a nuestra constancia: el "pájaro" cayó en la red preparada para el día 4 de septiembre, a las 12,00. Cuando se vio acorralado por la autoridad competente y por nosotros, cortándole el paso, sólo se le ocurrió decir que no estaba haciendo lo que nosotros pensábamos. O sea, que

El sindicato impulsa la reforma de la Ordenanza Municipal del Taxi en Mataró

nosotros podíamos estar confundidos y, a lo mejor, esta criaturita de Dios podía ser un miembro de las hermanitas de los pobres. La cosa es para mearse y no salir ni gota, ¿verdad? Seguidamente, la Policía local puso la correspondiente sanción por piratería e intrusismo al elemento llamado Antonio Calvo Illa, ex titular de la licencia número 1 de Mataró, que pretendía hacernos continuamente la competencia con el vehículo, marca Nissan, modelo Bluebird, y matrícula B-0371-LL, color gris. Por si algún compañero

desea saludarle y agradecerle sus buenas intenciones.

Posteriormente, nuestra entidad presentó las correspondientes denuncias a la Generalitat de Catalunya y a la correspondiente Administración de Hacienda de esta localidad.

Sinceramente, creemos que si las entidades representativas de los sectores afectados por este tipo de piratería toman cartas en la cuestión de fraudes ilegales, dedicándose por cuenta propia a la caza y captura de estos elementos que están fastidiándonos, podremos conseguir algunos logros satisfactorios.

Seis licencias innecesarias

También os informamos de la modificación que se está llevando a cabo con la intervención de nuestro sindicato con respecto a la reforma de la Ordenanza Municipal del Taxi en Mataró: debido a la próxima adjudicación de seis nuevas licencias de taxi que, como consecuencia abusiva del régimen anterior, estaban concedidas al municipio desde el año 1972, año en el que el Ayuntamiento solicitó al Gobierno 30 licencias de taxi, habiendo entonces 60 licencias existentes. Durante estos 20 años se han adjudicado 24 licencias, y el sector del taxi en Mataró, con sus 84 taxis en el día de la fecha, las estamos pasando negras para, con 15 horas de servicio, poder sacar a duras penas un jornal que no nos alcanza para pagar los préstamos y los impuestos.

Las causas de adjudicar estas 6 nuevas licencias son debidas a que varios titulares de licencia pusieron de conductores asalariados a hijos o familiares en primer grado y estos,

posteriormente, han solicitado y reclamado la adjudicación de estas licencias que, abusivamente, concedió el Gobierno anterior, sin tener en cuenta la situación negativa del sector local.

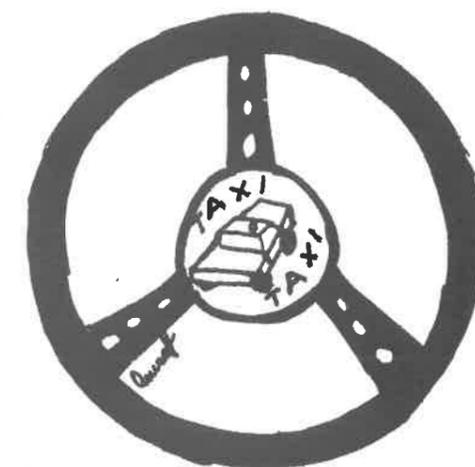
Como medida preventiva para el futuro del taxi en Mataró, se está modificando la Ordenanza Municipal, excluyendo algunos puntos que, por su carácter negativo, han influido para que, en Mataró, el problema del sector del taxi esté en una situación sumamente delicada.

En próximos números de nuestra revista *Taxi Libre* continuaremos informando sobre el contenido de la reforma de la Ordenanza Municipal del Taxi en Mataró.

Un cordial saludo a todos los compañeros taxistas.

Atentamente

La Unión Comarcal de Mataró
Juan Navas Palomo



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

Por una licencia

TARRAGONA.- Salvador Mota, taxista de Tarragona, protagonizó una infructuosa huelga de hambre que pretendía ser una medida de protesta ante la imposibilidad de obtener una licencia.

Mota llevaba 10 años como asalariado del taxi y, recientemente, había ingresado en las listas del paro. El taxista, al que le falta un riñón, tomó su drástica resolución cuando el pleno del Ayuntamiento no le concedió la licencia, aprobada de antemano en una comisión informativa.

Algunas semanas antes, el taxista



había mandado una carta desesperada -firmada también por su esposa y sus dos hijos- al alcalde de Tarragona, Joan Miquel Nadal, suplicándole la concesión. No obtuvo respuesta. Hace algunos años, Salvador Mota, junto con otros dos compañeros asalariados del taxi, presentaron al Ayuntamiento un informe en el que intentaban demostrar la necesidad de un aumento del número de taxis en la ciudad.

Propuesta de tarifas para 1994

La Comisión Consultiva de Sindicatos ha presentado una propuesta de tarifas para el año 1994 a la Entitat Metropolitana de Barcelona. Tal y como había informado nuestra revista en el número anterior, el incremento de tarifas es el acordado hace tres años y, básicamente, se centra en la eliminación de una tarifa, con lo que habrá una de día y otra de noche y la diferenciación de las mismas en su valor.

Asimismo, se ha solicitado el suplemento de 100 pesetas para las estaciones de ferrocarriles término y la incorporación de la tarifa de carreteras en la tarifa que quedará libre. Esta última propuesta se ha realizado a la Generalitat, para que la apruebe antes del 1 de diciembre, fecha en la que se prevé que queden aprobadas las tarifas metropolitanas. El resto de suplementos se ha acordado que no sufra ninguna modificación.

La propuesta de tarifas es la siguiente:

	Bajada de bandera	Kilometraje	Tiempo de espera
Tarifa 2	260	88	1.900
Tarifa 1	275	105	2.000



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

La CTE se prepara para una acción contundente

Compañeros,

el pasado sábado, día 2 de octubre, se reunió en Barcelona la Junta de la Confederación para analizar la situación del taxi en los diferentes temas que tiene planteados.

El presidente presentó el informe de la situación actual del sector y de las gestiones realizadas ante la Dirección General de Seguros en Madrid y los grupos parlamentarios, junto con el informe que elaboró la Mutua Valenciana del Taxi.

Después de diversas intervenciones se acordó solicitar:

• Al Ministerio de Hacienda:

1. Reducción del Rendimiento Neto del IRPF.
2. Orden a la Dirección General de Tributos para que remita a sus delegaciones la notificación de los acuerdos de reducción de un 30% del IRPF a los nuevos titulares.
3. Regularización trimestral del módulo del IRPF, basándose en las bajas por enfermedad.
4. Tratamiento fiscal de Patrimonio para las transferencias de licencias, y no el actual de Rendimiento Neto anual.

• Al Ministerio de Transporte:

1. Entrega de las tarjetas de Transporte VT al número de la licencia y nombre del titular, para evitar la renovación de la VT cada vez que el taxista cambia de vehículo.
2. Renegociación del Reglamento de Vehículos con Conductor, ya que está fomentando la creación de licencias paralelas.
3. Establecimiento de un mecanismo para las fianzas colectivas 1994.

En este último punto, se acordó facultar al compañero Iñigo Urruti, abogado y colaborador de la CTE, para que reinicie los contactos con las compañías de seguros para la póliza colectiva de fianzas y para que elabore el informe fiscal del sector del taxi que presentaremos, en Madrid, al Ministerio y a los grupos parlamentarios.

Una vez se haya presentado el informe a la Administración y se celebren las reuniones pertinentes, convocaremos un pleno nacional en Madrid para informar a las federaciones del estado de los temas y para decidir la posición de la Confederación respecto al establecimiento de medidas de presión para alcanzar los objetivos previstos. Sin más, un saludo.

Atentamente.

El Presidente
Miguel Tomás Romero

La Confederación del Taxi de España impulsará la elaboración de un informe fiscal sobre la situación del taxi en España para remitirlo al Ministerio de Transportes, grupos parlamentarios partidos, junto con la petición de que se considere el taxi como vehículo de siniestralidad agravada. La Junta de la CTE se reunió el pasado día 2 de octubre para analizar la delicada situación que atraviesa el sector del taxi en todo el territorio y establecer un programa coordinado de actuaciones. Miguel Tomás, presidente de la CTE, presentó un informe sobre la presunta siniestralidad del taxi, elaborado por la Federación Valenciana del Taxi. Este documento será el punto de partida del informe fiscal definitiva, tarjeta de presentación para conseguir una actuación legislativa favorable al taxi.

En el tema de la catalogación del taxi como vehículo de siniestralidad agravada, la quiebra de la compañía Apolo en Barcelona y las evidentes dificultades económicas que atraviesan la mayoría de compañías que presentan contratos accesibles, especialmente en los grandes núcleos urbanos, ha precipitado la movilización de la CTE.



El taxi, que pasa todo su tiempo en la carretera, corre un riesgo mayor



CONFEDERACIÓN DEL TAXI DE ESPAÑA

Informe de la Federación Valenciana del Taxi para la CTE

Cifras de la Dirección General de Tráfico

Ante las numerosas peticiones de asesoramiento recibidas de nuestras organizaciones y haciendo especial referencia a la importancia de un sector industrial como es el taxi, compuesto por 73.648 vehículos que "presuntamente" se encuentran en situación de riesgo entre 10 y 12 horas diarias -y en caso de conductores asalariados, las 24 horas del día-, hemos solicitado a la Dirección General de Tráfico las cifras oficiales de siniestralidad (además de trabajar con el Boletín Informativo de Accidentes de 1992, publicado por el Ministerio del Interior), obteniendo los siguientes resultados:

Accidentes de tráfico	87.293
- Víctimas en los accidentes	135.963
- Víctimas mortales	6.014
- Vehículos implicados	146.703
- Taxis implicados	2.434
Accidentes mortales	5.103
- Vehículos implicados	7.966
- Taxis implicados	48
Accidentes en carretera:	
Número de accidentes con víctimas	39.121
- Total de víctimas	72.318
- Vehículos implicados	64.923
- Taxis implicados	377 (0,58%)
Número de accidentes mortales	4.189
- Total de muertos	5.036
- Vehículos implicados	6.623
- Taxis implicados	30 (0,45%)
Accidentes en zona urbana:	
Número de accidentes con víctimas	48.172
- Total de víctimas	63.645
- Vehículos implicados	81.780
- Taxis implicados	2.507 (2,51%)
Número de accidentes mortales	914
- Total de muertos	987
- Vehículos implicados	1.343
- Taxis implicados	18 (1,34%)

Legislación al amparo de Europa

Según la legislación para adaptarnos a las leyes de la Comunidad Europea, la Administración está obligada a cubrir, en caso de riesgos añadidos, los gastos que no asuman las compañías aseguradoras. La entidad que debe hacerse cargo de esta "subvención" es el Consorcio de Compensación de Seguros, a través de sus oficinas provinciales.

Para la formalización por parte de los propietarios de vehículos de alquiler -con taxímetro o sin taxímetro- de las correspondientes pólizas del Seguro de Responsabilidad Civil (de suscripción obligatoria), derivado del Uso y Circulación de Vehículos a Motor, contamos con la siguiente legislación:

• Reglamento del Consorcio de Compensación de Seguros (Real Decreto 731/1987 de 15 de mayo).

• Adaptación al derecho español de la Directiva 88/357 de la Comunidad Europea a través del Estatuto Legal del CCS (aprobado por el artículo 4 de la Ley 21/1990 de 19 de diciembre) que, en su artículo 11.1 reza:

"El Consorcio de Compensación de Seguros asumirá exclusivamente dentro de los límites indemnizatorios fijados para el Seguro de Responsabilidad Civil derivada del Uso y Circulación de Vehículos a Motor, las siguientes funciones:

- a) (...)
- b) La contratación de la cobertura de los riesgos no aceptados por las entidades aseguradoras.
- c) (...)"

El STAC propone los turnos como una solución viable a la crisis del sector

El reparto del trabajo por turnos es la solución más viable para la actual crisis en el sector del taxi. Hemos de humanizar la profesión y conseguir una mayor calidad de vida, tanto física como mental. Trabajar con un horario digno y obtener una rentabilidad mayor de nuestro vehículo (ya que el turno es el vehículo)

Esta propuesta sería durante seis meses y los turnos serían rotativos. Al final de los seis meses proponemos la realización de un referéndum entre los taxistas. Hemos de probarlo; si en otros lugares de Europa funciona, por qué no aquí. El STAC lanza una propuesta seria, sin ningún tipo de demagogias, en el actual momento de crisis. Si dentro de unos meses vuelve el relanzamiento económico o analizamos que los turnos no son beneficiosos podemos volver a la situación actual.



• La propuesta de turnos del STAC sería:

- TURNO A: de las 6.00 hasta las 14.00 horas, 5.500 taxis (la mitad de la flota).
- TURNO B: de las 14.00 hasta las 22.00 horas, los restantes 5.500 taxis.
- LIBRE. De las 22.00 hasta las 6.00 horas del día siguiente, libre para cualquier compañero de los dos turnos que quiera ampliar el horario.
- Anular una de las dos fiestas que en la actualidad tenemos, con lo que trabajaríamos 6 días a la semana.
- Sábados y domingos, dejarlos tal y como están ahora. El cambio de turno tendrá una flexibilidad de media hora. En la actualidad trabajan en la calle 8.800 taxis, diariamente, de lunes a viernes (los sábados y domingos, 5.500 taxis), con un porcentaje de ocupación que, en la mayoría de los casos, no llega al 50 por ciento.

• Con los turnos conseguiríamos:

- Que trabajara la mitad de la flota: 5.500 por la mañana (nueve horas) y otros tantos por la tarde (también otras nueve horas).
- Que cualquier taxista pudiera, si lo quisiera o lo necesitara, ampliar su horario, pues la noche sería libre.
- Aumentar el nivel de ocupación, pensamos que hasta un 70 por ciento, aproximadamente.
- Menos costos de desgaste de vehículo, de taller y de combustible.

Luis Berbel

Nuevas paradas en l'Hospitalet

El STAC ha solicitado en el mes de julio nuevas paradas en L'Hospitalet, la segunda ciudad de Catalunya, que sólo contaba con 6 paradas. Tras diferentes conversaciones con la Entitat Metropolitana de Barcelona se ha llegado a un acuerdo sobre algunas paradas:

- * *Progreso / Montseny*. Esta parada, más conocida como la de Plaza Española, ha sido solicitada justo detrás del paso cebra, junto a la parada del autobús, para poder acceder tanto al mercado de Collblanc como a la Riera Blanca, cosa que antes no sucedía.
- * *Castelao / Aprestadora*. Lado Besòs/Mar.
- * *Castelao / Mestre Carbó*. Junto a la parada del autobús.
- * *Santa Eulàlia / Avda. Metro*. Dirección L'Hospitalet, junto a la parada del autobús.
- * *Santa Eulàlia / Jacinto Verdaguer*. Dirección Barcelona, junto a la parada del autobús.
- * *Bóviles / Florida*. Ampliar la parada hasta la curva, junto a la Avda. Masnou. De esta manera, caben dos coches más, aunque, a veces este pequeño espacio está ocupado por coches particulares.
- * *Rambla Marina*. Junto al mercado nuevo, dirección Barcelona, Prat y Mercabarna.



Asimismo, se está negociando sobre dos paradas en las que el sindicato tiene un gran interés por el beneficio que tendrán para el colectivo:

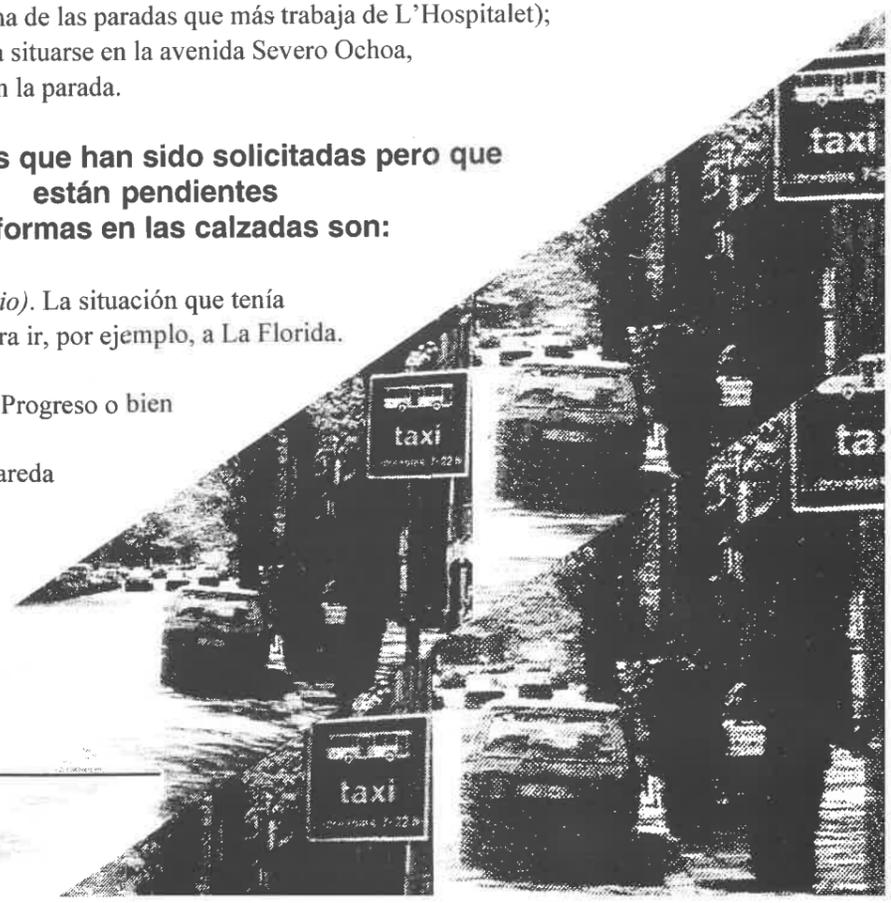
- * *Carretera de Collblanc (entre pasaje Costa y Progreso)*.

Situarla en un pequeño entrante que hace la calle, que se utiliza en la práctica para aparcamiento de coches particulares.

- * *Amapolas / Avda. Severo Ochoa*. Ampliar la parada: por un lado hasta Rosa de Alejandría (la actual parada se queda muy corta y es una de las paradas que más trabaja de L'Hospitalet); por otro lado, la cabeza de la parada debería situarse en la avenida Severo Ochoa, pues desde esta calle no se aprecia muy bien la parada.

Otras paradas que han sido solicitadas pero que están pendientes de reformas en las calzadas son:

- * *Ronda de la Torrassa (junto a ambulatorio)*. La situación que tenía no sirve pues obliga a dar un gran rodeo para ir, por ejemplo, a La Florida. Nuestra propuesta es situarla, o bien junto al paso de peatones de la calle Progreso o bien situarla en la Rambla Catalana, en confluencia con las calles Albareda y Ronda de la Torrassa.
- * *Progreso (junto mercado Collblanc)*. Una vez se remodele todo el sector, colocarla justo detrás de la parada del autobús, ya que existe un espacio amplio para que quepan los dos servicios.



El STAC recupera paradas y giros para los taxistas

El STAC ha conseguido, tras diferentes gestiones realizadas ante el Ayuntamiento de Barcelona, recuperar algunas señalizaciones importantes para mejorar la circulación del taxi:

Uno de ellos es el giro de **Diagonal/Gran Vía**. La señalización de este giro desde la parte central hacia la calle Casanova (parte montaña) había desaparecido. Muchos taxis lo seguían haciendo, pero sin señal que lo permitiera. Hay que tener en cuenta que en casi toda la Diagonal este giro está permitido.

Otra de las señalizaciones recuperadas ha sido el giro de **Villarroya/Gran Vía**. Al igual que el anterior giro pensamos que la señal se extravió, pero no fue repuesta. En este cruce, hasta ahora, giraban también los particulares pues, la verdad, no había señal que lo prohibiera.

El STAC, tras diferentes gestiones con el Ayuntamiento de Barcelona, ha

recuperado la parada de taxis de la calle **Balmes/Mallorca**. Esta parada, que había sido propuesta para su eliminación por parte de la EMT (Entitat Metropolitana del Transport), ha sido durante mucho tiempo muy importante, y más lo puede ser ahora al estar a unos 30 metros el Hotel Balmes. El sindicato solicitó al Ayuntamiento de Barcelona que volviera a restaurar la placa que había desaparecido indicando la parada.

Otra de las paradas que no ha funcionado durante algo más de un mes y medio ha sido la del **Mercado de la Boquería**. Algunos compañeros habían mostrado su preocupación por la desaparición de dicha parada. Esta zona ha estado durante un mes y medio en obras. Pero a pesar de que cuando finalizó la urbanización de la acera se colocaron las placas del autobús, no sucedió lo mismo con las del taxi. El sindicato pidió su restablecimiento,

tanto al Ayuntamiento como a la EMT, y a mediados de septiembre volvieron a pintar la parada.

El sindicato ha manifestado su protesta por haberse pintado la parada de **Altos Hornos/Zona Franca** en la misma posición que estaba antes, cuando tanto el STAC como tres emisoras de radio (Tele Móvil, ServiTaxi y BarnaTaxi) habían reclamado que la parada debía estar en uno de los dos chaflanes de esa confluencia; o bien junto al kiosco o junto al Banco de Bilbao. Los técnicos de la EMT manifestaron al sindicato que la parada estaba muy deteriorada y aunque fuera provisionalmente, había que pintarla hasta que el Ayuntamiento de Barcelona aprobara la nueva ubicación, la cual cosa nos parece a nosotros malgastar el dinero. El STAC pidió recuperar la parada de **Meridiana/Cardenal Tedeschini** en un escrito remitido a la EMB el pasado 27 de septiembre. Esta parada, que fue anulada antes de las vacaciones, es muy usada por los taxistas y el STAC va a reclamar a la Guardia Urbana, una vez se recupere, que sea vigilada para que los particulares no la tomen, como ha sucedido hasta ahora.

IC apoya las propuestas del STAC

El grupo metropolitano de Iniciativa per Catalunya ha acogido muy favorablemente la propuesta realizada por el STAC de regeneración del sector del taxi. El propio Luis Hernández remitió una carta al presidente de la Entitat Metropolitana de Barcelona, Joan Torres.

Los temas de la carta hacían referencia a reivindicaciones realizadas por el sindicato, como son: funciones de inspección, diálogo con los sindicatos, profesionalidad del sector del taxi, etc. Asimismo, se hizo referencia a los recursos que el STAC había presentado ante la Entitat Metropolitana de Barcelona sobre el conflicto de un taxista en las Ramblas por un problema sobre la revisión de la ITV. Los miembros del sindicato explicaron el conflicto y el grupo metropolitano de IC pidió la anulación del expediente. Sobre la profesionalidad del taxi, Iniciativa per Catalunya asumió totalmente el plan de regeneración del



Luis Hernández, de IC, rodeado de los representantes del STAC

sector del taxi elaborado por el STAC: solicitar los TC1 y TC2 de los 12 meses a los asalariados cuando el vehículo pase la ITV; compulsar con la Seguridad Social la titularidad de todas las licencias y su posterior solicitud, para que los pluriocupados con licencia posterior al Real Decreto de 1979 pidan la exceden-

cia; comprobación de los titulares de licencia que estén jubilados; exigencia de presentación de los 12 meses de cotización a la Seguridad Social a los familiares de los taxistas en el momento de pasar la revisión de la ITV y recuento de las licencias que estén explotadas bajo poderes notariales y su abolición.

Suspendido el juicio por una pelea ante el STAC

ATENTADO Y LESIONES

Sergio Ramos, GU 20.901 y secuelas	93 días
Javier Bernádez Chueca y secuelas	15 días
Luis Pérez Cabeza	14 días y secuelas
Rafael Carmona	
Miguel Tomás Romero	46 días

Esta era la única constancia del juicio por faltas que debía tener lugar. Estaba colgada en la pared del Juzgado de Instrucción nº 21, el día 5 de octubre de 1993, casi un año después de los incidentes que enfrentaron a un guardia urbano y dos trabajadores de la grúa con diversos taxistas que protestaban porque se les negaba el derecho -reconocido por el Distrito- de aparcar en doble fila cuando los aparcamientos reservados delante del STAC estuvieran completos.

El día 5 de octubre no hubo juicio. Fue suspendido por el juez para pasar a ser tramitado por diligencias previas. Ahora va a comenzar un largo *via crucis* en el que el juez instruirá el caso, tomando declaraciones de todos los implicados, para pasarlo posteriormente a un juzgado de lo penal. Probablemente, Miguel Tomás y Rafael Carmona serán acusados de atentado contra la autoridad.

La guerra de los vecinos

Este juicio es sólo uno de los episodios derivados de la batalla que viene manteniendo desde hace más de 3 años el STAC con los vecinos del bloque de viviendas en que está ubicado. El problema se remonta al momento en que el Ajuntament concedió 12 plazas de aparcamiento de la calle Marina a los taxistas que necesitaran efectuar gestiones en el STAC. Este asunto puso en pie de guerra al vecindario, que llenó la fachada del bloque con pancartas, tales como: "Taxi fuera", "Queremos las plazas de parking para nosotros" y "Ayuntamien-

Al entrar por la vía de lo penal, Miguel Tomás y Rafael Carmona probablemente serán acusados de atentado contra la autoridad

to, cumple tus promesas". La contienda se convirtió en un acoso continuo de los vecinos a la más mínima infracción que cometieran los taxistas. Por cualquier motivo se apresuraban a lla-



Los taxistas tienen permiso del Distrito para estacionarse en doble fila si el aparcamiento está lleno

mar a la guardia urbana y a la grúa. Las numerosas denuncias en algunos casos se convirtieron en juicios por faltas. El propio Miguel Tomás fue condenado a dos días de arresto menor por

desobediencia leve a una autoridad. En este contexto, el Sindicato consiguió del Distrito el permiso para estacionar en doble fila cuando las plazas del aparcamiento estuvie-

ran al completo, ya que en numerosas ocasiones eran ocupadas por turismos privados.

Una de estas ocasiones se produjo el día 15 de noviembre de 1992, a las tres y media de la tarde. No había casi nadie en el STAC, pero todas las plazas de parking estaban ocupadas -ninguna por un taxi- y Rafael Carmona se vio obligado a estacionar su taxi en doble fila. Momentos después le comunicaron que la grúa se llevaba su coche.

"...por lo que acto seguido el declarante (Rafael Carmona) se personó ante el

Suspendido...

agente, manifestándole su intención de recuperar el vehículo para sacarlo del lugar y aparcarlo correctamente, a lo que el agente le pidió el carnet de conducir, entregándosele el dicente, para serle devuelto seguidamente, tras haber efectuado su comprobación, a la vez que indicaba esa misma persona a los empleados de la grúa que descendieran el vehículo", según declaración de Rafael Carmona.

Aproximadamente entonces apareció Miguel Tomás. En este punto las declaraciones de los implicados divergen espectacularmente. El guardia civil declara que el presidente del STAC llegó y se interpuso entre Carmona y él, "proferiendo insultos tales como hijos de puta, cerdos, cabrones, vamos a pegar fuego a la grúa, empujando al agente. (...) Acto seguido se abalanzó sobre el ayudante de la grúa, el cual estaba retirando el gato hidráulico, golpeándolo con los puños en la espalda y al girarse éste, le golpeó en la boca.

Que el agente 20.901, al intentar evitar que golpear al ayudante de la grúa, fue agredido por Miguel Tomás, que le dio un puntapié en la muñeca de la mano derecha. Y que el detenido, Rafael Carmona, zarandó al agente compareciente a la vez que

desgarraba parte de la uniformidad del agente, concretamente el bolsillo de la camisa, así como desapareciendo la placa de pecho y el número de funcionario.

Que durante el forcejeo, el agente cayó a la calzada, golpeándose en la cabeza. Que al incorporarse el agente observó que Miguel

Aquel mismo día, 200 taxistas se manifestaron ante la Conselleria de Districte, protestando por la actuación "brutal" de la grúa.

Tomás Romero incitaba a las demás personas presentes en el lugar para que también agredieran al agente y a los dos empleados de la grúa, y que los mismos se abalanzaron sobre agente, conductor y ayudante, siendo estos golpeados por la mayoría de los ciudadanos presentes". El agente termina su descripción de lo acontecido planteando una presunta huida de Tomás y Carmona del lugar de los hechos, que parece hecha a medida del resto de la declaración, que da por sentado que cualquier ciudadano que pasase por la calle en esos momentos era susceptible de involucrarse en una batalla campal contra

agentes de la autoridad, prescindiendo de las consecuencias que acostumbra a tener levantar una mano contra un uniforme.

Las otras versiones

Según Rafael Carmona, tras la comprobación de su documentación, el agente ordenó "a los empleados de la grúa que descendieran el vehículo. Que acto seguido, y ante la manifestación del agente, Miguel Tomás pisó el gato hidráulico para ayudar en la operación, momento este que la persona que lo accionaba golpeó las piernas de Miguel Tomás. Al ser observado el suceso por varias personas allí presentes, tanto taxistas como vecinos o transeúntes se interpusieron entre ambos individuos para zanjar toda acción violenta".

Miguel Tomás fue atendido en un primer momento en la sede del STAC y después se dirigió a la comisaría de Sant Adrià para cursar una denuncia contra el agente.

Aquel mismo día, 200 taxistas se manifestaron ante la Conselleria de Districte, protestando por la actuación "brutal" de la grúa.

Cuando Rafael Carmona regresó más tarde a la comisaría de Sant Adrià para completar la denuncia con el parte médico sobre el estado de Miguel Tomás, coincidió con el guardia urbano que había protagonizado los sucesos de la tarde. El guardia procedió a la detención de Carmona y lo

trasladó a la comisaría de la Verneda. Después de efectuar declaración, y cuando ya eran más de las 11 de la noche, fue puesto en libertad.

La consecuencia directa de todos estos sucesos ha sido la instrucción del caso como juicio de faltas y su posterior conversión a juicio por vía penal, que contempla penas superiores dada la gravedad de las lesiones.

Deshomologación de taxímetros

El STAC ha enviado un escrito al Institut Metropolità del Taxi protestando por el método que se utilizó en la deshomologación de taxímetros. Para el STAC, estos temas, así como otros, deberían de pasar todos por la Comisión de Sindicatos y no como sucedió en este caso, con una simple notificación por escrito. Los taxímetros que han sido deshomologados son los siguientes: Argo T 12; TX 4; TR 10; TX 20; Argo 1140; I.T.T.; Ekain TXE; Ekain Taxek; Onix 92.

Cargos de la Unión Intercomarcal de Barcelona

La Unión Intercomarcal de Barcelona tendrá como secretario general a Miguel Tomás; responsable de Organización, Luis Berbel, y responsable de Acción Sindical, José Alonso Blanco. Estas tres personas formaron la comisión de Acción Sindical de la Unión Intercomarcal de Barcelona.

Permiso de conducir por puntos, una realidad en Francia

El décimo congreso del FNTI francés puso a los taxistas españoles en contacto con una realidad que podría implantarse próximamente en nuestro país: el permiso de conducir por puntos, la pérdida progresiva de los cuales -causada por transgresiones del Código de Circulación- implica diferentes sanciones que culminan con la retirada temporal del carnet al llegar a los 12 puntos. Las autoridades francesas valoran muy positivamente la aplicación de este nuevo sistema que, según ellos, ha supuesto un notable descenso en el número de accidentes.

Reproducimos a continuación un extracto del folleto que el Gobierno francés ha hecho llegar a todos los usuarios del automóvil y que detalla con precisión todos los condicionantes de la conducción por puntos.

Unos resultados que cuentan

El balance de los tres primeros meses de aplicación del permiso por puntos ha sido alentador. Su entrada en vigor ha favorecido una toma de conciencia colectiva.

En efecto, los resultados del verano 1992 son los mejores que se han registrado desde el establecimiento de las estadísticas en 1956; más si tenemos en cuenta que en comparación con entonces el volumen del tráfico es cuatro veces mayor.

Asimismo, en relación a con 1991,

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

Permiso...

más de 400 vidas han sido salvadas y 6.000 heridos evitados. Ese año murieron en la carretera más de 9.600 personas y más de 20.000 resultaron heridas.

La causa de más del 95% de accidentes mortales está en un comportamiento incorrecto del conductor.

El permiso de conducir es un permiso de seguridad

Porque protege la vida del conductor y la de sus acompañantes, el permiso por puntos es un permiso de seguridad.

Existe el riesgo de perder puntos cuando se cometen infracciones graves, sean delitos, sean contravenciones que pongan en peligro la vida de otros usuarios.

En última instancia, cabe tener presente que no se trata de no cometer delitos y contravenciones que justifiquen la pérdida de puntos, sino de no arriesgarse, a tener un accidente

Por qué son retirados los puntos

- 6 puntos

Por los delitos siguientes:

- Homicidio o heridas involuntarias que entrañen una incapacidad total de trabajo de más de 3 meses
- Conducción en estado de embriaguez
- Negativa a someterse a las verificaciones de alcoholemia
- Fuga
- Negativa a obedecer, a inmovilizar el vehículo, o a someterse a verificaciones
- Actuación que produzca trabas o

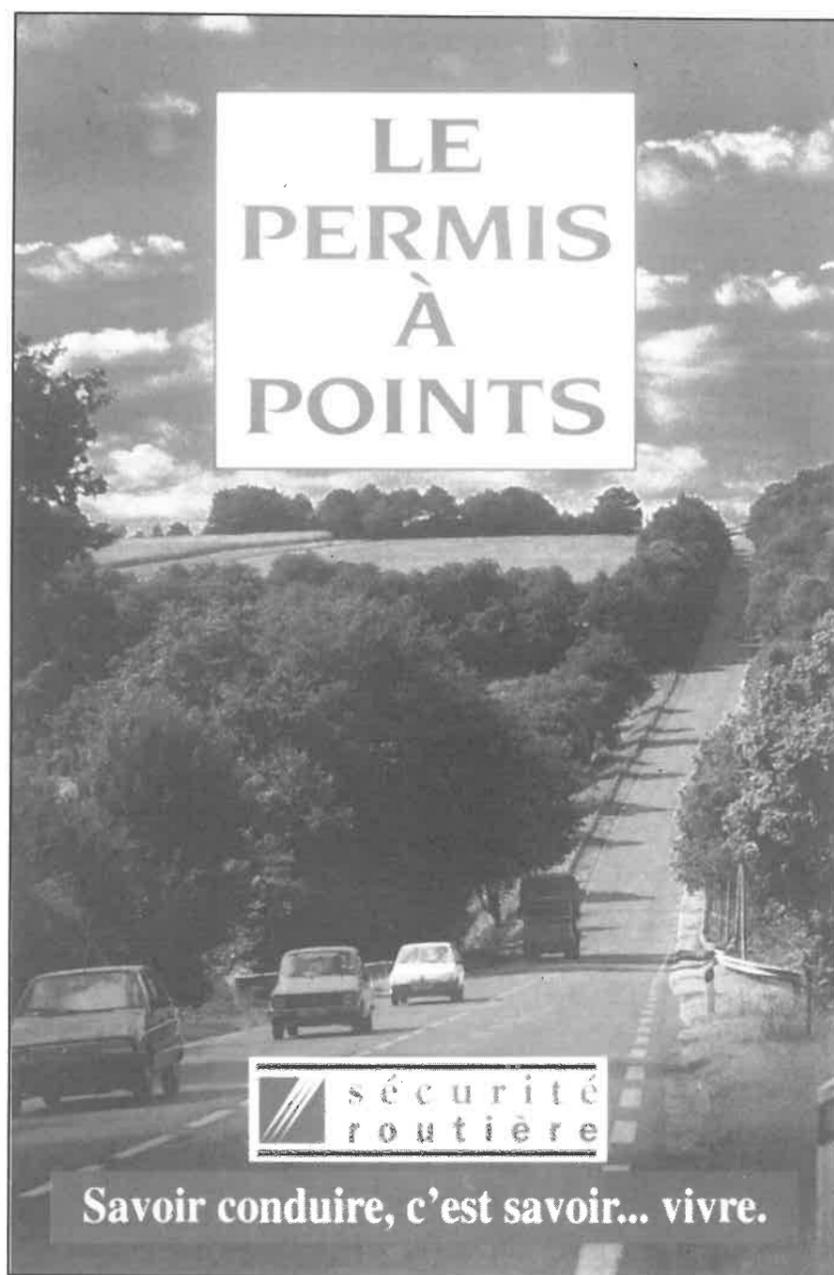
- molestias para la circulación
- Uso voluntario de placas de matrícula falsas, falta voluntaria de matrícula o declaraciones falsas
- Conducción en periodo de suspensión del permiso

- 4 puntos

Por las contravenciones siguientes:

- Heridas involuntarias que entrañen una incapacidad total de trabajo que no supere los 3 meses

- No respetar la preferencia
- No respetar la detención impuesta por el panel *stop* o la luz roja fija o parpadeante
- Sobrepasar en 40 km/h o más la velocidad máxima autorizada
- Circulación nocturna sin el alumbrado encendido -o señalización- durante la noche o cruzando bancos de niebla, en vías sin iluminación pública
- Marcha atrás o cambio de sentido en autopista



Permiso...

- Circulación en sentido prohibido

- 3 puntos

Por las contravenciones siguientes:

- Circulación sin motivo por la parte izquierda de la calzada
- Pasar una línea continua única o cuando no está doblada por una línea discontinua por el lado del usuario
- Cambio importante de dirección sin que el conductor se asegure de que la maniobra no es peligrosa para otros usuarios y sin que los haya advertido de su intención
- Sobrepasar -en más de 30 km/h y menos de 40 km/h- la velocidad máxima autorizada
- Para los conductores titulares de un permiso de conducir de menos de un año, sobrepasar en menos de 40 km/h

la velocidad máxima autorizada

- Adelantamiento peligroso
- Parada o estacionamiento peligroso
- Estacionamiento, en la calzada, de un vehículo sin iluminación ni señalización, durante la noche o en tiempo de niebla, en un punto desprovisto de iluminación pública
- Circulación por el margen de paro de urgencia

- 2 puntos

Por las contravenciones siguientes:

- Superar en más de 20 km/h y menos de 30 km/h la velocidad máxima autorizada
- Acelerar en el momento en que otro vehículo está realizando un adelantamiento
- Circulación o estacionamiento sobre la isla central de la autopista

- 1 punto

Por las contravenciones siguientes:

- Superar en menos de 20 km/h la velocidad máxima autorizada
- Mantener los faros encendidos molestando a los conductores que conducen en sentido inverso, a pesar de sus advertencias con los faros
- Encabalgamiento sobre una línea continua sola o cuando no está doblada por una línea discontinua por el lado del usuario

Se pueden perder un máximo de 6 puntos al efectuar simultáneamente diversas contravenciones y ocho puntos como máximo por diversas infracciones simultáneas en un mismo delito.

No se pueden perder los 12 puntos de

HALE

electronic

Próxima aparición de un nuevo taxímetro en el mercado español

Haslauer U. Leitner Ges. M.B.H., empresa austriaca especializada en el diseño y fabricación de equipos electrónicos para taxi desde 1978 y con una gran implantación en el sector del taxi europeo, iniciará próximamente en

España la comercialización de sus productos marca **HALE** con su nuevo taxímetro: el **MCT-04**, el taxímetro más plano del mercado.

El **MCT-04**, construido con la más avanzada tecnología, cumple con las normativas europeas más estrictas.

Su teclado de contacto **Clicktouch[®]** permite una operación segura y cómoda del equipo, y al estar integrado sin juntas en el panel frontal, resulta imposible que penetren partículas de polvo o suciedad, asegurando un uso continuado y sin fallos. La combinación de LED de alta luminosidad con un filtro especial de contraste permite una perfecta lectura de sus dígitos, incluso bajo luz solar directa.

El **MCT-04** está preparado para controlar equipos auxiliares, como son la impresora, el lector de banda magnética para tarjetas de crédito y la tarjeta de almacenamiento de datos, entre otros.

HALE MCT-04, la tecnología del mañana, hoy.



FORCAB SYSTEMS, S.L.

Distribuidor exclusivo para España

Balmes, 161, 4º 2ª B Tel. 218 18 58 08008 - BARCELONA

Noticias

STAC

Permiso...

una sola vez.

No hay retirada de puntos para ciclistas y motoristas.

Cómo reobtener el capital de puntos

Se recuperan automáticamente los 12 puntos si durante tres años no se comete ninguna infracción que entrañe la retirada de puntos

Efectuando un curso de sensibilización para la seguridad en la carretera y demostrando una conducción responsable (4 puntos)

En caso de la pérdida total de puntos

En este caso el permiso de conducir pierde su validez. Ello implica automáticamente la prohibición de conducir durante seis meses todo vehículo la conducción del cual requiera un permiso



Para obtener un nuevo permiso

Después de un período de 6 meses, para solicitar un nuevo permiso, es preciso:

- Ser considerado apto después de un examen psicotécnico y de un examen médico

- Si se es titular del permiso de conducir desde hace tres años por lo menos: examinarse sobre el Código de Circulación y mante-

ner una entrevista pedagógica sobre las causas y consecuencias de los accidentes en la carretera.

Si se es titular del permiso de conducir desde hace menos de tres años: repetir el examen de conducir (después de un período de 6 meses)

X Congreso de la FNTI francesa



Los pasados días 3, 4 y 5 de septiembre tuvo lugar en la localidad francesa de Lons le Saunier-Jura el décimo congreso de la FNTI (Fédération Nationale des Taxis Indépendants), al que asistió en calidad de ponente Miguel Tomás Romero, representando a la CET (Confederación Europea del Taxi).

El X Congreso fue el punto de reunión de los representantes del taxi de toda Francia y puso de relieve que, en este país, para los taxistas, sigue en el tablero de prioridades la problemática generada por las leyes de 1943 y 1972, que establecen que los taxistas no pueden vender o transferir su licencia, sino devolverla al ayuntamiento correspondiente que, en última instancia, es su propietario.

En el próximo número dedicaremos un apartado especial a este importante congreso.

Reportaje

Revisiones (y 3)

En los años 50 las revisiones se modernizaron, pero lo que tenía que haber sido un avance se convirtió en una pesadilla debido a la irracionalidad de su aplicación.

Pero cuando había que ir a la revisión en las nuevas instalaciones del Morrot y nos exigían paridad en las cuatro ruedas nos veíamos perdidos, ya que había que rebajar el poder de frenado de las ruedas delanteras, más potentes, para adaptarlo a las traseras, que no daban mucho de sí.

Para comprobar todo ello había un gran artilugio parecido a una báscula de pesar camiones o sea, unas planchas de hierro a ras de suelo con cierta holgura en horizontal y al extremo de ellas un poste que, en la parte superior, sostenía cuatro recipientes tubulares de cristal que correspondían a las cuatro ruedas. Colocado el vehículo a revisar a una distancia calculada, teníamos que acelerar y, cogiendo velocidad, frenar a fondo encima de las planchas, momento en el cual subía un líquido por los tubos transparentes que, con la altura y la homogeneidad entre sí daban testimonio de si procedía el aprobado. Había examinador, si la suerte venía de cara, que, como distraídamente, eludía mirar los tubos para no ver los dislates que reflejaban, por lo que, de la flexibilidad de criterio de cada ingeniero dependía en gran parte el éxito de la revisión.



La calle Fernando de los años 50

El Morrot y el "Andaluz"

El terror del Morrot por su intransigencia era el ingeniero conocido como el "Andaluz", porque exigía unos resultados que nos veíamos en la práctica imposibilidad de ofrecer, pese a que, en la víspera, habíamos pasado por el taller, especialmente para este examen. Taller al que habíamos entrado con un frenado suficientemente efectivo y salíamos, lo reconocemos, peor. Muchos ya ni trabajaban el resto del día para no alterar el trabajo del mecánico. Pero al día siguiente, y a la hora de la verdad, podía ocurrir cual-

quier cosa.

Para ver como las gastaba el citado ingeniero. Recordamos que, en una ocasión, un Citroën preparado ya en la pista de despegue, en la que había que tomar carrerilla para frenar encima de las planchas, al estar encima de estas no frenó con la efectividad exigida. A la bronca del inspector, el taxista intentó arreglarlo alegando que quizá no había presionado suficientemente el pedal. La verdad es que había apretado hasta con el alma. Orden tajante de que volviera atrás y repitiera la operación. Si allí no cogíamos más infartos era porque en aquel tiempo aún no estaban demasiado de

moda. Nueva carrerilla y pies, manos, anclas y el zapato al suelo si hubiera podido. Y el cohe a su aire. Mirada furibunda del ingeniero, de las que funden los plomos, y ante la sorpresa del interesado le dió permiso para pasar a la sección de comprobación de documentos, la cual ya carecía de riesgos, si es que se llevaban en regla, naturalmente. Pero una terrible venganza se estaba balanceando en el aire. Al enseñar el carnet del coche, que entonces era diferente a los de ahora, el "Andaluz" pregunta: "¿Cuánto cubica este coche?". Temiéndose lo peor, el taxista le indica con sumo respeto el apartado en que se mencionaba el recorrido de la biela y el diámetro del pistón. "Nada, nada, a levantar la culata y lo comprobaremos." Aquello parecía un absurdo, ya que aquel tipo de Citroën era de lo más corriente, y había pasado y aprobado muchas revisiones sin ningún problema de cubicaje. Cuando el ingeniero estaba atendiendo ya a otro vehículo, el taxista aún le iba exponiendo razonamientos intentando la revocación de tamaño desatino. Al final, y probablemente por agotamiento, se alumbró una esperanza: se conformó, aunque de mala gana, con

Revisiones...



El Congreso Eucarístico fue el gran acontecimiento de la Barcelona de aquellos años

la propuesta de que la casa Citroën certificara el cubricaje de marras. Entonces, el representante oficial de esta marca, debido a que ni por asomo llegaba un coche nuevo, ocupaba un modesto local situado en la calle Provenza, entre Aribau y Enrique Granados. Allí, naturalmente, no se quisieron mojar certificando lo que cubicaba el Citroën "matrícula tal" y salieron del paso certificando lo que cubicaba el Citroën "modelo tal", con lo que resultaba que dicho certificado era un papel mojado. Llevado este al día siguiente al ingeniero, nuestro hombre ya ni se acordaba (o preferían acordarse) del incidente. ¿Arrepentimiento? ¿Poca memoria? ¿Buena voluntad en el nuevo día, o quizá milagro -como prueba evidente de que haberlos,

"haylos"? Fuese lo que fuese, el caso es que sin mirarla siquiera cogió la papela, estampó su firma y a otra cosa mariposa. Una vela a San Cristóbal y hasta otra.

El accidente fatal

El Morrot continuó dándonos disgustos hasta que aquella máquina infernal de probar frenos tuvo un final tragicómico y poco glorioso. La veracidad de su fin, aunque no fuimos testigos directos, merece, si nadie nos contradice, la mayor verosimilitud. Un camión de respetable presencia, hartos ya de que le dieran calabazas en el maldito aparato, arregló y modificó su sistema de frenado. Si lo hizo con intervención de medios celestiales o satánicos, nunca llegó a aclararse, pero sí parece que el día de

la revisión, despegando y lanzándose como un kamikaze sobre el invento, al aterrizar encima de las planchas clavó de modo tan espectacular el montón de toneladas de su camión que, de los mecanismos internos de aquel odiado engendro, ya nunca más se supo. Si no se pudo o no se quiso arreglarlo pasó a ser secreto del sumario. A partir de entonces, ya sin control el aparato, pudimos darnos el gusto de realizar unas frenadas muy vistosas encima de aquella chatarra, con lo que los aprobados eran de forma general. La temida revisión del Morrot, situada bajo el acantilado de Montjuïc y frente al muelle de San Beltrán, ya nunca más fue lo que había sido y su vida se fue deslizando, sin pena ni gloria, hasta el cierre total

de la instalación, a principios de la década de los sesenta.

Anexo: Teníamos especial interés en incluir en estas páginas el historial de aquel aparato de probar frenos, ya que según informes extraoficiales fue el primero que se instaló en España y de los primeros a nivel de más allá de nuestras fronteras. Pero, como tantos otros detalles de la historia de nuestro colectivo, hay inmensas lagunas en las que no quedan ni vestigios de documentación oficial y, cuando la memoria popular desaparezca, por razones naturales muchos hechos quedarán relegados a un olvido prácticamente absoluto. Quiéramos creer que alguna referencia podría quedar, pero, por lo menos, parece no estar allí donde debiera. Sobre la Inspección Técnica en que estaba instalado aquel artilugio, a pesar de que dependía directamente de la extinta Delegación de Industria (actualmente Conselleria d'Indústria), hoy no queda ningún informe ni documentación al respecto en dicha Conselleria. Siempre por conductos no oficiales había el supuesto de que aquel comprobador podría haber sido instalado por la firma Harry Walker. Presentados personalmente en las dependencias que dicha empresa nos indicó, recibimos la respuesta del personal actual de que no tenían noticia

ni había archivo de la época que poder consultar. Por suerte, pudimos contactar con un operario de taller, próximo ya a la jubilación, que sí tenía recuerdo de ello, ya que entró a trabajar en Harry Walker en el año 1953. Destapando viejos recuerdos comentó que al entrar en dicho año en esta casa se le asignó la tarea, junto con otro compañero, de hacer el mantenimiento del aparato de marras. Para ello, una vez al mes, cogían la caja de herramientas y unas buenas palancas y, a base de autobús o tranvía (los tiempos no daban para más), llegaban frente a dicho "frenómetro", pues este era el nombre oficial, según recordaba. Allí levantaban las planchas, limpiaban el interior y se despedían hasta el mes siguiente. No pudo precisar la fecha en que cerró las puertas aquella instalación, aunque no podía diferir mucho de la que hemos mencionado en el artículo. Como última aclaración, mencionó que el dichoso "frenómetro" se importó del extranjero, probablemente de los Estados Unidos.

Y con estas anotaciones, ciertamente poco explícitas y circunstanciales, hemos de dar por terminada esta historia.

Del archivo histórico del STAC

Carta abierta a todos los taxistas autónomos

Soy madre de familia y esposa de un recién estrenado taxista autónomo -abril del 1993. Desconocía totalmente este mundo del taxi, pero estoy sorprendida, anonadada, admirada y confusa por lo que a continuación voy a exponer:

1. ¿Cómo se puede permitir (Administración, sindicatos, cooperativas, etc.) que haya personas que tengan varias licencias, con sus respectivos taxis y personal asalariado, turnándose para que estos taxis produzcan las 24 horas del día?

¿Cómo se puede tolerar que determinados señores vayan a su trabajo asalariado, por ejemplo, a la Seat, con su taxi libre haciendo carreras, y que después de su jornada laboral monten de nuevo en el taxi y continúen haciendo carreras?

Es una competencia totalmente desleal y abusiva contra aquel padre de familia que ha pedido un préstamo para ejercer el único trabajo que tiene y que debe amortizarlo, para lo cual debe hacer 14 horas o más para salir adelante. Yo apelo a la unión de los afectados, sindicándose o en cooperativas, para que todos unidos fueren a las autoridades, a los sindicatos y cooperativas para que se corte por lo sano la lacra del intrusismo y la ilegalidad.

Esto no es calidad de vida, esto es desunión familiar, los hijos apenas disfrutan de los padres, las mujeres se encuentran saturadas y sin refuerzos... Por tanto, para "humanizar" el horario laboral y "desautomatizarlo", ruego:

1. Turnos laborales diarios de ocho horas, en semanas alternativas -mañana o tarde-, según la licencia sea par o impar, como se hace los fines de semana. Por la noche, que trabaje libremente el que quiera trabajar. Apuesto por una licencia=un taxi=un taxista.

2. He leído la propuesta, también, de que cada taxista pague al año 5.000 ptas. para ir comprando las licencias de los que ya se jubilan y que haya menos competencia. Yo propondría 10.000 ptas. al año durante 10 años. (Hagamos cuentas: 10.000 x 11.000 taxistas = 110.000.000 de pesetas. Supongamos que una licencia vale 7.000.000 de pesetas; serían unas 15 licencias menos al año, y en 10 años tendríamos unas 750 licencias menos. Si a esto le restamos la competencia desleal, los taxistas podrían hacer en menos tiempo igual o más cantidad y la familia podría gozar de una mejor calidad de vida).

Se podría hacer una cuenta común en la que figurasen representantes de cada sindicato, cooperativa, Montepío, etc.

¡Por una profesión del taxista con un horario laboral más racional, que repercuta en una convivencia familiar más unida!

Atentamente

*Pilar Cirujano
Montgat, septiembre 1993*

Es mi opinión

Nuestra generación, la de los que ya somos mayores, la generación de antes de la guerra civil de 1936-1939, creo que, si hacemos un repaso de nuestro caminar por la vida, somos la generación más desgraciada, por no decir los grandes olvidados. (Siempre generalizando. Siempre hay excepciones, claro).

Nacimos en los años entre 1915 y 1925, por poner un ejemplo general. Cuando vine a este mundo no había más que miseria y poco comer o poca abundancia de productos alimentarios. Nuestros padres, con sueldos de 5 a 7 ptas. al día, no podían hacer grandes proyectos; sometidos a la esclavitud de los mandones de turno del pueblo: el cura, el médico, el alcalde y el cacique y siempre había otro o otros Don... Nuestra diversión: la pelota de trapo atada con cordeles o el juego del escondite, porque no teníamos bicicletas, ni patines, ni ninguna clase de juguete. Era fiesta mayor cuando, el domingo, uno o dos de cada mes, nuestra madre hacía arroz con pollo o cuando nos compraban unas alpargatas blancas. Ese día no jugábamos por no ensuciarlas y nos pasábamos el día mirándonos los pies de bonitos que los teníamos; no obstante, éramos algo felices.

Ya mayores, cuando ya éramos aptos

Después de 36 meses de guerra salvaje y feroz, nos encontramos con un país destrozado por las bombas

para el trabajo, a los 10 o 12 años, ganábamos 2 o 3 ptas. a la semana, ya al final de la dictadura del general Primo de Ribera. (Pues ya de jovencitos conocimos la dictadura). En el año 1931 y por sufragio universal cambió el régimen en España y entramos en la República con muchas ilusiones. Des-

graciadamente, porque se encargaron de derribarla las fuerzas fácticas o los mandones de toda la vida, acostumbrados a esclavizar y a dominarlo todo -y sin rechistar-, no pudieron soportar que la criada les saliera respondona reclamando sus derechos de tantos años y para hacerla callar no se les ocurrió otra cosa que hacer un levantamiento militar, echando al traste todas las ilusiones que ya teníamos de libertad y de no estar tan esclavizados. Después de 36 meses de guerra salvaje y feroz, nos encontramos con un país destrozado por las bombas; no había ninguna familia que no tuviera un muerto o un herido o inválido, y para más colmo, los vencedores se ensañaron con los vencidos. ¿Qué familia de los vencidos, llamados "rojos", no tenía el padre, o el marido, o el hijo, en las cárceles o campos de concentración, o batallones de trabajos forzados, o fusilado?

En tamaña situación estalló la guerra europea, provocada por el nazi-fascismo; ya teníamos 20 o 25 años. En nuestro país, de los años 40 a 50, el hambre, la miseria, y el odio, eran el plato del día. Había que reconstruir el país y empezar de 0; no teníamos nada. Los de siempre, los de siempre se aprovecharon para tener más. Era una buena ocasión y había que aprovecharla. ¡Y tanto que se aprovecharon! Y los de siempre, a trabajar, trabajar, trabajar para reconstruir el país: 12, 13, 14, 18 o 20 horas, terminar de un trabajo y hacer unas horas más en otro y otro con tal que a nuestros hijos no les faltara lo que a nosotros nos faltó: pan, escuelas, juguetes y vestidos.

Después de hacer miles y miles de kilómetros en nuestro taxi, adquirido con grandes sacrificios, durante 29 años, por las calles de Barcelona (¿cuántas historias podríamos contar?), por fin llegamos a la jubilación.

Hombre, ya nos ha llegado la paz; a vivir tranquilos; a disfrutar de la vida (que por ley natural no puede ser por muchos años), lo que tantos años se nos negó. ¡Sí! ¡Sí! Con las 55.868 ptas. al mes que el Gobierno nos da para vivir, yo y mi compañera de infortunio, ¿cómo vamos a recuperar todo lo que nos negó nuestro caminar por la vida? Esto parece una burla del destino. Pero para más burla, parece ser que se está mentalizando que nosotros, los jubilados, somos una lacra para el país; que si ya somos 6 millones, a este paso la Seguridad Social no nos podrá mantener; que no habrá bastante dinero para cubrir los gastos de medicinas, etc.; y para más burla aún, el nuevo ministro de Hacienda y Economía, a los jubilados, nos amenaza con rebajarnos el sueldo (si a esto se le puede llamar sueldo), pero no habla de rebajárselo él y todos los gobernantes.

Con el 3% que piensa aumentarnos la pensión, equivalente a unas 1.600 ptas. al mes, ¿podremos hacer grandes viajes, comer en buenos restaurantes, dormir en buenos hoteles y hacer grandes juergas, Sr. Ministro?

No cabe duda, Sres. Gobernantes, que es más humanitario gastarse miles y miles de millones de pesetas en ayudas humanitarias a las víctimas de fuera (desgracias que nosotros lamentamos profundamente, pues conocemos mejor que nadie los sufrimientos) en vez de ayudar a los de la propia casa.

Es más vistoso; viste muchísimo más, y así el mundo se entera de nuestros buenos sentimientos, que es lo que interesa, tener una buena fachada, aunque la casa esté por barrer.

Viste más también gastarse 43.000 millones en comprar colecciones de pinturas, con los gastos que esto acarrea para su mantenimiento, y, para

más sarcasmo, que a nosotros, los jubilados, nos sea imposible gozar de todo este arte, pues no se ha comprado para nuestro deleite sino para el de los de siempre; nuestro peculio no llega para tanto. También viste mucho gastarse 60.000 millones de pesetas en echar un cohete al espacio, por aquello de la modernidad y el prestigio (palabras del ministro, Sr. Borrell), o malgastar el dinero de nuestros impuestos, muchas veces, en "pijadas". No olviden, Sres. Gobernantes, que cuando nosotros nos despellejábamos para que Uds., entonces jovencitos, estudiaran, comieran, se divirtieran y vistiesen como querían -todo lo que nosotros no pudimos tener nunca-, nosotros, los jubilados, estábamos trabajando para que a Uds. no les faltara lo que la vida nos negó.

Muchas gracias, Sres. Gobernantes, tendremos en cuenta la moneda con que nos pagan, si es esta la que nos merecemos. Podría añadir aquello de la conciencia. Quizás digo alguna estupidez. Perdonen, Sres. Gobernantes, el decir tantas tonterías.

Tario Rubio

Nota: la revista Taxi Libre no se hace responsable ni comparte necesariamente las opiniones expresadas en esta sección.

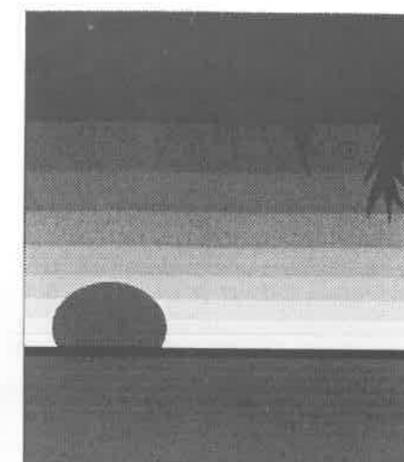
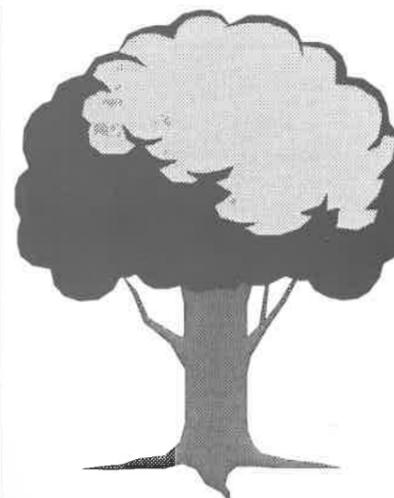
Eva y tú

Ya casi nadie recuerda que fue nuestra perdición, la invitación que hizo Eva a nuestro primer varón.

Más por falta de saber del amor, más de una cosa, no le dio para morder otra fruta más sabrosa.

Pero tú, también mujer, -sin oferta de manzana-, eres cual fruta temprana que se desea morder, buscando el sano placer de ese amor que nos embriaga.

Ignacio Cuevas (1992)



Arrepentimiento

Ya la luz de tus ojos no iluminan la estancia oscura en que yo vivo, después que otra mujer fuera motivo de sentirte engañada y ofendida.

Ya la alegría de la paz, perdida, a nuestro amor trajo el olvido, con el derrumbe de aquel nido que llenó con tu amor toda mi vida.

Y pues que mi conducta determina que no hay perdón para el castigo, -aunque hoy me sienta arrepentido de aquella falta que arruina-, tú podrías lograr, con el olvido, hacer que nuestro amor reviva.

Ignacio Cuevas

Cristal Coche Badalona S.L. 
COLOCACIÓN DE CRISTALES PARA AUTOMOCIÓN

COLOCACIÓN INMEDIATA DE CRISTALES PARA:

- COCHES
- FURGONETAS
- CAMIONES
- MAQUINARIA D.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

Pasatiempos

Refranes y dichos populares por Tario Rubio

A mucho hambre no hay pan duro.

A quien come bien el pan, pecado es el ajo que le dan.

Aceituna, una es oro; dos, plata, y la tercera, mata.

Comiendo, comiendo, el apetito se va abriendo.

El comer y el rascar, todo es empezar.

El comer sin apetito, hace daño y es delito.

Más mató la gula que la espada.

Quien come de más, menos tiempo comerá.

Comer y engullir, no es todo uno.

Que en más se ha de estimar un diente que un diamante.

Boca sin muelas, molino sin piedras.

Buena salsa es el hambre.

De lo que no te agrada no comas nada, y nunca mucho de lo que te agrada.

Más come el ojo que la boca.

Más malo es de hartar el ojo que el paladar.

Quien come despacio, come dos veces.

Bocadito regular, que se pueda mascar.

Bocado engullido, sabor perdido.

Leer sin fruto sacar es mascar y no tragar.

Salto de caballo por Tario Rubio

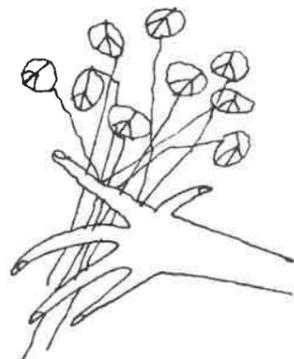
gràfic altre número

DO	DE	LA	UN	DE
LO	QU	PUE	MO	MI
TI	MIS	TA	VI	PE
RO	SO	CO	PO	DI
EL	EM	NE	RO	VIR

**Empezando por la sílaba
DOS, siguiendo el movi-
miento del caballo del jue-
go del ajedrez, formar una
oración**

Solución:
Dos pueden vivir con el mismo
dinero que uno, pero sólo la mitad
de tiempo

Pròximament a la teua llibreria



agenda
de la
DONA
1994

els fons recollits seran destinats a les
vídues de Guatemala (Conavigua)



Edicions
Caepissa, sccl

c/ Cucurulla, 9, 2n 2a A
Tel. 301 32 00
Fax 301 33 62
Barcelona

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

Pasatiempos

Refranes y dichos
por Taric



Auto Fuber



SEAT DEL PUEBLE NOU

SEAT TOLEDO TAXI

UNICO DEL MERCADO DOTADO CON EQUIPAMIENTO ADICIONAL
ESPECIALMENTE DISEÑADO PARA EL SERVICIO DEL TAXI.

OPORTUNIDAD UNICA
EN AUTO FUBER

AHORRO HASTA 300.000 ptas.
EN LA COMPRA DE SU TOLEDO TAXI

Sr. Taxista:
En Auto Fuber recibirá un trato
profesional, por tradición y
vocación.

VERSIONES:

- 1.8 Gasolina Aire Acondic.
- 1.9 Diesel
- 1.9 Turbo - Diesel
- 1.9 Diesel - Aire Acondic.

**TALLER DE GUARDIA SABADO Y DOMINGO TODO EL AÑO
EXCLUSIVO PARA CLIENTES DE AUTO FUBER.**

Tel. 485 00 49 - Exposición Ventas y Talleres - BADAJOZ, 52

T. Latorre e Hijos

HEMOS DECIDIDO AMPLIAR NUESTRA SUPER OFERTA HASTA EL 31-12-93
En atención a la gran acogida que nos ha dispensado el profesional del TAXI
como representantes de la Marca



TAXITRONIC

- * TAXÍMETROS NUEVOS
- * CAMBIO DE MATERIAL
- * CAMBIO DE TARIFAS
- * REPARACIONES
- * VERIFICACIONES
- * IMPRESORAS

TAXÍMETRO TX-28

1 ENTRADA 10.000 PTAS.

6 CUOTAS MENSUALES (INSTALACIÓN INCLUIDA)

Puigcerdà, 98 - 08019 Barcelona - Tel. 307 33 58 - Fax 308 11 62

EL TX 28
CUMPLE CON LA
NORMATIVA VIGENTE
DE LA E.M.T. DE
BARCELONA