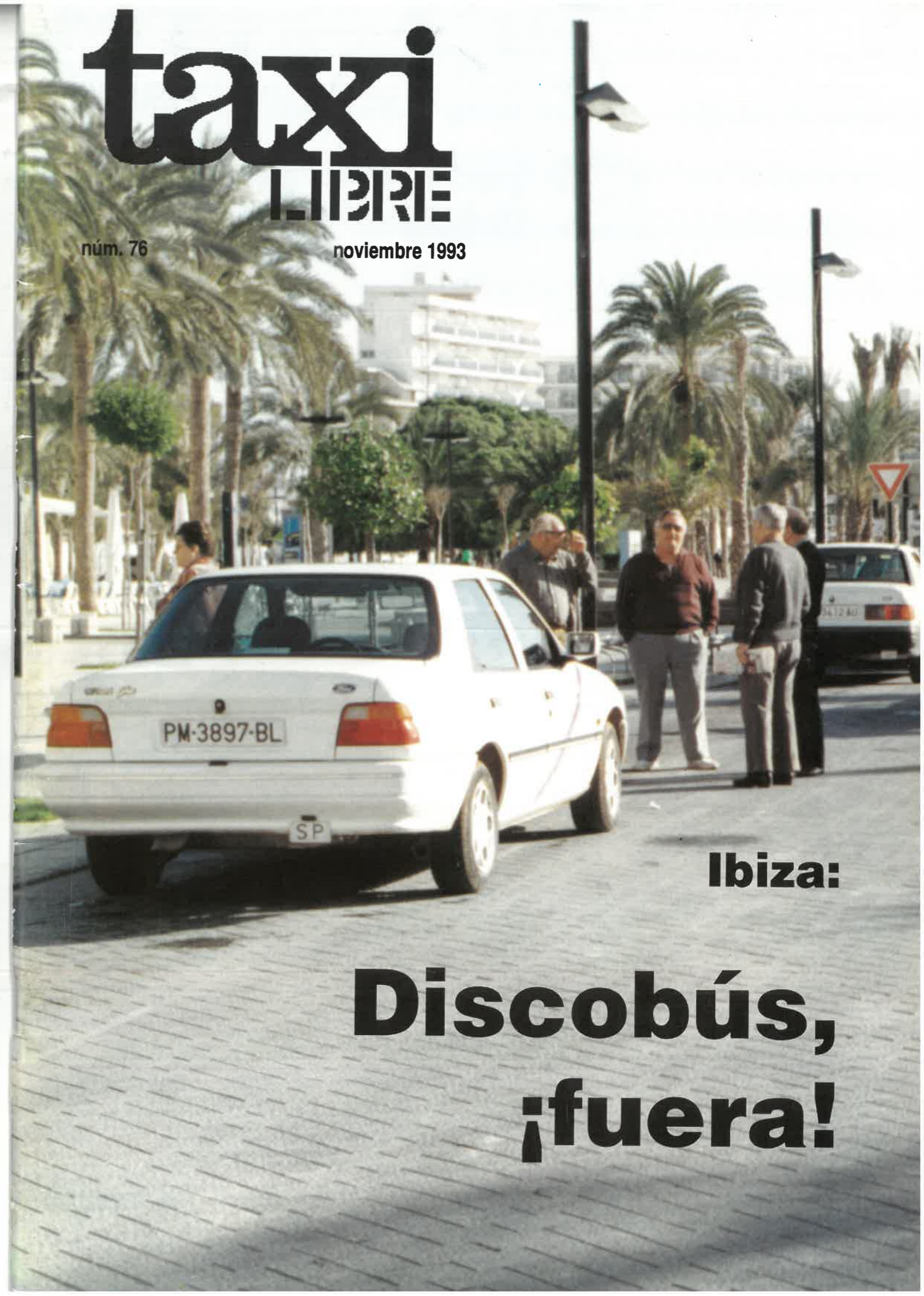


# taxi LIBRE

núm. 76

noviembre 1993



**Ibiza:**

**Discobús,  
¡fuera!**

# POCOS COCHES PODRAN PRESUMIR



## DE HACER TANTAS CARRERAS

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



# taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL DE DIFUSIÓN NACIONAL  
4ª ÉPOCA, AÑO XIV Nº 76



Primera revista del Taxi de España  
Fundada el año 1980

**Director:**  
Miguel Tomás Romero

**Redacción / Coordinación:**  
Montse Viladevall

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

**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 (Marga)

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

Depósito legal: Barcelona-18790-1993

*Revista impresa en papel  
estucado ecológico Biolos*

*Portada: parada de taxis  
de Sant Antoni (Ibiza)*

## Talleres ATLÁNTIDA

REPARACION DE AUTOMOVILES



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

La situación del taxi es insostenible: reducción de los ingresos en un 30 %, incremento del precio del seguro del vehículo en un 100 %, incremento de los autónomos en 1994 en más de un 12 %, etc., y la salida de la crisis está prevista como mínimo para el 1996 o 1997, por mucho que los gobernantes digan lo contrario. Tenemos que buscar soluciones que deben venir a través de la no contratación de asalariados y de la regularización horaria de los vehículos. Esta puede ser una salida, y otra que debe acompañarla es reducir la presión fiscal; pero esta no es la opinión del Gobierno. En el momento de redactar este texto estamos negociando con el Ministerio de Hacienda que no nos aplique la propuesta de la Agencia Tributaria, que es la de incrementar el IRPF en un 5,1% y el IVA en un 3'7 %. Si no se tiene en cuenta la propuesta de la Confederación nos obligarán a convocar una acción conjunta con la UNALT en toda España para decir: «¡Basta, ya!».

**ÚLTIMA HORA:** En el momento de cerrar este número llegó la noticia de que el Gobierno ha reconsiderado su decisión de subir el IRPF y el IVA de forma tan desmesurada. Esta decisión favorable a los trabajadores del taxi no es suficiente, sin embargo, para iluminar mínimamente el pozo profundo en que está sumido el sector. Pedimos disculpas por adelantado por este cambio que afecta sustancialmente los contenidos de diversos artículos de la revista.

# Sumario

Ibiza. Hay que acabar con el Discobús .....	2
Málaga. El taxi, "perro flaco al que todo se le vuelven pulgas" .....	4
Canarias. Estalla la guerra en el aeropuerto .....	5
Valencia. El taxi trabaja un 60% de km de vacío .....	6
Se habla de reconversión .....	9
Módulos y tarifas para 1994 .....	10
Voto por la sindicalización .....	13
"Si vas de copas, toma un taxi" .....	15
El taxi pide a Hacienda y Transporte que pongan las cartas sobre la mesa .....	16
Sobre la contingentación de dependientes y asalariados .....	19
La Intercomarcal de Barcelona continúa al pie del cañón .....	21
VI Congreso Europeo del Taxi en Chipre .....	25
Balance del año 1993 .....	28
Poesía .....	30
¿Turno, fiesta, reconversión o más de lo mismo? .....	31
Pasatiempos .....	32

# Hay que acabar con el Discobús



Eivissa, 22 de septiembre de 1993

Ilustrísimo Señor:

Respecto a la solicitud del servicio Discobús de ampliar el servicio a todo el año, tengo que hacerle diversas consideraciones, en representación de las cinco asociaciones de taxistas de la isla (Eivissa, Sant Antoni, Santa Eulàlia, Sant Josep y Sant Joan),

1) Esta propuesta demuestra que había una decisión implícita por parte de empresa y Dirección General de incumplir los «acuerdos» que presuntamente ponían fin al conflicto.

2) Se ha desoído la postura contraria del ayuntamiento de Eivissa, el más importante de la isla, conocedor de las infracciones del Discobús.

3) Se ignoran las denuncias contra este servicio discrecional encubierto y sobre la venta de entradas de discoteca más baratas en los autobuses; el informe del detective privado; la evidencia del «inequívoco binomio» que forman Discobus-Ku-Amnesia, etc.

4) Se provocan situaciones de riesgo cuando el Discobús se detiene a altas horas de la madrugada, en puntos no permitidos, para recoger personas que lo han llamado alzando el brazo.

5) La ampliación los fines de semana no se corresponde con la naturaleza de la concesión ya que no sería un transporte de viajeros permanente y de uso general sino un híbrido hecho a medida de los intereses económicos de dos empresas muy concretas.

6) Discobús ha presentado diversas encuestas que, al no tener una empresa que las avale, pueden considerarse dudosas.

Adjuntamos, por nuestra parte, la constancia de 6.000 firmas recogidas en 48 horas, afirmando que el Discobús no tiene nada que ver con un servicio público.

7) Por último, Sr. Director General, lamentamos profundamente que haya tratado al colectivo del taxi de esta manera, sin tener, desde el principio, la más mínima intención de comprendernos.

Sin otro particular, le saluda atentamente,

**Miguel Planells Serra**  
Secretario de la Asociación de Autónomos del Taxi de Ibiza y Formentera

La desaparición del Discobús es el objetivo del taxi de Eivissa, apoyado por la Confederación del Taxi de España. Tras la concesión del mantenimiento del Discobús en invierno con horario de fin de semana, el colectivo del taxi ibicenco ha iniciado una serie de medidas de protesta. La primera de ellas se llevó a cabo el fin de semana del 20 y 21 de noviembre, cuando los taxistas no cobraron nada por los recorridos que

## Los taxistas no cobraron los recorridos que realizaron entre las once de la noche y las cinco de la madrugada.

realizaron desde las once de la noche hasta las cinco de la madrugada.

Esta primera medida se correspondía con una de las decisiones tomadas en la asamblea del 13 de noviembre pasado, que contó con la presencia del presidente de la CTE, Miguel



Miguel Tomás, presidente de la CTE, ofreció el apoyo y la solidaridad de la Confederación

Tomás. Tomás ha solicitado una reunión con el presidente de la Comunidad Autónoma balear y, asimismo, aseguró la solidaridad de las treinta y cuatro asociaciones de taxistas miembros de la Confederación formalizada por el envío de telegramas de protesta a la Conselleria. El próximo paso es conseguir que Govern, taxistas, empresarios del Discobús y el resto de implicados se sienten a la mesa a hablar. Por otra parte, se ha elaborado un *dossier* con toda la información del conflicto que ha sido remitido al Ministerio de Transportes.

En declaraciones al *Diario de Ibiza*, Miguel Tomás exponía la situación de la siguiente manera: «No estamos en contra de los autobuses nocturnos, pero consideramos que el servicio debe ser regular y todos los días de la semana. No sólo cuando existe demanda y para el empresario resulta rentable. Lo más seguro es que esa regularidad les lleve a la quiebra». Por ello se negó a que se mantuviera este servicio, equivalente a un

«servicio a la carta», sin horarios fijos ni paradas determinadas.

## Aprobada la ampliación a todo el año

La reunión que mantuvo en Palma de Mallorca la Comisión de Transportes el pasado 29 de septiembre fue seguida de cerca por los doscientos ochenta y ocho taxistas de Eivissa, que secundaron a sus representantes con una huelga simultánea de dos horas. De nada les sirvió a los taxistas esta acción de protesta, porque la Comisión aprobó la temida prolongación de la línea Discobús a la temporada de invierno.

Los taxistas ibicenses recabaron el apoyo de la Confederación de Taxis de España, que ha iniciado la cadena de trámites que llevarán el asunto a la consideración del Tribunal Supremo. Durante los días anteriores, cuando la confrontación se consideraba inevitable, la Administración insular, en boca de José Marí, conseller de Transportes del Consell, tuvo declaraciones muy duras contra las medidas de presión que pensaba adoptar el colectivo: «Los taxistas se



Numerosos taxistas estuvieron presentes en la asamblea

han pasado, como siempre». Asimismo, precisó que el Discobús era una mejora, especialmente para los más jóvenes.

Esta opinión parecía el eco de las palabras de Vicente Portas, uno de los

## La Comisión de Transportes aprobó en septiembre la temida prolongación de la línea Discobús a la temporada de invierno

responsables del Discobús, publicadas en el *Diario de Ibiza*: «Taxis y autobús tienen un público distinto, pero lo que pretenden los taxistas es obligar a los usuarios a utilizar sus servicios». Para avalar su solicitud Portas ha presentado una encuesta realizada entre padres de familia que constata que un 95 % están a favor de la implantación de servicios nocturnos de autobús.



**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

**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

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

## XIII Congreso

El pasado día 6 de noviembre, en Jerez de la Frontera, se celebró el treceavo congreso de la Federación Andaluza del Taxi, con la presencia de organizaciones de Sevilla, Cádiz, Almería, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga, Marbella y Rota. Presidió el acto José Jara Carrasco en una mesa compuesta por Bernardo López Gutiérrez, vicepresidente primero; José Padilla, vicepresidente segundo; Francisco Infantes García, tesorero y Rafael Aguilera Aguilar, secretario.

En el orden del día destacaban la ponencia del Banco Meridional, el alta de nuevas asociaciones en la Federación, las gestiones realizadas y las tarifas de cara a 1994, el estado de cuentas y la situación de las asociaciones en la Federación.

En el apartado de gestiones se trató en profundidad el tema de la proposición no de ley remitida al Parlamento andaluz. El acta del Congreso recoge los resultados de esta gestión: «Después de mantener reunión con el señor Becerro, parlamentario del PSOE, que reconoció la razón que tenemos en nuestras reivindicaciones, este afirmó que a su parecer no habíamos elegido el camino correcto, pues este tema sería mejor tratarlo a través de los representantes a nivel nacional, y no de ellos, que sólo tienen competencia regional, y que este tema escapa de sus competencias al ser un tema nacional. En las intervenciones que efectuaron tanto el Partido Popular como Izquierda Unida como el Partido Andaluz estuvieron muy brillantes defendiendo a nuestro sector. Sin embargo, al votar en contra el PSOE, la propuesta fue rechazada, ya que ellos son mayoría en el Parlamento Andaluz». (En el Taxi Libre del mes de diciembre ampliaremos la información sobre la propuesta no de ley presentada).

El XIII Congreso concluyó con la constatación de la gravedad de la situación actual, después de elegir el punto de reunión del próximo congreso: Almería.

## El taxi, «perro flaco al que todo se le vuelven pulgas»

Dice un refrán español que «a perro flaco todo se le vuelven pulgas» y eso es precisamente lo que le pasa al colectivo del taxi en general. Yo no quiero hablar de crisis porque sería lo fácil por mi parte, pero sí quiero exponer las dificultades por las que atraviesa cualquier taxista autónomo que dependa solamente de su trabajo con su taxi.

Sin entrar en matizaciones, con los ingresos que actualmente se están haciendo en una jornada de catorce horas, el autónomo no puede hacer frente a la totalidad de los gastos que tiene que soportar. Y el motivo no es otro que, de las catorce horas antes mencionadas, más de diez se hacen de vacío o esperando en las paradas a un posible cliente.



Yo sé perfectamente lo que piensan los profesionales del taxi por las mañanas cuando salen a trabajar; y es que todos nos hacemos la misma pregunta: ¿Por dónde tiro hoy? Y así un día tras otro.

En otro orden de cosas, también quiero hacer mención de la cantidad de irregularidades que se producen en el sector y que son conocidas por todos, como por ejemplo, el intrusismo que

estamos soportando tanto en el aeropuerto como en Málaga capital, otra de las causas la tenemos en la cantidad tan elevada de personas que trabajan el taxi sin tener su documentación en regla —léase estar dado de alta en la Seguridad Social, carnet profesional, etc.—, sin que por parte de los que tienen que velar para que no se produzcan estos atropellos veamos el más mínimo interés, a pesar de haber denunciado estas irregularidades en todas las reuniones que mantienen los representantes del sector con las administraciones públicas.

Con todas estas razones de peso los trabajadores autónomos del taxi debemos decir: ¡Basta, ya!, y empezar a ejercer nuestros derechos para que

sean atendidas las reivindicaciones con las medidas de presión que sean necesarias y la participación de todos los autónomos unidos de una vez por todas y para siempre, porque es de la única forma que se puede dar salida a esta situación.

**Bernardo López Gutiérrez**  
Secretario del Sindicato de  
Trabajadores Autónomos del  
Taxi de Málaga y Provincia

## Estalla la guerra por el aeropuerto



Los alcaldes de las localidades de Ingenio y Telde, que tienen la exclusiva de servicio en el aeropuerto de Las Palmas de Gran Canaria, se niegan a negociar una modificación de la concesión con el alcalde de Las Palmas, Emilio Mayoral. A esta negativa se suma la guerra de declaraciones: unos afirman que Mayoral pide la igualdad de condiciones con los taxistas de Ingenio y Telde, mientras el propio alcalde de Las Palmas manifiesta que tan sólo ha solicitado que sus taxistas puedan recoger personas que hubieran requerido sus servicios con antelación. Hasta ahora Ingenio y Telde tenían competencias legales y exclusivas para regular el servicio, al encontrarse las instalaciones del aeropuerto de Gran Canaria en los territorios de ambos municipios. Sin embargo, este planteamiento no sólo entra en conflicto con la postura del alcalde de Las Palmas, sino con los diecinueve municipios de la provincia.

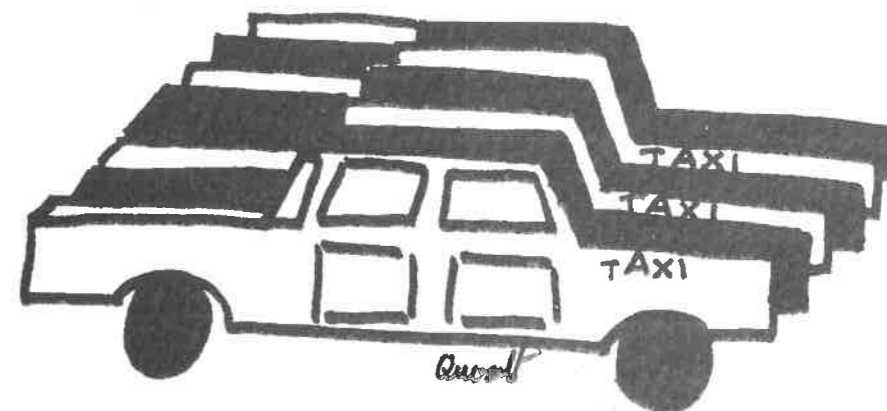
### «Si quieren guerra, la tendrán»

La Asociación de Trabajadores del Taxi (ATAT) declaraba a un importante periódico de la provincia: «Si quieren guerra, la tendrán», planteándose la posibilidad de tomar medidas de presión tales como cobrar la mitad de la tarifa que tienen establecida los taxistas de Ingenio y Telde a los pasajeros.

La ATAT destacaba el hecho que ambos municipios no pueden cubrir

la demanda, cosa que provoca largas esperas de los pasajeros. Ellos no piden que el aeropuerto sea abierto de forma indiscriminada sino que taxistas de otros municipios accedan a este cuando los de Ingenio y Telde estén desbordados. El error, según las mismas fuentes, está en el hecho de ampliar licencias (situándose estos ayuntamientos entre los primeros de España en relación con el número de licencias por habitante).

Por su parte, el presidente de la Asociación de Taxistas de Telde, Agapito Quintana, también realizó unas declaraciones a los medios: «Este tema viene coleando desde hace mucho tiempo. Cuando Dolores Palliser fue consejera de Turismo y Transportes publicó un decreto para que desde las agencias de viajes se pudieran contratar los servicios de taxis de otros municipios hacia el aeropuerto, y también lo hizo Lorenzo Olarte Cullen cuando fue presidente del Gobierno de Canarias, pero recurrimos ambos decretos y ganamos en los tribunales, porque la ley está de nuestra parte».



Revista del taxi

La Federación Sindical de Valencia advierte a Hacienda que el sector está en bancarrota



## El taxi trabaja un 60% de km de vacío

Los responsables de la Federación Sindical del Taxi de Valencia y Provincia se reunieron con el delegado de Hacienda en Valencia, Antonio Melero. En esta reunión los sindicalistas del sector del taxi solicitaron a Hacienda que la aplicación del módulo que controla los beneficios de los taxistas variara con respecto a lo que se ha venido haciendo hasta el momento.

El presidente de la Federación Sindical del Taxi, Félix Cañego Cañego, alegó que el 60% de los kilómetros que se hacen al mes se realizan de vacío, sin transportar a ningún cliente. El resto, el 40%, responde a las carreras realizadas con clientes.

Cañego explicó a *Levante EMV* que, «de esta forma, los módulos, es decir, lo que tenemos que pagar a Hacienda, están por encima de nuestras posibilidades por lo que creemos necesaria una revisión de las tasas para poder seguir trabajando.»

«Muchos iremos a la ruina»

«Los criterios de Hacienda deben ser modificados porque somos los que más estamos sufriendo la crisis. Somos —dijo Félix Cañego—, en definitiva, un barómetro de los bolsillos de la sociedad valenciana.»

La reunión que se mantuvo ayer con el delegado de Hacienda la están llevando a cabo todos los delegados provinciales de la Confederación Sindical del Taxi en España, «con el fin de que en el año 1994 se varíe la aplicación del módulo. En estos



momentos se tiene que proceder a su revisión, porque de lo contrario muchos empresarios del taxi podemos ir a la ruina.»

Según el presidente de la Federación Sindical, el delegado de Hacienda en Valencia, Antonio Melero, se comprometió a poner en conocimiento de la Dirección General de Tributos de Madrid la reivindicación de los taxistas valencianos. «Más no puede hacer, porque las decisiones se toman en Madrid y en Valencia se ejecutan», apuntó Cañego.

A lo largo de toda la semana pasada, Hacienda entregó notificaciones a los titulares de licencia de taxi para que éstos hicieran constar los kilómetros que se han hecho cargados y los que se han realizado de vacío.

Según la Federación Sindical, las

mencionadas notificaciones han puesto en estado de preocupación al sector del taxi, «ya que en estos momentos nos encontramos al borde de la bancarrota.»

«La recaudación ha bajado más de un 40% respecto a otros años —explicó Cañego—, mientras que los costos suben anualmente por encima del 10%. Este desfase al alza en los impuestos está creándonos dificultades para hacer frente a la supervivencia del taxi. Es vital que nos cambien el módulo.»



Joan Miquel Llopis

Revista del taxi

## Entrevista al nuevo presidente del Tele-Taxi valenciano

*La Revista del Taxi de Valencia publicó el pasado mes una entrevista al recién elegido presidente de Tele-Taxi, Ginés García Ochoa, que se encargará durante el próximo ejercicio de reconducir esta gratificante experiencia que es la cooperativa, en un mundo de autónomos en el que los taxistas luchan entre el carácter individualista que les imprimen las condiciones de su trabajo, y la necesidad de formar parte de un colectivo. Reproducimos aquí parte de la entrevista que la revista valenciana dedicó al nuevo presidente de Tele-Taxi.*

¿Qué tipo de empresa es Tele-Taxi?

Tele-Taxi es una cooperativa de carácter social y progresista, que tiene como objetivo prestar un servicio de calidad al público, fomentando cada vez más la profesionalidad hacia el mismo, así como la solidaridad y compañerismo entre sus propios socios.

¿Cómo funciona Tele-Taxi a nivel interno?

Tele-Taxi es una cooperativa y como tal sus órganos de dirección son: la Junta Rectora, que está facultada para diseñar y aplicar la política de la entidad; y además existen tres comisiones más: Sanciones y Disciplina Social, Comisión de Recursos y Control de la Gestión.

¿Qué tipo de servicios ofrece a sus clientes además del conocido habitualmente de transportar personas de un punto a otro?

Al margen del transporte característico del servicio de taxi, también realizamos

servicios de características especiales, como pueden ser: servicios de farmacia, servicios de empresa, servicios de créditos, mensajería, encargos, viajes por carretera, entrega y recogida de documentos, facturación de paquetes, etc.

¿Qué tipo de relaciones mantiene con otras entidades del sector?

Las normales y de cortesía, aunque mantenemos unas relaciones especiales con la Federación del Taxi, que fue la fundadora de Tele-Taxi.

¿En qué consisten esas relaciones especiales?

En la coincidencia de criterios sobre los problemas del sector y sus posibles soluciones. Coincidimos en la lucha contra el pluriempleo; coincidimos en el tema del tráfico, que es un caos en la ciudad de Valencia, que entorpece el desarrollo de nuestro trabajo, encareciendo el servicio del taxi y que hace que perdamos cada vez más clientes en favor de otros tipos de transporte. Y también tenemos los mismos criterios sobre la reestructuración del sector.

• Después de las elecciones del día 29, en las que se renovó toda la Junta Directiva, ¿qué proyecto de futuro «tan ambicioso» —como dice su eslogan de campaña— tiene el nuevo Consejo de Administración?

Cuando nos presentamos a las elecciones, nuestro programa era que Tele-Taxi funcionara, y este es nuestro principal objetivo.

Nosotros sabemos que disponemos del

material técnico y del equipo humano para que Tele-Taxi funcione. Nuestros socios tienen un alto nivel de profesionalidad; pero como somos muy exigentes con nosotros mismos, vamos a superarnos cada vez más para convertir Tele-Taxi en una empresa de futuro y prestigio, con la colaboración y participación de todos, tanto la Junta Directiva como los locutores como todos los socios. Este es nuestro principal objetivo.

Esperamos no defraudar a aquellos compañeros que depositaron la confianza en todos nosotros.

¿Qué razones daría a un compañero que no lleva emisora para que formara parte de Tele-Taxi?

Las razones son bien sencillas. Le ofrecemos la posibilidad de estar permanentemente en contacto con la familia; de tener más seguridad en el trabajo; contacto permanente con los compañeros; fomento de la solidaridad; incluso el complemento de la recaudación diaria. En este punto nuestro objetivo es que cada vez sea mayor este complemento. También hay que tener en cuenta que la prestación del servicio por radio-teleéfono va en aumento. Creo que las razones expuestas son lo bastante convincentes como para entrar formar parte de esta gran familia que es Tele-Taxi.

Señor Presidente, le damos la enhorabuena y le deseamos suerte en su gestión.

### Cristal Coche Badalona S.L.

COLOCACIÓN DE CRISTALES PARA AUTOMOCIÓN



COLOCACIÓN INMEDIATA DE CRISTALES PARA:

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

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

TEL. 384 62 84  
FESTIVOS Y  
SERVICIOS URGENTES

### RADIADORES AUTOMOVILES

## RADIAUTO

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

La Federación prepara una manifestación

## Los taxistas denuncian que Trabajo es ineficaz contra el intrusismo

La Federación Sindical del Taxi de Valencia y Provincia ha cursado una denuncia pública contra la Delegación de Trabajo de Valencia, a la que acusa «de haber hecho caso omiso del problema del intrusismo en el sector del taxi», y señala la necesidad de que se lleve a cabo una inspección a fondo para acabar con el pluriempleo existente en este colectivo.

La Junta Directiva de la Federación Sindical del Taxi, reunida para analizar esta cuestión, ha manifestado que «puesto que el intrusismo se amplía durante los meses de verano, hemos llegado a un acuerdo para llevar a cabo distintas acciones de protesta, entre las que sobresale pedir un permiso a la Delegación del Gobierno para que nos autorice una concentración con los taxis en la puerta de la Delegación del Ministerio de Trabajo de la ciudad de Valencia».

La picaresca de los que emplean a los intrusos para trabajar en el taxi proviene de la contratación a tiempo parcial, cuando en realidad trabajan jornadas completas, como cualquier otro taxista, aunque con la ventaja de estar libres de impuestos, seguridad social, etc. Asimismo, estos intrusos están incumpliendo el reglamento regulador de los servicios del taxi, el cual especifica la incompatibilidad de esta profesión con cualquier otra.

«De ahí surge el problema que muchos usuarios se quejen del comportamiento de algún taxista por la deficiencia del servicio, lo que tras las comprobaciones pertinentes, se debe siempre a que los conductores pluriempleados de este sector no cuidan al cliente, al no tener como su auténtica profesión el trabajo en el taxi», añade la nota.

Cristina Toledano

## Tributo de honor a un taxista muerto



Los compañeros de Juan Ferragut lo acompañaron en su último viaje

Un homenaje imprevisto despidió al taxista Juan Ferragut Oliver, muerto a consecuencia de un altercado de tráfico. Una silenciosa comitiva de más de doscientos taxis, con cintas negras en sus antenas en señal de duelo, siguió el coche fúnebre hasta el cementerio de la localidad de Costitx, donde fue enterrado.

La discusión que llevó a este triste final a Juan Ferragut tuvo lugar cuando dos jóvenes rozaron con su vehículo su taxi estacionado. Se inició entonces una discusión durante la cual uno de los muchachos dio un empujón al taxista que cayó golpeándose la cabeza contra el bordillo de la acera. Ferragut, de 53 años, ingresó clínicamente muerto en el hospital de Son Dureta.

La iniciativa de acompañar el coche fúnebre partió de la cooperativa Taxis Palma Radio, de la que Ferragut era miembro. Esta última cita corrió de voz en voz, con el resultado de que se reunieron en este homenaje representantes de las tres agrupaciones sindicales del sector en un gesto de solidaridad que se recogía en la frase: «En casos como estos, todos somos compañeros».

Algunos taxistas destacaron los constantes problemas que siempre se producen en la plaza de Gomila, señalando la conveniencia de un mejor control de la alcoholemia o de eliminar el aparcamiento de motos situado frente a la parada de taxis, que deja un espacio mínimo para la circulación.

## Enfrentamiento de taxistas Palma-Part Forana

Los taxistas de Palma y la Part Forana están enfrentados por las respectivas delimitaciones de sus áreas de trabajo. La Federación de Part Forana se alarmó ante la solicitud de Palma para operar en la superficie de comercial de Alcampo, dentro del término municipal de Marratxi. Por la otra parte, también se han producido reticencias ante la petición de los taxistas de los pueblos de trabajar



La Part Forana no acepta que los taxistas de La Palma cubran Alcampo sin contrapartidas

en Ciutat. La solución, según representantes de los taxistas de la Part Forana, sería crear una mancomunidad que diese libre acceso a todos los taxistas, incluyendo Alcampo y el aeropuerto de Son Sant Joan.



## Se habla de reconversión en Mallorca

Los taxistas de Palma de Mallorca parecen los que están más cerca de dar el salto hacia la reconversión. El próximo mes de enero, un referéndum, verdadera prueba de fuego para el sector, puede dar carta blanca a una serie de medidas que supondrían una revolución en el colectivo. Estas medidas no son nuevas, sino que están en boca de todos los implicados del sector, pero de la misma manera que suenan a alternativa y a oportunidad, también entrañan riesgo. De llevarse el proyecto adelante, todas las miradas se convergían en Palma de Mallorca, como experiencia piloto de la «temida» y «esperada» reconversión.

Los sectores del taxi de CCOO, UGT, Pimem y el sindicato ASITAP, propondrán a través de un referéndum la posibilidad de rescatar 250 licencias de las 1.246 existentes y organizar los horarios según el sistema de turnos.

### 1. Licencias

Reducción de 250 licencias en un plazo de cinco años, con un coste aproximado de 1.600 millones de pesetas. El financiamiento se realizaría a través de la aportación de los propios taxistas, de créditos blandos de los bancos, de nuevas iniciativas publicitarias y de las subvenciones de Govern y Ayuntamiento (que se harían cargo de 150 licencias). Para rescatar estas licencias se comprarán (al precio

• 1 de noviembre al 31 de marzo: máximo de dieciséis horas de utilización del vehículo (de 22 a 14 h y de 14 a 6 h), de forma que cumplan el horario de mañana y tarde; y la noche, libre. Esta medida tendría un carácter rotativo cada 15 días. En declaraciones al *Diario de Mallorca*, el portavoz de CC OO, Isidro Arcos, afirmaba: «De este modo, la flota de taxis se reparte en turnos al 50 %, buscando la rentabilidad del trabajo, eliminando la escasez de servicios, las horas muertas en parada y el kilometraje en vacío».

Extraído del diario *Última Hora*, 27 octubre 1993

### División

El sector del taxi se caracteriza por su división. CC OO cuenta con 80 afiliados, en su mayoría asalariados. Asociación Sindical Independiente (ASITAP), con 300. La Pimem, con 543. Algunos están afiliados a varias de estas organizaciones a la vez. En su mayoría se trata de trabajadores autónomos y asalariados. La tercera gran organización que reúne a los taxistas es la Agrupación Empresarial de Autotaxis que está federada a la CAEB. Las propuestas que ahora hacen CC OO, Pimem y ASITAP deberían contar con una mayoría del sector, incluida la Agrupación Empresarial, que se opone a una restricción del horario, aunque admite la reducción de licencias en Palma.

## Isidro Arcos, portavoz de CC OO: «Si el sector nos apoya, contaremos también con la colaboración del Ayuntamiento y el Govern»

de seis millones y medio de pesetas) las que se den de baja por jubilación.

### 2. Regulación de horarios y descansos

• 1 de abril a 30 de octubre: descanso obligatorio de un 10 % de la flota.

## Tarifas interurbanas desfasadas



El Sindicato ha solicitado de la Direcció General del Transport de Catalunya una revisió de las tarifas de servicios interurbanos. El STAC considera que el sistema vigente ha quedado desfasado una vez que sus técnicos han realizado un estudio técnico-económico sobre la explotación del auto-taxi en Barcelona y provincia.

### Nueva propuesta de tarifas interurbanas:

**Kilómetro recorrido**

65 ptas.

**Percepción mínima**

375 ptas.

**Hora de espera (impuestos incluidos)**

1.875 ptas.

El informe elaborado afirma que, del total de servicios realizados, sólo un 20% tiene la categoría de interurbano. El 80% restante asciende a un total de 36.000 km recorridos en vías urbanas, de los 45.000 km estimados.

## Módulos y tarifas para 1994

El pasado día 26 de noviembre el pleno de la Corporación Metropolitana aprobaba el sistema de tarifas que entró en vigor el día 1 de diciembre, quedando establecida de la siguiente manera:

### Módulos'94

• IVA (sin cambios)

• IRPF:

- *Módulo del personal asalariado:*  
191.000 ptas.

Kilómetro recorrido: 9 ptas.

Se establecen índices correctores de un 10% de rebaja en relación con el número de conductores asalariados.

- *Módulo del titular sin personal:*  
1.132.000 ptas.

Kilómetro recorrido: 9 ptas.

Se mantienen los índices correctores según habitantes. Previsión de continuar con el 10 % de reducción pactado sólo para 1993 (Real decreto ley 3/1993, de 26 de febrero). Si hubiese variación, oscilaría entre un 7 % como mínimo y un 11 % como máximo.



El nuevo sistema de tarifas es inferior a la petición efectuada por los cuatro principales sindicatos (STAC, GUT, STAB y AET), que solicitaban el compromiso de no superar el IPC en la subida. Asimismo, se reivindicaba la aplicación íntegra del acuerdo suscrito con la antigua EMT según el cual, entre los años 1991-1994 debía desaparecer la Tarifa 3, siendo sustituida por la Tarifa 2 diurna y la Tarifa 1 nocturna y festivos.

Paralelamente, la Dirección General de Transportes aprobó las tarifas interurbanas, es decir, de carretera, procediendo cubrir el vacío de la extinguida Tarifa 3.

### Tarifas'94

**Tarifa 1** (aplicable en todo el área, todas las noches de la semana —de 22 a 6 h— y sábados y festivos).

Carrera mínima (1.745 m / 291 s):  
260 ptas.

Km recorrido: 102 ptas.

**Tarifa 2** (aplicable en todo el área los días laborables de 6 a 22 h).

Carrera mínima (1.505 m / 291 s):  
260 ptas.

Km recorrido: 88 ptas.

Hora de espera: 1.900 ptas.

Origen aeropuerto (percepción mínima): 1.000 ptas.

Suplementos:

- Aeropuerto: 300 ptas.

- Maletas: 100 ptas.

- Perros: 125 ptas.

Observaciones:

- La ida/vuelta por el túnel de Vallvidrera se cargará al usuario.

- Los saltos del contador van de 5 en 5 ptas.

- Llamadas al radio-taxi no implican suplemento: el taxista marca desde que se produce la llamada, siempre que no supere la tarifa de la carrera mínima en el momento en que accede al punto de encochamiento del usuario.



RENAULT 21 GTD MANAGER

ANTES DE FIN DE AÑO

TE SENTIRAS MAS



Más libre con una financiación excepcional del 13% de interés nominal, descuento del 20% y hasta 48 meses para pagar en cómodas cuotas desde el 10% de entrada. Mucho más libre con asientos anatómicos regulables, elevalunas eléctricos delanteros, aire acondicionado y la mecánica de un motor diésel de 2.068 c.c. que sólo pisa el taller para revisiones de mantenimiento.



RENAULT



RENAULT 21 GTD MANAGER

KILOMETROS DE CALLE

Renault 21 GTD Manager. 1.691.398 Ptas. en Península y Baleares. Oferta promocional válida hasta el 31 de diciembre de 1.993.

## El caso Ramblas

Una vez pasadas las vacaciones veraniegas, hemos observado con gran satisfacción *la resolución favorable del Gobierno Civil* en el caso de las Ramblas.

Para llegar a esta resolución han sido necesarias muchas horas de trabajo repartidas en entrevistas y llamadas a despachos oficiales. Pues hemos tenido que acelerar muchísimo el lento proceso administrativo (proceso normalmente realizado en un tiempo no inferior al año o año y medio, pero llevado a cabo en tan sólo dos meses y medio).

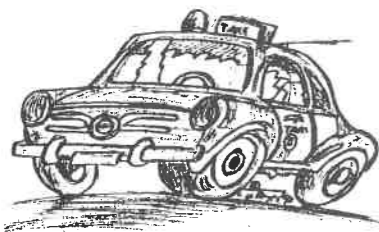
De ahí, el costoso trabajo realizado, y la gran satisfacción obtenida en doble sentido: resolución favorable y rapidez.

El problema, que al principio infundió en muchos compañeros una gran desconfianza hacia nosotros creyéndonos incapaces de poder resolverlo, ha sido solucionado por la lucha y tesón de la Intercomarcal de Barcelona, características con las que los compañeros un tanto escépticos no contaban. Esto no quita para que todos sintamos una gran satisfacción por la resolución tomada por parte del Gobierno Civil.

José Alonso Blanco



## Falta el acta de la Corporación



Últimamente todos hemos recibido la correspondiente revista de la Corporación Metropolitana que, por desgracia, en cuanto a contenido se refiere, cada vez es... Así, pues, podemos observar cómo en ella no encontramos el *acta* habitual. Como la Corporación Metropolitana

no se ha dignado a explicar el porqué de la falta de dicha *acta*, brevemente expondré las principales causas. Así, he de mencionar el día 7 de julio de 1993, en el cual la Corporación Metropolitana convocó a los sindicatos representativos del sector con el orden del día de tratar el tema de los aseos del aeropuerto. Al plantearnos el cobro de 25 pts. por su utilización nos opusimos rotundamente, dando lugar a una subida de tono de la reunión (por parte de la Corporación) que comprobaba el desacuerdo del STAC con los sindicatos presentes. Ello motivó a la

Corporación a no sacar el acta para que ningún sindicato se viera favorecido de cara al resto de compañeros. Este desacuerdo en los planteamientos de la Corporación, junto con las reivindicaciones presentadas por el Sindicato a raíz de salir elegida la nueva Junta Intercomarcal, han dado lugar a una ruptura entre la Corporación y el Sindicato. De ahí que tengamos que repetir tantos pliegos de descargo. Hecho que ponemos en conocimiento de todos los compañeros.

José Alonso Blanco

## Voto por la sindicalización

En primer lugar, congratularnos por encontrarnos de nuevo en nuestros quehaceres diarios, después del paréntesis vacacional tan necesario a consecuencia del excesivo horario. Como ya dije en el artículo de la anterior revista, donde ponía de manifiesto la urgente y necesaria *sindicalización* de los compañeros que van por libre, la situación de éstos es bien parecida a lo que sucede en la selva, en donde el animal que se despista o no tiene fuerzas para seguir a la manada es bien pronto devorado por los depredadores (que están a la que salta, esperando este error o desfallecimiento para aprovecharse de él). Pues, esto mismo es lo que le sucede al compañero que va por *libre* con la Administración (el objetivo de la cual es recaudar).

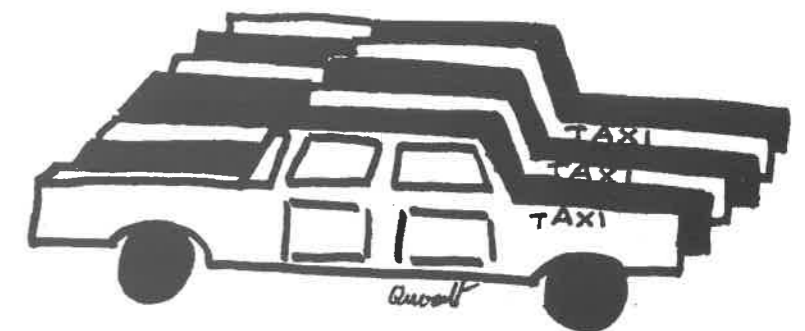
«A mayor problema, mayor esfuerzo»

Por otro lado, los que nos encontramos dentro del Sindicato tenemos que vivir la vida sindical con más fuerza si cabe, quiero decir: tenemos que luchar, tenemos que participar del dinamismo del sindicato y no tenemos que permitir que nadie dé un paso atrás; reconocer que nuestros problemas son muy gordos y que la solución no es otra que, "a mayor problema, mayor esfuerzo". Yo, de todas formas, he de agradecerlos la simpatía, confianza y respeto que mostráis hacia mi persona, cosa que yo intento igualmente mostrar hacia todos vosotros. Esta reciprocidad es necesario sentirla para sacar fuerzas y entusiasmo y poder así luchar contra la Administración (dígase de la Administración: Corporación, Hacienda y Gobierno Civil) que por lo demás no es diferente de otras administraciones.

José Alonso Blanco



"Ir por libre" con la Administración es estar a merced de los depredadores





# Fem un canvi d'aires.



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

CAMPANYA PER A LA MILLORA DEL PAISAJE URBÀ

Ajuntament de Barcelona



Àrea metropolitana de Barcelona  
Entitat del transport

## “Si vas de copas, toma un taxi”

*«Si vas de copas, toma un taxi». Este es uno de los mensajes que se inscribirán a la campaña contra la alcoholemia y contra la persistencia de accidentes de tráfico. Para que el conductor también se divierta con seguridad, ¿qué mejor que tomar un taxi a la vuelta?*



Se han distribuido 100.000 tarjetas de Barnataxi



Maqueta de promoción de la campaña

«Si vas de copas, toma un taxi» es el eslogan del proyecto impulsado por el STAC para adherirse a la campaña contra la alcoholemia que la Administración está llevando a cabo. Se trata de sensibilizar al usuario para que, cuando haya bebido alcohol, tome un taxi para efectuar sus desplazamientos. La ejecución de este proyecto significaría una inversión de 23 millones de pesetas en carteles, vallas publicitarias, adhesivos, etc. (e incluso con intervenciones en los medios de comunicación). Esta iniciativa es considerada muy necesaria en el sector del taxi, olvidado permanente de las campañas sobre el transporte público que realiza la Administración.

Paralelamente, el STAC ha impulsado una campaña propia de sensibilización del usuario que consiste en la edición de 100.000 tarjetas y 1.000 pegatinas que serán colocadas en la parte posterior de los vehículos de Barnataxi.

# El taxi pide a Hacienda y Transportes que pongan las cartas sobre la mesa

## Instancia dirigida al Ministerio de Hacienda

La Confederación del Taxi de España  
EXPONE

1 — Que debido a la actual crisis económica general, el sector del taxi como servicio complementario del transporte público está soportando un encarecimiento de carburante, seguros, etc., mientras que, por otro lado, su índice de ocupación se ha visto reducido durante el último año aproximadamente en un 30%. Estos datos han sido recogidos por nuestra organización a través de los informes de nuestras asociaciones provinciales, que ustedes pueden comprobar.

2 — Asimismo, en el Real Decreto Ley 3/1993, capítulo II, artículo 11, apartado nº 3, se determinan las condiciones para la compensación de las bases imponibles negativas. Sin embargo, varias delegaciones provinciales de Hacienda consideran que el taxi no está incluido en este apartado ya que no reúne el requisito de local, cuando por todos es sabido que el taxi es una actividad con vehículo, no con local.

3 — Que, actualmente, la regulación de los módulos del IRPF se efectúa en el último pago del año fiscal, dándose el caso de infinidad de situaciones de bajas prolongadas por enfermedad o por accidentes en el vehículo que obligan al sujeto fiscal a gravar por unos rendimientos superiores a los que realmente obtendría en este año fiscal. Por ello, sería necesaria la regulación del trimestre posterior al cese de actividad por causas de fuerza mayor.

4 — Actualmente algunas delegaciones provinciales están incrementando su patrimonio por la transferencia de la licencia en los casos de jubilación del titular como rendimiento neto del titular en el año fiscal de la transferencia. Si tenemos en cuenta que el 90% de los taxistas cotizan el mínimo en el régimen de autónomos, lo que da lugar a pensiones de 50.000 ptas., para el taxista, el ingreso por transferencia de licencia sería un complemento a mejorar la paupérrima pensión a percibir.

Por todo ello,  
SOLICITA

1 — Que el rendimiento neto calculado en la actividad de auto-taxi para el próximo año 1994 sea a la baja, en función de la reducción del nivel de ocupación en un 30%.

2 — Que la Dirección General de Tributos remita una circular a las delegaciones provinciales para que quede claro que el taxi está incluido entre los agentes considerados en el Real Decreto 3/1993, capítulo II, artículo 11, apartado nº 3, en que se determinan las condiciones para la compensación de las bases imponibles negativas.

3 — Que la regulación de los módulos del IRPF se efectúe el trimestre posterior al de causar baja por enfermedad o sufrir avería o siniestro grave del vehículo.

4 — Que el tratamiento fiscal a los ingresos por la transferencia de la licencia por jubilación o enfermedad recogido en el Reglamento Nacional del Taxi sea de *hecho patrimonial* y no de *rendimiento neto anual*.

Barcelona, 19 de octubre de 1993

El pasado 19 de octubre, Miguel Tomás Romero, en calidad de presidente de la Confederación del Taxi de España, remitió sendas instancias al director general del Transporte Terrestre y al director general de Tributos. Esta acción, resultado de los acuerdos de la reunión extraordinaria de la Junta, el día 2 de octubre, tiene como eje fundamental una exposición de los problemas que está atravesando el sector y la propuesta de las mejoras que podrían realizarse.



CONFEDERACIÓN DEL TAXI DE ESPAÑA

## IU llevará al Congreso las demandas de los taxistas

El sector del taxi tendrá acceso al Congreso de Diputados gracias a la intermediación parlamentaria de IU. El martes 23 de noviembre, Iniciativa Unida, representada por su diputada por Córdoba y portavoz adjunta primero, Rosa Aguilar Ribero, aceptó presentar a la Mesa todas las preguntas de los taxistas. Este nuevo método supone un gran avance en las relaciones entre el sector y la Administración central, ya que las instancias a las que se dirigen las preguntas están obligadas a dar una respuesta que, en caso de no ser satisfactoria, recibirá una interpelación parlamentaria y obligará a los implicados a contestar oralmente desde el estrado o a responder ante la Comisión parlamentaria pertinente.

A la reunión con IU asistió la ejecutiva de la Confederación, representada por su presidente, Miguel Tomás, y vicepresidente, Tomás Aparicio; asimismo, estaban presentes

J. Medina, de la Junta Unión Andaluza (Córdoba), y José Jara, presidente de la Federación Andaluza de Taxis.

En este primer encuentro ya se plantearon algunos de los temas que IU llevará a la Mesa del Parlamento. Las peticiones dirigidas al Ministerio de Hacienda en la instancia que publicamos en la parte derecha de estas centrales coparon las demandas. Asimismo, se formularon preguntas en torno al tema de los compañías aseguradoras y los precios abusivos de los seguros o la obligación de contratar seguros complementarios que incrementan el precio de la póliza en un 70%. A la salida de la reunión, Miguel Tomás, presidente de la CTE, se mostró satisfecho con los resultados, aunque afirmó que «nos seguiremos dirigiendo al resto de grupos parlamentarios haciéndoles llegar los problemas del sector del taxi».

## Instancia dirigida al Ministerio de Transportes y Obras Públicas y a la Dirección General del Transporte Terrestre

La Confederación del Taxi de España  
EXPONE

1 — Que el hecho de que las VT se concedan al titular del taxi conjuntamente con la matrícula del vehículo hace que cada vez que se cambia de vehículo se deba rehacer toda la documentación y renovar la VT. Por tanto, se da al taxi el mismo tratamiento que a un vehículo discrecional, cuando el taxi está permanentemente identificado con el número de la licencia municipal.

2 — Que el actual Reglamento de Vehículos de Alquiler con Conductor está generando una duplicidad de licencias debido a que las autoridades autonómicas no tienen un carácter restrictivo en las concesiones, caso del País Vasco, Catalunya, Canarias, etc. El sector padece una grave crisis que se ve agravada por la competencia desleal que las concesiones de vehículos de alquiler con conductor hacen a los actuales titulares de licencias municipales.

3 — Que el actual incremento del precio del carburante se ve agravado por la presión fiscal que se ejerce sobre el mismo sin tener en cuenta el carácter de transporte público que tiene el taxi, así como el tiempo transcurrido desde el último incremento de tarifas.

4 — Teniendo en cuenta el aplazamiento de la obligación de depositar las fianzas colectivas, y teniendo prevista el Ministerio de Transportes su aplicación a partir del próximo año 1994 para que nuestra organización pueda hacer las gestiones oportunas ante las compañías financieras especializadas al efecto, así como establecer el mecanismo ante la Administración para el depósito de las mismas.

Por todo ello,  
SOLICITA

1 — Que las autorizaciones VT al sector del taxi sean emitidas a nombre del titular y del número de licencia municipal, al margen de la matrícula del vehículo, con lo cual quedaría suficientemente controlada la emisión de la VT y se evitaría tener que renovarla en el momento del cambio de vehículo, cosa que redundaría en un mayor beneficio para la Administración y para el administrado.

2 — Que las concesiones en el caso de vehículos de alquiler con conductor sean lo suficientemente justificadas. Para conseguirlo sería necesario modificar el actual reglamento, solicitando una licencia municipal o bien que los informes de los municipios afectados tuvieran un carácter vinculante para la concesión.

3 — Que se actualicen las actuales tarifas interurbanas basándose en los incrementos de costes más la equiparación a la media de tarifas urbanas.

Barcelona, 19 de octubre de 1993

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

## Sobre la contingentación de dependientes y asalariados

El STAC solicitó al Instituto Metropolitano del Taxi la contingentación de dependientes y asalariados en un escrito presentado al citado organismo el pasado mes de octubre.

En la carta se hace referencia a que el sector del taxi está padeciendo una crisis evidente y a la cual le hemos de ir dando solución, adoptando medidas posibles y razonables.

Es contradictorio que una industria que está en crisis, como es la del taxi, admita más trabajadores y aumente su plantilla.

En la actualidad muchas personas que son despedidas de las empresas, están en paro, o no encuentran trabajo, vienen al taxi, bien para comprarse una licencia (cosa que no incrementa la plantilla), o bien como dependientes, asalariados o familiares (hecho que comporta el doblaje de los coches).

El STAC piensa que el aumento de



El STAC solicita la contingentación de dependientes y asalariados durante un año.

dependientes, asalariados y familiares del sector del taxi es evidente en los últimos meses y que ello significa más coches en las calles.

Por todo ello, el STAC solicita:

• La contingentación de dependientes y asalariados durante un tiempo no

inferior a un año y reconsiderar al finalizar este período si es necesario prorrogarlo o no, dependiendo de la situación del sector y de la adecuación a la oferta y la demanda.

Pensamos que esta es una forma de ir dando soluciones a la grave crisis que padece el sector y de reducir el número de taxis circulando por la calle.



NEUMATICOS  
**Hnos. ROJAS**

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



LA NUEVA ESPECIALIDAD EN: GENERACIÓN

FENÓMETRO - EQUILIBRADO DE RUEDAS (DINÁMICO Y ESTÁTICO)

COMPROBACIÓN ELECTRÓNICA DE SUSPENSIÓN

Y ahora más cerca de ti en:

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

• Aragón, 138  
Tel. 453 37 32 - Barro

• Valencia, 561  
Tel. 232 64 17 - Barro

**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

**FIAT TEMPRA 1.9 DIESEL**

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

COCHE USADO, ANDE O NO  
ANDE, 100.000 PTAS.

CLIMATIZADOR,  
SERVODIRECCION  
Y  
PINTADO DE TAXI

PROMOCION  
ESPECIAL  
TAXI



**FIAT CROMA 2.0  
TURBODIESEL i.d.**

CLIMATIZADOR  
AUTOMATICO  
Y  
PINTADO DE TAXI

**MERIDIANA  
MOTORS, S.A.**

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

**FIAT**  
Tecnología líder.

**SEAT**

Grupo Volkswagen

**Auto Fuber**

SERVICIO OFICIAL **SEAT** DEL POBLE NOU

**SEAT TOLEDO TAXI**



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

OPORTUNIDAD UNICA  
EN AUTO FUBER

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.

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

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

Tel. 485 00 49 - EXPOSICION Y VENTAS  
TALLERES Y RECAMBIOS - BADAJOZ, 52

**La Intercomarcal de Barcelona  
continúa al pie del cañón**

*Ya se han cumplido seis meses desde que la Junta de la Intercomarcal de Barcelona comenzó su andadura. Ahora, rozando ya el acabar de 1993, parece un buen momento para reflexionar y hacer balance del año de la crisis general. Luis Berbel, miembro de la Junta de la Intercomarcal de Barcelona, habló para Taxi Libre sobre la grave situación que atraviesa el taxi de Barcelona.*

*Este artículo es una muestra más de la vocación de la Intercomarcal de informar a los taxistas barceloneses de los pasos que se están dando, de hacer llegar a todos, a través de la revista del Sindicato, el día a día de las actuaciones de este organismo, de sus objetivos y sus logros, que siempre repercutirán a mejor para el taxi.*



Luis Berbel, miembro de la Junta de la Intercomarcal de Barcelona

• ¿Por qué se intenta derivar hacia la implantación de turnos de trabajo?

Para nosotros, los turnos de trabajo son la solución más viable, tanto para humanizar la profesión del taxista con unos horarios dignos —una directriz europea aconseja que el conductor esté al volante como máximo nueve horas y media, y países como Francia controlan las horas a través del propio taxímetro— como para rentabilizar el coche al máximo—ahora vamos por debajo del 50% de lleno. Es

una situación falsa que, en Barcelona, al levantar la mano para llamar un taxi tengas tres unidades a tu disposición, a escoger el color, el conductor o el modelo.

Asimismo, además de los

**La concesión de licencias está contingentada al 2,5 por mil y, ahora estamos al filo del 3,8 por mil**

argumentos mencionados, si implantamos los turnos se quitan taxis de la calle y aumenta el tanto por

ciento de ocupación. Nosotros proponemos hacer una prueba de seis meses y después actuar según los resultados. Sin embargo, que quede claro que los turnos son una propuesta que defiende el Sindicato, pero que nunca va a imponer.

• ¿El exceso de licencias es el causante del agravamiento de la situación en el sector?

Hemos llegado a un punto en el que el problema ya no es tanto el desbordante número de licencias que hay en la calle como las

licencias dobladas, en las que diversas personas trabajan las veinticuatro horas del día al amparo del mismo titular. En estos momentos, la concesión de licencias está contingentada al 2,5 por mil, de manera que la Entitat Metropolitana no podrá otorgar otras hasta que no se haya descendido a 2,5 taxis por cada mil personas. Ahora estamos en el 3,8 por mil. El objetivo sería conseguir una situación similar a la del sector del taxi en la ciudad de Roma: un hombre-un taxi, y un solo turno de trabajo. A pesar de

todo, por ahora, es vital que se mantenga la congelación de licencias y la paulatina reducción de trabajadores del taxi.

• **Sin embargo, parece que muchos taxistas ven en la reconversión la solución a todos los problemas.**

Nosotros no estamos en contra de la reconversión, pero hay que tener presente que es una solución a largo plazo. En estos momentos sobran, en Barcelona, 3.000 licencias, y en un año no van a desaparecer.

Por eso hay que dar con otras salidas, porque para llevar a cabo la reconversión se necesitan fondos. En el contexto actual, la Administración no dispone de ellos y el taxista no puede costearla ahora que ha bajado tanto su recaudación. Quizás sería necesario un esfuerzo por ambas partes.

• **¿Qué postura adopta la Administración ante la gravedad de la situación?**

La Administración está en una situación bastante cómoda, porque se beneficia de la diferencia de opiniones entre sindicatos y taxistas respecto a la solución de la crisis. No hay una idea común, y la Administración se aprovecha de que la gente está dividida,

### Reconversión: sobran, en Barcelona, 3.000 licencias, y en un año no van a desaparecer

diciendo: «Primero pónganse ustedes de acuerdo». Lo que está claro es que la Administración también es cómplice de lo que sucede en el sector del taxi; y que debería mojarse las manos, y no lavárselas como hizo Poncio Pilatos.

• **¿Cuál es la actitud del Sindicato ante las medidas de la Administración?**

La Administración dice: «Buscad nuevos mercados». Pero a nosotros no nos vale porque, aunque busquemos más mercados, no vamos a subir al 70% de ocupación. Nosotros estamos dispuestos a colaborar con la Administración en todo aquello que mejore el sector del taxi—¿qué sindicato se negaría a colaborar en algo que paliara la crisis del sector? Pero a la vez, denunciaremos todo aquello que no nos parezca correcto. No ocultamos nuestras dudas respecto a que la Administración realmente se prodigue a la hora de mejorar el sector.

• **Además de la apatía de**

la Administración, también existen puntos que son un lastre importante, como las irregularidades en el sector.

El taxi debería ceñirse al reglamento, y el reglamento dice que el único que debe llevar el taxi es el titular, con un asalariado o dependiente. En cambio pululan por las calles personas sin contrato, licencias que se están explotando sin ningún tipo de control (por ejemplo, el dueño ha muerto y la explota la viuda; pero ella tampoco lo hace, sino que son otras personas), etc. En este apartado el control de estas irregularidades por parte de la Administración

### La Administración también es cómplice de lo que sucede en el sector del taxi y debería mojarse las manos, y no lavárselas como hizo Poncio Pilatos

también es insuficiente. Es fundamental proceder a una limpieza para que el taxista que está en la calle trabaje legalmente.

• **Otro problema que está presente en el panorama del taxi es la existencia de empresas que tienen a su cargo diversos asalariados...**

Hay algunas empresas legales, porque ya existían

antes de que se promulgara el Reglamento de 1979, en las que admite la explotación de un titular y un asalariado como máximo. A partir de este año el Reglamento prohíbe su creación y, de haber sido aplicado al 100%, probablemente hoy no existiría un número tan grande de empresas y flotas. Algunas de estas flotas se convierten en refugio de irregularidades, normalmente de explotación (contratos a media jornada, personas sin contratar, personal sin seguridad social, explotación de licencias a base de poderes notariales y arrendamientos posteriores a 1979).

La Administración puso sobre la mesa, en una reunión con los sindicatos, la legalización de las empresas, cosa que, en el fondo, significaba legalizar sus irregularidades de explotación. No aceptamos. Poco después el tema fue llevado al pleno del Consejo de Administración de la Entitat Metropolitana; el STAC mantuvo su rechazo



Berbel hizo hincapié en la urgencia de un aumento de afiliación sindical y de unidad entre los taxistas

en el marco del desacuerdo de los otros sindicatos y de la voluntad de la Administración. La intervención de IC, que pidió la paralización momentánea del proyecto, detuvo su curso.

En contraposición a ello, cuando pedimos la contingentación de asalariados y dependientes, fue considerado ilegal. No es posible que, por un lado, se

nos pida la legalización de una irregularidad y por el otro se aplique la máxima legalidad.

• **¿Es un problema el bajo nivel de afiliación sindical para la capacidad de actuación del Sindicato?**

Todos los taxistas deberían afiliarse a un sindicato, al que sea. Tendrían que

mentalizarse de la necesidad de estar organizados y de tener unas organizaciones fuertes. Es la única forma de ejercer mayor presión en las negociaciones. Y si los afiliados no están de acuerdo con los dirigentes, implicarse, y solicitar cam-

bios en las asambleas. Hay que tener presente que los resultados de las negociaciones repercuten en todos, y que ya no sólo se trata de conseguir que los defiendan, sino que cada cuál tenga voz y pueda influir en las decisiones.



## La Intercomarcal pide, la Intercomarcal hace

*La Intercomarcal de Barcelona trabaja duro para conseguir mejoras sustanciales en el sector. El avance, sin embargo, es muy lento, y siempre parece que el esfuerzo realizado ha sido más grande que los beneficios obtenidos. Cualquier paso requiere innumerables reuniones y negociaciones interminables. Hay que tener paciencia.*

### Prioridad máxima: la crisis del sector

"¿Cómo resolverla? Ya llevamos tiempo dando soluciones: regeneración, turnos, contingencia de asalariados y dependientes..."

"Incluso la reconversión, si se encuentran fondos para financiarla. Yo creo que los fondos pueden salir de colocar publicidad en los taxis y de la tasa que se nos ha cobrado para financiar una deuda antigua del transporte público a través del IBI (Impuesto de Bienes Inmuebles)".

"Si se nos considera «servicio privado de interés público», si llevamos la SP de servicio público, si somos una industria intervenida por la Administración en la cuestión tarifaria, medidas y homologación de los vehículos, color... Tenemos derecho y pedimos que una parte de lo que recauda la Administración vaya a parar a nuestro sector. Es más, reclamamos que se nos destine una tercera parte del IBI, a compartir con metro y bus".

### Más....

• *Irregularidades.* Exigimos que se aplique el reglamento del taxi al 100% y que haya un control más amplio.

• *Paradas.* Se ha creado una comisión —en colaboración con la guardia urbana— para hacer un seguimiento de las paradas en que aparcan los coches particulares, y más ahora que la situación de crisis encarece hacer la calle.

• *Carril bus-taxi.* Vamos a confeccionar una lista de las paradas y carriles-bus que se ven invadidos por particulares en las horas punta.

• *Campaña de promoción del taxi.* Hay que impulsar el taxi como transporte público, y no sólo el metro y el autobús.



• *Comisión de Sindicatos.* Proponemos un cambio de funcionamiento: hasta ahora es la Administración la encargada de convocarla y quien establece el orden del día. El funcionamiento ideal implicaría que los sindicatos se reunieran previamente, discutieran los temas que consideraran importantes y los llevaran a la Administración. Todos los temas que afectan al taxi deben pasar por la Comisión de Sindicatos y no sólo los que interesan a la Administración.

• *ITV.* La equiparación con Europa implica una única inspección técnica al año y no dos, como se llevan a cabo actualmente (cuando el coche cumple cuatro años). Sólo consideramos necesarias dos inspecciones en taxis de más de siete años.

• *Fondo de Asistencia.* Hasta ahora solamente los taxistas que integran Barnataxi pueden acogerse a este sistema de pago. La Intercomarcal está estudiando la posibilidad de que el fondo sea abierto a todos los socios del STAC.

## VI Congreso Europeo del Taxi en Chipre

*El pasado 30 de octubre se reunieron en Lyon los miembros de la Ejecutiva de la Confederación Europea del Taxi (CET) para preparar el próximo congreso del taxi que tendrá lugar en Chipre a finales del mes de enero. La reunión se desarrolló bajo la presidencia de J.C. Françon y estuvo centrada en la elaboración de la propuesta de trabajo y organización del Congreso sobre un proyecto confeccionado por Claude Druetz, representante permanente de la Confederación en Bruselas. Asimismo, se trató sobre el estado de las finanzas.*

La Confederación Europea del Taxi viene recogiendo en sus congresos anuales la necesidad de trabajar por la homogeneización legislativa del taxi europeo (que ahora depende completamente de cada país). Congreso a congreso ha ido avanzándose hacia el reconocimiento de la entidad del taxi. Ejemplo de ello es que el Libro Blanco de Transportes recogiera por primera vez su existencia.

El camino hacia la creación de un único sistema tarifario del taxi en el marco de la Unión Europea ya no parece tan arisco, así como la protección internacional de la palabra

### VI Congreso Europeo del Taxi

Tengo el placer de anunciarles que el VI Congreso Europeo del Taxi se desarrollará en Paphos (Chipre), en el Hotel Coral Beach, en las fechas siguientes:

- 26 de enero de 1994  
Llegada de los participantes.  
Reunión sobre la organización general a primera hora de la tarde.
- 27 de enero de 1994  
9,30 h. Inicio de la primera jornada de trabajo.
- 28 de enero de 1994  
9,30 h. Inicio de la segunda jornada de trabajo.
- 29 de enero de 1994  
Visita a Nicosia y cena en el Hotel Coral Beach.

Saludos,  
Fokas Germanos

«taxi» y de su significado real: «Vehículo de menos de nueve plazas con taxímetro». Por otra parte, el peso del sector del taxi también se ha visto incrementado al entrar a formar parte de las reuniones de la Comisión Europea del Transporte.

### Orden del día de Chipre'94

#### 1. El taxi frente a la crisis económica

Este es uno de los temas candentes que parece haber llegado a todos los países. Desde ahora y hasta enero cada organización integrante de la

CET elaborará sendos estudios que den respuesta o, por lo menos, proyecten una cierta luz sobre la situación del taxi en cada país. Asimismo, se incluyó entre los factores necesarios para hacer esta radiografía del taxi europeo, la propuesta de Miguel Tomás de que cada miembro presente un censo del número de taxistas y de los que están afiliados.

A partir de las respuestas de este cuestionario se desarrollarán una serie de discusiones que tratarán los siguientes temas:

El advenimiento de una CET más abierta y más comprometida con el resto de países de Europa se plasmará en su nuevo logotipo que presenta la totalidad del continente europeo bajo las siglas integradoras de la Confederación. Los países unidos por el ya «clásico» azul europeo, sobre el mar amarillo y el indicativo de la CET en rojo. La palabra TAXI, de sobras conocida en todas partes, compartiendo el azul europeo, como muestra de un transporte con vocación pública que reclama la singularidad y el reconocimiento de su nombre.

Antes...



... después



• Fórmula taxi-tren / taxi-bus. Esta experiencia ya funciona en algunos países y consiste en sustituir trenes y autobuses de líneas regulares durante las horas bajas, realizando el mismo trayecto. El pago del recorrido es prácticamente similar a un billete, que

los usuarios abonan con carácter individual (es decir, por plazas y no por taxi) hasta que se llena el vehículo.

Aunque este servicio requiere una subvención, siempre será inferior al coste de mantener una línea completa de tren o autobús con un lleno mínimo.

¿Existen otras experiencias similares en otros países?

• ¿Cómo acabar con la competencia desleal de las *limousines*, los coches de locación con chóferes, *taxistop*, coches pequeños y grandes de alquiler, *cabs* (por ejemplo, la polémica de Jersey)?

• Hay que avanzar en el reconocimiento del taxi como un

transporte público y darle las mismas ventajas que se le da a este servicio. Hasta ahora a nivel europeo no hay legislación, ni normativa unificada. Hay una distinción entre la concepción de taxi público/taxi privado que depende de cada ciudad y que repercute en el tratamiento que el taxi recibe de la Administración. En Barcelona, por ejemplo, está reconocido de alguna manera, y ello se refleja en la existencia del carril bus-taxi.

### 2. Ayuda de la CET a las organizaciones nacionales miembros de la CET

El caso de Jersey, en que el intrusismo de los *cabs* han llevado al taxi prácticamente a la bancarrota, ha

### Cuestionario

- ¿En 1993 se ha producido en todos los países una reducción generalizada de los ingresos respecto a los años 1990, 1991 y 1992?
- En caso de que la respuesta sea afirmativa, ¿por qué?
- ¿Cuáles son las previsiones para 1994?
- Propuestas para favorecer la recuperación del taxi.



abierto una nueva línea de debate que solicita la ayuda de la CET como tal en los conflictos que el taxi pueda tener con las diferentes administraciones locales. Hasta ahora la CET actuaba solamente a nivel europeo y nunca ante los gobiernos de cada país. Este precedente ha hecho que reconsidere su postura y se espera que el Congreso de Chipre dé carta blanca al nuevo posicionamiento.

La organización solicitó que cada país presentase informes detallados sobre los problemas derivados del trato con la Administración nacional o regional para establecer la necesidad de intervención de la CET ante los responsables nacionales.

El lector opina

## Gracias a los taxistas de Barcelona

El pasado día 14 de octubre del presente año 1993 me encontraba en la ciudad de Barcelona. En un momento dado eché de menos la documentación. Pocos días después, gracias a los taxistas de Barcelona, dicha documentación apareció en mi domicilio.

A través de este medio de comunicación de la Confederación del Taxi de España, que es la revista *Taxi Libre*, deseo dar las gracias a los taxistas de Barcelona.

José Beneyto Pons



## Balance del año 1993

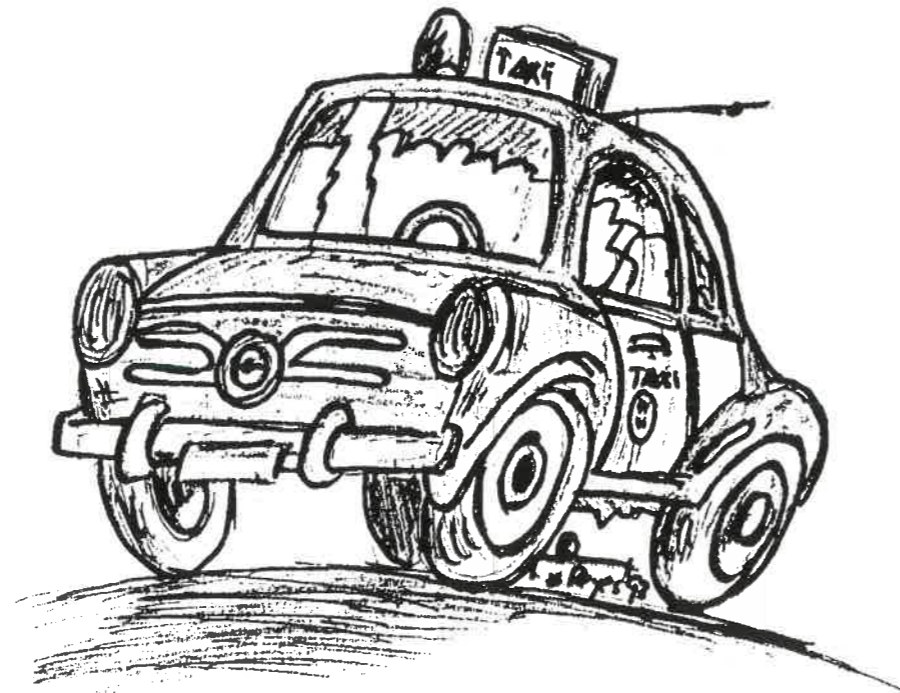
Queridos lectores, se nos acaba el año 1993 y es necesario hacer el balance, examen de conciencia y un repaso de si hemos sido buenos o malos.

Mi balance es el siguiente, a mi modo de ver el panorama. Creo que, ya en el siglo XX, en los finales, que nos ufamamos con orgullo de la vida moderna, haciendo alarde de grandes ventajas, en inventos o perfeccionamientos para una vida más cómoda y más feliz, haciendo este repaso del año: ¿Qué es lo que hemos ganado, perfeccionado o adelantado? Más impuestos que no sabemos a ciencia cierta en que se gastan (por lo menos, yo); más parados cada día sin vislumbrar su fin tan oscuro; más inhumanidad; las guerras siguen por doquier y no se acaban y otros empiezan de nuevas; los gobernantes del mundo no paran sus fábricas de hacer armamentos cada día más sofisticados para poder matar más y mejor, creándose grandes negocios desorbitados a costa de la miseria; violencia en los medios televisivos, a ver cual de ellos destruye más y mejor sin que ninguna ley pueda impedir la destrucción de la conciencia, principalmente la de los niños y de muchos adolescentes (no importa); matanzas de niños abandonados en Brasil; venta de niños en otros países, generalmente en países de hambre, para finalidades desconocidas, en algunos casos hasta horripilantes; sigue el horror de que cien millones de personas en todo el mundo mueran de hambre; que en la restauración del Teatro Real de Madrid que se está llevando a cabo actualmente ya se

han gastado 19.000 millones de ptas. y aún no se sabe lo que falta por gastar hasta su final; que más de la mitad de la población mundial carece de agua potable para sus necesidades; que para la compra de la colección de obras de arte conocidas como del Baron Thissen, el Gobierno español se gastó 42.000 millones de ptas. como contrapartida de la grave crisis que estamos padeciendo y encima nos echan en cara que es una ganga; que el analfabetismo en nuestro país es de un millón de personas entre las edades de 15 y 45 años, y en todo el mundo se considera que hay 300 millones de analfabetos; que en los Estados Unidos de América del Norte se gastan más

dinero en dar de comer a sus gatos que el dinero que se gasta en dar de comer a los niños de todo el mundo; que la libertad, la democracia y los derechos humanos... hay que defenderlos a cañonazos, con el beneplácito de los países llamados democráticos y libres, etc. Mi resumen del balance final, llamando a la conciencia general, es, para ver si de una vez y para siempre es posible que, en el año 1994, terminemos con esta lacra por no decir este estercolero; para ello me permito publicar esta humilde poesía que titulo:

Tanto me da, que seáis de derechas.



## Mi gran deseo

Tanto me da, que seáis de izquierdas,  
como tanto me da, que seáis del centro.  
Hombres, mujeres, ¿por qué matarnos?  
¿Por qué, tanto odio?  
¿Por qué tantos destrozos?  
¿No es mejor la paz,  
la libertad tan estimada,  
y cuando uno muera que sea de viejo?  
A este paso que vamos,  
pronto no habrá bastante sangre,  
para que pueda latir el corazón.  
Mal porvenir tenemos,  
si se siembra tanto dolor.  
Las pistolas, no lo olvidéis,  
todas vomitan plomo,  
las calles ya parecen cementerios,  
y poco a poco, nos hundimos todos.  
Y yo me pregunto  
¿tan poco sensibles  
somos a los martirios?  
Demasiadas herramientas hacen para matar,  
muchos son los que las fabrican,  
yo quisiera que las hicieran  
para trabajar que al hombre dignifica,  
que el trabajo es honradez,  
libertad y amor.  
Quisiera que girasen el mundo,  
que la violencia y el odio,  
lo destrozan todo,  
y me da mucho miedo el plomo.  
Que todas las herramientas que matan,  
que las tiren a la fundición,  
mientras que las que trabajan... que trabajen,  
ESTA ES MI GRAN ILUSIÓN  
¡No queremos más pistolas!  
¡No queremos más guerras!  
¡Queremos vivir sin miedo!  
¡Ya hay bastante sangre derramada!  
¡Ya hay demasiados gemidos!  
Seamos más humanos  
no estemos tan ciegos!

¡Ya es hora de consultar  
la conciencia!  
¡Ya es hora de que digamos: BASTA!  
El mundo del trabajo grita:  
¡NO VIOLENCIA!  
¡LUCHEMOS TODOS POR LA PAZ!

Tario Rubio



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



## La verdad por su razón

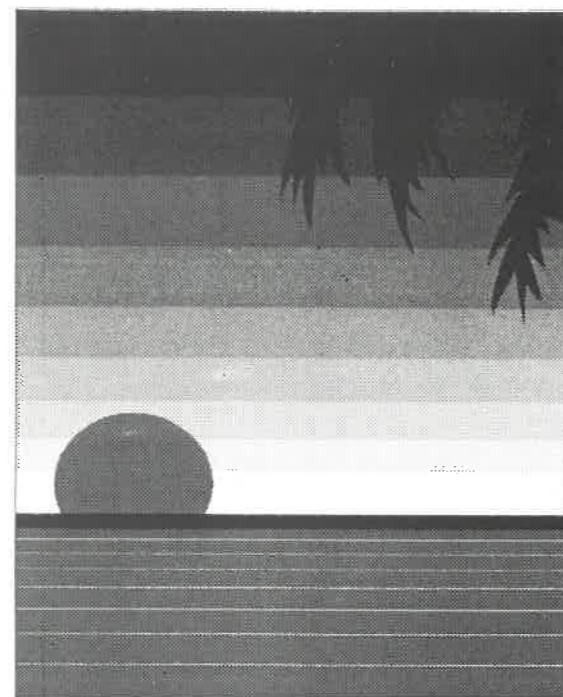
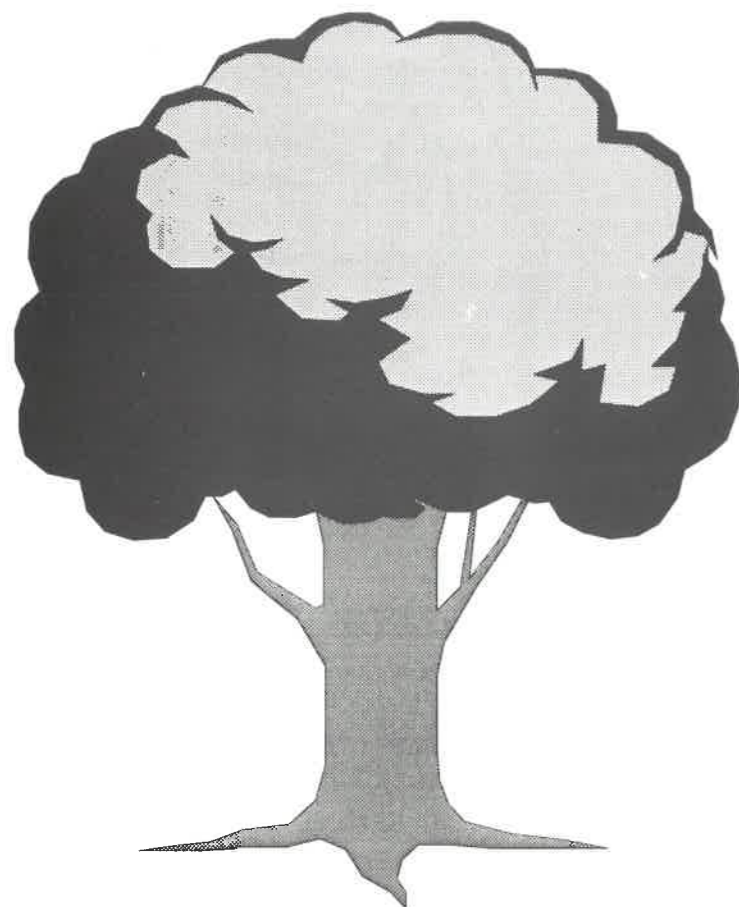
La mentira y la verdad no son verdad ni mentira, según se pueda mirar, y según el que las mira.

Es lo mismo que el pensar, de personas diferentes por su condición social, de asuntos que les competen.

De esta conclusión, se estima, que no existe más verdad que la que uno se apadrina:

La que su razón anima y responde a su pensar por el color con que mira.

Ignacio Cuevas



## Mi buen humor

No quiero que mis penas ensombrezcan la clara faz de mi semblante, ni que las gentes se entristezcan con las tristezas que a mi alma abaten.

Quiero mejor, guardarlas dentro de mi ser, donde también reposan, fútiles desengaños del momento y de algunas vivencias amorosas.

Pues mis penas, mías son, y todas las tuyas tienen que nadie debe aumentar.

Por eso mi buen humor hacia los demás se tiende, y me permite olvidar.

Ignacio Cuevas

Revista del taxi

## ¿Turno, fiesta, reconversión o más de lo mismo?

El inminente referéndum propiciado por los sindicatos y a realizar por la Generalitat valenciana en los próximos días hace necesario reflexionar sobre la importancia que para el sector tendrá su resultado: ¿se podría hablar de un antes y un después del mismo?



### Presente y futuro

Estas serían las posibilidades que en estos momentos podrían ponerse en práctica para intentar solucionar la caída de la demanda propiciada por la grave crisis que padecemos, así como por la abundancia y calidad de los servicios públicos subvencionados existentes (autobuses, metro), que veremos incrementarse con la puesta en funcionamiento de una línea de tranvía (ya se está proyectando la globalización del mismo para la ciudad) así como con la puesta en funcionamiento de dos nuevas líneas de metro en los próximos dos años. Todas estas mejoras para la ciudad, dignas de reconocimiento por lo que supondrá para la calidad de vida de los valencianos, chocan con la realidad del taxi, que quedará

abandonado a su suerte, como un servicio marginal y de apoyo al servicio público subvencionado.

### Turno o fiesta

¿Qué hacer ante tan delicada situación, presente y futura? En primer lugar, dada la urgencia económica, sólo caben dos posibilidades de las mencionadas anteriormente: turno o fiesta. ¿Por cuál decidirse? En mi opinión, la más efectiva en estos momentos sería el turno: presionaría sobre los pluriempleados e ilegales acabando de una vez con esta mano de obra barata y fuera de todo control y reduciendo considerablemente el número de empleados existentes, con lo que disminuiría la oferta. También supondría una mayor rentabilidad de nuestro trabajo, disminuyendo las horas que hay que estar sentados al volante y reduciendo considerablemente los gastos de explotación (mantenimiento, seguros, combus-

tibles), así como una mejora en nuestra calidad de vida.

### Reestructuración

En segundo lugar, trazar un plan de reestructuración a cinco años, llegando a acuerdos con las partes: Ayuntamiento, Generalitat y taxistas; los primeros para que figuren en sus presupuestos partidas económicas y el sector asumiendo el montante económico correspondiente. Estas dos líneas básicas de actuación son necesarias para el taxi: la primera por su urgencia y la segunda como un proyecto de futuro para acercar la oferta a la demanda, sacando al taxi de la crisis que padece, capitalizándolo para los nuevos tiempos y para la Europa a la que nos hemos integrado.

Santiago Mor Moliner  
Licencia 1566

Artículo extraído de la  
Revista del Taxi de Valencia



Pasatiempos

Salto de Caballo  
por Tario Rubio

Empezando por la sílaba  
HAY, siguiendo el movi-  
miento del caballo del  
juego del ajedrez, formar  
una oración

HAY	PRON	O	Z A	MI
QUE	LA	N A	M UY	CI
TAN	LA	T O	C A	BRE
AL	LA	RE	P A	Z A
PE	DES	CAN	P O	Z A

Solución:  
Hay la pereza camina tan  
despacio que la pobreza la  
alcanza muy pronto.

## Engánchate a Barnataxi

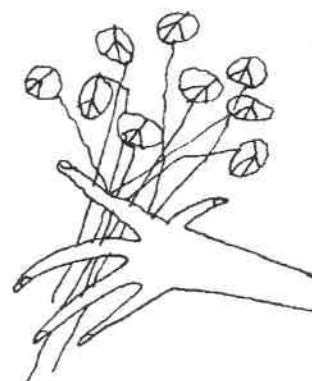
Por sólo 5.000 ptas. al mes

**Te ofrecemos:**

- Rentabilidad
- Comunicación



*Ja la tens a la teua llibreria*



*agenda  
de la  
Dona  
1994*

*els fons recollits seran destinats a les  
vidues de Guatemala (Conaviqua)*



**Edicions  
Caepissa, sccl**

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

**AHORA PEUGEOT MAS CERCA DE USTED**

# AUTO BARCINO, S.L.

**EL CONCESIONARIO**

# PEUGEOT

**PARA EL TAXISTA**



**PEUGEOT**

## PEUGEOT 405 GLD DESDE 1.775.000

GRANDES FACILIDADES DE FINANCIACIÓN

1.400m2 DE EXPOSICION Y VENTA

3.000 m2 DE TALLER INTEGRAL

LOS MEJORES PROFESIONALES

DEL SECTOR A SU SERVICIO.

EXPOSICION Y VENTAS:  
PASSEIG MARAGALL, 241  
TELÉFONO 455 22 09  
FAX 348 10 08  
08032 BARCELONA

TALLER Y RECAMBIOS:  
C/ GRECO, 9-11-13  
TELEFONO 357 65 65  
08031 BARCELONA

# Un taxi llamado Escort.

El nuevo Ford Escort le da todo lo que se le puede pedir a un taxi. La alegría de sus motores de carburación e inyección, o la brillante respuesta de su versión 1.8 diesel, con sólo un consumo de 4,2 litros/100 Km, a 90 Km/h.

Un espacio interior lleno de confort, amplitud y exclusividad. Además, el nuevo

Escort trata con el mismo cuidado al equipaje que a los pasajeros. Su elegante estilo ofrece un enorme maletero de 490 litros.

El más completo equipamiento de serie y opciones tan importantes como ALB y aire acondicionado.

Venga a su Concesionario Ford. Un taxi llamado Escort le espera.



**Todo lo que hacemos nos conduce a ti.**



## 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