

# taxi LIBRE

núm. 82    septiembre - octubre 1994



**El taxi,  
en lucha**



# taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL  
DE DIFUSIÓN NACIONAL  
4ª ÉPOCA, AÑO XIV Nº 81



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 Arruti (País Vasco), Luis Berbel, Bartomeu Serra y Tario Rubio (Barcelona)

**Fotógrafo:**  
Jaume Ors

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

**Exclusiva de Publicidad:**  
Caepissa SCCL Cucurulla 9, 2ª 2ª A  
08002 Barcelona  
Tel 301 32 00 (Pilar)

**Imprime:**  
Tandemgraf. Alarcón, 40-42  
Sant Adrià del Besòs  
Depósito legal: Barcelona-18790-1993

*Revista impresa en papel  
estucado ecológico Biolos*

*Portada: Primero de Mayo  
de 1994*

## Talleres ATLÁNTIDA

REPARACION DE  
AUTOMOVILES



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

La situación del taxi se agrava paulatinamente el exceso de oferta cada día es más palpable, la población se reduce según los últimos datos y mejora el servicio público. El taxi deja de ser competitivo, el taxi necesita que las diferentes administraciones, local, autonómica y estatal, hagan una acción específica hacia el sector. La primera podría ser que cada vehículo sea conducido por un sólo conductor, y la segunda, la amortización de licencias hasta llegar al número idóneo, es decir, a un número comparable con otras ciudades europeas. No puede ser que la equiparación Europa en otros sectores sea pagada por el dinero público y el taxi quede a un nivel tercermundista. El sector del taxi en este país se ha puesto en lucha como queda demostrado en las diferentes acciones ya emprendidas y en otras que se pondrán en marcha próximamente.

## Sumario

Editorial .....	1
Andalucía: Volvemos a las andadas .....	2
Andalucía: Agotaremos la vía legal .....	3
Andalucía: Sevilla, una ciudad con problemas.....	4
Baleares: El reglamento toma pie en Mallorca .....	5
Canarias: Contestación al defensor del pluriempleo .....	6
Barcelona: Cincuenta años del Gremi de Tallers Reparadors .....	7
Barcelona: Intrusismo en Blanes .....	8
Barcelona: Decir adiós siempre es duro .....	10
Barcelona: Mis recuerdos con un amigo .....	11
Barcelona: De la vida real .....	12
SOS a la Administración .....	14
Barcelona: Compromisos políticos .....	16
Barcelona: Otoño caliente .....	18
Reportaje: Francia; XI Congreso de la Federación Nacional.....	19
Reportaje: Canadá; revolución del taxi en Quebec .....	20
Cultura .....	23
El lector opina: IX Aniversario de Radio Taxi Mataró .....	25
Cultura: Amarnos los unos a los otros .....	28

## Agotaremos la vía legal

*Las movilizaciones de junio no pasaron desapercibidas, y la situación explosiva hizo que grupos parlamentarios y Administración iniciaran un pálido diálogo con el sector del taxi andaluz.*

### Estamos en camino...

#### ...intrusismo

- El Director General de Transportes de la Junta de Andalucía se compromete a intensificar la vigilancia sobre el intrusismo y a inspeccionar y ejecutar las denuncias que se realicen.
- Los grupos parlamentarios harán comparecer al Consejero de Transportes de la Junta de Andalucía en el Parlamento andaluz para que explique las medidas que se están adoptando actualmente para combatir el intrusismo.

#### ...congelación de licencias

- La FAAT se opone a la creación de nuevas licencias, especialmente en Granada (sede de los próximos mundiales de esquí).
- El Director General de Transportes asegura que no concederá nuevas tarjetas de transportes excepto en casos concretos y justificados.

#### ...absorción de licencias

- La Administración pide al taxi una propuesta razonada que aporte una fórmula para la absorción, que va a constituir el punto de partida del diálogo.



En julio, la FAAT se reunió en Antequera en Asamblea General Extraordinaria. En la foto, la Mesa de la Junta Directiva presidida por José Jara

#### ...seguros de los vehículos

- La FAAT remitirá a los grupos parlamentarios un informe sobre formas alternativas que permitan la subvención en el pago de los seguros de los vehículos.

#### ...impuestos

- Los grupos parlamentarios del PP e IU llevarán al Parlamento la proposición no de ley en la que se solicitan índices correctores para Andalucía en los módulos de Hacienda, así como subvenciones para el combustible, el impuesto de circulación y los seguros de los vehículos.

*«Compañero, como verás, tenemos un camino abierto para dar soluciones a nuestros problemas. Camino que se ha abierto gracias a las distintas movilizaciones que hemos realizado. Pero, por la experiencia que tenemos de las distintas administraciones, de las cuales estamos hartos de promesas, si no vemos resultados a corto plazo y dentro de un tiempo prudencial, continuaremos con nuevas movilizaciones más contundentes.»*

Federación Andaluza del Taxi

## El taxi, una cuestión de salud

En estos días se habla mucho del taxi, de los perjuicios que ocasiona con sus manifestaciones, originando atascos infrecuentes. ¡Hasta se habla de que quiere subir las tarifas! ¡Nada más aberrante, ni más lejano! Siempre se habla de lo que molesta en el momento en que molesta el olor. Sin embargo, no se habla de lo esencial, de lo que enferma, de lo que nadie ve porque forma parte de su propia joroba. Entonces, es mejor quejarse de cómo joroba el prójimo, ya que, ¿qué puede importar el prójimo? Y con ello deja de molestar. Esta es la triste tragedia de los hombres.

¿Qué puede importarle a nadie si, para subsistir, un taxista se ve obligado a trabajar ya una media de catorce horas diarias? ¿Qué puede importar si el resultado es una cuestión de salud!, de agotamiento de sus nervios por una falta de actividad deportiva, de vivir con los

nervios destrozados por la suma de factores —el exceso de horas de trabajo, el agobio del tráfico, la falta de un deporte o de un hobby (tan necesario para la cultura en estos tiempos), la falta de relación familiar, social, etc., etc. Esto, ¿no es una cuestión de salud, acaso? Este gremio acumula más horas de trabajo a la semana que en la Revolución Industrial (siglos XVIII y XIX). ¿esto no es inhumano? Supongo que alguien podría tener esto en consideración a la hora de hacer concesiones y deliberaciones.

Habría que hablar también de esta falta de salud que padece este gremio, si es que algo importan los hombres y, en concreto, los taxistas que, además de ser un servicio público, son también un servicio social

José Jara Carrasco

Presidente de la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi

## El reglamento toma pie en Mallorca

*Tras la polémica aprobación provisional del nuevo reglamento del taxi en la ciudad de Mallorca, ha llegado la calma. El silencio de las partes en conflicto anuncia que las medidas tal vez no presentaban tantos problemas como en un primer momento se consideró. Reproducimos a continuación la entrevista íntegra que el Informatiu (Periòdic d'Informació Petita i Mitjana Empresa de Mallorca) dedicó al presidente de la Asociación de Autónomos del Taxi, para el cual el reglamento supuso la moción de confianza que él mismo se había autoimpuesto al ocupar su cargo.*

Informatiu  
Mallorca, julio de 1994



### Guillem Ramis: 'Este trabajo no lo hubiese podido hacer yo solo'



Hace algo más de tres meses, Guillermo Ramis, entonces recién nombrado presidente de la Asociación de Autónomos del Taxi, integrada en PIMEM, aseguraba que había aceptado el cargo con la condición de que si, al cabo de cierto tiempo, consideraba que su gestión no resultaba suficientemente eficaz, se retiraría. Hoy, tras la firma del acuerdo que hizo posible el nuevo reglamento del taxi, ya puede comenzar a hablar de satisfacciones.

Todo el trabajo de los últimos tiempos, como el de su Junta Directiva, estuvo enfocado hacia la confección de este reglamento. «Ahora, que salga bien o mal, no dependerá de nosotros. Quiero destacar que este trabajo nunca lo hubiera podido hacer solo, sin la ayuda de mi Junta Directiva».

De todos los puntos que se trataron, con el que se muestra más orgulloso es con que «se hayan puesto de acuerdo todas las patronales y todos los sindicatos, ya que considero que la unificación de criterios es fundamental para luchar todos a favor del gremio. Por separado, poco se puede conseguir».

Una vez logrado este paso, el siguiente objetivo que se han propuesto la Asociación y su presidente es el de lograr la unificación de las emisoras. En cuanto a la situación actual del sector, Ramis dice que en esos momentos la situación no es buena, «porque falta trabajo, o sobran licencias o conductores. La cuestión del número de conductores ha quedado solventada en el nuevo reglamento; en cuanto

al número de licencias, lo único que se puede hacer es ir disminuyéndolas paulatinamente». Pero, por encima de cualquier premisa, el presidente opina que lo fundamental es la unificación del sector. «Es fundamental para lograr su competitividad».

En cuanto a la Asociación, «una de las líneas políticas que nosotros seguimos con más ahínco es la de que nuestros socios lleven a cabo una transparencia total de cara a los usuarios en el tema de las tarifas. Con esta medida pretendemos informar bien a nuestros clientes, ya que las tarifas varían según el servicio que se ofrece. Lo que pretendemos es que los viajeros que suban, tanto sean nacionales como extranjeros, a nuestros coches, tengan acceso inmediato a saber el coste de las tarifas de las excursiones o las de los traslados, por ejemplo».

Respecto a las tarifas, Guillermo Ramis insiste en aclarar, una vez más, que las actuales tarifas no han sufrido un aumento real, en contra de lo que parece. «Lo importante es que los usuarios se fijen en el hecho de que, aunque la bajada de

bandera haya subido a 250 pesetas, el taxímetro de los coches no puede volver a marcar hasta que no haya realizado un recorrido de 17 km. Este hecho es muy fácil de comprobar, en caso de que el cliente lo considere necesario».

Según el empresario, «lo único que ha variado ha sido el precio de los servicios mínimos. Por ejemplo, a una persona que coja el taxi por un recorrido que antes le valía 200 pesetas, ahora le costará 250 pesetas. Sin embargo, si antes una carrera costaba 400 pesetas, ahora le seguirá costando lo mismo».

Otra de las cosas que han variado, en cuanto a las tarifas, ha sido la subida de la tarifa 2, que ahora comienza a las 9 de la noche del viernes y se mantiene hasta las 6 de la mañana del lunes, mientras que antes comenzaba a partir de las 4 de la tarde del sábado.

El presidente asegura que su actitud está abierta respecto a todas aquellas personas que quieran hacerle cualquier tipo de sugerencia, «siempre que sirva para subir la calidad del sector y del servicio que ofrecemos».

# Cincuenta años del Gremi de Tallers Reparadors de Barcelona

*1994 ha sido un año especial para el Gremi de Tallers Reparadors de Barcelona.  
Ha cumplido cincuenta años de existencia*

**1944.** «Todas las historias tienen un principio. La del Gremi de Tallers de Reparació d'Automòbils de Barcelona arranca de la voluntad de un conjunto de profesionales todavía nuevo de la actividad industrial, el del automóvil, destinado, en pocos años, a convertirse en una pieza clave de la economía del país. Toda una concepción de la vida rodea la automoción. Y, por tanto, el papel social del trabajo en el taller tiene una trascendencia pública más apreciable de lo que en un primer momento puede parecer.»

**1944-1965.** «Aquel primer Gremi se va abriendo camino en un país que lleva en el bolsillo la cartilla de racionamiento.» En el marco de las necesidades de los coches de transporte de mercancías y de los de uso industrial, y de la falta de recambios, los talleres comienzan a adquirir protagonismo.

**1965-1977.** «La mejora del nivel de vida, el desarrollo económico y la voluntad del país de ponerse al día tienen un protagonista con todo el valor de un símbolo: el automóvil. Tan deseado como criticado, pronto se convierte en la síntesis de una nueva forma de vida.» En estos años el bienestar dispara las cifras de matriculación y los talleres proliferan sin orden ante este gran aumento de la demanda. Termina la etapa, sin embargo, con el país enfrentado a una profunda crisis.

**1977-1994.** «Al mismo ritmo que palpitaba el país, el Gremi realiza una transición a un mundo que se moderniza, se acelera y se transforma. Desde mediados de los años 70 se impone una nueva cultura y todas las instituciones están obligadas a encontrar su nueva situación en la sociedad. El Gremi no es una excepción y lo hace a la vez que se acomoda a las exigencias del cuerpo social: protección de los derechos del usuario, vigilancia de los factores de seguridad en la automoción y perfeccionamiento del servicio a los agremiados.

«En cuanto al futuro, creemos que es muy difícil pronosticar, porque hay un componente del mercado, que hoy ya es europeo, y esto no es controlable desde aquí, ni por parte de nosotros mismos. Creemos, sin embargo, que pasará por un nivel de exigencia técnica y de servicio más importante; por un cambio en las costumbres, condicionado por cuestiones de medio ambiente y, en 10 o 15 años, por un radical cambio tecnológico. Hoy por hoy, el diseño de los coches y de las ciudades en Europa "no coordinan».

*Carmel V. Olmo, actual presidente del Gremi*



# Lotería de Navidad

STAC

Nº 50.309

Barna Taxi

Nº 47.403

¡Vamos a ganar!

## Total y los taxistas de Barcelona



Isidro Herrero en el momento de recibir el premio de manos del gerente de Olimpia-Park S.L., Antonio Martínez, y el responsable de Red Orgánica de Total España en Catalunya, Teo García

Total España ha entregado un premio de 250.000 pesetas al taxista Isidro Herrero Alonso, ganador de la promoción que la empresa dirigió a los profesionales del taxi que repostaban Gasoil Premier Sin Olor. En el marco de esta campaña Total España repartió miles de participaciones de lotería en Barcelona, que se entregaban en sus estaciones de servicio, y también premió en metálico repostajes gratuitos de Gasoil Premier Sin Olor, el nuevo lubricante Total Quartz Diesel 7000, etc.



NEUMATICOS

## Hnos. ROJAS

Y



**LA NUEVA GENERACIÓN**

ESPECIALIDAD EN:

**FENÓMETRO - EQUILIBRADO DE RUEDAS (DINÁMICO Y ESTÁTICO)**

COMPROBACIÓN ELECTRÓNICA DE SUSPENSIÓN

*Y ahora más cerca de ti en:*

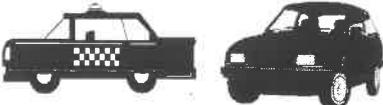
Al cambio de tus neumáticos te obsequiaremos con la comprobación de tus amortiguadores

✓ Hernán Corlés, 17  
Tel. 231 78 07 - Barna

✓ Aragón, 138  
Tel. 453 37 32 - Barna

✓ Valencia, 561  
Tel. 232 64 17 - Barna

## Recambios TAXI-AUTO



## ACCESORIOS

RECAMBIOS EN GENERAL  
AL SERVICIO DEL TAXI

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

Cartellà, 189  
Tel 357 44 54  
08031 Barcelona

## Mis recuerdos con un amigo

Manolo se ha ido y uno no se ha hecho a la idea de ello, pues el proceso ha sido muy corto. Hace cuatro días venía a almorzar al Sindicato, discutía, como en él era habitual, y los que lo conocíamos sabíamos que ello era fruto de su carácter, de sus ganas de transformar esta sociedad.

Cuando estaban dándole el último adiós, pasó por mi mente como una ráfaga su vida sindical: allá por el año 1972, cuando yo lo conocí entre el grupo de luchadores por la democracia en este país; posteriormente, en el núcleo que formamos la Coordinadora Nacional del Taxi, cuando aún clandestinos íbamos a Valencia, Caspe y Madrid, coordinando a los demócratas del taxi en lucha contra el poder establecido. El

Sindicato Vertical de Tormo, la Cooperativa del Taxi, las asambleas en el Palacio de Deportes, el Picadero, las reuniones en los despachos de los abogados laboristas de Atocha —después vilmente asesinados—, las citas en la plaza de la Manteca, en Sants, para posteriormente reunirnos en la iglesia de Sant Medir o en la Asociación de Vecinos. La comisión que tú y yo formamos para conseguir la Seguridad Social, cosa que parecía una utopía y luego fue una realidad. Tu visión del sindicalismo, que nos permitió estar juntos pese a las discrepancias políticas.

Los Once de Septiembre, sobre todo en San Baudilio, formando juntos el Servicio del Orden; los mítines de la posdictadura; los

momentos históricos, primero de la legalización del PCE y posteriormente, el PSUC, celebrándolo en la Rambla y la calle Ciutat.

Manolo, fueron muchos los actos y acciones que protagonizamos junto a otros muchos compañeros. Por eso, en la hora del adiós, siento una extraña sensación de rabia e impotencia, y de reflexión sobre si tu vida, dedicada a la lucha por la justicia social, ha sido reconocida por alguien más que tus familiares y amigos más próximos. La sociedad no es justa con sus hijos más abnegados y sacrificados.

*Miguel Tomás*

**Si heu de fer  
un butlletí...  
Si voleu editar  
una revista...**

**Som especialistes!**



***Caepissa sccl***

**Cucurulla, 9 2n 2a - 08002-Barcelona**

**Tel 301 32 00 - Fax 301 33 62**

# taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL DE DIFUSIÓN NACIONAL  
DE LA CONFEDERACIÓN DEL TAXI DE ESPAÑA  
SUSCRIPCIÓN ANUAL

Si usted quiere recibir cómodamente en su casa la revista *Taxi Libre*, suscríbase. La tendrá puntualmente cada dos meses en su domicilio. Rellene el cupón con los datos solicitados y remítalo a:

CONFEDERACIÓN DEL TAXI DE ESPAÑA: c/ Marina, 82 - bajos - 08018 Barcelona

NOMBRE Y APELLIDOS \_\_\_\_\_  
DIRECCIÓN \_\_\_\_\_  
CÓDIGO POSTAL \_\_\_\_\_ POBLACIÓN \_\_\_\_\_  
PROVINCIA \_\_\_\_\_ FECHA \_\_\_\_\_  
FIRMA \_\_\_\_\_

Deseo recibir, durante un año, en mi casa, los seis números de la revista bimensual *Taxi Libre*. Por ello pagaré, por gastos de envío, un total de 1.000 ptas. al año. Autorizo, por tanto, la retirada de esta suma de mi cuenta bancaria. A tal efecto, consigno los datos.

ENTIDAD BANCARIA \_\_\_\_\_  
NÚM. OFICINA \_\_\_\_\_  
NÚM. LIBRETA O CUENTA \_\_\_\_\_  
FIRMA \_\_\_\_\_

## Engánchate a Barna-Taxi

Entrar en Barna-Taxi sólo  
cuesta 5.000 pesetas  
Cuota mensual: 5.000 ptas.

**Te ofrecemos:**

- Rentabilidad
- Comunicación
- Seguridad



*Edicions  
Caepissa, sccl*

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

# ministración

instancias», el intento de conseguir transparencia y hábil en el juego de acción en las necesidades del sector del es, sigue ordenando muchos trámites, Por ahora, la vía menos dolorosa de gobierno es conseguir la intermediación parlamentarios.



## el Taxi de España a Nacional mbre de 1994

del día:

& Librand sobre la fiscalidad en la transferencia de licencias.

de Tributos sobre el IRPF y los módulos.

ará en febrero en San Sebastián.

conseguir las propuestas anteriores.

### Acabemos con los faroles del Gobierno

*El pasado mes de febrero el Gobierno daba una «respuesta obligada» a diversas preguntas realizadas por el grupo parlamentario IU-IC —a través de su portavoz Rosa Aguilar Rivero. El Ministerio de la Presidencia utilizó alusiones, subterfugios, se remitió una y otra vez a las propias leyes que se estaban cuestionando, para articular una «respuesta» que, en realidad, no respondía a nada. La CTE se ha dirigido de nuevo a Rosa Aguilar para que «obligue» de nuevo al Gobierno a dar la cara. El texto, que reproducimos a continuación, parece lo suficientemente claro, directo y delimitado como para que el Gobierno no tenga ninguna posibilidad de inhibirse. Esta vez no daremos armas a la Administración ni le admitiremos una mentira, piadosa tal vez, pero sólo para su propia «conciencia democrática.»*

«No habiendo recibido respuesta alguna sobre el tema del seguro de los vehículos autotaxi que fue planteada el pasado 16 de diciembre de 1993 al Gobierno, consideramos que este tema sigue más vigente que nunca.

Este año se están dando incrementos en las pólizas de asegurados que no han realizado parte alguno, con lo cual debería ser bonificada la prima. Sin embargo, ocurre todo lo contrario: esta se ve incrementada desde un 3% hasta un 30%, dependiendo de cada compañía. Por ejemplo, la Fiatc, en el año 1993, por el seguro del vehículo cobraba sobre unas 133.000 pesetas, más un seguro complementario, que podía ir desde un plan de ahorro hasta un subsidio de baja laboral o un combinado de hogar, etc. Estos seguros complementarios oscilaban entre 25.000 y 75.000 ptas. Este año 1994, la compañía Fiatc ha subido un 3%.

La compañía Reddis durante el año 1993 cobró del seguro del vehículo sobre unas 81.000 ptas., más el seguro complementario. Este año 1994 lo ha incrementado sobre un 30%.

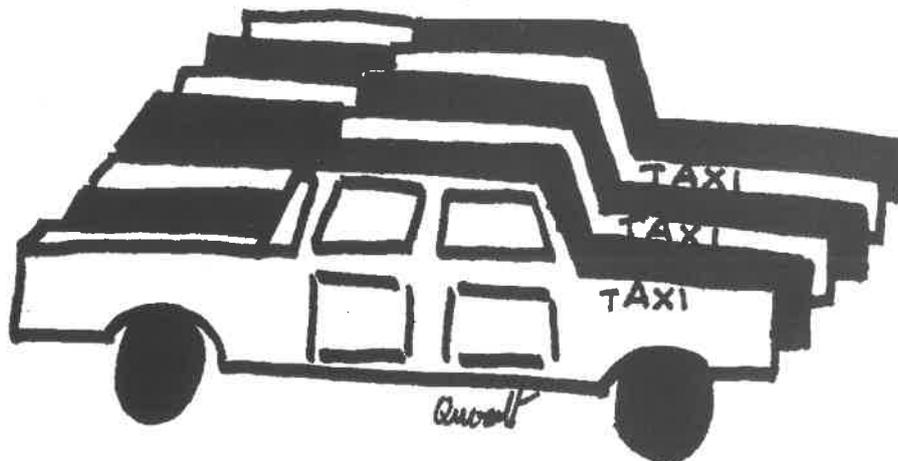
Otra tercera compañía es Chasir, que ha empezado a asegurar vehículos de servicio público este año. El precio es de 148.000 ptas. más un complementario que puede ascender de 20.000 a 30.000 ptas. Como se puede observar, estas tres compañías tienen un precio parecido, que va desde 168.000 a 188.000 ptas.

Otro abuso que se está dando este año es que, para desprenderse de este tipo de vehículo, las compañías aseguradoras no desperdician momento alguno. Por ejemplo, muchas compañías se han desprendido de este tipo de póliza aprovechando el cambio de vehículo.

Otro abuso es que estas compañías, que por diferentes circunstancias se desprenden de este tipo de vehículo cuyos dueños con anterioridad habían suscrito planes de vejez con ellas, no retornan el dinero a los afectados por los planes, porque no está legalmente permitido hasta después de dos años. Por esta razón muchos titulares de estos vehículos se ven en la necesidad de volver a contratar otro plan de jubilación en otra compañía.

Por todo ello, solicitamos que el tema del seguro de vehículos para autotaxi sea tratado de forma urgente y obtenga una solución definitiva.»

El Presidente - Miguel Tomás Romero



propuesta conjunta sobre medios de financiación alternativos (publicidad...). Miguel Tomás consideraba positivos los compromisos adquiridos. «De todas maneras, no debemos olvidar que el Estado impulsa una política de creación de puestos de trabajo, y que el sector del taxi se ve obligado a disminuir su plantilla. Por ahora, las medidas que toma el Gobierno perjudican el taxi: el punto que descuenta a las empresas para rebajar su cotización a la Seguridad Social no afecta al taxista porque es autónomo; por contra, la subida del IVA sí que es un grave perjuicio.

plasmados puntos como el número de trabajadores del taxi en estos momentos, el número de asalariados, la media de horas realizada al día... también habrá un apartado comparativo con el taxi de otras ciudades europeas (Milán, París, Sevilla...). Todavía faltan concretar, sin embargo, el período de elaboración del informe y hasta qué punto resultará este vinculante para la propia Administración.

- Durante el tiempo que dure la confección del informe se aplicará la contingentación de asalariados, ya que si el estudio se realizara en un contexto de movilidad laboral, perdería su credibilidad.
- En el terreno del control de las irregularidades y de los ilegales, el TTT adquiere la competencia de solicitar determinadas inspecciones y de realizar las denuncias que considere pertinentes.
- Convocatoria única del examen de taxistas en abril de 1995. Esta acción está en la línea de no aumentar el número de taxistas hasta que no se haya obtenido el dictamen del informe.
- El tema siempre pendiente de la amortización de licencias ve una pálida esperanza al retomarse la propuesta de 1984 consistente en la creación de un fondo destinado a ello, a partir de una tasa especial. Ello no elimina la necesidad de obtener más recursos: con este objetivo la TTT, junto con la Administración, impulsará una comisión que elaborará una

## ¡Por fin lo reconocen!

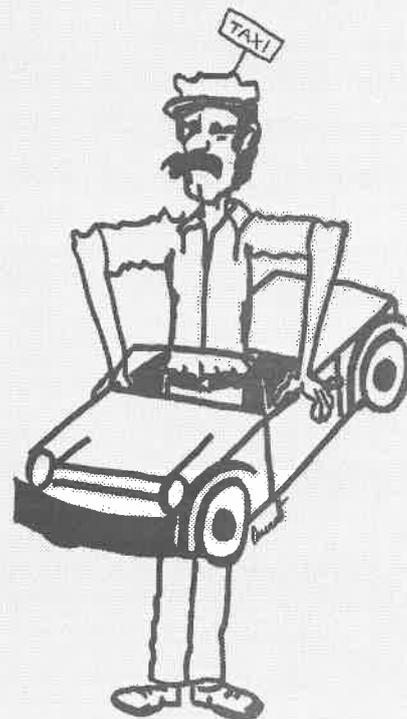
*La reunión del 27 de junio pasado de los flamantes ganadores de las elecciones del taxi con representantes del Institut Metropolità del Taxi de Barcelona dio un pequeño pero significativo triunfo a las reivindicaciones del STAC: la Administración reconoce explícitamente, por primera vez, la necesidad de encaminar los esfuerzos hacia la consecución de un taxi = un conductor.*

*Reproducimos a continuación el fragmento del informe del presidente, Joan Torres, recogido en el acta número 6 del IMT, donde queda plasmada esta reivindicación.*

### 1. Informe del Presidente

a) El Presidente da cuenta del contenido de la reunión mantenida con los representantes de las asociaciones más representativas del sector de acuerdo con los resultados de la consulta efectuada. En esta reunión se trataron los siguientes temas:

- Avanzar en la formulación de mecanismos de participación del sector mediante la constitución del Consell Consultiu así como una Taula Tècnica que garantice un contacto ágil y permanente entre la Administración y las asociaciones.
- Reservar un espacio en la *Revista del Taxi* para las asociaciones más representativas.
- **Mejorar los mecanismos de acceso a la profesión con el objetivo de adecuar el número de profesionales a la demanda y avanzar en el objetivo: «un taxi, un hombre».**
- Aumentar la oferta en el sector (contactos con el Barça, etc.).
- Mejoras en la imagen del sector.



# XI Congreso de la Federación Nacional de Taxis Independientes



Mesa presidencial con J. C. Françon y representantes de los ministerios de Economía, Comercio y Transportes



J. C. Françon y Miguel Tomás frente a la sede de la Confederación Europea en Lión

*El pasado mes de septiembre la FNTI celebró su onceavo Congreso en Lesigny (una localidad a tan sólo 15 km. de París). Al nombramiento de Jean Claude Françon, actual secretario de la Confederación Europea del Taxi, como presidente de la FNTI, se une el hecho de que los congresos del taxi, en Francia, tienen un interlocutor en la Administración. El taxi es lo suficientemente poderoso como para convocar entidades gubernamentales con voz y voto.*

*En el XI Congreso estuvieron presentes miembros del Ministerio de Transportes, Economía y Comercio. Estos no tuvieron inconveniente en sentarse en una mesa y entablar un debate, discutir las propuestas de los técnicos del taxi y comprometerse, si lo consideraban oportuno, a llevarlas a las más altas autoridades. Esto es algo que aquí, en España, de momento, es inconcebible. El IX Congreso de la FNTI trató con especial deferencia el tema de la modificación del actual sistema tarifario. En Francia, cada departamento establece sus propias tarifas, urbanas e interurbanas. El genuino centralismo francés sólo influye en el aumento proporcional de las tarifas, de manera que cada departamento sube el tanto por ciento que permite el Gobierno, pero siempre en relación con sus propias tarifas. ¿Qué pidió el taxi francés en el Congreso? La unificación de la tarifa interurbana, es decir, la creación de una tarifa interurbana única, de ámbito nacional. ¿Y quién puede hacer algo al respecto? El Ministerio de Economía y Hacienda. De ahí la importancia de su presencia durante el Congreso.*

## Triunfo histórico del taxi francés

Desde el año 1973, cuando se instituyó la ley que prohibía a los taxistas transferir sus licencias, el mundo del taxi inició una lucha, que con los años ha devenido histórica, para conseguir su derogación. Ahora, en 1994, más de veinte años después el taxi aplaude la decisión del ministro del Estado, Charles Pasqua, de llevar la eliminación de la ley al Parlamento. Es más, en estos momentos el taxi francés contiene el aliento a la espera de la resolución de una lucha que había unido a todos los trabajadores de este servicio bajo el mismo estandarte.

Desde 1973 las licencias ya no eran propiedad del taxista, sino del ayuntamiento de su localidad, de manera que cuando el trabajador decidía dejar su plaza no tenía derecho a venderla; debía retornarla a su legítimo propietario, el municipio. Este cambio fue tan importante para la institución del taxi que su historia en Francia se explicaba antes y después de la ley de 1973.



## Muere el presidente de la CET

El recién nombrado presidente de la Confederación Europea del Taxi, el chipriota Germanos Fokas, murió el pasado mes de septiembre a consecuencia de un cáncer.



## ascendió a 21 millones mente costead por los taxi s taxistas ven como sus cluso si prolongan sus

asequibles. El 75% de los taxistas vota a favor de la aplicación del nuevo plan.

### El plan de rescate definitivo

Los propios titulares de licencias que deciden seguir en la profesión y los que se incorporan a ella llevan el peso de la financiación del proyecto, ya que, en última instancia, han de ser ellos quienes se beneficien del aumento de la rentabilidad de la explotación de los taxis y del aumento del valor de las licencias. El objetivo es retirar 2.000 licencias, aunque conseguir la supresión de entre 1.200 y 1.500 ya será considerado

como un éxito.

El procedimiento es el siguiente: transportes rescata las licencias que les son ofrecidas (por 10.000 dólares canadienses en 1985; 18.000, y 30.000, en 1990) y, por otra parte, percibe las tasas anuales exigidas a los titulares de licencias (1.000 dólares por licencia y año). Asimismo, cobra también la tasa de traspaso que pagan los que compran la licencia a un tercera (10.000, en 1985, y 20.000 a partir de 1987).

Muy pronto es evidente la salud financiera de la operación, debido principalmente a las entradas de fondos generados por las tasas de traspaso. De esta manera, la cotización anual de los integrantes del sector se reduce a 500 dólares canadienses en el año 1989 para ser suprimida en 1990.

### Balance positivo a todas luces

La operación de rescate contribuyó

a mejorar la productividad y la rentabilidad de la industria del taxi sin afectar a la cantidad ni a la calidad del servicio que se ofrece.

• Frente a una disminución del 7% en el número total de carreras efectuadas por los taxistas de Montreal entre 1984 y 1987, el número de carreras por licencia aumentó en un 12% y el número de carreras por hora de trabajo aumentó en un 8%.

• En el plano de la rentabilidad, los beneficios brutos por carrera

aumentaron en un 40%, y por hora en un 50%. La combinación de estos aumentos con la de un 3,5% en las horas trabajadas por taxi implica un aumento del 56% en los beneficios medios anuales (en relación con 1984).

El rescate de licencias no fue el único factor que mejoró la situación del taxi; también incidieron favorablemente la subida de las tarifas entre 1984 y 1987, la recuperación económica y la apertura de nuevos mercados.

## En la misma onda que el STAC

Michel Trudel, representante del Ministerio de Transportes presentó en la conferencia del día 5 una memoria en la que reconocía que el plan de rescate había sido sólo una de las soluciones posibles. Entre las que contemplaba como alternativas había algunas que sintonizan directamente con las que preconiza el STAC y por las que está trabajando desde hace años. Las destacamos en negrita:

«El plan de rescate, tal como ha sido implantado en Montreal, sólo constituye una de las múltiples soluciones que pueden preverse para disminuir la oferta del servicio y rentabilizar la explotación de los servicios de taxi.»

«También pueden preverse otras soluciones. Su puesta en práctica y su éxito también estarán condicionados por numerosos sectores sociopolíticos: el contexto reglamentario e histórico de la industria, la naturaleza de los derechos jurídicos y, sobre todo, la adhesión y la cohesión de los miembros de la industria. Estas soluciones tienen un impacto a largo plazo y hay que ser conscientes de ello.»

«Las alternativas son diversas:

— Las licencias de taxistas: en lugar de disminuir el número de coches, puede disminuir el número de profesionales autorizados a conducirlos.

— La propiedad e intransferibilidad de las licencias de taxi.

Se habrían podido considerar diversas alternativas:

• **Decretar que todas las licencias tengan que ser explotadas por su propietario: una licencia de taxi = un propietario = un taxista.**

• Fijar esta obligación a corto plazo (un periodo de cinco años) y asociarla a la obligación de explotar el taxi durante un mínimo de diez años antes de poder traspasar la licencia.

• Decretar que las licencias de taxi no puedan traspasarse en un futuro establecido a medio plazo (de 10 a 15 años): el valor del mercado habría podido disminuir por desgaste.

— Reforma global del sistema de licencias: con una expropiación inicial, comprando las licencias con una compensación financiera basada en el valor de mercado de las licencias. Una vez efectuada esta regulación, reglamentar la emisión de licencias: por franquicias o de forma artesanal, es decir, concediendo las licencias sobre la base de que un taxista = una licencia intransferible. Se podría sumar la prohibición de confiar el taxi a otro taxista.»

*Hemos ido a...*

## ...Moscú y San Petersburgo



Saludos, compañeros, desde la catedral de San Basilio

# ¡Sabías que...

Nº 4

...Moscú fue fundada hace 800 años por un príncipe llamado «Jorge Brazos Largos (Yuri Dolgoruky)?

...la palabra «Kremlin» significa «ciudadela»?  
...en la Plaza Roja podemos ver a la momia de Lenin en su Mausoleo, pero que delante de éste ya no se efectúan sus famosos cambios de guardia?

...en ruso antiguo la misma palabra («krasnaya») significaba «roja» y «hermosa»? Así que el nombre de **Plaza Roja**, en un principio se le puso por «hermosa», aunque cuando llegaron los comunistas le dieron el otro significado.

...según cuenta la leyenda, una vez acabada la **Catedral de San Basilio**, Iván el Terrible hizo que le sacaran los ojos al constructor para que no pudiera hacer otra que la igualara en belleza?

...el metro de Moscú es el más lujoso del mundo? En su construcción se emplearon piedras semipreciosas, granito, más de 50 tipos diferentes de mármol, vidrieras de colores, acero inoxidable, y está adornado por

esculturas, pinturas, mosaicos, relieves, lámparas, candelabros, etc.

...las escaleras del metro llevan una gran velocidad y en algunas estaciones la profundidad de éstas llega a ser hasta de 500 metros?

...los andenes del metro son lugares de reunión ya que tanto en invierno como en verano mantienen la misma temperatura.

...San Petersburgo recibió este nombre de su fundador Pedro I El Grande (1713) en honor del apóstol San Pedro, cuidador de las llaves del Paraíso, porque pensaba que la ciudad era la llave que abriría a Rusia el camino hacia el paraíso: la prosperidad, el poderío, el Mar Báltico?

...al estallar la Primera Guerra Mundial cambió su nombre por el de **Petrogrado** (18 agosto 1914), a la muerte de Lenin (26 enero 24) por **Leningrado**, y a partir del 6 de setiembre de 1991 ha recobrado su nombre original?

...la ciudad está formada por 44 islas unidas

por 620 puentes, todos distintos y muchos de ellos levadizos, sobre el río Neva y sus canales? Por esto es llamada la Venecia del Norte.

...en la Guerra Mundial resistió 900 días al asedio de los nazis?

...a las 12 en punto todos los días se dispara un cañonazo desde la Fortaleza de Pedro y Pablo?

...el **Ermitage** es el mejor museo de Rusia y uno de los mejores del mundo? Tiene su sede en tres edificios; entre ellos destaca el **Palacio de Invierno**, residencia de los últimos seis zares. Este tiene más de 1.000 salas y su fachada principal mide más de kilómetro y medio.

...la **Catedral de San Isaac**, ortodoxa, realizada por el francés Montferrand, posee la segunda cúpula más grande del mundo, después de la de San Pedro del Vaticano, cuya iglesia tomó el arquitecto como modelo? Para dorar la cúpula utilizaron más de 100 kg. de oro.

...su interior está decorado con 382 esculturas, pinturas, mosaicos, diversos tipos de mármol, malaquita, lapislázuli, etc? Llaman la atención dos enormes puertas de bronce que pesan cada una cerca de 10 toneladas.

## IX Aniversario de Radio Taxi Mataró



El pasado día 14 de mayo los taxistas de la emisora local de Radio Taxi Mataró se dieron cita, como cada año, para celebrar el noveno aniversario de la entidad.

El punto de encuentro fue el Hotel Guitart Park de la localidad de Lloret de Mar. La respuesta a la convocatoria fue pésima, ya que acudió alrededor de un 15% de compañeros de un total de ochenta y ocho taxis que componen la flota de taxis de Mataró.

La cena estuvo muy bien, según todos los asistentes, y amenizada con baile hasta altas horas de la madrugada —eso sí, si el cuerpo lo

aguantaba. También pernoctamos en el hotel para, al día siguiente, domingo, disfrutar de un gran día de sol para ir a dar una vuelta por la localidad.

Un agradecimiento a todos los taxistas y familiares invitados que acudieron a la cena y, ¡a ver si el año que viene nos juntamos muchos más!

*Alfredo Olvera*

*Secretario de Radio Taxi Mataró*

---

## “Compañeros” de conveniencia

El pasado 5 de junio, cuando regresaba de un viaje, a la altura del peaje de Tarragona, llamado el «Tronco», se me averió el taxi. Tras dos horas de espera localicé a una grúa. Finalmente, nos pusimos de acuerdo el propietario de la grúa y yo para traer el coche hasta Barcelona, pero la grúa sólo podía transportar a una persona, y yo viajaba con mi esposa y mis dos hijas. A raíz de ello se me presentó un grave problema, que vi solucionado cuando una compañera taxista, también de Barcelona como yo, detuvo su coche donde nos encontrábamos. Primeramente alardeó sobre un viaje que acababa de hacer con unos clientes muy generosos. Seguidamente, le demostré mi alegría y le planteé el problema. Le pedí, por favor, que se trajera a mi familia a Barcelona, pues ya se dirigía hacia esa dirección y con el viaje de regreso cobrado. Ella me contestó que me

tenía que cobrar y yo le pregunté: «¿Cuánto quiere?» Me respondió que yo ya sabía cuanto vale el ofrecerse. Yo le propuse tres o cuatro mil pesetas, ya que consideraba que, como el retorno lo tenía cobrado, lo que cogía era porte. Sin titubear me respondió que por este dinero no traía a mi familia. Arrancó su coche y se encaminó sola hacia Barcelona.

A pesar de que esta «compañera», si se merece este trato, es una oveja negra dentro del colectivo del taxi, sí que tenía interés en que los hechos los pudieran leer todos los taxistas de Barcelona. Es más, me quedé tan perplejo con la situación que, finalmente, tomé nota de la licencia, la 2037, y de la matrícula del vehículo, un Renault-21 B-4220-NK, para que quede constancia escrita de los hechos.

*Agustín Serrano*

INSTITUT  
METROPOLITA  
DEL TAXI

# PROMOCIONEM EL



EL  AL SERVEI DE BARCELONA.  
ESTEM TREBALLANT PEL , GUANYANT  
NOUS MERCATS, CAPTANT CLIENTELA  
PEL , MITJANÇANT SERVEIS COM:



BARCELONA TAXI TURÍSTIC



TAXI AMIC, PER A TOTHOM



PAGAMENT AMB TARGETA CRÈDIT



PROMOCIÓ A LES EMPRESES



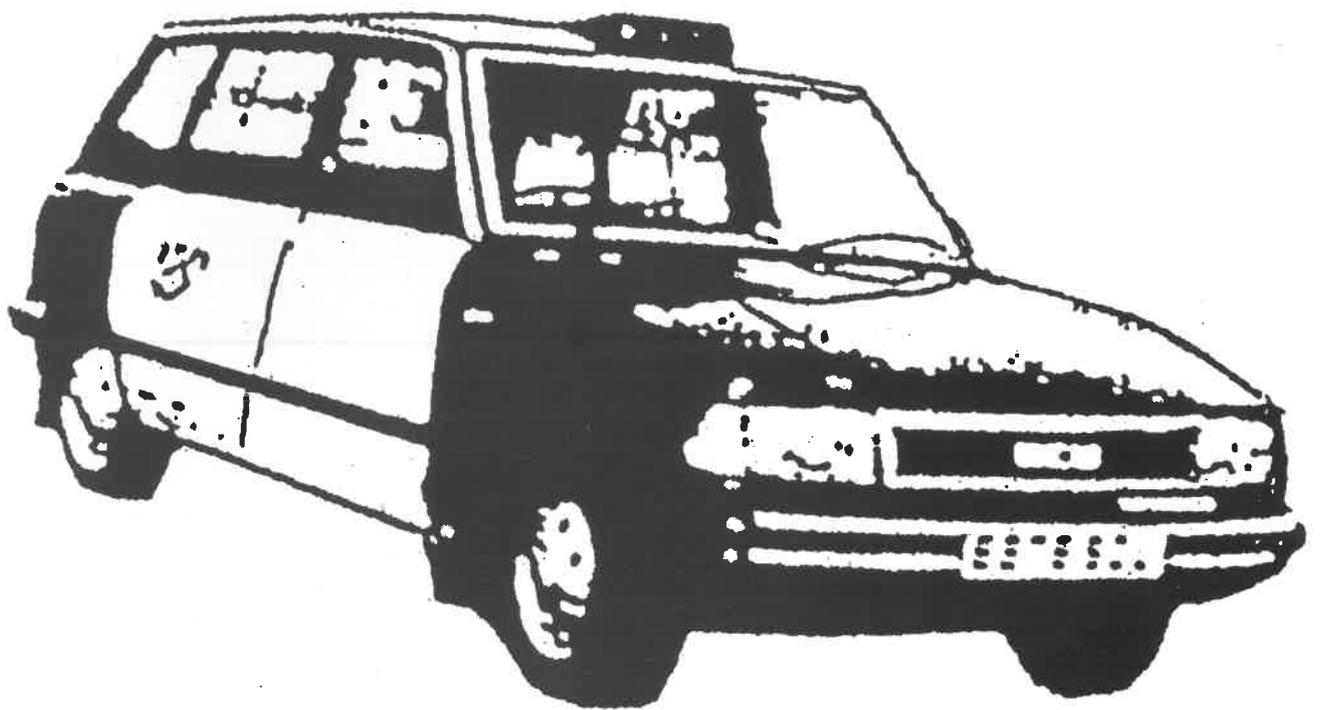
CONGRESSOS, FIRES, ETC.



Àrea metropolitana de Barcelona

INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI

CARRER 62, NUM 420 EDIFICI B ZONA FRANCA 08040 BARCELONA  
TEL. (93) 336 61 61 - TELEX 53276 AMBM E - FAX (93) 263 12 06



# taxímetros Barcino®

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:



TAXITRONIC

## GRAN OFERTA

**Taxímetro Nitax-90**  
**Soporte Policarbonato**



**Módulo**  
**Imán o Barra**



**Piloto SP — Placas SP**

Todo Incluido:

**¡65.000!\***

al contado

\* Entregando material viejo. Oferta válida del 1-4-94 al 31-9-94

**Oferta: Cambio Aceite: Filtro, Aceite y Mano de Obra 3.000 Pts.**

**Montajes:** Taxímetros: Cambio Material — TAXITRONIC — ARGO  
Radio Teléfonos — Teléfonos — Radiocassette — Alarmas  
Electricidad Automóvil — Instalación Mamparas Seguridad

**Nuevo Servicio: Aire Acondicionado**

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

**NO CERRAMOS AL MEDIODÍA**  
**Nuevo teléfono a partir del 15-6-94**  
**231 11 07**

Horario:  
Laborables de 7 a 19:30  
Sábados de 8 a 19:30  
Domingos y Festivos de 9 a 13