

taxi LIBRE

núm. 76

noviembre 1993



Ibiza:

**Discobús,
¡fuera!**

taxi

LIBRE

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



CONFEDERACIÓN
DEL TAXI DE ESPAÑA



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

«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 Transports 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

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.

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



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

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.

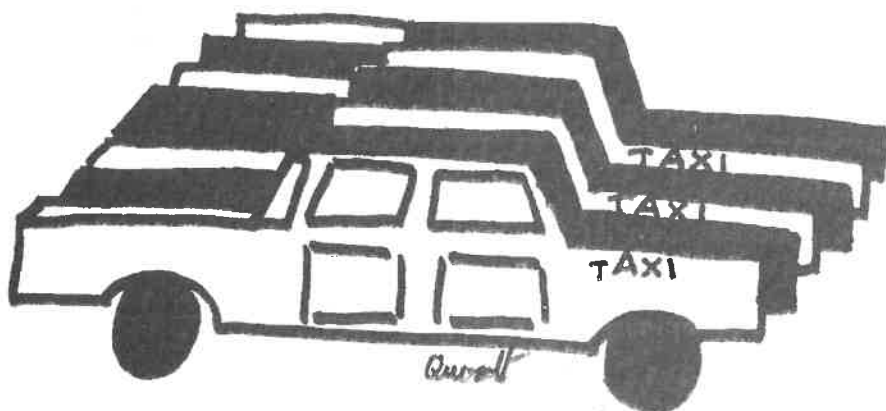
«Si quieren guerra, la tendrán»

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

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 eslógan 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-teléfono 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 D.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

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 convergirían en Palma de Mallorca, como experiencia piloto de la «temida» y «esperada» reconversión.

Los sectores del taxi de CC OO, 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

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.

• 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.



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, elevallas eléctricas delanteras, 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.

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»

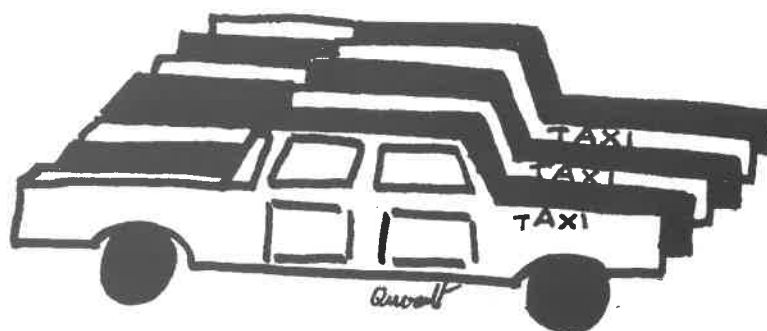
Por otro lado, los que nos encontramos dentro del Sindicato tenemos que vivir la vida sindical con más fuerza si cabe, quiero decir: tenemos que luchar, tenemos que participar del dinamismo del sindicato y no tenemos que permitir que nadie dé un paso atrás; reconocer que nuestros problemas son muy gordos y que la solución no es otra que, “a mayor problema, mayor esfuerzo”.

Yo, de todas formas, he de agradeceros 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



“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 eslógan 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.

es que pongan las cartas sobre la mesa

más Romero, en calidad de presidente de la Junta, remitió sendas instancias al director y al director general de Tributos. Esta fue la reunión extraordinaria de la Junta, el punto fundamental una exposición de los problemas del sector y la propuesta de las mejoras que se han de realizar.



DEL TAXI DE ESPAÑA

grosos las demandas taxistas

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 páginas coparon las demandas. Asimismo, se formularon preguntas en torno al tema de los seguros de las 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

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

Y



kléber

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

LA NUEVA GENERACIÓN

ESPECIALIDAD EN:

FENÓMETRO - EQUILIBRADO DE RUEDAS (DINÁMICO Y ESTÁTICO)

COMPROBACIÓN ELECTRÓNICA DE SUSPENSIÓN

Y ahora más cerca de ti en:

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

∕ Aragón, 138
Tel. 453 37 32 - Barro

∕ Valencia, 561
Tel. 232 64 17 - Barro

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

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.

• **¿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 contingente 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



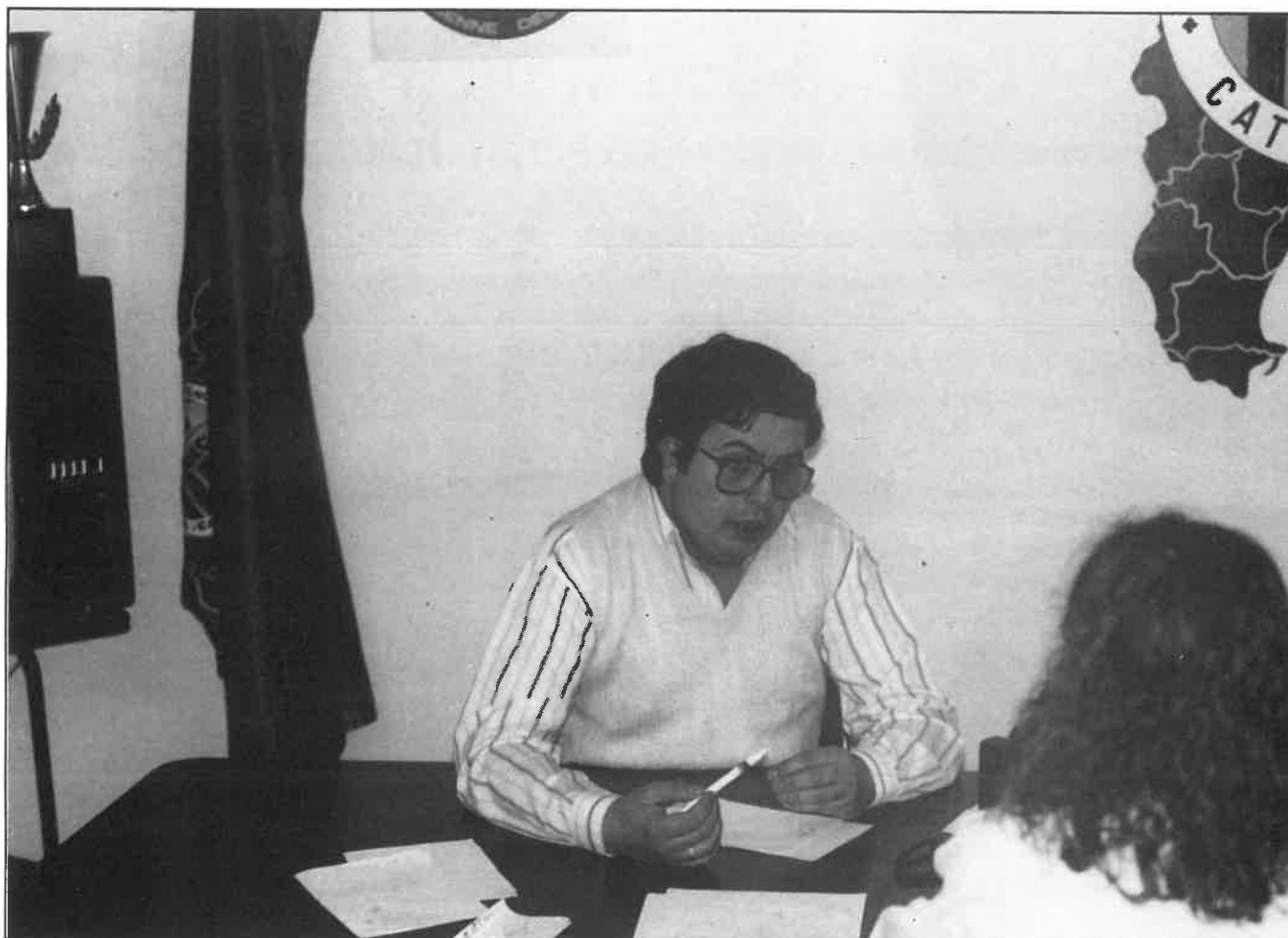
Luis Berbel, miembro de la Junta de la Intercomarcal de Barcelona

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 contingente 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



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.



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.

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

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

«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:



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



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
y 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.

¿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 esta 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



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

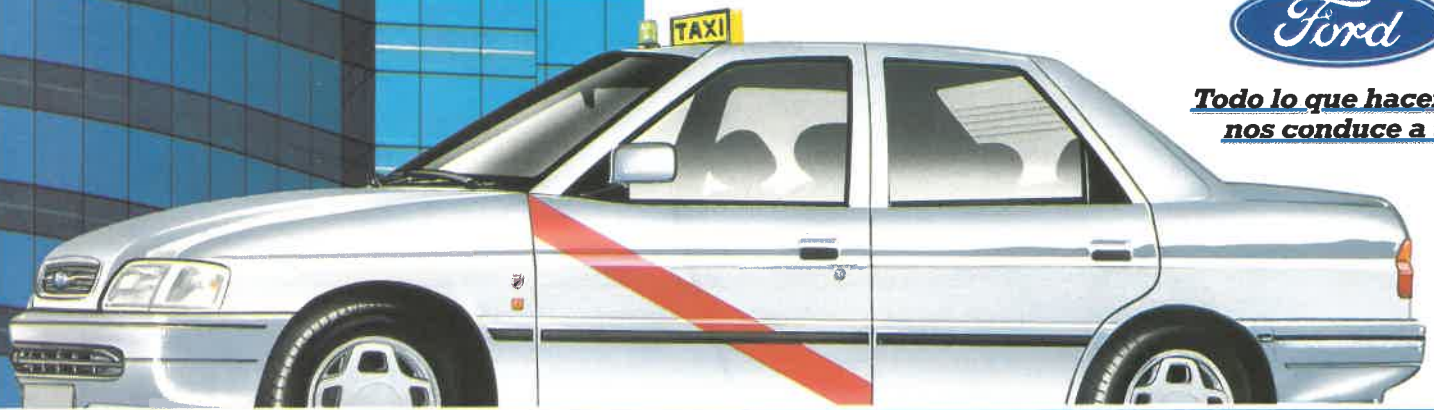
Escort trata con el mismo cuidado al equipaje que a los pasajeros. Su elegante estilo ofrece un enorme maletero de 490 litros.

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