

taxi

LIBRE

núm. 83 noviembre - diciembre 1994



¡Todos a una!

1 taxi = 1 conductor

Por la amortización de licencias

¡No al intrusismo!

taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSIÓN NACIONAL
4ª ÉPOCA, AÑO XIV Nº 83



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, 2n 2a A
08002 Barcelona
Tel 301 32 00 (Pilar Escuin)

Imprime:

Tandemgraf. Alarcón, 40-42
Sant Adrià del Besòs

Depósito legal: Barcelona-18790-1993

*Revista impresa en papel
estucado ecológico Biolos*

*Portada: Asamblea del pasado
6 de octubre en Barcelona*

Talleres ATLÁNTIDA

REPARACION DE
AUTOMOVILES



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

El pasado 9 de noviembre fue presentada una enmienda por el grupo parlamentario de CiU al Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1995. Poco después el Congreso la aprobaba sin ningún voto en contra. Esta enmienda estaba basada en un propuesta de la Confederación del Taxi de España, y documentada por el informe de Coopers & Librand, que apoyaba la exención de la fiscalidad del bien inmaterial a la venta de la licencia. Con ello ha culminado una lucha que empezó en el mismo momento que se aprobaba la nueva Ley fiscal, en enero de 1992, y que condenaba a todos los jubilados del taxi a liquidar más de dos millones de pesetas a Hacienda por la transferencia de sus licencias. Teniendo en cuenta que en este país se transfieren más de 4.000 licencias al año, el montante superaba los 8.000 millones de pesetas. Ahora otras organizaciones querrán ponerse las medallas de este logro. Pero en la Historia escrita en letras de molde aparecerá como la victoria de la Confederación. Y esto es algo tan justo como lo que ha aprobado el Congreso de los Diputados.

Sumario

Editorial	1
País Vasco. El VII Congreso se presenta	2
País Vasco. Donostia-San Sebastián, la ciudad	3
Andalucía. Córdoba levanta la voz	5
Andalucía. XV Congreso de la Federación Andaluza del Taxi	5
Valencia. Taxi-Joven cubre la ruta del 'bakalao'	6
Valencia. Una gestión largamente esperada	7
Valencia. La Administración debe negociar con taxistas representativos	8
Barcelona. Paradas: la Administración no cumple	9
Barcelona. Barna-Taxi se informatiza	10
CTE. Sobre las transferencias de licencias	12
Día 21 de noviembre, paro general	16
Barcelona. "Volveremos a estar orgullosos de ser taxistas"	17
Barcelona. La Administración hace inviable el diálogo	18
Barcelona. Documento aprobado por el Institut Metropolità del Taxi para 95 ..	19
Barcelona. Siempre la Administración	20
Barcelona. Apuntes sobre el 6-O	20
Barcelona. Cómo hundir una empresa	21
Barcelona. Las empresas del taxi no existen	21
Cultura y ocio	21
Reportaje. Federación Portuguesa del Taxi	25
El lector opina	26

Taxi en la Entidad Metropolitana de Barcelona, y Michel Trudel, coordinador del sector del taxi del Ministerio de Transportes de Quebec.

• El *Foro* será la ocasión de organizar una mesa redonda sobre *Demanda de transporte de taxi, o Competencia y complementariedad: vehículos de arrendamiento con conductor*, en la que intervendrán los representantes de las diversas administraciones invitadas. Brindará igualmente la posibilidad de entablar un debate entre estos responsables, los ponentes y las delegaciones participantes en el Congreso.

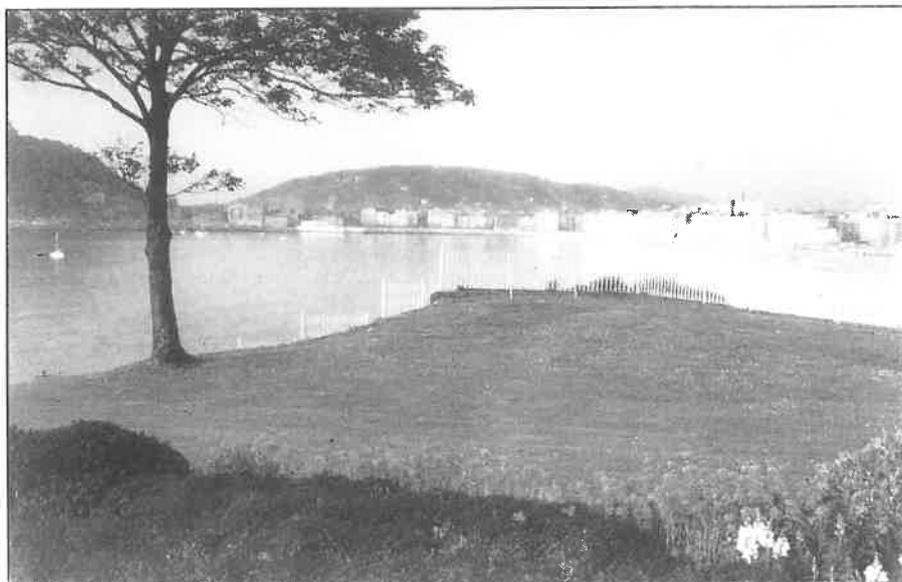
Además de asistir a estas actividades los participantes tendrán la oportunidad de realizar diversas visitas institucionales y de conocer la ciudad que acoge este Congreso.

El Congreso dispondrá de traducción simultánea a los cuatro idiomas oficiales de la Confederación: español, francés, inglés e italiano.

Agradeciendo de antemano vuestra atención, os saluda atentamente,

Federación Vasca del Taxi

FEDERACION VASCA DEL TAXI
TAXISTEN EUSKAL FEDERAKUNDEA



Donostia-San Sebastián, la ciudad

Donostia-San Sebastián nació de un pequeño núcleo de pescadores que vivían al pie del monte Urgull. La pesca y más adelante el comercio marítimo la convirtieron en un próspero emplazamiento, a la vez que en apetecible plaza fronteriza, constantemente atacada. Aunque fue cercada y destruida doce veces por el fuego, San Sebastián no cayó en manos enemigas hasta que en 1813 las tropas anglo-portuguesas entraron en la ciudad y la arrasaron completamente. En una decisión histórica, sus habitantes, reunidos en Zubieta, pactaron la reconstrucción de la ciudad. Más adelante, en 1863, se tomó la opción de derribar sus murallas, que impedían la expansión.

El resultado ha pervivido hasta hoy, cuando San Sebastián puede considerarse una de las ciudades españolas de trazado más moderno a causa de su accidentada historia, con bellísimas playas, jardines poblados de tamarindos —los árboles con los que se identifica la ciudad—, iglesias, la solidez del castillo del monte Urgull... y, en febrero, los ya famosos carnavales donostiarras.

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

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

Córdoba levanta la voz

Otro ejemplo de que las movilizaciones están conmoviendo toda la geografía del país llega de Córdoba. Los taxistas de esta ciudad también dieron su particular vade retro a los titubeos de la Administración para congelar las licencias y a su permisividad con el intrusismo. Aquel mismo día, como ya informamos en el Taxi Libre número 82, también fueron colapsadas las calles de Sevilla, Málaga, etc.

El pasado 5 de julio miembros de la Asociación de Autónomos del Taxi se concentraron durante unas horas ante el Ayuntamiento para hacer oír sus demandas. La jornada reivindicativa había tenido su inicio a las diez de la mañana con una manifestación; el servicio de taxis quedó prácticamente paralizado hasta las dos de la tarde.

La Asociación, que cuenta con 450 licencias de las 483 que hay en Córdoba, acoge en su seno dos posturas diferenciadas: la de aquellos que ven con buenos ojos la propuesta del equipo de gobierno de realizar la concesión de licencias cada cinco años y no cada año —como se ha hecho hasta ahora—, y la de los asalariados del taxi —120— que rechazan las propuestas municipales porque Córdoba es la ciudad que tiene el índice de contingentación más bajo de toda Andalucía.



XV Congreso de la Federación Andaluza del Taxi

El pasado 19 de noviembre estaba prevista la celebración en Antequera el XV Congreso de la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi. Esta reunión contaba con un apretado orden del día que debía poner sobre la mesa las numerosas gestiones realizadas tras las movilizaciones del pasado verano. El tema más importante era el nuevo cauce que parece haber encontrado la Proposición no de Ley rechazada el pasado año en el Parlamento y que ahora podría ver la luz con la reordenación de fuerzas que se ha producido tras la derrota del PSOE andaluz.



El famoso proyecto —rechazado el pasado 5 de octubre de 1993— ha sido presentado de nuevo a los cuatro grupos políticos del Parlamento de Andalucía, así como a su propio presidente, Diego Valderas. Afirman fuentes de la Federación Andaluza que «esta Proposición no de Ley se justifica por la situación crítica que está atravesando el taxi en Andalucía».

La Federación informó que continúa manteniendo reuniones periódicas con los distintos grupos parlamentarios y que tiene la esperanza de que en breve este documento sea tratado en la Comisión de Comercio y Transportes del Parlamento de Andalucía. Esta vez es mucho más probable su aprobación, ya que en la ocasión anterior fue apoyada por todos los grupos políticos excepto el PSOE; y ahora que ha cambiado el equilibrio de fuerzas dentro del Parlamento, parece que hay vía libre. Los grupos políticos PP, PA y IU-CA ya han reiterado su apoyo.

Que la Junta de Andalucía cumpla con sus competencias

En otro orden, se informó sobre las reuniones mantenidas con la Dirección General de Transportes de la Junta de Andalucía, donde se tocaron los problemas puntuales que entran dentro de las competencias de la Junta, como son la lucha contra el intrusismo, las subvenciones, el seguro de los vehículos, etc.

También se trató con la Dirección General la solicitud que la Federación cursó el pasado 17 de marzo ante la Consejería de Transportes para conseguir el establecimiento de las tarifas interurbanas para el taxi en todo el territorio andaluz.

La conclusión que emanaba de esta convocatoria es que el mal tiempo sigue arreciando para el taxi. «En definitiva, estamos soportando la crisis más aguda conocida en este sector del taxi en Andalucía», afirma José Jara Carrasco, presidente de la FAAT.

Una gestión largamente esperada

Orden de 19 de septiembre de 1994, de la Conselleria d'Obras Públiques, Urbanisme i Transports, por la que se regulan los servicios nocturnos de autotaxis a zonas de discotecas en el Área de Prestación Conjunta de Valencia, así como de vehículos de transporte público discrecional de viajeros.

Artículo segundo

Los vehículos autotaxi podrán concertar servicios para la realización del transporte de viajeros desde Valencia ciudad a las discotecas siguientes: Canal, Spook Factory, Dreams Village, Bunty Saler, Don Mendo, Aqualandia, Puro Moro, Puzzle, Barraca y Chocolate, y en sentido inverso para el regreso a Valencia ciudad.

La Dirección General de Transportes podrá ampliar a otras zonas de esparcimiento nocturno la posibilidad de estos servicios.

Artículo tercero

Los citados servicios únicamente podrán contratarse al amparo de la presente Orden, desde las 24 h del viernes hasta las 8 h del sábado, y desde las 24 h del sábado hasta las 8 h del domingo.

Artículo cuarto

Los vehículos autotaxi que realicen los servicios regulados en la presente Orden, tanto en itinerario como en horario, están exentos de la aplicación de las tarifas vigentes durante la prestación de los mismos, debiendo los conductores colocar en el parte inferior derecha del parabrisas un cartel de dimensiones 25 x 14 cm con la leyenda «Servicio concertado».

Artículo quinto

El precio máximo a percibir por el recorrido expresado en el artículo segundo será el de 2.000 pesetas por viaje completo de ida o vuelta, IVA incluido. Este precio supone un pago fraccionado por viajero de 500 ptas./viaje, IVA incluido. El vehículo podrá no iniciar el viaje si no cubre el importe referido por viaje completo.

FEDERACION SINDICAL DEL TAXI
DE VALENCIA Y PROVINCIA

MIEMBRO DE LA CONFEDERACION DEL TAXI DE ESPAÑA

Carabela 3 bajo
Teléfono: 347 93 60 - Fax 347 33 46
46009 VALENCIA



TAXI-JOVEN
EL TAXI AL ALCANCE DE LA JUVENTUD
Por 500 pelats

puedes ir o venir a las discotecas del **SALER y PERELLO** en servicio concertado por 2.000 pelats, en viaje completo ida o vuelta con cuatro jóvenes. Este servicio te cubrirá desde las 24 horas del viernes hasta las 8 de la mañana del sábado y desde las 24 horas del sábado hasta las 8 horas del domingo, la parada se hará en el **nº 1 de la AVDA. JACINTO BENAVENTE, esquina a Marqués del Turia.**

junto a **CLUB BARRACA**

¡ JOVEN, DISFRUTA VIAJANDO EN TAXI!

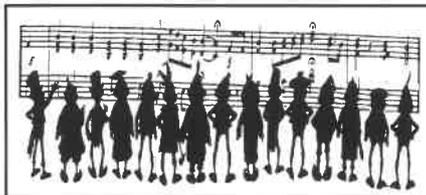
Engánchate a Barna-Taxi

Entrar en Barna-Taxi sólo cuesta 5.000 pesetas

Cuota mensual: 5.000 ptas.

Te ofrecemos:

- Rentabilidad
- Comunicación
- Seguridad



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

Paradas: la Administración no cumple

Los sindicatos representativos (STAC, ACT, STAB y AET) mantuvieron a finales del mes de septiembre una reunión con el Ayuntamiento de Barcelona, tras la tenida con el IMET en el mes de julio, para negociar la ubicación de nuevas paradas en Barcelona (ver *Taxi Libre* número 81).

Los sindicatos reclamaron la necesidad de que el taxi sea tenido en cuenta como un transporte prioritario, al igual que el autobús. Asimismo, se denunció que durante las fiestas de la Mercè se había restringido al taxi el paso a la zona centro: no así al autobús. Igualmente, se ocuparon paradas cuando había otras zonas más idóneas que no suponían la ocupación de lugares reservados para el taxi.

Los responsables del Ayuntamiento de Barcelona manifestaron que estudiarían todas las propuestas y que, en un mes y medio aproximadamente, darían una respuesta. Ya ha pasado el plazo y todavía no lo han hecho. En la reunión, el representante del STAC pidió una fecha concreta para la señalización horizontal de las paradas nuevas que se concedieron la Navidad pasada, teniendo en cuenta que, por escrito, el concejal adjunto de Vía Pública había manifestado que durante el segundo semestre de este año se realizaría este pintado. Una de las cosas que sí se han hecho ha sido señalar la parada de la clínica Delfos, tal y como había propuesto el STAC.

Asimismo, nos congratulamos de que, desde hace pocos días, ya se pueda girar desde el centro del Paseo de Gracia hacia la calle Aragón.

También, y a petición del STAC, se ha suprimido la señalización de prohibición de giro que durante unos días estuvo en la calle Capitán Arenas para acceder al centro de la Diagonal, en dirección Sant Just.

Los responsables del hospital Vall d'Hebró no quieren hablar con el taxi

El STAC, y después se le han unido el resto de sindicatos, viene reclamando desde hace seis meses una entrevista con el responsable del hospital Vall d'Hebró para tratar el tema de cómo quedarán definitivamente, una vez acabadas las obras, las dos paradas de taxi existentes en el centro sanitario.

El problema ha sido expuesto a los técnicos del IMET quienes también han solicitado esta reunión. Al parecer tampoco se la conceden. Ya el IMET, a petición del STAC, realizó un informe desfavorable por la situación en que había quedado la parada de Traumatología, la cual de cinco coches pasó a uno. Esta reducción se realizó sin consultar absolutamente con nadie.

Ante la actitud que mantiene el citado responsable del hospital, el STAC

va a proponer la elaboración de un escrito dirigido al director del centro sanitario y también al responsable de la Generalitat en el tema de los hospitales, explicando la situación de menosprecio del citado señor con los sindicatos del taxi.

Luis Berbel Salcedo



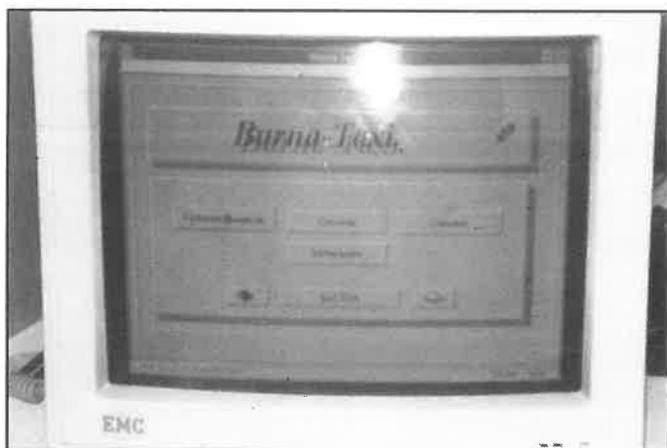
Durante el mes de noviembre 500 taxistas de Barcelona han sido contratados a través del STAC para llevar publicidad interior en sus vehículos. Cada taxista cobrará 5.000 ptas. por este servicio

adquirido el compromiso de promocionarlo y potenciar su venta a otras radio-emisoras. A cambio de este servicio recibirá una comisión del 10% con vistas a amortizar la inversión realizada por Barna-Taxi.

Barna-Taxi acoge el taxi adaptado de Barcelona

El día 1 de noviembre Barna-Taxi, la radio-emisora del STAC, asumía el servicio de taxi para minusválidos. Los nueve coches adaptados, de los diez que existen en Barcelona, se han acogido al árbol protector del sindicato para buscar soluciones en el camino de asumir la diferencia de coste entre un taxi adaptado y el normal.

Barna-Taxi ha pedido una subvención para contratar dos telefonistas minusválidas que cubran el servicio de vehículos adaptados desde la central.



- Barna-Taxi contrató a una empresa informática para que, partiendo de cero, confeccionara un programa conjuntamente con los profesionales del sector

- La informatización ofrece la posibilidad de tener más coches. Sin embargo, Barna-Taxi sigue la premisa de adecuar la oferta a la demanda

- Este programa, único en el sector del taxi, será comercializado a nivel de todo el Estado



**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

Sobre la transferencia de licencias

El largo camino

El pasado 29 de septiembre la Confederación del Taxi de España se reunió en Asamblea Nacional para valorar las conclusiones del informe elaborado por la consultora americana Coopers & Librand respecto a la transferencia de licencias. Una vez determinado su carácter favorable a las peticiones del sector —es decir, que el informe aporta materiales para contrarrestar las peticiones del Ministerio de Hacienda— se planificaron una serie de contactos con la Administración, así como la remisión de cartas de protesta a grupos parlamentarios y partidos políticos. De no dar los frutos esperados, habrían obligado a la CTE a pasar a la acción de protesta.

Esta lucha, sin embargo, se ha saldado con un éxito profundamente esperado. El informe de Coopers & Librand, las reuniones mantenidas con la Agencia Tributaria y la insistencia hacia los grupos parlamentarios han dado un brillante final a esta legítima demanda.



Presentación del informe a Tributos

El día 13 de octubre se materializó la entrevista con Redondo Abril, director general de Tributos. Una delegación del taxi formada por Miguel Tomás, presidente de la CTE; Tomás Aparicio, Félix Cañego y José Jara, vicepresidentes, e Iñigo Arruti, asesor de la organización, expuso el resultado del informe de la consultora al director general. El tema de la transferencia de licencias despertó las acostumbradas reticencias. Los taxistas, escudándose en el dictamen, reclamaron de nuevo que las licencias no fueran consideradas bienes inmateriales.

En cuanto a la regulación de los módulos del IRPF, en caso de enfermedad, en el trimestre posterior a la baja, el director general se mostró muy receptivo y se comprometió a impulsar las medidas necesarias para hacerlo realidad.

A la espera de los Presupuestos Generales

Posteriormente, el día 24 de octubre, se mantuvo un encuentro con el subdirector general de la Agencia Tributaria, Sr. Serrano, que sólo sirvió para aplazar la toma de decisiones hasta la publicación del incremento de los módulos del IRPF en el año 1995. Por parte del sector del auto-taxi asistieron delegaciones de la Confederación del Taxi de España, UGT y UNALT.

El subdirector general no tenía respuesta para este incremento de los módulos, ya que parecían depender del futuro aumento de los tipos impositivos en el IVA. Tampoco aportó solución a la solicitud de reducción del IRPF, que este año viene cifrada en un 8% —un punto menos que el año pasado—, confirmando que esta sólo podía producirse vía Parlamento. Toda discusión respecto al tema quedó

pospuesta hasta que el Ministerio publique la propuesta de incrementos.

El punto positivo de la reunión fue la buena disposición hacia el pago de módulos, en caso de enfermedad, en el trimestre posterior. El subdirector general informó que se ha cursado la solicitud de inclusión de este motivo como una de las causas de reducción de las cuotas. No obstante, esta debe producirse vía decreto. La respuesta favorable, afortunadamente, ya ha llegado por otras vías.

L'ESTENEDOR

TEATRE/TITELLES

Dalmau, 13 bxs
Tel 296 73 11

SAUTO MECANICA GENERAL DEL AUTOMÓVIL
ELECTRICIDAD Y BATERIAS
CARROCERIA Y PINTURA
LAVADO ENGRASE Y NEUMÁTICOS

PAUTO
Abierto sábados tarde y festivos mañana
Diputación, 460-466 (entre Lepanto y Padilla)
Tels. Of. 245 58 78 - Recambios: 245 30 01
08013 Barcelona

ibrand da el triunfo al taxi

consultora norteamericana fue el del taxi golpeó la muralla que... Sus conclusiones dejaron... interpreta la ley a su medida para... sin embargo, las numerosas... al pretender cobrar la elevada... consiguieron quitarle la... a boca.

Aplicación práctica del dictamen

Tomemos el caso de un taxista que lleva más de 15 años en la profesión y que decide cambiar de actividad. Nuestro taxista, soltero, ha obtenido en 1994, hasta que cesa en la profesión, un rendimiento neto de 1.582.000 ptas. y vende su vehículo conjuntamente con la licencia —adquiridos en 1977— por 7.150.000 ptas. (150.000 ptas., el vehículo y el resto, la licencia). Suponemos que no existen otros rendimientos y que, teniendo en cuenta el precio de adquisición del vehículo, este ha originado una pérdida de 850.000 ptas.; a su vez, el precio de adquisición de la licencia fue de 500.000 ptas.

es y sugerencias

forme

s empresarios en general y a los taxistas en la no aplicación de los coeficientes... Después de analizar los argumentos... aconsejamos, sugerimos:

encia constituya el requisito indispensable... para automáticamente la desafectación de... aplicación del régimen general.

al del artículo 45 de la Ley sobre el IRPF... patrimonio causados por la transmisión de... profesional siempre que el sujeto... objetiva.

tivos empresariales de los empresarios... mercado el día 31 de diciembre de 1991,... vos de la Ley, en cuyo caso no serían de

	Tributación antes de 1992 (Ley 44/78)	Tributación posterior a 92 (Ley 18/91)	
		Doctrina administrativa	Aplicación de coef. correctores
Rendimiento actividad empresarial	1.582.000 ptas.	1.582.000 ptas.	1.582.000 ptas.
Incremento patrimonial ocasionado por la enajenación de la licencia: • Valor de la adquisición • Valor de la enajenación	• 1.279.500 ptas. (*) • 7.000.0000 ptas. (incrementos resultantes: 5.720.500 ptas.)	500.000 ptas. 7.000.000 ptas. (Diferencia adquisición-enajenación: 6.500.000 ptas.)	No sujeto a tributación por haber transcurrido más de 15 años
Disminución patrimonial ocasionada por la enajenación del vehículo: • Valor de la adquisición • Valor de la enajenación	• 2.259.000 ptas. (*) • 150.000 ptas. (Disminución resultante: 2.409.000 ptas.)	850.000 ptas. Se entiende integrada en el rendimiento de la actividad empresarial	850.000 ptas. Se entiende integrada en el rendimiento de la actividad empresarial
Tipo medio de gravamen	17%		
Total rendimiento actividad (se corresponde con la base imponible)	1.582.000 ptas. + 5.720.500 ptas. - 2.409.000 ptas. = 4.893.500 ptas.	1.582.000 ptas. + 6.500.000 ptas. = 8.082.000 ptas.	1.582.000 ptas.
Cuota íntegra	4.893.500 ptas. x 17%= 831.895 ptas.	2.621.180 ptas. No procede el ajus. del tip. med. de grav. del incr. empres.	248.340 ptas.

(*) Corregido a partir del coeficiente de actualización

En este cuadro podemos advertir que si aplicamos los criterios de la Administración (segunda columna) las cifras se disparan. Por ejemplo: se produce un incremento de la cuota del impuesto con respecto a la legislación anterior (primera columna) de 1.789.285 ptas., lo que representa un 215%.

Aplicando los coeficientes reductores o régimen general (tercera columna) nuestro taxista habría pagado 2.378.240 ptas. menos. Es decir, ha tributado un 955% más que en el régimen general.



“Volveremos a estar orgullosos de ser taxistas”

Estas palabras de Miguel Tomás, acompañadas del compromiso de los taxistas de unidad de acción, cerraron la asamblea convocada el pasado día 6 de octubre. Ahora ha llegado el momento de demostrar que realmente hubo un compromiso: las demandas del taxi no han sido escuchadas por la Administración; hay que intervenir de nuevo. Los mismos sindicatos que impulsaron la huelga del pasado mes avalan ahora esta nueva movilización: una gran manifestación hasta la plaza Sant Jaume, el día 21 de noviembre, en el marco de un nuevo paro del sector de 6 a 13 h.

6-0, éxito sin precedentes

La huelga del día 6 de octubre fue secundada por más del 90% de los taxistas, con la excepción de los empresarios del taxi. Entre las 6 y las 14 h los taxis habían desaparecido de la ciudad. Ni siquiera fueron necesarios piquetes informativos: el paro, un éxito sin precedentes, había sido total. Cinco minutos después de las dos de la tarde las calles se habían llenado de nuevo de taxis.

En el marco de este paro del sector fue convocada una asamblea en el polideportivo de Sant Adrià de Besòs. Más de cinco mil taxistas acudieron a la llamada de las principales organizaciones sindicales—STAC, ACT, GUT, ASTAC, CGT y UGT. Durante una hora y media cada uno de los convocantes trató uno de los puntos que habían hecho necesaria esta protesta. El STAC habló de 1 taxi = 1 conductor, base de su programa electoral; la ACT, de la amortización de licencias; CGT, los asalariados; GUT, el intrusismo, etc.

El mundo sindical del taxi dio en esta reunión la imagen de la unidad de acción que tantas veces se ha pedido. Juntas, estas organizaciones tuvieron que seguir un vía crucis de reuniones con el Institut Metropolità del Taxi cuyo resultado ha sido un documento que no cumple los mínimos que habían establecido las organizaciones.

El día 6 la Administración perdió un poco el *tour* de fuerza que ha venido manteniendo con las organizaciones del taxi. La respuesta del taxi a la convocatoria constituyó una sorpresa inesperada, ya que experiencias anteriores habían dado contra la pasividad de los taxistas. Ahora bien, este reforzamiento de los sindicatos todavía está poco maduro. El apoyo del sector no se tradujo en ningún momento en el incremento de la afiliación que hubiera rematado el éxito. Afirma Miguel Tomás, presidente del STAC, «en realidad el taxista

no ha cambiado, sino que lo han empujado las condiciones de crisis creadas en el taxi—en el sentido de descenso de clientes, mayor presión fiscal, mayor cantidad de horas para ganar lo mismo, degradación general de la calidad de vida del individuo—; es en esta situación

cuando los sindicatos aparecen con una propuesta clara, concreta y viable. El colectivo se ha ilusionado porque parece haber unidad de acción. Secunda la convocatoria porque cree en lo que se está pidiendo. El taxista se la está jugando, y se la está jugando a una».



Documento aprobado por el Institut Metropolità del Taxi para el año 1995

En relación con la reestructuración del sector del taxi:

1. Necesidad de abordar de nuevo la política de amortización de licencias. Establecer un fondo económico que haga frente al pago de las licencias que vayan siendo rescatadas. Conveniencia de crear un organismo con la participación del Institut del Taxi y las asociaciones profesionales, con la finalidad de gestionar este fondo.

El fondo se alimentará de:

a) *Aportaciones del taxista:*

- Aportaciones directas de cada titular de licencia
- Ingresos por publicidad
- Aportaciones de los nuevos adquirentes

b) *Aportaciones del Institut Metropolità del Taxi*

- Tasas que publicidad que cobre el Institut revertirán en el Fondo de Amortización en proporción con las aportaciones de los taxistas
- El Institut establecerá una sobretasa por la homologación de vehículos. El importe de este incremento se destinará a la amortización de licencias.
- Valor neto de las multas

c) *Ingresos atípicos*

- Donaciones al Fondo de Amortización por parte de particulares relacionados comercialmente con el sector del taxi
- Cualquier otro que no se cumpla.

d) *Aportaciones por parte de otras administraciones*

- Se propiciará la declaración oficial de «sector en crisis» para el taxi ante los organismos competentes. En consecuencia, se solicitarán a todas las administraciones relacionadas con el sector las aportaciones económicas que correspondan.

2. Nueva regularización del número de conductores por vehículo, con el objetivo de conseguir que el taxi sea explotado de forma exclusiva por una sola persona. Se trata de proceder, por tanto, a la congelación del número de asalariados en los marcos legal y reglamentario necesarios. Con el objetivo de poner en marcha el proceso anterior se procederá a la elaboración de unos indicadores para constatar las mejoras del sistema. No obstante, la fluctuación del mercado determinará la flexibilidad necesaria de la medida.

3. Regulación de las licencias en la línea del expediente en curso.

4. Proseguir con la eliminación del intrusismo. Análisis objetivo de la regularización del transporte realizado por los automóviles ligeros de entre 5 y 9 plazas, promoviendo los acuerdos institucionales precisos y, especialmente, buscando una fórmula con la Generalitat de Catalunya para que las licencias de la clase C no se incrementen en perjuicio del sector del taxi.

5. Incremento de la demanda del sector. Continuar y ampliar las experiencias de captación de nuevos mercados: Barcelona Pass, Montjuïc, Barça, etc.



6. Regularización del sector empresarial en el marco del nuevo Reglamento Nacional.

Se acordó, asimismo, constituir una comisión de seguimiento encargada de elaborar un calendario de aplicación de estos acuerdos, que serán valorados el día 1 de enero de 1995.

Barcelona, 20 de octubre de 1994

Esta propuesta ha sido considerada insuficiente por la Coordinadora del Taxi



Cómo hundir una empresa

Plan para acabar con la industria del taxi

Proyecto presentado al Institut Metropolità del Taxi el día 2 de noviembre por el presidente de la Associació Empresarial del Taxi, Juan Fuentes.

Después de constatar la necesidad de reordenación del sector proponen:

1. Necesidad de abordar de nuevo la política de amortización de licencias hasta llegar a 2,5 taxis por 1.000 habitantes.

2. Facilitar el acceso con objeto de que haya más adquirentes y, consecuentemente, se produzca una revalorización de las licencias.

«Ante el perjuicio causado a quienes transmiten sus licencias —agravado ello en casos de enfermedad o fallecimiento del titular— por el bajo precio de mercado —provocado por la escasez de adquirentes—, se hace necesario agilizar al máximo la obtención del carnet de taxista, potenciándose así la transferencia de licencias y un mayor precio de las mismas, que obtendrá quien se vea obligado a transferirla.»

3. Libre transferencia de licencias y vehículos con objeto de posibilitar la creación de empresas familiares.

«Se viene observando en el sector del taxi una tradición familiar en el ejercicio de esta industria, que hace que desde la Administración se impulse y se desarrolle, contando para ello, por supuesto, con el apoyo de las asociaciones representativas. Para que ello tenga una base aceptable, debe posibilitarse tal creación de empresas familiares mediante la

libre transferencia de licencias y vehículos.»

4. Proseguir con la eliminación del intrusismo.

5. Proceder a la reordenación del sector con criterios de igualdad para todos los implicados: titulares, familiares y asalariados.

6. Participación en la mesa de negociación de asalariados y familiares.

7. Incrementar la demanda del sector potenciando el taxi al mismo nivel publicitario que el autobús y el metro.

Por si las sandeces fueran pocas, se rumorea que la Asociación Empresarial del Taxi ha planteado la posibilidad de establecer tarifas máximas, cosa que significa, en la práctica, la liberalización de las mismas.



Las empresas del taxi no existen

Los empresarios son una fauna que ve en la recuperación del taxi su propia perdición. Por eso su política va contra los intereses del sector del taxi. Regidos por el obsoleto acuerdo —que no convenio— de 1981, llevan más de quince años amparándose en condiciones que han pasado a la historia. En primer lugar, su autodenominación de «empresarios» es una falacia; no son empresarios, son ilegales. En Barcelona, por ejemplo, no hay constituida ninguna empresa del taxi, es decir, personas físicas titulares de una o más licencias; por tanto, desde el punto de vista legal, en esta ciudad no existen empresas.

En segundo lugar, funcionan al margen de la legalidad vigente. ¿Cómo? Contratando trabajadores con el finiquito en blanco, pagando los mínimos de la Seguridad Social sin responder a las ganancias reales. También incumplen las normas horarias: hacen rotar a los trabajadores por sus taxis cuando el vehículo tiene fiesta. Ese es el nivel empresarial que hay. Ante esto la Administración ni siquiera debería escucharles porque no tienen fuerza ni para defender los puntos que han planteado. ¿Por qué se los tolera? No hay respuesta para ello.

Hemos ido a...

...Rupit, Tavertet y el Santuario del Far



Tavertet



Santuario del Far

¡Sabías que...

Nº 5

...Rupit y Tavertet pertenecen a la comarca de Osona, cuya capital es Vic, y a la subcomarca de Collsacabra?

...el Collsacabra, que forma parte de la Cordillera Transversal Catalana, es un extenso altiplano que supera en algunos lugares los 1.000 metros de altura y está delimitado en algunos de sus bordes por grandes acantilados como el Avenç y Sau? El Santuario del Far se encuentra a 1.126 m de altura en uno de ellos.

...el río Ter discurre por esta comarca formando meandros y parte de sus aguas son embalsadas en el pantano de Sau? Estas se aprovechan para la obtención de energía eléctrica (mediante una central semisubterránea que está al pie de la presa) y para deportes náuticos, además de suministrar agua potable a Barcelona y su área.

...Rupit es uno de los pueblos más pintorescos de Catalunya, formando todo él un conjunto de edificios de piedra de los siglos XVI al XVIII?

...la empinada y escalonada calle del Fossar, con su suelo de pizarra y una cruz de piedra sobre un pedestal, es la imagen más reproducida de Rupit?

...en la parte más baja del pueblo discurre un riachuelo sobre el que hay un puente colgante, hasta el año pasado en muy mal estado y ahora completamente restaurado?

...Tavertet se encuentra en la punta del acantilado que separa la región de Cabreras del valle del Ter, sobre el pantano de Sau?

...el primer documento que nombra Tavertet

es del 1070, cuando estaba vinculado al castillo de Rupit? Sus pobladores han sido casi siempre campesinos, pastores y carboneros, habiendo llegado a su máxima población (183 personas) en los siglos XVIII y XIX.

...actualmente el pueblo está formado por 48 casas de los siglos XVII y XVIII y la Iglesia de San Cristóbal (s. XI-XII-XVII), además de otras 50 casas que se han construido recientemente siguiendo el mismo estilo de las anteriores?

...en el museo de Tavertet se guardan toda clase de objetos antiguos, muy curiosos todos ellos, que van desde herramientas del campo, raíces con formas extrañas, a aparatos de radio, documentos antiguos, fósiles, monedas, fotos, etc.?

Bienvenida a la Federación Portuguesa del Taxi

El próximo día 3 de diciembre se hará realidad la creación del primer sindicato del taxi a nivel estatal en Portugal desde la época del dictador Salazar.

La Federación Portuguesa del Taxi, impulsada por un grupo de taxistas progresistas, nace con la vocación de dar una nueva dignidad a este sector tan maltratado

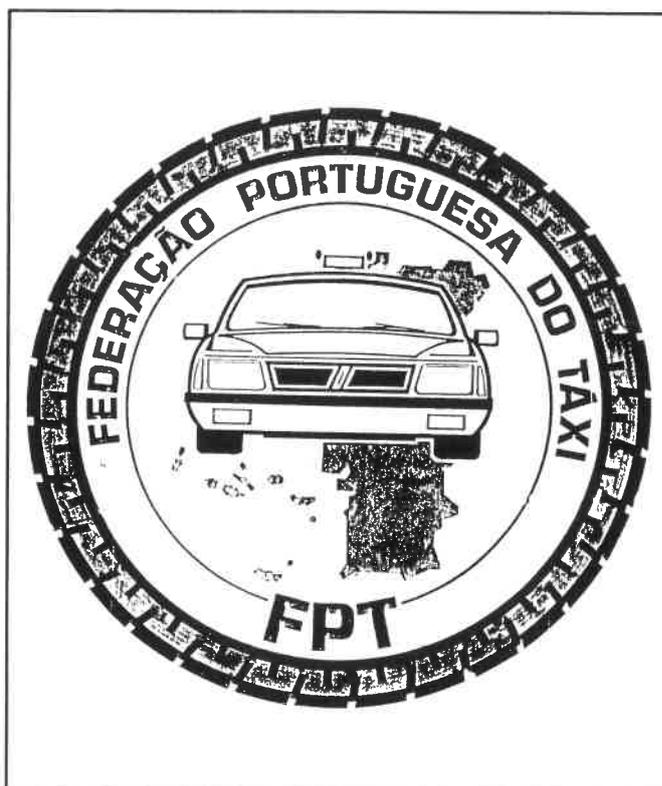
Portugal cuenta hoy por hoy, con 12.500 taxis y 18.000 personas al volante, y también con muchos problemas. La crisis que asola el país ha mermado drásticamente este colectivo. El taxi portugués se enfrenta con una legislación que no es más que un continuo de parches que tienen muy poco que ver con las necesidades del sector. El aislamiento y la marginación son la solución de la Administración, que incurre en el grave error de obviar un colectivo tan inmenso.

¿Por qué puede hacerlo? Porque tiene como contrincante un taxista pasivo incapaz de articular una estructura verdaderamente representativa; porque quienes están en la cúpula de esta «estructura» ostentan un monolitismo y un mal hacer que sólo sirven para desprestigiar el taxi ante el usuario y la opinión pública.

Los problemas de siempre

El taxi portugués se enfrenta a un cúmulo de problemas ninguno de los cuales es nuevo para cualquier lector de este país: la situación de las licencias, los seguros, el sistema tarifario, la rentabilización y modernización del taxi, la formación profesional continua, la fiscalidad y los impuestos, la movilidad de los taxis en los grandes centros urbanos, etc.

Hace tan sólo un año, sus impulsores visitaron Barcelona para conocer la experiencia de la Confederación del Taxi de España, y también para manifestar su deseo de integrarse en la Confederación Europea del Taxi. La CTE se ha convertido en un modelo para esta nueva Federación de ámbito estatal, que el próximo día 3 abre sus puertas en todo Portugal. ¡Qué sea bienvenido!



Este es logotipo de la nueva Federación Portuguesa del Taxi, que será aprobado el día de la constitución de este organismo, junto con los estatutos, el programa de acción y el reglamento de funcionamiento.

Declaración de principios:

- Mejorar la imagen del taxi a todos los niveles, especialmente, ante los clientes y la opinión pública.
- Presionar al poder político para conseguir soluciones para el sector.
- Conseguir que el taxi sea reconocido en la práctica como un transporte de utilidad pública.
- Intervenir y participar por derecho propio en la elaboración del Libro Blanco del Taxi Europeo.
- Establecer relaciones con organizaciones congéneres europeas, como la Confederación Europea del Taxi.

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



Mamparas CriSil

Informa:

¡TAXISTA!

YA PUEDES DISFRUTAR DE TU TRABAJO

**Por poco más de una bajada de bandera
270 pts. al día**

disfrutarás del mejor sistema
de seguridad del mercado

Garantiza tu inversión rechazando imitaciones.

Gracias a los acuerdos que hemos llegado con una Entidad Financiera disfrutarás de unas grandes ventajas de financiación de tú mampara.

PARA MAS INFORMACIÓN LLAMAR AL **TEL. 334 53 44**

OFERTAS NOVIEMBRE

CUBA

LA HABANA 9 días

HTL KOMLY 85.000 S.A.

HTL COMODORO 92.500 S.A.

VARADERO 9 días

APART.; MAR DEL SUR 69.000 S.A. 4 PAX

HTL INTERNACIONAL 85.000 S.A.

ANDORRA

ESPECIAL COMPRAS 1 DÍA 1.500

FIN DE SEMANA HTL*** M.P. + BUS 6.950

ISLAS 7 noches (avión + hotel)

TENERIFE APTS. 2 S.A. 27.500

LANZAROTE APTS. 2 S.A. 32.900

MALLORCA HTL 2* H.D. 22.900

SÓLO AVIÓN (ida+vuelta)

MALLORCA 9.900

TENERIFE 21.900

LANZAROTE 29.900

PUENTE DE LA PURÍSIMA

(diciembre)

PRAGA, 5 días del 3 al 7/12 o bien del 7 al 11/2

Hotel Turista A.D. 56.900

Viajes
Katelia S.L.
Tel. 450 37 14 - Fax 450 35 89



GC 495

Travessera de Gràcia, 425, 1r 2a
08025 Barcelona

taxímetros Barcino®

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:



TAXITRONIC

GRAN OFERTA*



La Tecnología del mañana, hoy



HALE MCT-04

Tamaño:

159 x 57 x 18 mm. (ancho, alto, profundidad)

Peso: 145 grms.

HALE electronic MCT-04

En comparación con taxímetros convencionales, el pequeño tamaño y los métodos de instalación novedosos del HALE MCT-04 producen un menor deterioro del tablero de su vehículo.

- * ABONO POR SU VIEJO TAXÍMETRO
 - * 1er. CAMBIO TARIFAS GRATIS (AÑO 94)
- APROBADO SEGÚN NORMATIVA TAXÍMETROS I.M.T.**

Lepanto, 217-219
(entre Aragón y Enamorados)
Tel. 231 11 07
08013 BARCELONA

Horario:
Laborables de 7 a 22
Sábados de 8 a 19:30
Domingos y Festivos de 9 a 13