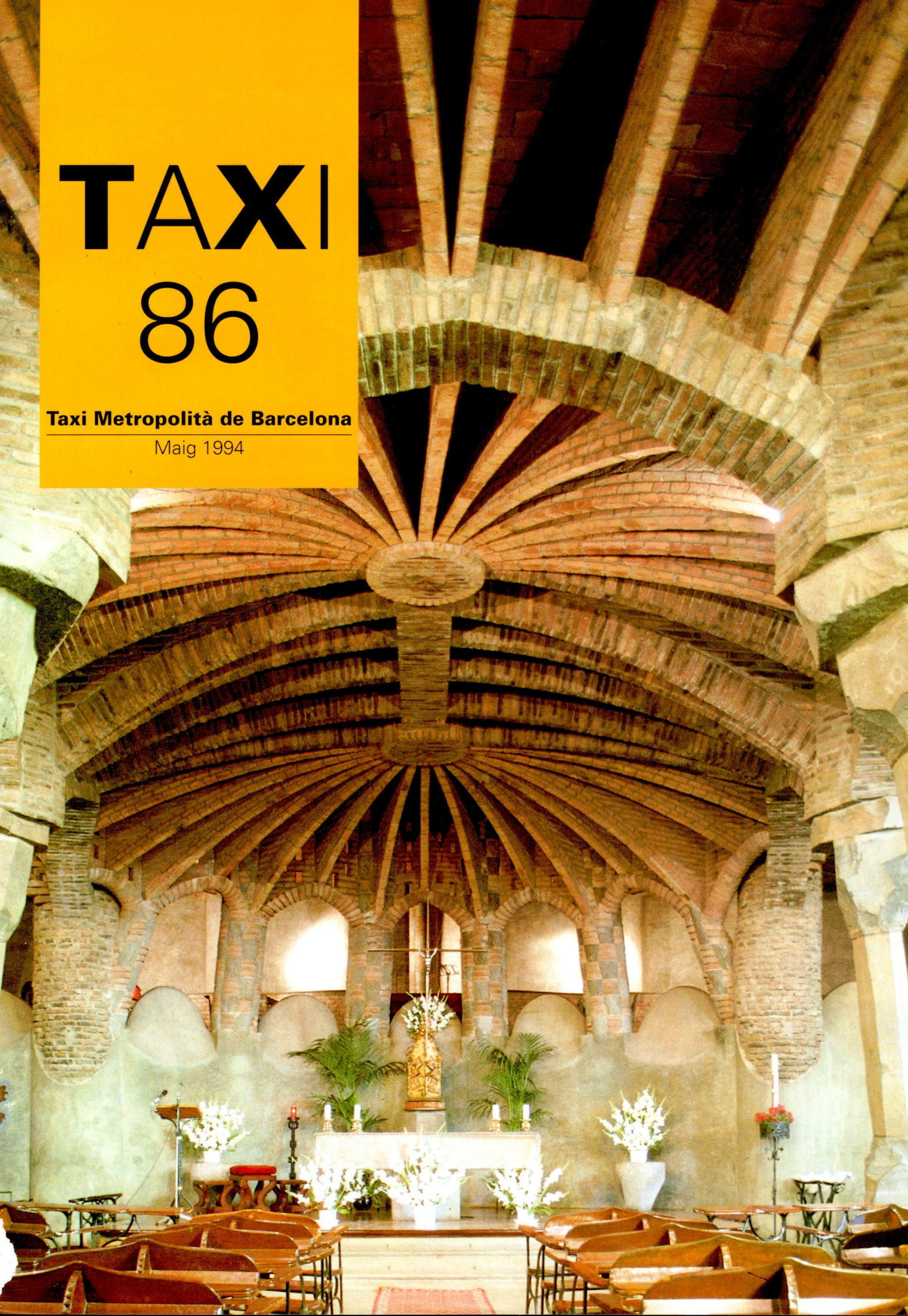


TAXI 86

Taxi Metropolità de Barcelona

Maig 1994



Edita

Institut Metropolità del Taxi
c/ 62, núm. 18
Zona Franca,
08040 Barcelona

Gestió i Publicitat:

CETRAMSA
Avinyó, 7 – bis
08002 Barcelona

Direcció i coordinació

P. Rocío Terán

Publicitat

Elvira Cerdà
Telèf.: 412 44 66

Col·laboren en aquest número

Delegació d'Hisenda de Barcelona
Escola del Taxi de Ciutat Groga
010 - Barcelona Informació
Llorenç Fontanals
Jordi Monsegas
Rafael García

Correcció

Montserrat Capdevila

Grafisme i fotomecànica

Oriol Alcaraz i Francesc Igual

Fotografia

Grup Muntaner
Arxiu Revista del Taxi

Tiratge:

15.000 exemplars de difusió gratuïta i
domiciliada a tots els professionals
taxistes, empreses, institucions i perso-
nalitats vinculades al sector del taxi.

Certificat per l'Il·lm. Sr.

Francesc Lliset i Borrell,
Secretari General de l'EMT

Impressió

Gramagraf
c/ Sant Joan, 22-23
Santa Coloma de Gramenet

Dipòsit Legal:

B. 27.521 - 1983

Coberta

Cripta de la Colònia Güell
Santa Coloma de Cervelló

Fotografia:

Màrius Brossa

S
u
m
a
r
i
.

**Programas de los Sindicatos,
Asociaciones y Gremios
que se presentan a la
II Consulta Electoral
del Sector del Taxi**

Pàgina: 5

**Com a casa
Les Rambles**

Una ullada a la seva història

Pàgina: 13

Notícies

Pàgina: 17

Ho sabia vostè

**Normas para la Declaración de la
Renta 1993**

Pàgina: 22

*La Revista Taxi Metropolità de Barcelona no és responsable
de l'opinió expressada en els articles signats.
La responsabilitat és únicament dels seus autors.
Els textos no signats són atribuïbles a la redacció.*

LA SEGONA CONSULTA

Han transcorregut 4 anys complets des que es va celebrar la primera consulta al Sector del Taxi per determinar quina associació rebia el suport de cada taxista perquè defensés els seus interessos davant l'Administració.

Durant aquests anys, en algun moment, hi ha hagut alguns grups que no van obtenir representació en aquesta primera consulta, que van adoptar posicions antidemocràtiques i que pretenien atribuir-se la representació del sector obligant, mitjançant la violència, aturar el servei del taxi, o d'altres mètodes que no pel fet de ser menys violents eren més democràtics.

Afortunadament, l'actitud responsable de les Associacions Representatives i la ferma decisió de l'Administració van abortar sempre aquests intents que haurien significat el trencament dels principis democràtics i la pèrdua d'estabilitat del sector.

Per tant, passats aquests quatre anys, es convoca una nova consulta. Pensen bé qui han de votar, recordin que voten per un període de quatre anys. Fins a aquell dia els més votats seran els seus representants davant l'Institut Metropolità del Taxi.

Participi en la consulta i dipositi la seva papereta. En té la responsabilitat.

Una participació massiva augmenta el prestigi social del col·lectiu.

Han transcurrido 4 años completos desde que tuvo lugar la primera consulta al Sector del Taxi para determinar qué asociación era apoyada por cada taxista para defender sus intereses ante la Administración.

A lo largo de estos años, en algún momento, algunos grupos que no sacaron representación en aquella primera consulta adoptaron posiciones antidemocráticas, pretendiendo arrogarse la representación del sector obligando por la violencia a parar el servicio del taxi, o por otros métodos que no por el hecho de ser menos violentos eran más democráticos.

Afortunadamente, la actitud responsable de las Asociaciones Representativas y la firme decisión de la Administración abortaron siempre estos intentos, que hubiesen significado la quiebra de los principios democráticos y la pérdida de estabilidad en el sector.

Por lo tanto, pasados estos cuatro años se convoca otra consulta. Piensen bien en quién deben votar. Recuerden que votan por un período de cuatro años y que hasta aquel día los más votados serán sus representantes ante el Institut Metropolità del Taxi.

Participe en la consulta, deposite sus papeletas, es una responsabilidad suya.

Una participación masiva aumenta el prestigio social del colectivo.

Pel bé del Taxi, participi

Por el bien del Taxi, participe

Consulta al sector

del Taxi

Programa

Gremio Unión de Taxistas G.U.T.



Domingo Mesas – Presidente

El programa con el que se presentará el Gremio Unión de Taxistas (GUT) difícilmente se puede resumir en tan poco espacio, pero lo que sí les puedo adelantar es que estará basado en hacer rentable nuestro trabajo y, al mismo tiempo, en demostrarle al Colectivo: **Confianza, Transparencia y Claridad.**

1º) Confianza,

Porque durante muchos años, los Sindicatos, Asociaciones e incluso la Administración no han podido o no les ha interesado dársela a nuestro sector.

2º) Transparencia y Claridad

El **Gremio Unión de Taxistas** quiere transparencia y claridad, porque pensamos que hay que empezar a dar ejemplo desde nuestra propia casa; por eso el Gremio, el día 7 de marzo de este año, dio la talla de madurez que una institución necesita, para aclarar al colectivo temas de gran importancia, porque creo que es competencia de todos, y, habrá que exigir a los representantes que salgan elegidos en las próxima Consulta: Honradez y Sinceridad en el sector.

Diez organizaciones del sector del taxi asistirán a la Consulta del próximo 17 de mayo. La Revista del Taxi invitó a todas ellas a publicar el programa con el que se presentan a la referida Consulta. Sólo dos organizaciones, la "Agrupación Catalana de Servicio para el Taxi" y la "Asociación Sindical de Transportistas Autónomos de las Comunidades de España" (A.S.T.A.C) no lo han hecho debido a que registraron sus listas a última hora.

Consulta al sector del Taxi

Sindicat de Taxistes Autònoms de Catalunya – S.T.A.C.

1) Un Taxi, un conductor

La máxima del STAC va ser lograr que todos los taxis de Barcelona sean conducidos por una sola persona, ya sea el titular o un asalariado. La verdadera reestructuración del sector empieza por aquí. Existen más de 2.000 taxis que están trabajando a doble turno, las 24 horas.

A pesar de que el sector del taxi está en crisis siguen entrando personas a trabajar, con lo que se van doblando los coches. Somos el único sector de este país que está generando puestos de trabajo.

¿Qué tenemos en la actualidad?

- Continúan las pruebas para hacerse taxista
- Las solicitudes de examen ya están saturadas hasta el mes de noviembre.
- En las ofertas de los diarios siguen apareciendo anuncios de "se necesitan taxistas".

El STAC, antes de las elecciones ya ha iniciado una campaña de recogida de firmas para luchar a favor de: "un taxi, un conductor". Esta medida es coyuntural y no traumática, de forma que cuando un asalariado se dé de baja no se renueve a nadie más en ese puesto.

2) Amortización de Licencias

Amortización de licencias hasta llegar al 2,5 por mil, tal como se realizó desde el año 1985 a instancias del STAC. Con esa medida se anularon 109 licencias.

3) Exigir a la Administración una solución para el Seguro del vehículo

Hemos de exigir a la administración que el taxi sea declarado "Vehículo de siniestralidad agravada", de forma que la parte que pagamos de más sea asumida por la administración.

4) No al Carnet de Puntos

Estamos en contra del carnet de puntos. Vamos a trabajar para que en caso de que se establezca, el profesional del vehículo tenga otro tratamiento, bastante diferenciado.

5) Tratamiento fiscal en la transferencia de la Licencia

Exigimos que el tratamiento fiscal a la hora de realizar la transferencia sea de tratamiento patrimonial, la Administración nos aplica el de rendimiento anual que conlleva liquidar a Hacienda el 33 % del valor de la transferencia.

6) Sistema tarifario diferenciado

El actual sistema tarifario ha de ser diferenciado. El STAC propugna una bajada de bandera y una hora de espera diferente para el día y otra por la noche.

7) Incorporar la tarifa de carreteras en el taxímetro

Al quedar libre la T-3 del módulo, ya es posible incorporar la tarifa de carreteras al taxímetro, con lo que no perderemos cuando estamos en caravana en los pueblos de fuera del área.

8) Revisión única de la ITV

Estamos por una sola revisión anual del vehículo y equiparnos con el resto de Europa. Asimismo solicitamos que las revisiones de los taxis se realicen en los locales de Ciutat Grogà.

9) Impuesto unificado de circulación

El STAC va a trabajar por conseguir un impuesto unificado de circulación para el taxi. No puede ser que cobrando las mismas tarifas todos, tengamos diferentes impuestos de circulación.

10) Ampliar los carriles para el taxi

Es necesario, y vamos a luchar por ello, la ampliación de los carriles para el taxi. Además reivindicamos carriles metropolitanos para el taxi, para que podamos acceder directamente desde cualquier población al centro de Barcelona. Hemos de conseguir una mayor velocidad comercial.

11) Ampliar el número de paradas del taxi

Vamos a trabajar no sólo para ampliar el número de paradas de taxis, sino también para exigir a la Guardia Urbana que actúe decididamente contra el coche particular que ocupa los espacios reservados para el taxi.

12) Conseguir un representante en el Institut Metropolità del Taxi

Los sindicatos que surjan de las elecciones han de tener un representante en el Consejo de Administración del Institut Metropolità del Taxi. No puede ser que la Administración cuente con los sindicatos sólo para lo que le interesa. Queremos intervenir en todos los temas relacionados con el taxi.

13) El STAC se compromete a trabajar en todos aquellos temas que afectan negativamente al taxi.



Miguel Tomás – Presidente

Consulta al sector del Taxi

Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona – S.T.A.B.

20 años de verdades y cumplimientos

El STAB no desea captar vuestra atención ofreciendo cosas que luego no se cumplen, sino invitaros a una serena reflexión sobre la situación de nuestro colectivo y algunos logros ya alcanzados por este sindicato.

1º TAXI A NIVEL NACIONAL

Representación: Nuestro Presidente, Dionisio Gracia es Vicepresidente de UNALT (Asociación que agrupa al 65% de los taxistas de España).

IAE: Impuesto Actividades Económicas, de las 36.000 pesetas que ya nos querían cobrar en 1992, conseguimos que se redujeran a 12.000 ptas. y sin subida para 1993 y 1994, siendo la cuota más baja entre todas las actividades.

Módulos: Al igual que en el punto anterior mantuvimos una dura negociación que nos ha llevado a tener los módulos más bajos en comparación con cualquier otra actividad.

Fianzas V.T.: Nuestra representación del 65% nos confiere el derecho a pagar lo mínimo.

Reglamento Nacional: Llevamos tiempo detrás de una amplia reforma para que sea mucho mejor para los intereses del colectivo.

2º TAXI A NIVEL METROPOLITANO

- Se han logrado en estos años unas buenas tarifas, como mínimo el STAB ha participado en los trabajos inherentes a 17 actualizaciones de tarifas y hoy podemos afirmar, sin miedo a equivocarnos, que tenemos las mejores de España.
- Moderación en las sanciones con muchos recursos
- Intentamos mejorar la velocidad comercial, carriles bus, paradas aeropuerto, etc.
- Se estudian nuevos mercados de trabajo.
- Luchamos para que haya un respeto al profesional; véanse las intervenciones del Presidente Dionisio Gracia en radio, prensa, etc.
- Se ha insistido de nuevo en la AMORTIZACIÓN DE LICENCIAS. Hoy se habla de "reconversión del sector", pero nadie explica qué tipo de actuaciones se siguieron para hacerla efectiva. Hacer demagogia es fácil. En este terreno lo único cierto es que hasta este momento se han amortizado 107 licencias, gracias a un pacto transaccional que el Presidente, Dionisio Gracia, cerró con la administración y que se puede acreditar en todo momento. Los esfuerzos del STAB van hoy en la misma dirección, pero sin realizar promesas que luego no se puedan cumplir, ya que el tema resulta arduo y difícil. No obstante, ¿quién sino el S.T.A.B. se ha dirigido a los organismos públicos solicitando aportaciones económicas importantes para que pudiesen de verdad encauzar esa reconversión que deseamos?
- Se ha logrado que las transferencias de licencias en favor de familiares de 1er. grado, sólo paguen el 10% de las tasas.

3º A NIVEL PERSONAL

- Seguros
- Resolvemos muchos siniestros dudosos con las compañías y en algunos casos he llegado hasta la CLEA (Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras).
- Recursos: 90% ganados y GRATIS
- Personal con Profesionalidad: Los que sois asociados habéis podido comprobar la continuidad y profesionalidad del personal, ya que llevan en el STAB más de 10 años.



Dionisio Gracia Fajardo – Presidente

4º A NIVEL COLECTIVO

Acuerdos con Entidades Financieras. El STAB considera que el taxista precisa de dos apoyos fundamentales que exigen un cuidado y un esfuerzo diario por parte de quien haya de proporcionárselos:

1º la defensa anual del aumento tarifario en consonancia con los costos de explotación para que el trabajo del taxista en la calle y en la carretera resulte rentable.

2º la protección necesaria para hacer frente a los riesgos que genera el ejercicio profesional. No olvidemos que el taxista arriesga a diario su patrimonio, incluso su integridad física, por ser un productor autónomo, un artesano de su propio trabajo y, al mismo tiempo, realizar "un servicio privado de interés público", y encontrarse sujeto a una regulación compleja y exigente.

Los asociados del STAB saben perfectamente que, junto al Sindicato y a su presidente, ambos aspectos están y estarán salvaguardados.

El presidente del STAB garantiza, en definitiva, su disponibilidad hacia todos los compañeros taxistas, ya que sus actuaciones no están condicionadas por nada ni por nadie, y provienen de la profesionalidad y el respeto. Una vez más no se apartará de su estilo ni de su trayectoria profesional, y garantiza para estos próximos años:

- 1) Luchar codo con codo junto a todos y cada uno de los taxistas las 24 horas del día y todos los días del año, para defender las múltiples reivindicaciones de la Industria del Taxi.
- 2) No defraudar jamás las expectativas que en el día de hoy pueda deparar su biografía e historial en el sector.
- 3) No bajar la guardia: el S.T.A.B. seguirá siendo la entidad punta a la hora de ofrecer los mejores servicios y horarios de atención más amplios.
- 4) Ofrecer "en realidades" mucho más de lo que en este programa se ha esbozado. Este ha sido siempre su estilo: dar y no pedir nada a cambio.

Votad en conciencia, pero con seriedad. Depositad vuestra confianza en quien no ha de defraudaros y a quien podáis pedir luego "responsabilidades". Huid de los que ofrecen y luego desaparecen.

Consulta al sector del Taxi

Associació Empresarial del Taxi A.E.T.

La Asociación Empresarial del Taxi ha estado durante años en la Comisión de Asociaciones representativas del sector. La función consultiva de dicha comisión ha conducido a un mejor conocimiento de la problemática que nos afecta. Llegada la hora de esta nueva consulta y, con el objetivo de abordar con rigor los problemas más inquietantes, propone:

1. Revalorización de las licencias.
2. Profesionalización del sector.
3. Aumento de la recaudación diaria.
4. Reducción de los costes de explotación.
5. Carácter vinculante de la Comisión de Asociaciones.
6. Posibilitar la continuación familiar de la industria.

Para ello, defenderemos las siguientes medidas:

- a) Facilitar el acceso a quienes puedan ser adquirentes de licencias.

- b) Permitir la transferencia de la licencia con el vehículo, eliminando las trabas que impiden su transmisión conjunta.
- c) Control exhaustivo del personal al servicio de esta industria.



Joan Fuentes – Presidente

- d) Promoción del Taxi desde los Entes públicos supervisada por la Comisión de Asociaciones.
- e) Negociar con las empresas distribuidoras de carburantes más surtidores con bonificación.
- f) Reuniones periódicas con el Institut Metropolità del Taxi y difusión de sus conclusiones.

- g) Promover y agilizar la incorporación de hijos y familiares a la profesión, eliminando las dificultades actuales.

Para obtener el resultado necesario y poder realizar todas nuestras propuestas, debemos contar con el apoyo de todos aquellos profesionales del sector que se vean identificados con nuestras inquietudes.

Consulta al sector del Taxi

Associació Catalana del Taxi A.C.T.

1) Reconversión

Adaptar la oferta a la demanda mediante la amortización de 3.500 licencias.

2) Unidad del sector

Sin unidad no será posible impulsar con éxito las reformas estructurales necesarias para hacer rentable nuestra profesión. Nos comprometemos a seguir trabajando por la unidad del colectivo.

3) Ley del Taxi

Solicitar al Parlament de Catalunya la elaboración de una ley que regule el sector, acabe con la actual indefinición jurídica, nos permita participar en la gestión de nuestra profesión y desarrolle un nuevo Reglamento.

4) Dignificar la Profesión

Somos tratados como vulgares delincuentes por aquellos que tienen la obligación de defendernos. Lucharemos contra los responsables de la actual situación de indefensión y defenderemos al colectivo frente a los continuos abusos de la

E.M.T. y otras administraciones.

5) No al intrusismo

Ante el aumento desproporcionado de la competencia desleal y del intrusismo, exigimos a las administraciones competentes un aumento significativo de los recursos humanos destinados a perseguir este tipo de actividades ilícitas, así como un compromiso firme de actuación inmediata.



Jordi Rubio i Sanz – Presidente

6) Impuestos

Pedir una rebaja de la presión fiscal y solicitar al Ministerio de Economía y Hacienda la simplificación de los libros contables.

7) Integrar el Taxi en la Red de Transportes

Solicitar a las diferentes administraciones la inclusión del Taxi en el P.I.T. (Pla Intermodal del Transport).

8) Compromiso de actuación

Nos comprometemos a defender con honestidad y firmeza los intereses de los Taxistas.

Consulta al sector del Taxi

Asociación Profesional del Taxi A.P.T.

- 1) Plan de Reconversión a cuatro años para el sector del Taxi.
- 2) Modificación del Reglamento Metropolitano del Taxi.
- 3) Regulación y clarificación del mercado laboral referido a los asalariados del taxi.
- 4) Reducción de las tasas y cargas fiscales que el taxi soporte por Signo, Índice y Módulos de Renta e I.V.A.
- 5) Inspección y control del intrusismo y la competencia desleal existente en el sector.
- 6) Definición y mejora del marco de actuación de la Guardia Urbana, en cuanto se relaciona con el Taxi, armonizando criterios y evitando situaciones de conflicto.
- 7) Utilización de las zonas azules sin coste para los taxistas en los casos de espera del cliente.
- 8) Desarrollo de un Plan de Ayudas a la Formación, con la participación de las

Asociaciones tanto en su diseño como en su implementación. Con un objetivo de reciclaje y promoción profesional continua de los profesionales del taxi.



Mario Fernández – Presidente

9) Campaña de promoción del mercado hacia el usuario del Taxi, buscando la mejor calidad del servicio.

10) Ampliación del número de paradas, retirando con prontitud los vehículos particulares que dificultan su buen uso.

11) Presencia activa del Institut Metropolità del Taxi en la petición de ayudas económicas que el sector necesite para su supervivencia, tanto a la Administración central como a la autonómica.

12) Clarificación del método de acceso a la Profesión de Taxista, con divulgación de las materias que deben conformar la capacitación necesaria para el desempeño profesional.

Consulta al sector del Taxi

Confederació General del Treball C.G.T.

la alternativa autónoma, para el taxista autónomo

La CGT se ofrece ante los profesionales del taxi como una alternativa sindical, aglutinando a aquellos profesionales con ideas progresistas que no se sienten reflejados en las organizaciones que actualmente nos representan ante la EMT. Una alternativa en la cual participar y luchar por el taxi con la debida autonomía.

Salvemos al taxista autónomo

La EMT ya ha intentado cambiar el Reglamento para la legalización de empresas al estilo de las grandes flotas americanas, lo que puede terminar de hundir al taxista autónomo. Por ello, nuestro principal énfasis está en la defensa a ultranza del taxista autónomo y en contra de la potenciación de las flotas.

Propuestas de la CGT para el Área Metropolitana

Nuestras propuestas vienen avaladas por nuestra anterior presencia sindical en el taxi y los logros conseguidos, por lo que la CGT ya ha demostrado que está dispuesta a luchar por todas ellas.

Reconversión

Se ha de recuperar y potenciar la Reconversión iniciada en 1985 (hasta la retirada de 3.500 licencias). Nosotros no hacemos demagogia con la Reconversión, puesto que ya la pusimos en práctica. Fue durante la ostentación por parte de otros sindicatos de la "representación oficial" cuando se paralizó. Pero la EMT ha seguido cobrando las tasas que iban destinadas a ello, y por tanto debe ser ella quien pague la Reconversión y no el taxista como algunos pretenden. Hasta el año 90 se retiraron 111 licencias, este acuerdo se consiguió junto a otros, como fueron: **los dos días de fiesta semanales; la tarifa mínima; campañas publicitarias, incluso con cuñas en la radio, legalización de la publicidad; teléfonos en ciertas paradas, etc.** Con posterioridad, y sin la CGT, se ha ido a peor, y un ejemplo fue el resultado de las Olimpiadas, los continuos aumentos de las cargas fiscales y Seguridad Social, y la implantación de las fianzas para la tarjeta VT, admitiéndolo las "organizaciones representativas".

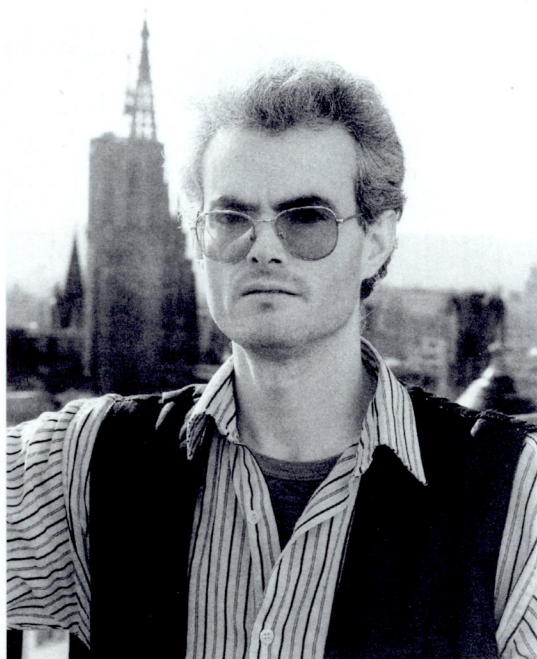
Otras reivindicaciones

Exención en el Impuesto de Circulación (hemos perdido la bonificación que tenía el taxi), pintado de los taxis a cargo del Institut Metropolità del Taxi (si el color es el patrimonio de la ciudad, justo es que lo pague la ciudad y no el taxista); subvenciones (aire acondicionado, modificación del vehículo a butano, cambio de materia, etc.), zonas azules gratuitas para espera de clientes, campañas publicitarias de promoción del taxi, zona de "centro comercial" cerrada al tráfico privado, revisiones anuales hasta los 10 años del vehículo, contingentación de asalariados hasta su posterior desaparición (un vehículo un conductor), combatir el intrusismo, ayudas económicas a las cooperativas; limpieza de paradas por las grúas, permitir giros hasta de 180 grados, humanización del sistema sancionador dando audiencia a los sindicatos en los expedientes.

Para otras administraciones

Reducción de las cargas fiscales (no pagar como empresarios), equiparar a los autónomos con los asalariados en la Seguridad Social a nivel de prestaciones, exención de la Tarjeta de Transporte (VT) y de la fianza, subvención en el combustible, que el sector tenga derecho a ser escuchado en cualquier modificación en los impuestos.

La CGT se presenta no sólo como una opción que se propone y propone al colectivo luchar por unas reivindicaciones acuciantes dada la situación desesperada que vivimos, sino también para estar expectante e impedir por todos los medios a nuestro alcance que se vuelvan a repetir los desastrosos resultados de estos últimos años. El Sector necesita dar un giro a la actual representación y a la práctica sindical efectuada. La CGT debe estar presente como alternativa sindical del taxista autónomo barcelonés.



José Cabrejas – Presidente

Consulta al sector del Taxi

Unión de Pequeños Transportistas de Catalunya – U G T

La UPTC—UGT tiene la voluntad de recoger las demandas planteadas desde un sector tan fragmentado como es el mundo del taxi, aportando alternativas y soluciones a aquellos problemas que los propios profesionales están sufriendo día tras día.

Hace cuatro años, la Entitat Metropolitana del Transport planteó una consulta para formar una Comisión del Taxi., que ha utilizado como supuesta interlocutora. Los compañeros que formamos UPTC—UGT criticaron en su momento tanto la consulta como a lo largo del tiempo el funcionamiento de la Comisión. Después de un largo y meditado análisis hemos acordado que una forma de luchar por los intereses del taxi puede ser presentarse a la nueva consulta que plantea la Administración más cercana a nosotros.

Las dejaciones de la Entitat Metropolitana del Transport a lo largo de este tiempo han sido múltiples. Podemos hacer una larga lista, de la que queremos destacar las siguientes:

- ❑ se hizo oídos sordos a las más de tres mil firmas de compañeros que pretendían una consulta limpia y democrática.
 - ❑ los elevados costos que supone mantener los colores corporativos.
 - ❑ utilización del taxi para mostrar Barcelona como una ciudad acogedora.
 - ❑ la competencia desleal que se impulsó desde el COOB en los Juegos Olímpicos. Nos tenemos que acordar de los más de 1.000 Toledos conducidos por personas ajenas al sector.
 - ❑ la poca claridad que ha existido en las transferencias y amortización de licencias.
 - ❑ el abandono y descuido de las paradas de taxi.
 - ❑ incumplimiento del acuerdo sobre tarifas, que se firmó después de la huelga del año 90.
 - ❑ nos quieren cobrar para poder trabajar en el aeropuerto.
- Y la lista continúa...

Pero los problemas del sector no se acaban en la responsabilidad que como Administración tiene la Entitat Metropolitana del

Transport. Existen agravios que otros deben resolver como: la fiscalidad, las enfermedades profesionales, el régimen de la Seguridad Social, el costo de los seguros, el intrusismo, etc...

En el estancamiento del sector en el área de Barcelona han existido cómplices de la Administración. Queremos resaltar que

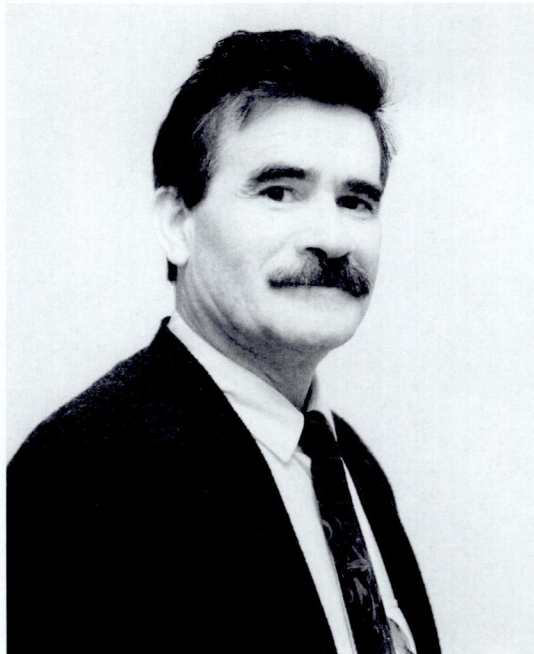
ese papel de seguidismo ha sido marcado por incumplimientos de sus propios programas y con actuaciones que nos tienen que aclarar. Resaltar las peticiones que se hacían de reconversión en base al sobrante de licencias y que posteriormente, y como única respuesta, hemos obtenido más coches a doble turno. Como punto también importante debemos añadir que durante estos años no ha existido información de nuestros supuestos representantes sobre el desarrollo de su labor con la Administración.

Ante este panorama queremos transmitir un poco de ilusión. Para ello hemos elaborado un programa de reivindicaciones, aportando soluciones y alternativas concretas, que la Entitat Metropolitana del Transport no tiene que resolver en su totalidad, pero sí que nos tiene que servir como trampolín para

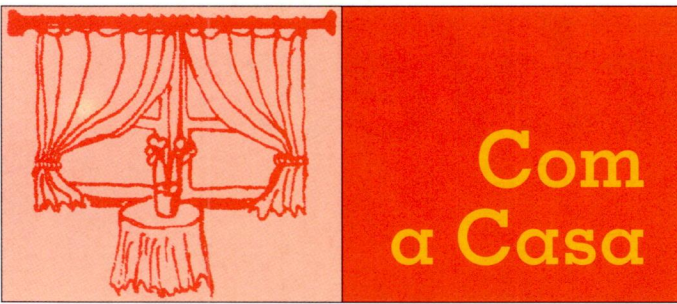
afrontar un seguro más claro.

Debemos exigir a las distintas administraciones que se sienten a negociar un proceso de reconversión, que sin traumas llegue a suponer que "un taxi no deba tener más que un conductor". Como miembros integrantes del Comité Nacional de Transportes solicitaremos al Ministerio del Interior que participe en la supuesta aplicación del carnet por puntos, para que no suponga agravios al profesional. Realización de un estudio económico real en el que se demuestre al Ministerio de Economía y Hacienda que la presión fiscal no se corresponde con la situación actual del sector. Lucharemos por la recuperación de los suplementos de estaciones y, particularmente, en los pueblos y ciudades del área metropolitana. Trabajaremos incansablemente en el día a día hasta recuperar la ilusión perdida en estos últimos años.

Por todo lo expuesto, solicitamos el apoyo de todos aquellos que crean que el sector del taxi se puede y debe revitalizar con trabajo, honradez y constancia.



Norberto Monzas Benito – Presidente



Mensualment aquestes pàgines oferiran diversos treballs que sobre la ciutat ha realitzat un grup de taxistes dins el marc de l'Escola del Taxi de Ciutat Groga. Guiats per l'experiència d'aquests professionals taxistes, "Com a casa" ens farà descobrir indrets de la ciutat que ens sembla que coneixem prou bé.

Cómo llegar al Hotel Rey Juan Carlos I

***** Gran Lujo



Este hotel, inaugurado en 1992 con motivo de los Juegos Olímpicos, se encuentra en la parte alta de la Av. Diagonal, en las puertas de la ciudad y a 10 minutos del aeropuerto. Ocupa un edificio de construcción moderna, rodeado de jardines con una piscina al aire libre y espléndidas vistas de la ciudad. Cuenta con 375 habitaciones, 27 suites y varios salones para conferencias, con capacidad para 1.500 personas. Dispone de tres restaurantes con una completa oferta gastronómica, desde la cocina francesa de "Chez Vous" a la japonesa de "Kokoro", además del buffet del "Aris bar".

Formas de acceso

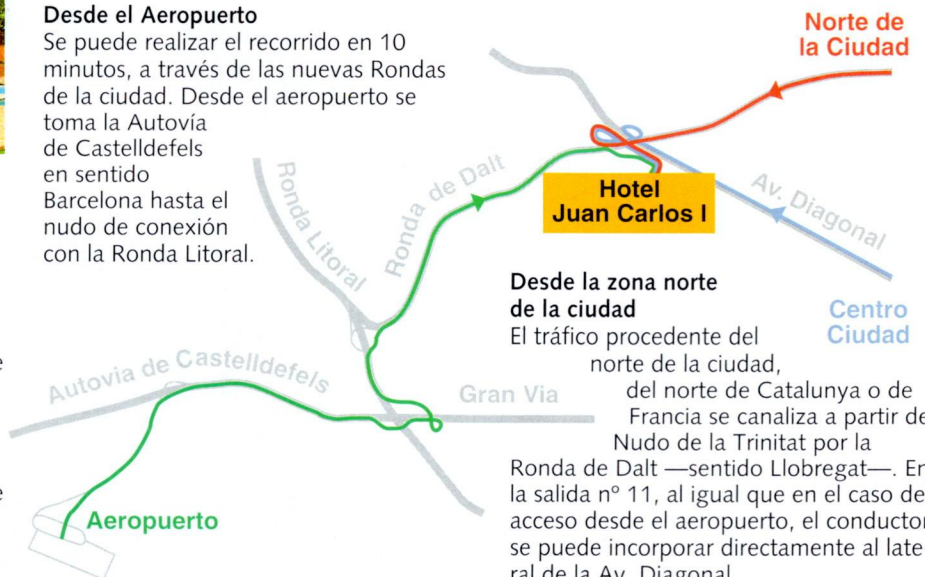
Desde el centro de Barcelona

Se puede acceder a través de la misma Av. Diagonal, eje que conecta la parte alta de la ciudad con el centro terciario (L'Eixample).

Desde el Aeropuerto

Se puede realizar el recorrido en 10 minutos, a través de las nuevas Rondas de la ciudad. Desde el aeropuerto se toma la Autovía de Castelldefels en sentido Barcelona hasta el nudo de conexión con la Ronda Litoral.

A partir de aquí se asciende por la referida Ronda hasta el Nudo del Llobregat, donde se accede a la Ronda de Dalt. Se sigue por esta vía hasta la salida nº 11, por la cual el conductor se incorpora directamente al lateral de la Av. Diagonal, apareciendo en seguida el Hotel Rey Juan Carlos I




Desde la zona norte de la ciudad

El tráfico procedente del norte de la ciudad, del norte de Catalunya o de Francia se canaliza a partir del Nudo de la Trinitat por la Ronda de Dalt —sentido Llobregat—. En la salida nº 11, al igual que en el caso del acceso desde el aeropuerto, el conductor se puede incorporar directamente al lateral de la Av. Diagonal.


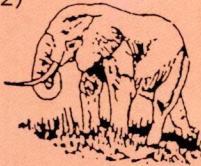
Practice your english

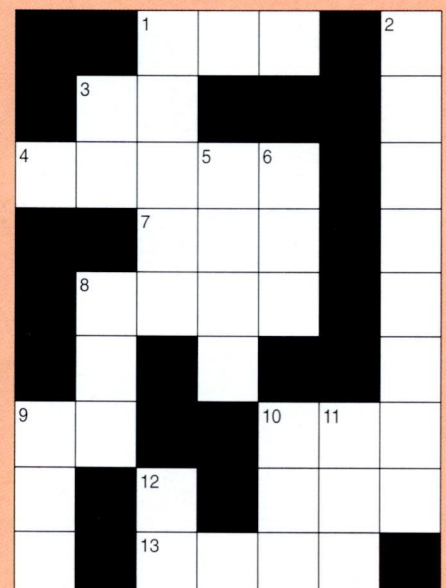
Try the Crossword Puzzle

Across

- 1) Where's Bob? Jane took to the station at three o'clock.
- 3) I to work by bus.
- 4) Dumfries is in the of Scotland.
- 7) What does Judy do? is a medical student.
- 8) 
- 9) It's over there the reception desk.
- 10) Where I find a newspaper?
- 13) Could I see that, please? Of course you are.

Down

- 1) 
- 2) 
- 3) The same as 3 across.
- 5) Susan and Colin are doctors. live in Dundee.
- 6) Judy is in London, but boyfriend is in Brazil.
- 8) Where can I cigarettes?
- 9) The opposite of *girl*.
- 10) Excuse me. Where's the nearest park?
- 11) Where your shoes?
- 12)! I can't find my keys!



Les Rambles

Una ullada a la seva història

Taxistes:

Llorenç Fontanals

Jordi Monsegas

Rafael García

Aquest reportatge, que es lliurarà al lector en dos capítols, va ser elaborat per tres taxistes alumnes de l'Escola del Taxi. Es tracta d'un treball d'investigació que resumeix el passat i el present d'un dels passeigs més emblemàtics i coneguts de Barcelona. Amb seguretats serà d'interès per a tothom, ja que les Rambles reserven sempre una sorpresa a propis i estranys, encara que es domini la seva història i s'hi faci una passejada diària.



Antic torrent

Edat Antiga (A. de C. al s. v)

La Rambla va ser un antic torrent, pas natural de les aigües de la muntanya al mar. En època romana el seu nom era "arenno" (arenys=llit de riera format de sorra). Durant l'Edat Mitjana es va substituir pel de "ramla", una paraula d'origen àrab, transformant-se finalment en l'actual de "Rambla".

El límit de la ciutat

Edat Mitjana (s. v al s. xv)

L'expansió de la ciutat durant el segle x va fer que al voltant de Santa Maria del Pi es formessin barris a recer de les muralles. Cap al segle XIII, el torrent de la Rambla marcava el límit occidental de la ciutat. Jaume I va començar a construir la muralla seguint el seu traçat al llarg del carrer actual. Es van obrir les portes de Santa Anna o dels Bergants (*) (carrers Santa Anna i la Canuda); Portaferrixa i Boqueria (**) (noms dels carrers actuals); la de Trentaclus o dels Ollers (carrer d'Escudellers) i de la Drassana (Porta de la Pau).

Pren l'aspecte de carrer

Edat Moderna (s. xv al s. XVIII)

En els segles XVI i XVII, l'antic torrent comença a tenir aspecte de carrer en aparèixer edificacions monàstiques al costat de les muralles que van convertir ràpidament la Rambla en una via de convents:

- 1553 Primer convent dels Jesuïtes.
 - 1593 Carmelites Descalços de Sant Josep i Col·legi del Sant Àngel Màrtir.
 - 1618 Agustins Descalços de Santa Mònica
 - 1638 Trinitaris Descalços de la Bona Nova
 - 1652 Col·legi Franciscà de Sant Bonaventura
entre d'altres.
- Cal afegir que, a partir del s. XVI, tres edificis públics van ser bastits a tres sectors diferents de la Rambla: la

Evolución del Plan de Amortización de Licencias de Taxi en Montreal

por Michel Trudel,
coordinador ministerial del dossier del taxi,
Ministerio de Transportes de Quebec,
y Richard Boyer,
responsable del Servicio de Taxi de Montreal.

El pasado 5 de mayo, el Coordinador ministerial del dossier del taxi del Ministerio de Transportes de Quebec, Michel Trudel i Richard Boyer, responsable del servicio de taxi de Montreal, ofrecieron una conferencia en la sede del Institut Metropolita del Taxi sobre el Plan de retroventa de licencias de taxi iniciada en Montreal en 1985. Dada la importancia de esta experiencia reproducimos en las páginas siguientes el contenido de la misma.

Entre 1985 y 1990 se puso en práctica un plan de retroventa de licencias de taxi. Esta operación comportó la supresión de 1.287 licencias, lo que representa una disminución del 25 % en relación a las 5.222 licencias de taxi en vigor anteriormente. El coste total de la retroventa de estas licencias alcanzó aproximadamente los 21 millones de dólares y fue totalmente costeada por los titulares de licencia de taxi. El Ministerio de Transportes de Quebec, por su parte, apoyó y coordinó la puesta en práctica de la retroventa.

El plan de retroventa de licencias de taxi en Montreal es una operación de envergadura y original que todavía causa gran curiosidad entre los responsables de la reglamentación de este servicio de transporte. El objetivo de esta exposición es hacer un repaso histórico del proyecto, describir su funcionamiento, los resultados y el impacto y, finalmente, detallar algunas conclusiones.

El plan de retroventa de licencias de taxi fue una medida que la industria del taxi había esperado desde hacía tiempo. Efectivamente, durante los últimos 30 años, el desequilibrio entre la oferta y la demanda había sido la causa más importante de los problemas económicos de la industria del taxi en Montreal. Por lo tanto, el camino fue largo hasta que se llegó a una solución.

Las diferentes autoridades y la propia industria del taxi se habían planteado el tema en multitud de ocasiones, y todas habían podido constatar y destacar en sus informes el excesivo número de licencias en explotación en relación con la población. Sin embargo, no fue hasta 1985, con la puesta en marcha del segundo plan de retroventa de licencias de taxi que se pudo mejorar la situación.

La evaluación del plan de retroventa demuestra que esta operación contribuyó a mejorar la productividad y la rentabilidad de la industria del taxi, y ello sin afectar a la cantidad ni a la calidad del servicio. Esta evaluación se basa en los resultados de un sondeo realizado en octubre de 1987,

es decir, unos dos años y medio después de la puesta en práctica del plan y una vez retiradas ya de la circulación unas 890 licencias de taxi. En el momento de finalizar el plan de retroventa, en 1990, el fiduciario encargado de su gestión había comprado 1.287 licencias.

Contexto histórico

El excesivo número de licencias de taxi en Montreal se remonta al final de la Segunda Guerra Mundial. En esta época, el deseo de crear empleo para los veteranos, sumado a las quejas del público ante el insuficiente número de taxis, llevaron a la abolición de la limitación de licencias (que entonces eran de 785), instaurada durante la guerra. Esta actuación comportó un rápido crecimiento del número de taxis: entre 1946 y 1952 aumentaron a 4.978 en toda la región de Montreal.

Un estudio de 1952 revela que la proporción de licencias de taxi por habitante era 3,5 veces superior en Montreal a la de otras ciudades de América del Norte. La Comisión de Estudio de los problemas metropolitanos de Montreal sugirió entonces paralizar la emisión de nuevas licencias de taxi. Pero el mal ya estaba hecho, y los problemas económicos de esta industria perduraron y ocasionaron finalmente algunos actos de protesta por parte de los titulares de licencia.

El Primer Ministro de Quebec encargó entonces al diputado de Dorion, M. Alfred Bossé, que estudie los problemas de la industria del taxi de Montreal. En su informe, hecho público en 1970, el señor Bossé constató nuevamente el excesivo número de licencias de taxi y proponía un plan de retroventa financiado por la industria y recomendaba que las licencias dejaran de ser transferibles.

En 1973, el gobierno de Quebec tomaba a su cargo la reglamentación del taxi a nivel provincial. reformaba esta industria y ampliaba el territorio de explotación de los

taxis de Montreal sin disminuir su número. El hecho destacable de esta reforma fue la creación de las aglomeraciones de taxi y de las ligas de propietarios de taxi con el objetivo de defender los derechos e intereses de sus miembros.

La crisis económica de principios de la década de los ochenta agravó esta precaria situación económica de los explotadores de taxis. Aunque el número de licencias ha seguido siendo el mismo desde 1952, el mercado de la industria se ha deteriorado continuamente: descenso demográfico de Montreal con relación al extrarradio, establecimiento de centros comerciales en la periferia, crecimiento espectacular del transporte privado, desarrollo importante de los transportes públicos masivos (metro y autobús), éxodo de sedes sociales de grandes empresas hacia el oeste, etc. Los explotadores veían como sus ingresos disminuían y debían prolongar sus jornadas laborales para obtener unos ingresos suficientes. Descontentos, reivindicaban entonces la apertura de nuevos mercados y de condiciones de rentabilidad mínima. Por su parte, los usuarios se quejaban del empeoramiento de la calidad del servicio.

El gobierno propone, en 1983, una reforma de la industria del taxi basada en la apertura de nuevos mercados y en la descentralización del control en favor de las autoridades regionales. En el curso de esta consulta, la Comunidad Urbana de Montreal (CUM), los municipios, la gente de negocios y los representantes de la industria del taxi indicaron al gobierno que la verdadera solución radicaba en la disminución del número de licencias. Subrayaban incluso que era una condición previa para la descentralización.

En mayo de 1984 se puso en marcha un primer plan de retroventa, pero, a causa de diversas cuestiones jurídicas y financieras, resultó un fracaso al final de ese mismo año.

Un segundo plan de retroventa, parecido al primero pero que comportaba unas modalidades financieras más asequibles, se sometía a votación entre los miembros de la Liga de Taxis de Montreal. Una vez aceptado con el 75% de votos a favor, el plan se puso en marcha en junio de 1985.

El plan de retroventa

El plan de retroventa de taxis tenía como principal objetivo reducir el número de licencias en explotación en la aglomeración de Montreal, lo que debía incrementar la productividad y rentabilidad de la industria del taxi sin alterar la calidad del servicio. Se acordó que el costo de este plan debía ser asumido por los titulares de licencias que decidieran seguir en la profesión o integrarse a ella: serían ellos quienes se beneficiarían del aumento de la rentabilidad de la explotación de los taxis y del aumento del valor de las licencias.

El número máximo de licencias que debía retirarse mediante la retroventa se establecía en 2.000 —en esa época había 5.222 licencias en vigor—. Dicho límite se había fijado principalmente por motivos financieros relacionados con la capacidad de reembolso de los titulares que siguieran en la actividad. Las partes interesadas reconocían, sin embargo, que la retirada de 1.200 a 1.500 licencias podría considerarse ya como satisfactoria.

La Liga de taxis de Montreal pidió al Ministro de Transportes que nombrara a un fiduciario para gestionar el plan de retroventa, que se encargaría de:

a) proceder a la retroventa de las licencias que le fueran ofrecidas sobre una base voluntaria a su valor de mercado, establecido en 10.000 dólares al inicio e incrementando posteriormente a 18.000, en junio de 1987, y a 30.000 en abril de 1990. (Tabla N° 1).

b) percibir las tasas anuales exigidas a los titulares de las licencias (1.000 dólares por licencia y por año), así como las tasas de traspaso que deberían pagar los que compraran la licencia de un tercero. La tasa de traspaso era de 10.000 dólares al iniciarse el plan y se aumentó hasta 20.000 en abril de 1987. Teniendo en cuenta la excelente salud financiera de esta operación, principalmente por las entradas de fondos generados por las tasas de traspaso, la cotización anual de los miembros se redujo, en 1989, a los 500 dólares por año, siendo finalmente suprimida en 1990.

El plan de retroventa duró seis años y medio, desde junio de 1985 hasta noviembre de 1990. Se pudo retirar 1.287 licencias mediante esta operación, que necesitó una inversión del orden de los 21 millones de dólares pagados por los titulares de las licencias de taxi de la aglomeración de Montreal.

Tabla N° 1
Evaluación del número de licencias retiradas

Precio ofrecido	Período de retroventa	N° de licencias retiradas
10.000 dólares	Junio 1985 a mayo de 1987 (24 meses)	785
18.000 dólares	Junio de 1987 a marzo de 1990 (58 meses)	288
30.000 dólares	Abril de 1990 a noviembre de 1990 (7 meses)	215
Total	89 meses	1.287

Evaluación del plan de retroventa

Para poder evaluar las consecuencias de la retirada de un número tan elevado de taxis sobre la productividad, rentabilidad y calidad del servicio en Montreal, el Ministerio de Transportes de Quebec ultimó algunas operaciones de recogida de datos:

- el censo de llamadas recibidas por las compañías de servicio de taxi desde noviembre de 1984;
- un sondeo efectuado a 353 taxistas en noviembre de 1984, durante 7 días, que permitió revelar las características de los taxistas, su vehículo y sus actividades;
- un sondeo similar, realizado en octubre y noviembre de 1987, durante 2 semanas, a 632 taxistas;

d) un sondeo realizado a 997 clientes durante ese mismo período.

Los datos recopilados permitieron hacer un retrato preciso de la industria, de su mercado y, por comparación, evaluar los efectos del plan de retroventa.

Tabla N° 2
Indicadores de Productividad de la Industria del Taxi en Montreal

Indicadores	1984	1987	Diferencia	
				%
Total de carreras por año	28.737.956	26.659.776		-7%
Carreras/licencia/año	5.503	6.154		+12%
Carreras/horas de trabajo	1,74%	1,88%		+8%
Horas de trabajo/año	16.516.066	14.180.731		-14%
Horas de trabajo/año/licencia	3.163	3.273		+3%
N° de taxis circulando/hora	2.032	1.624		-20%
Índice de Ocupación/hora	26,4%	28,2%		+7%
% de km. de pago	41%	45%		+10%
km./ carrera	4,05	4,37		+8

Se desarrollaron diferentes indicadores para comparar el año 1984 con 1987 en cuanto a la productividad, rentabilidad y calidad del servicio. Estos indicadores se agrupan en la tabla anterior y revelan la mejora de la situación de la industria del taxi en Montreal. Hay que mencionar que las comparaciones que se establecen en esta tabla son válidas hasta otoño de 1987, momento en que el fiduciario ya había comprado 890 licencias.

A pesar de una disminución del 7 % en el número total de carreras efectuadas por la industria entre 1984 y 1987, el número de carreras por licencia aumento en un 12 % y, por su parte, el número de carreras por horas de trabajo se incrementó en un 8%. Por lo que se refiere al porcentaje de kilómetros de pago, éste aumentó en un 10%.

La Tabla N°2 muestra el efecto positivo de la disminución del número de licencias sobre la rentabilidad. Los beneficios brutos por carrera aumentaron en un 40% entre 1984-1987; los beneficios brutos por hora alcanzaron los 11,13 dólares en 1987, lo que representa un aumento del 51%. Finalmente, los beneficios netos anuales por licencia alcanzaron los 22.000 dólares en 1987, es decir un aumento del 86% en relación a 1984, o del 59% en dólares constantes. En lo que se refiere a los beneficios brutos anuales de la industria del taxi, se incrementaron en un 29%, pasando de los 122.000.000 dólares en 1984 a los 158.000.000 dólares (173.000.000 incluyendo las propinas), y eso a pesar de un descenso considerable del número de carreras realizadas entre esos dos años.

Evidentemente, esta notable mejora de la situación económica de la industria del taxi no puede atribuirse exclusivamente al plan de retroventa. Esta mejora se explica por la interacción de diversos factores como el aumento del número de carreras por hora de explotación, el aumento de la distancia media de las carreras y del número de horas trabajadas por taxi, el aumento de 0,80% de la bajada

de bandera —que pasó de 1,20 dólares a 2,00—, el desarrollo de nuevos mercados y, también, a la recuperación económica general.

Además, la mejora de los ingresos no ha afectado en nada a la calidad del servicio ofrecido a los clientes, el tiempo de espera de los clientes sigue siendo muy corto —una media de 3,3 minutos en 1984 y de 3,5 en 1987—.

Indicadores de rentabilidad de la Industria del Taxi de Montreal

	1984	1987	%	
				Diferencia
Beneficios brutos/carrera	4,24 dólares	5,92 dólares		+40%
Beneficios brutos/hora	7,38	11,13		+51%
Beneficios brutos/año/industria (x1000)	122.000	158.000		+29%
Beneficios brutos por licencia/año	23.344	36.433		+56%
Beneficios netos medios por carrera	2,15	3,59		+67%
Beneficios netos medios por hora	3,75	6,74		+80%
Beneficios netos medios licencia/ año	11.839	22.078		+86%
Beneficios netos medios por licencia por año en dólares constantes de 1984	11.839	18.863		+59%
Costo total de explotación licencia/año	11.495	14.355		+ 25%
Costos fijos/licencia/año	5.332	8.078		+51%
Costos variables por licencia/año	6.163	6.277		+2%

El impacto positivo de la operación

A partir de 1952, las autoridades habían identificado el origen de los problemas económicos de la industria del taxi en Montreal y era evidente que el plan de retroventa era la solución adecuada al fenómeno del excesivo número de licencias de taxi.

Tras la puesta en práctica de esta operación, todos los indicadores señalan la clara mejora de la situación económica de esta industria en el plano de la productividad y la rentabilidad entre 1984-1987. A pesar de una disminución del 7% en el número total de carreras efectuadas por la industria entre 1984 y 1987, el número de carreras por licencia aumentó en un 12%, por su parte, el número de carreras por hora de trabajo se incrementó en un 8%. En el plano de la rentabilidad, los beneficios brutos por carrera aumentaron en un 40% y un 50% por hora. La combinación de estos incrementos con la de un 3,5% en las horas trabajadas por taxi ha llevado los beneficios brutos medios anuales hasta los 36.433 dólares por taxi. Ello significa un espectacular aumento del 56% en relación a 1984. En cuanto a los beneficios medios netos por licencia en dólares constantes de 1984, aumentaron hasta un 59% (excluyendo propinas).

Es evidente que el aumento de la rentabilidad no se debe exclusivamente a la ejecución del plan de retroventa. La subida de las tarifas entre 1984 y 1987, la recuperación eco-

nómica y la apertura de nuevos mercados también contribuyeron a este resurgimiento. Por si fuera poco, la mejora de la productividad y rentabilidad no alteró en absoluto la calidad del servicio a los clientes.

Perspectivas y discusiones

Sin poner en duda el apoyo formal que el Ministerio de Transportes de Quebec dio a este proyecto, nos podríamos plantear en retrospectiva si no habría habido otros medios de reducir la oferta del servicio de transporte por taxi para alcanzar los objetivos perseguidos de aumentar la rentabilidad de la explotación de los taxis y la calidad de los servicios ofrecidos.

Además del plan de retroventa, la reducción de la oferta del servicio se habría podido conseguir con las siguientes reformas:

- * las licencias de taxistas;
- * la propiedad y la transferibilidad de las licencias de taxi;
- * una reforma global del sistema de licencias.

La licencia de taxistas

En lugar de disminuir el número de coches se habría podido disminuir el número de profesionales autorizados para conducirlos:

- * criterios de selección muy elevados;
- * formación obligatoria para los nuevos taxistas;
- * perfeccionamiento obligatorio para los taxistas en ejercicio;
- * revocación de las licencias de taxistas por faltas profesionales;
- * obligación estricta de confiar la explotación del taxi a un taxista cualificado bajo pena de sanciones graves.

La propiedad y la intransferibilidad de las licencias

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;
- * se habría podido fijar esta obligación a corto plazo (un período de 5 años) y asociarla a la obligación de explotar el taxi durante un mínimo de 10 años antes de poder traspasar la licencia;
- * decretar que las licencias de taxi no pueden traspasarse en un futuro establecido a medio plazo (10 - 15 años): el valor del mercado habría disminuido progresivamente hasta el final de este plazo y el número de licencias habría podido disminuir por desgaste.

El cambio global del sistema de licencias

- * las licencias de taxi habrían podido ser "expropiadas" con una compensación financiera basada en el valor de mercado de las licencias al inicio de la operación;
- * una vez esta "limpieza", las nuevas licencias habrían podido remitirse en el número y según las modalidades que se juzgaran convenientes:

a) **en forma de franquicia:** por lote de 100 a 300 licencias a empresarios/compañías de servicio obligadas a explotar estas licencias y a ofrecer un servicio de distribución de llamadas.

Esta franquicia se acordaría por vía contractual, válida para un período a medio plazo (5-10 años), y revocable en caso de que no se respetaran los términos acordados. Estos lotes también podrían ser concedidos bajo la forma de licitación.

La "reglamentación" de la oferta de servicio podría ser, a partir de entonces, revisada en cada revocación de contrato.

b) **en forma "artesanal":** 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.

Evidentemente, en ambos casos, la fijación de una tasa anual de revocación de estas nuevas licencias se basaría en la recuperación a medio y largo plazo del costo de inversión de la expropiación.

Por otro lado, el aumento de la rentabilidad de la explotación de los taxis podía conseguirse principalmente mediante la apertura de nuevos mercados.

Sin duda, estas distintas posibilidades pueden combinarse mediante una estrategia conjunta. En Quebec, por ejemplo, el plan de retroventa se puso en marcha simultáneamente a la introducción de nuevas posibilidades legales de ofrecer servicios de taxi, principalmente mediante contratos con tarifas negociadas. Además, próximamente se impondrá la obligatoriedad a los nuevos taxistas de realizar un programa de formación profesional. Finalmente, se han reforzado las medidas de control y las sanciones.

El plan de retroventa, tal como ha sido implantado en Montreal, sólo constituye, por lo tanto, 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 están condicionados a numerosos factores sociopolíticos: el contexto reglamentario e histórico de la industria, la naturaleza de los derechos jurídicos reconocidos y, sobre todo, la adhesión y la cohesión de los miembros de la industria. Estas soluciones tienen un importante impacto a largo plazo y hay que ser consciente de ello.

Nota

Las opiniones expresadas en este documento son responsabilidad del autor y no tienen que ser necesariamente un reflejo del punto de vista del Ministerio de Transportes de Quebec

Universitat o Estudi General, davant la Porta de Santa Anna o dels Bergants, el Teatre de la Santa Creu, el més antic de la ciutat, al pla dels Ollers (carrer Escudellers) i la Foneria de canons, a l'indret més pròxim al mar.

Passeig actual

Edat Contemporània (s. XVII al s. XX)

Cap al 1704 s'autoritza la construcció d'edificis pels voltants de la Boqueria adossats a les muralles i es planten arbres que van ser tallats durant la Guerra del 1714. Deu anys més tard, àlbers i oms van ser plantats de nou. El 1775 van ser enderrocades les muralles entre la Drassana i la porta dels Ollers i cap a finals del XVII s'urbanitzà el carrer i es planten polls a la part central, més aixecada que els laterals, esdevenint passeig des d'aquest moment. El canvi més important es va produir com a conseqüència de l'exclaustració del 1835.

Els llocs que ocupen els convents van ser la base de nous edificis i places convertint-se el que havia estat una gran façana de convents i esglésies en nous edificis de quatre i cinc pisos, amb botigues a la primera planta. Quant el 1859 es van plantar els primers plàtans procedents de la Devesa de Girona, va adquirir el seu aspecte actual. Cap al 1860 el ferro colat va aparèixer al carrer a través de fanals, fonts, parades de flors, urinaris i quioscos de begudes i diaris. Actualment les parades de flors són construccions de vidre i els urinaris han desaparegut.

Quatre són les ramblles que ara conformen aquest mític i internacional passeig barceloní: la Rambla de Canaletes, la Rambla dels Estudis, la Rambla de Sant Josep o de les Flors, la Rambla del Centre o dels Caputxins i la Rambla de Santa Mònica. Però, d'elles i dels seus edificis més significatius en parlarem en el pròxim número de "Com a casa".



Cal recordar alguns fets puntuals i significatius

- La Rambla dels Estudis rep aquest nom perquè ocupa la part de l'antiga Universitat (1536 al 1717). El claustre del convent franciscà de Sant Bonaventura (1652) és un dels salons actuals de l'Hotel Orient.
- El Teatre Principal va presentar la primera temporada d'Òpera italiana a Catalunya l'any 1750.
- Al solar de l'actual Farmàcia Militar hi va haver l'antic Banc de Barcelona (1844) i també hi havia els terrenys de la foneria de canons que el 1758 va fer la campana "Tomasa" de la Catedral de Barcelona, que té un pes de 80 quintars.
- L'actual Mercat de Sant Josep o Boqueria és una construcció "para-

sitària" de ferro damunt la plaça jònica de Sant Josep (1836).

- El 1859 van arribar a les Rambles els primers plàtans de la devesa de Girona.
- A la part de darrere del Convent de Santa Mònica es va celebrar el primer Congrés Obrer de Catalunya, avantprojecte de la I^a Internacional (1870).
- La Casa Bruno Quadres, d'estil neogipci, surt de la moda orientaltitzada de l'Exposició Universal del 1888.

(**) Porta de Santa Anna o Porta dels Bergants = hi havia obrers en espera de contractació.

(***) Porta de la Boqueria = taules de venda de carn (bocateria), forques per als condemnats, pagament d'impostos, ramats, pes de la palla, esplanada davant de torres pavimentades s. xv.

ASSOCIACIÓ
D'AMICS DE
CIUTAT
GROGA

L'Associació d'Amics de Ciutat Grogga *oberta a qui vulgui participar-hi*

Si vostè està interessat en ser membre de l'Associació d'Amics de Ciutat Grogga i participar en totes les seves activitats, pot passar pel carrer Lutzana, 115, on rebrà tota la informació pertinent.

Actualment l'Associació està programant un conjunt d'activitats que oportunament es donaran a conèixer sota la direcció d'una Junta provisional, mentre no sigui elegida democràticament la Junta definitiva.

1) Casa Milà "la Pedrera"

Passeig de Gràcia, 92-Provença
261-265

Arquitecte: Antoni Gaudí
Construcció: entre 1905-1910

2) Casa Batlló

Passeig de Gràcia, 43

Arquitecte: Antoni Gaudí
Construcció: el 1904 i 1905
(reforma de la Construcció anterior)

3) Casa Amatller-Institut d'Art Hispànic

Passeig de Gràcia, 41

Arquitecte: Josep Puig i Cadafalch
Construcció: del 1898 al 1900

4) Casa Calvet

C/ de Casp, 48

Arquitecte: Antoni Gaudí
Construcció: del 1898 al 1900

5) Universitat Literària

Gran Via de les Corts Catalanes,
585

Arquitecte: Elies Rogent i Amat
Construcció: del 1863 al 1868

6) Palau Baró de Quadres

Museu de la Música

Arquitecte: Josep Puig i Cadafalch
Construcció: del 1904 al 1906

7) Casa Terrades

"Casa de les Punxes"

Av. Diagonal, 416-420

Arquitecte: Josep Puig i Cadafalch
Construcció: del 1903 al 1905

8) Casa Garriga Nogués

c/ Diputació, 250

Arquitecte: Enric Sagnier i
Villavecchia
Construcció: del 1902 al 1904

9) Casa Macaya

(Caixa de Pensions)

Passeig de Sant Joan, 108

Arquitecte: Josep Puig i Cadafalch
Construcció: l'any 1901

10) Palau Robert

Passeig de Gràcia, 107

Arquitecte: Henry Grandpierre i
Joan Martorell
Construcció: del 1898 al 1903

Guanyadors

La pregunta de la setmana

Escultura "Barcelona"

Lloc d'emplaçament: Plaça de Catalunya, banda d'"El Corte Inglés".

Personatge que representa (moment en què visqué, fets, ofici, etc.): Es tracta d'una al·legoria de la Ciutat de Barcelona com a ciutat pionera tant en el comerç com en la indústria i la navegació.

Autor del monument. Any en què visqué: L'escultor Frederic Marés i Deulovol, va néixer a Portbou el 1893. Morí a Barcelona el 16 d'agost de 1991.

Any de col·locació a la via pública: Any 1928

Guanyador: Joan Albinyana.

Data: 24/01/94

Jubilat

Escultura "Los Bambis de Walt Disney"

Lloc d'emplaçament: Parc de la Ciutadella. Segle XIX, a l'entrada del Zoo, al costat del Parlament de Catalunya.

Personatge que representa (moment en què visqué, fets, ofici, etc.): Dedicat a Walt Disney. Director de cinema especialitzat en pel·lícules de dibuixos animats. Va néixer a Chicago el 1901 i va morir a Hollywood el 1966.

Autor del Monument. Any en què visqué: Núria Tortras i Planas. Nascuda a Barcelona el 1928.

Any de col·locació a la via pública: 9 de setembre de 1969.

Guanyador: Joan Albinyana.

Data: 31/01/94

Jubilat

Església i Convent de la Mare de Déu del Carme"

Lloc d'emplaçament: Avinguda de la Diagonal, cantonada Roger de Llúria i Rosselló

Arquitectes, autors de l'edifici: Domènec i Estapà (1858-1917).

Estil arquitectònic: És l'única que hi ha a Espanya d'estil bizantí.

Any de construcció i/o reconstrucció: L'església actual es va construir l'any 1913 i les obres van durar fins a 1921, any en què fou inaugurada.

Guanyador: Rafael García.

Data: 07/02/94

Llicència:10126

Escultura "Terra i Foc"

Lloc d'emplaçament: Av. Diagonal, a l'encreuament amb l'av. Carles III, davant

de la nova seu central de la Caixa de Pensions.



Personatge que representa (moment en què visqué, fets, ofici, etc.): Es tracta d'una escultura gegantina de 15 m. d'alçada. Està feta de formigó recobert de dos colors: vermell i negre, amb una llarga punta dorada, colors clàssics de l'esperit mediterrani, segons el seu autor.

Autor del Monument. Any en què visqué: Joan Gardy Artigas (Boulogne-Billancourt, 1938), fill de Josep Llorens i Artigas, com el seu pare, col·laborà amb Joan Miró. La seva obra més coneguda és l'escultura situada a l'Autopista A-7, entre la sortida del Sud de Girona i la que correspon a l'aeroport d'aquesta mateixa ciutat.

Any de col·locació a la via pública: 1983

Guanyador: Josep Pujades.

Data: 14/02/94

Llicència: 1175

Escultura "El bon temps perseguint la tempesta"

Guanyador: Jordi Monsergas.

Data: 21/02/94

Llicència:1736

"Casa Eduardo S. Lamadrid"

Guanyador: Ramon Ros. **Data:** 28.02.94

Llicència: 5878

Escultura "La Font de Diana caçadora"

Guanyador: Rafael García.

Data: 15/03/94

Llicència: 10.126.

Casa Calvet

Guanyador: Josep Pujades.

Data: 15/03/94

Llicència:1175

Algo más que una Facultad de Ciencias del Taxi

La opinión que Josep Pernaú expresa en la columna ¿Una facultad de Ciencias del Taxi?, publicada en El Periódico del día 7 de abril, no está alejada de los planteamientos que han llevado al Institut Metropolità del Taxi a modificar las Normas de Acceso a la Profesión del Taxi, e incluso ofrece una serie de ideas para confeccionar el programa de estudios que bien podían ser tomadas en consideración. Creemos, señor Pernaú, que el taxista tiene tanto derecho a la formación y al reciclaje profesional como cualquier persona que ejerce otra profesión u oficio. Ese criterio y el deseo de poner a disposición del usuario de Barcelona un servicio público de taxi similar al de otras ciudades europeas han llevado al Institut Metropolità del Taxi a reformular las pruebas de acceso a esta profesión e incentivar el reciclaje profesional entre los conductores que ya ejercen como taxistas. Con el fin de que tenga una imagen más certera de las necesidades profesionales de este sector, invitamos públicamente al señor Pernaú a participar en un concurso sobre "conocimientos de la ciudad" con un grupo de taxistas, todos ellos profesionales que con gran esfuerzo personal y gran dosis de interés se han venido reciclando durante los últimos años en la Escola del Taxi.

Pruebas de acceso a la profesión de taxista

Un 27% de las personas presentadas aprueba los exámenes en las convocatorias de marzo

Nombre de la Escuela	% Aprobados	Total Presentados
Cooperativa del Taxi	10%	21
Escola del Taxi de Ciutat Grogà	50%	30
Escuela de Taxistas Solano	24%	70
Libres	23%	22
Escuela Miramar	22%	18
TOTALES	27%	161

Ciutat Grogà reparte el título de las acciones a sus socios



Ciutat Grogà repartió el pasado mes de marzo los títulos de 101 acciones a los socios-taxistas que las adquirieron antes de que CETRAMSA procediera a la ampliación de capital. El reparto de los títulos restantes se continuará haciendo paulatinamente en los próximos meses, ya que su número impide organizar un acto conjunto.

OPUS MEI

JOSEP PERNAU



¿Una Facultad de Ciencias del Taxi?

Cada ciudad tiene los taxistas que se merece y el ayuntamiento quiere que los de Barcelona sean los mejor preparados del país. ¡Bravo! Para acreditarse como taxista, hasta ahora, había que pasar un examen y contestar a algunas de las 400 preguntas contenidas en un cuestionario sobre tarifas, itinerarios y conocimientos de la ciudad. Pero pronto las pruebas se van a endurecer elevando el número de preguntas a 2.000, entre las que no falta la dirección exacta del Bank of Tokio, para que los turistas japoneses no se vayan defraudados de la ciudad. Endurecer las pruebas de acceso es el sino de todas las profesiones y a uno no le extrañará si algún día la conducción del taxi alcanza rango universitario. Una Facultad de Ciencias del Taxi, con diplomatura, licenciatura y doctorado, sería una gran idea. Los diplomados estarían facultados para ser taxistas de pueblo. A los licenciados se les otorgaría licencia para ciudades de hasta 500.000 habitantes y en Barcelona y Madrid se exigiría el título de doctor. A lo largo de cinco años podrían adquirirse conocimientos tan útiles como Historia del taxi, Psicología del usuario, el Taxi en la Literatura y Arte Universal, Derecho Comparado sobre el concepto de Servicio Público y no estarían de más un par de cursos de Deontología taxista, en los que se les explicaría a los estudiantes que no han de atosigar al viajero con disertaciones de tipo político, tratando de convencerle, pues el cliente puede tener otras ideas muy distintas, que son igualmente respetables. El catedrático les explicaría también que atenta contra la ética del taxista obligar al usuario a escuchar la emisora de radio que les gusta a ellos, pues el Programa de Encarna, la tertulia del señor Herrero o la música flamenca de la emisora del señor Molinero puede ocurrir muy bien que no sean lo que más complace al viajero entre la amplia oferta radiofónica. En fin, que mejoraría mucho el servicio con una Facultad de Ciencias de Taxi, tal como desea el Ayuntamiento. Todo llegará y veremos incluso al señor Maragall investido como doctor *honoris causa*.

Transferencia de la licencia tras la muerte del titular

Un caso práctico

Si el titular de una licencia fallece, la licencia no puede transferirse a otra persona cualquiera.

Recurramos a un ejemplo:

Dos familias son amigas y vecinas, comparten la misma calle y el mismo número de finca. En una de ellas el cabeza de familia trabaja como taxista y es titular de una licencia. Desafortunadamente fallece repentinamente.

Un miembro de la familia vecina, que no tiene ni tan sólo carnet de conducir, se interesa por la licencia de taxi. Los herederos aceptan la oferta y deciden hacer un contrato privado de compra-venta de la licencia en una gestoría.

¿Qué efectos negativos tiene esta actuación?

1º El comprador de la licencia no podrá disponer inmediatamente de la licencia porque:

- 1) deberá sacarse el Carnet de Conducir Reglamentario.
- 2) deberá obtener el Carnet de Taxista, previo período de formación.
- 3) deberá obtener del heredero de la licencia la autorización del Institut Metropolità del Taxi que le otorga el derecho a la transferencia.

2º El heredero de la licencia incurre en una práctica engañosa, ya que no puede formalizar la transferencia de la licencia sin antes personarse en el Institut Metropolità del Taxi para efectuar los trámites pertinentes que le reconocen el derecho a transferir la licencia a otra persona, que debe ser un taxista en ejercicio, aunque a éste no se le exija una antigüedad de un año. Los referidos trámites no son inmediatos.

Por desconocimiento o por no dirigirse a la fuente de información oportuna se incurre en múltiples errores, sin pensar que con esta actitud se puede perjudicar a otras personas. En este caso, el vecino interesado en la licencia, que pensó que podía disponer de ella inmediatamente, tuvo que esperar más de un año para poder ejercer como profesional del taxi.

De particular a particular Borsa de Llicències

Señor: Pedro Martínez
Llicència núm. 10528
Telèfon: 379 16 64

Señor: Jorge Vicente Gil
Llicència núm. 5803
Telèfons: 451 21 51 / 451 33 78
a persona sense antigüitat.
a persona sin antigüedad

Actualice sus datos personales

Todo taxista que cambie de domicilio y/o teléfono debe comunicarlo inmediatamente al Institut Metropolità del Taxi. Recuerde que los datos personales que figuran en los documentos que emite esta institución deben estar siempre actualizados; de esta manera podrá evitarse muchos problemas y pérdidas de tiempo.

Horario de atención al público en el Institut Metropolità del Taxi

El horario de atención a los taxistas en los mostradores del Institut Metropolità del Taxi es de 8 a 15 horas. Sin embargo, a pesar de este horario se viene observando que las visitas se concentran entre las 10 y 13 horas. Por ello recordamos a todos los taxistas que sus consultas serán atendidas de 8 a 10 y de 13 a 15 horas, teniendo presente, sin embargo, que los pagos sólo se pueden realizar hasta las 14 horas. (Esta nota rectifica la aparecida sobre este punto en la página 9 de la Revista 85)

Tancades les Fonts del Parc de Montjuïc

L'espectacle lúdic que ofereixen les fonts de Montjuïc resta tancat fins a nou avís a causa de les habituals tasques de manteniment. Recordem que l'any 93 es va posar en funcionament per primera vegada el sistema làser.

Ompli correctament el rebut del taxi Rellene correctament el recibo del taxi

En tots els rebuts que vostè emeti a un client cal que hi figurin les dades següents:

En todo recibo que usted emita a un cliente deben figurar los siguientes datos:

- ◆ N° d'Identificació Fiscal (NIF)
N° de Identificación Fiscal.
- ◆ Matrícula del cotxe
Matrícula del coche
- ◆ Recorregut
Recorrido
- ◆ Import de la carrera
Importe de la carrera.

Surt un primer col·leccionable sobre Cornellà

“Can Mercader, història d’un parc”; “Festival Internacional de Pallassos – Memorial Charlie Rivel”; “Origen dels noms dels carrers de Cornellà”; “Moments històrics de la ciutat”; “Interacció Cornellà-Barcelona”; “Nit de Reis”; “El moviment obrer a Cornellà”; “L’economia d’avui”; “Hàbitats vacacionals a Cornellà”; “Els pastorets” i “El Palau Can Mercader” són els temes sobre els quals versaran els llibres que formaran part del primer col·leccionable anomenat “Cròniques de Cornellà”. Aquesta iniciativa és fruit d’un conveni signat l’any 92 entre l’Ajuntament de Cornellà, Aquí-Setmanari de l’Hospitalet i el Baix Llobregat i l’entitat Amics de l’Hospitalet.

El primer fascicle “Can Mercader, història d’un parc” ja va sortir a la llum el passat mes de febrer. Els propers números ho faran cada dos mesos i es distribuïran amb el setmanari Aquí.

Aquesta col·lecció serà de gran utilitat per al reciclatge dels taxistes de la ciutat metropolitana, ja que, sens dubte, aportaran dades històriques, artístiques, etc., molt més actualitzades d’aquell municipi.



"Papá y mamá han comprado una casa nueva que tiene una habitación para cada uno y un jardín delante. Yo iré a la escuela en bicicleta. Y podremos correr por el campo, porque en Cerdanyola la vida es muy distinta".

Zona Residencial Canaletas: las mejores viviendas a precio tasado, frente al gran parque de Collserola. Con garaje, jardín privado y zona comercial, y a pocos minutos de varios centros de enseñanza y zonas polideportivas.

Financiación de hasta el 70% del Precio de Venta, desde el 6,5% de interés. Posibilidad de Subvenciones para el pago de la entrada. Precio orientativo para una vivienda de 80 m² útiles + plaza de garaje: 12.833.910 ptas. Entrada de 3.952.814 ptas.

Contrato de adjudicación: Mayo de 1994. Entrega de las viviendas en verano de 1995.

Diríjase hoy mismo a nuestra oficina comercial: Avda. Roma/Avda. de España, bajos. Cerdanyola del Vallès.



ZONA RESIDENCIAL
CANALETES
CERDANYOLA

580 17 84



Àrea metropolitana de Barcelona

Gestiona

IMPSCOL



Ajuntament de
Cerdanyola del Vallès

Congressos

Balance del mes de marzo

Parc de Montjuïc

Según información de la Coordinadora de Actos del Parc de Montjuïc, las instalaciones situadas en aquel punto de Barcelona acogieron 113.000 personas en las 20 acontecimientos culturales, lúdicos y deportivos más importantes celebrados el mes de marzo, sobre los que recibieron puntual información las radio—emisoras de taxi Barcelona.

El Taxi realizó un total de 5.023 servicios, es decir, hubo 13.600 personas que utilizaron este medio de transporte.

Port Autònom de Barcelona

Durante este mismo mes, el Port Autònom de Barcelona acogió 4.900 pasajeros de los diferentes buques que desembarcaron en Barcelona (en esta cifra están incluidos los pasajeros en tránsito y los que hicieron el desembarco final).

Les Fires de Maig Fira de Barcelona

Saló de l'Ensenyament
del 3 al 8 de maig

Firastock

Saló professional de venda
i liquidació de stocks.
Multisectorial
—17 sectors—
del 28 al 30 de maig

Firaestiu
juny

Fira de Cornellà

Viè festival Internacional
de Pallassos "Memorial
Charlie Rivel"
del 2 al 8 de maig

Fira del Motor
del 19 al 22 de maig

Xlena. Fira Comercial de
Cornellà
del 2 al 5 de juny

Fira Agro-Aliment
del 17 al 19 de juny

Convention IBM Austria
dies: 9 i 11 de maig
delegats/delegados: 300

Convention IBM Austria
Dealers
dies: 11 al 14 de maig
nombre de delegats: 200

6th. International
Congress on Ambulatory
Monitoring-Holter
dies: del 19 al 21 de maig
nombre de delegats: 1.000

13 th. Annual Meeting of
the European Society for
Regional Anaesthesia –
ESRA
dies: del 19 al 21 de maig
nombre de delegats: 1.500

International Congress of
the Bureau International of
Recuperation
dies: del 24 al 27 de maig
nombre de delegats: 800.

"Reach to Recovery"
dies: del 26 al 28 de maig
nombre de delegats:
400/500

XXV Reunión Anual de la
Asociación Española de
Pediatria
dies: de l'1 al 4 de juny
nombre de delegats: 3.000

12 th. European
Immunology Meeting
dies: del 14 al 17 de juny
nombre de delegats: 2.000

8th Congress of the
European Society for
Surgery of Shoulder and
Elbow / Curso de Cirugía
del miembro superior
dies: del 16 al 18 de maig
nombre de delegats: 200

Global Super Projects
Conference
dies: del 19 al 22 de juny
nombre de delegats: 300

Conference Eurocities-
Eurofirmes
dies: del 22 al 24 de juny
nombre de delegats:
250/300

4th Conference of the
European Neurological
Society —ENS—
dies: del 25 al 29 de juny
nombre de delegats: 2.000

Tots els congressos se
celebren al Palau de
Congressos de la Fira de
Barcelona



S.I. ANTONIO, S.A.

Servicio Oficial Productos Reconstruidos ASYSUM

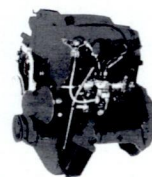
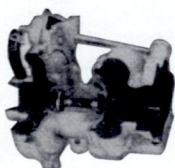
— Disponemos de motores, turbocompresores y equipos de inyección reconstruidos, listos para su montaje en menos de 36 horas.

— Amigo taxista, disfrute de las ventajas de los productos ASYSUM:

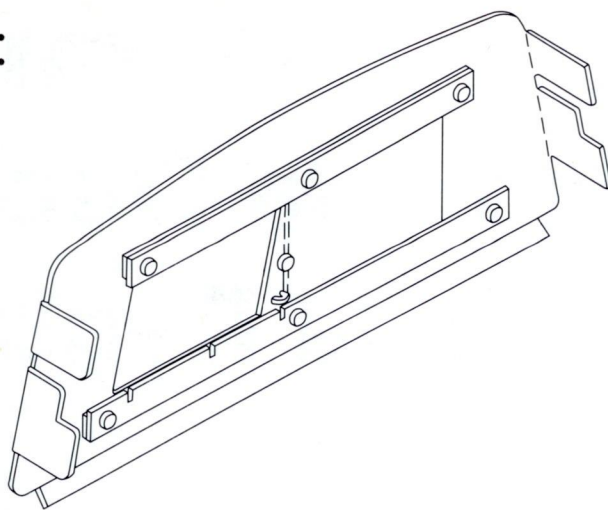
- * Relación calidad-precio
- * Ahorro de tiempo
- * Cobertura y seguro de garantía (6 meses)
- * Apoyo técnico
- * Descuentos especiales para taxistas o transportistas

NO LO PIENSE MÁS, ESTA ES LA SOLUCIÓN. ¡CONSULTENOS!

Roger de Flor, 80 — 08912 BADALONA (BARCELONA) Telf. 387 94 00 — Fax 387 93 08



Nuevo Modelo:



Mampara con ventana corredera

Financiada hasta en seis meses

Bonificación al cambiar su antigua mampara por una nueva: **hasta 30.000 pts.**

Para mayor información:

Taxímetros Barcino

Lepanto 217-219 (Entre Aragón y Enamorados)
08013 BARCELONA Telf. 447 15 61

Diesro, S. L. (Fábrica)

Sevilla, 122
08226 TERRASSA (BARCELONA) Telf. 785 92 07

SEAT

Auto Fuber

Grupo Volkswagen

SERVICIO OFICIAL SEAT DEL POBLE NOU

Señor Taxista:

Auto Fuber, tiene BUENAS NOTICIAS para Ud.
Acerquese a **Auto Fuber**, y verá...

sin bajar bandera, la carrera más rentable del día.

SEAT TOLEDO TAXI

DESDE:

1.600.000,- ptas.

**DIESEL
GASOLINA**



En Auto Fuber

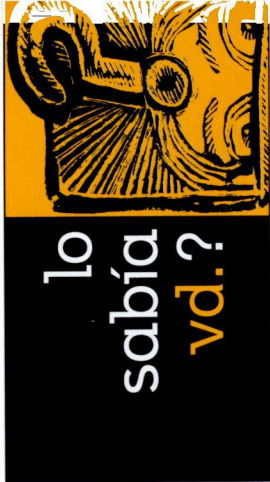
Siempre soluciones a su medida
y máxima tasación de su TAXI usado.

Sr. Taxista:

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

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

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



Normas para la Declaración de la Renta 1993

Agencia Tributaria
Delegación de Hacienda de Barcelona

El Servicio Especial de Información al Contribuyente de la Delegación de Hacienda de Barcelona ofrece en esta sección, y especialmente para la Revista del Taxi, las normas que el taxista debe tener en cuenta a la hora de hacer la Declaración de la Renta 1993. Recuerde que las declaraciones negativas deben presentarse antes del 30 de junio y las positivas el 20. Si se le plantea alguna duda, sepa que Hacienda dispone de un servicio especial de atención al contribuyente en la Plaça Letamendi.

Los empresarios que en 1993 hayan ejercido la actividad de transporte por autotaxi acogidos a la estimación objetiva por signos, índices o módulos, determinarán el rendimiento neto a declarar por el Impuesto sobre la Renta Ejercicio 1993 de acuerdo con las siguientes normas, tal y como señala la Orden de 30 de noviembre de 1992.

1) El **rendimiento neto** correspondiente a la actividad indicada será la suma de las cuantías correspondientes a los signos, índices o módulos, previstas para la misma que, en concreto para 1993, han sido las siguientes:

Módulos	Rendimiento anual
1) Personal asalariado (peseta/persona)	176.000,-
2) Personal no asalariado (peseta/persona)	1.046.000,-
3) Distancia recorrida (peseta/Km recorrido)	9

2) La **cuantía de los módulos**, a su vez, se calculará multiplicando la cantidad asignada a cada uno de ellos por el número de unidades del mismo empleadas o utilizadas en la actividad.

Se computará **una persona asalariada** como equivalente al número de horas anuales por trabajador que haya sido fijado en el Convenio Colectivo correspondiente o, en su defecto, 1.800 horas/año.

El personal asalariado menor de 19 años se computará en un 60%.

Cuando el número de horas de trabajo al año de **una persona**

no asalariada sea inferior a 1.800 se reducirá la cuantía del módulo en la proporción correspondiente.

Como **personal no asalariado** se incluye al **titular de la actividad**, al **cónyuge** y a los **hijos menores**, salvo lo dispuesto en la nota siguiente:

En particular tendrán la consideración de **personal asalariado** el cónyuge y los hijos menores del titular de la actividad que convivan con él, siempre que, existiendo el oportuno contrato laboral y la afiliación al Régimen General de la Seguridad Social, trabajen habitualmente y con continuidad en dicha actividad.

Cuando estos familiares no tengan la condición de **asalariados** se **computarán al 50%**, siempre que el titular se compute por entero y no haya personal asalariado.

Índices correctores

El rendimiento obtenido por la aplicación de los módulos se corregirá de acuerdo con los siguientes índices:

1) Si la población del municipio en que se desarrolla la actividad es:

- hasta 10.000 habitantes, el rendimiento será el 85% del resultante de la aplicación de los módulos;
- superior a 10.000 habitantes, el rendimiento será el 85% del resultante de la aplicación de los módulos.

2) Si la actividad se ejerce sólo durante determinadas épocas del año, que no supere los 6 meses (actividades de temporada) se aplicarán los siguientes índices:

- hasta 2 meses: 1,50
- de 2 meses y un día hasta 4 meses: 1,35
- de 4 meses y un día hasta 6 meses: 1,25

Los **índices correctores** en los dos párrafos anteriores se aplicarán, en su caso, en el orden que se han mencionado.

3) Además, el **rendimiento neto** calculado según los apartados anteriores podrá reducirse en un **10 por 100** durante 1993.

Supuestos concretos

a) Titular que no trabaja

El titular se computará por las horas efectivamente trabajadas en la actividad, incluyendo como tales las dedicadas a labores de dirección y organización de la misma.

b) Cómputo de las horas trabajadas

Un taxista computará como horas trabajadas en la actividad todas aquellas en las que el taxi se encuentre en disposición de ser ocupado, por tanto deberá tener en cuenta el tiempo que el taxi esté en la parada.

c) Justificación de kilómetros

Deben computarse la totalidad de los kilómetros recorridos en el año, aunque parte de los mismos se hayan realizado en via-

jes particulares, al considerarse el taxi un bien afecto exclusivamente a la actividad. Como justificante servirá cualquier medio de prueba admisible en derecho.

d) Transferencia de licencia y del vehículo

El resultado de la transmisión del vehículo estará incluido en módulos (al tratarse de un bien mueble) mientras que no lo estará el correspondiente a la licencia (activo fijo inmaterial). Habrá que distinguir la parte del precio correspondiente a la transmisión del vehículo y de la licencia, en base a las circunstancias concurrentes en cada caso. Como referencia se puede aludir al valor de mercado del vehículo en el momento de la transmisión.

e) Transferencia de la licencia

La transferencia de la licencia de taxista originará un incremento o disminución patrimonial que habrá que añadir al rendimiento de la actividad, determinando en estimación objetiva, para poder determinar el rendimiento neto total de dicha actividad.

El cálculo del incremento o disminución patrimonial se efectuará por aplicación de las normas del Impuesto sobre Sociedades (Valor de enajenación menos Valor neto contable) y no serán de aplicación los coeficientes reductores establecidos en el IRPF.

f) Colaborador autónomo

El "colaborador autónomo" se computará como personal asalariado, siempre que no pertenezca a la unidad familiar del titular, en función del número de horas que conduzca el taxi. El titular de la actividad se computará como personal no asalariado, también en función del número de horas que conduzca.

Los kilómetros recorridos por ambos se sumarán a efectos del

cálculo del rendimiento neto.

g) Taxis con publicidad exterior

A la actividad de prestación del servicio de publicidad no es de aplicación la modalidad de Estimación Objetiva por módulos ni el Régimen Simplificado del IVA.

Cálculo de la cuota a ingresar

Una vez hallado el rendimiento neto correspondiente a la actividad de autotaxi, se sumará al resto de rendimiento del sujeto pasivo (rendimiento de capital mobiliario, rendimiento de capital inmobiliario, etc.) dando lugar a la **Base Imponible del Impuesto**.

A dicha Base Imponible se aplicará la escala de gravamen correspondiente para 1993, obteniéndose así la **Cuota Íntegra**, de la que finalmente se practicarán las deducciones que procedan (personales, familiares, inversión en vivienda habitual, etc.).

De la cuota resultante de la autoliquidación se deducirá el importe de los pagos a cuenta correspondientes al ejercicio 1993 (retenciones, ingresos a cuenta y pagos fraccionados), obteniéndose la **Cuota Diferencial**, con lo que finalizarán las operaciones de liquidación.

Por último, añadir que no hay básicamente modificaciones importantes respecto a la liquidación del IRPF 1992. En este sentido hay que señalar que la **escala de gravamen** que se aplica para la renta del 93 es la misma utilizada en el año 92; al igual que ocurre con las **deducciones**, que prácticamente no han variado.

En consecuencia, la Liquidación del Impuesto sobre la Renta de Persona Físicas del año 1993 no supondrá grandes cambios con respecto a la que se presentó el pasado año.

FIAT TEMPRA 1.9 DIESEL

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

CLIMATIZADOR,
SERVODIRECCION
Y
PINTADO DE TAXI

PROMOCION
ESPECIAL
TAXI



FIAT CROMA 2.0 TURBODIESEL i.d.

CLIMATIZADOR
AUTOMATICO
Y
PINTADO DE TAXI

**MERIDIANA
MOTORS, S.A.**

ANTES DE COMPRAR CONSULTE

FIAT
Tecnología líder.

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

El S.T.A.B. insiste en la amortización de licencias

Carta dirigida al Institut Metropolità del Taxi, por Dionisio Gracia Fajardo

Señor:
Joan Laporta

El próximo día 22 de diciembre se cumplirán 10 años de la firma por parte de ambos y con las respectivas representaciones con las que actuábamos (representaciones que persisten el día de la fecha) del acuerdo transaccional en méritos del cual la entidad pública a la que dirijo la presente (mejor dicho su antecesora corporación metropolitana de Barcelona) se comprometía a iniciar y proseguir con firmeza una política decidida de amortización de licencias, destinando a tal efecto los fondos provenientes del incremento de las tasas, más otros que se comprometía a recabar de la propia administración del Estado.

Hoy, a la vista de la grave crisis económica que aflige a la industria del taxi, creo oportuno, y aún necesario, atraer respetuosamente su atención sobre aquel acuerdo y el documento que lo recogió. Porque si bien es cierto que produjo sus efectos beneficiosos, no lo es menos que aún se le podría sacar un provecho muy superior, hasta conseguir que la amortización de licencias tuviera (tal como allí se previó) "una incidencia real y positiva en la economía del sector".

Creo que en estos momentos, cuando se alzan tantas voces proponiendo soluciones alternativas para paliar la crisis (muchas de ellas demagógicas y otras de difícil viabilidad), resulta adecuado tratar de paliar nuestras actuales dificultades salariales utilizando para ello los cauces que ya estaban previstos y que de una parte han ofrecido ya un fruto favorable para la industria del taxi, mientras que, por otra parte, son el resultado de un pacto razonable y justo, posible y altamente positivo, alcanzado en su día sin amenazas ni coacciones por esa Entidad Pública y el Sindicato que me honro en presidir.

Sin más por el momento, esperando que mi sugerencia será recogida para bien de la industria del taxi, aprovecho gustoso la ocasión para saludarlos muy atte.

Dionisio Gracia Fajardo
Presidente del Sindicato de Taxistas
Autónomos de Barcelona.

Respuesta del Institut Metropolità del Taxi a Dionisio Gracia, Presidente del STAB

En contestación a su escrito, deseo manifestar que el Institut Metropolità del Taxi lamenta la política demagógica que desde algunos sectores del taxi se está haciendo con el tema de una presunta amortización de licencias a gran escala. Ya sabemos, señor Gracia que éste no es su caso, por el contrario, Ud. ha informado siempre a los taxistas con honradez y prudencia. Aún así me permito aprovechar la presente para hacerle participe de aquella inquietud inicialmente aludida, ante cierta demagogia que creo rechazamos ambos por igual.

Hace muchos años que los taxistas de Barcelona vienen diciendo que sobran taxis. Tienen razón, pero creo que hay que decir a los taxistas y a ustedes, las asociaciones también, que basta ya de lamentaciones. No se puede repetir incansablemente durante más de 10 años que sobran licencias cuando no hay mecanismos para eliminarlas.

No caigamos —ni ustedes tampoco— en demagogias permitiendo una retirada masiva de licencias que no hará nadie. La posición contundente del Conseller Sr. Cullerell en el Parlament de Catalunya, que publicamos en la anterior revista, lo atestigua. Tampoco se contratará publicidad masivamente, ni los taxistas aportarán 70.000 pts. al mes durante 5 años, cantidad que, contando los intereses, cada taxista debería adoptar para una retirada importante de licencias. Nada de esto se hará.

Hay una frase, una lamentación, que se oye demasiado en el taxi: "Nos han engañado una vez más". No, señores, a ustedes no les engaña nadie, o a partir de ahora no deben permitir que les engañe nadie. Si todavía se dejan engañar es porque les conviene, pero en este caso sepan que se hacen trampa a ustedes mismos.

Créame, Sr. Gracia, Barcelona es una ciudad de turismo en expansión. El año 93 tuvo más turismo que el propio año de los JJ.OO. de 1992. Éste es el mercado que hay que conquistar para superar la crisis.

En conclusión, agradezco su reconocimiento de la utilidad de la política de la antigua CMB de retirada de licencias que pusimos en marcha hace 10 años. Es lo único posible que se puede hacer en este terreno y por mi parte he estado siempre dispuesto a ello. Sepa usted que me tiene a su lado si quiere que se reemprenda aquella política modesta, pero a la larga eficaz, de retirada de licencias. Atentamente,

Joan Laporta i Argelich
Ingeniero Director

Optica Ruiz Urrea

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

LENTILLAS CORNEALES - APARATOS PARA SORDOS
(servicio de limpieza y reparación)

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.

RENOVACION DEL PERMISO DE CONDUCIR

Si le han encontrado alguna deficiencia visual, VISITENOS 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.

¡¡QUE VIENEN LOS PINS!!

Desde hace algún tiempo corren voces de una nueva acción en torno a nuestros taxis. Y esas voces indican que la fórmula a utilizar será a través de los pins, esas piezas de metal dorado que muchos lucen orgullosos en sus solapas, cual galardones, y que ya triunfaron en los pasados Juegos Olímpicos. Muchos son los que creemos que acciones como ésta se convertirán en el punto de salida de nuevos tiempos que vamos a afrontar con el entusiasmo de un futuro esperanzador que tenemos merecido.

Así pues, preparémonos para una de las mejores colecciones de pins de nuestro país. Preparémonos todos a ver a centenares de personas luciendo un pin en el ojal. Esta iniciativa consistirá en que cada taxista lleve consigo una colección de pins para disfrute y/o para venta al usuario.

Muchos son los pinmaníacos y coleccionistas de pins que han empezado a interesarse en adquirir la colección, en conocer dónde y cuándo podrán obtener esos pins. Serán muchos los que salgan a la caza y captura de nuestros taxis. Más de 10 modelos configurarán una colección que incluirá desde los primeros taxis hasta los vehículos más actuales. Todos ellos son pins en latón de máxima calidad y a todo color que cada taxista podrá guardar como trofeo y recuerdo de su experiencia, de su trabajo día a día durante años.

La aparición pública de estos pins se anuncia para finales de mayo, para que nuestras gentes y los que lleguen de más allá de nuestras fronteras puedan llevarse el mejor recuerdo de Barcelona —"los taxis"—, y lo puedan lucir cerca del corazón. Que ahí es donde muchos llevamos el taxi.

Otras voces dicen que la campaña del taxi en pins supondrá también sorteos y otras promociones para que el taxi suene como nunca. Habrá que escuchar esas voces para cuando suene el disparo de salida y se inicie la carrera. Esta vez el destino no será otro, posiblemente, que cada usuario reconozca nuestra labor y valore, en su justa medida, nuestra importante función social en la ciudad.

Sigan atentos



**SERVICIO
HIDRÁULICO
AUTOMOCIÓN**

REPARACIÓN

- Servo direccions
- Bombas direcció
- Tubería Hidráulica

Trato Especial a Taxistas

Gran Via, 867
08018 Barcelona **Tel. 485 56 71**

**RADIADORES
PARA EL AUTOMÓVIL**

Reparación de toda clase de radiadores,
plástico, aluminio, cobre, etc.

Venta de radiadores nuevos

Servicios rápidos,
con instalación en el automóvil

La Polar

Provença, 18 (Frente Cárcel Modelo)
Tel. 430 02 32 — 08029 BARCELONA



Restaurante
Tres Filas

**CARNES A LA BRASA
Y PESCADOS FRESCOS**

TAPAS Y BOCADILLOS

MENÚ AL MEDIODÍA

Bodas - Bautizos - Comuniones - Convenciones

Abierto 7:30 a 2 Noche

Berlín, 22 Tels: (93) 410 38 01
08014 Barcelona 439 51 20

Romabell, s.l.

Taller de reparación de automóviles
siempre al servicio del

TAXI

Pº. Universal, 9-13 - 08031 BARCELONA
Tel. 427 13 54

**RECAMBIOS
TAXI-AUTO^{SL}**



ACCESORIOS

Central: Castillejos, 306 - 08025 Barcelona
Tel. 436 04 00 - Fax 436 04 05
Cartellá, 189 - 08031 Barcelona
Tel. 357 44 54

**RECAMBIOS EN GENERAL
AL SERVICIO DEL TAXI**

**OFRECEMOS GRANDES
DESCUENTOS**

HORARIO: de 8 a 20 horas

NO CERRAMOS AL MEDIODIA



**CENTRE
EMAI**

Av. Diagonal, 369 - 1º 1ª (esq. Pau Claris)
08037 Barcelona - ☎ 215 73 23 y 487 23 98

VASECTOMÍAS

SIN BISTURÍ Y SIN PUNTOS

(Técnica nueva. Incorporación inmediata a la vida cotidiana.)

Fimosis, frenillo, infecciones genitales. Todo tipo de problemática sexual: eyaculación precoz, impotencia, etc.

PRECIO ESPECIAL
AMIGOS TAXISTAS

Parking gratuito
SABA
Pau Claris/Mallorca



**NEUMATICOS
Hnos. ROJAS**



ESPECIALIDAD EN:
FENÓMETRO • EQUILIBRADO DE RUEDAS
(DINÁMICO Y ESTÁTICO)
COMPROBACIÓN ELECTRÓNICA DE SUSPENSIÓN

C/Aragón, 138 Tel. 453 37 32
C/Hernán Cortés, 17 Tel. 231 78 07
C/Valencia, 561 Tel. 232 64 17

Si desitja rebre la Revista Taxi Metropolitana de Barcelona al seu domicili, ompli aquesta butlleta amb les seves dades i envii-la a la següent adreça: c/ 62, núm. 420, 08040 Barcelona / Si desea recibir la Revista Taxi Metropolitana de Barcelona en su domicilio, rellene esta papeleta con sus datos y envíela a la siguiente dirección: c/ 62, núm. 420, 08040 Barcelona

Nom / Nombre. Cognoms / Apellidos

Domicili / Domicilio. Districte Postal / Distrito Postal

Professió o activitat / Profesión o actividad

Atenció: aquesta subscripció va dirigida a totes aquelles persones que no exerceixen com a taxistes.
Atenció: esta suscripción va dirigida a todas aquellas personas que no ejercen como taxistas.
Si per motiu d'un canvi de domicili, qualsevol titular d'una llicència de taxi no rep la revista, ha de comunicar aquest canvi al departament corresponent de l'Institut Metropolità del Taxi. / Si por motivo de un cambio de domicilio, cualquier titular de licencia de taxi no recibe la revista, tiene que comunicar este cambio al departamento correspondiente del Institut Metropolità del Taxi

Es prega que es complimentin totes les dades amb lletra clara, especificant de forma correcta el domicili i districte postal.
Se ruega cumplimentar todos los datos con letra clara, especificando de forma correcta el domicilio y distrito postal.

Suscripción gratuita

 **Xantia** ¡¡ya está homologado!!

Tenemos unas "CONDICIONES EXCEPCIONALES"



para el
Xantia
"TAXI"

¡¡Venga a informarse!!

* Condiciones especiales válidas hasta el 30/7/94.

 **Comercial Citroën, S.A. Sant Boi**
CTRA. B-201 con C-245. Tel. 661 46 16. SANT BOI (cerca del aeropuerto)

ATENCIÓN SRES. TAXISTAS

OFERTAS EN LA TIENDA DE RECAMBIOS HASTA EL 30 DE JUNIO

Artículo	P.V.P.	Dto.	Precio final IVA aparte
Batería DYNALITE 70 AH	13.964.-	50%	6.982.- Pts.
Pastillas Freno R-H R-21	5.266.-	65%	1.843.- Pts.
Disco Freno AD-PRO R-21	7.210.-	50%	3.605.- Pts.
Filtro FRAM Aire R-21	1.675.-	75%	419.- Pts.
Filtro Aceite FRAM R-21D	1.805.-	75%	451.- Pts.
Aceite ESSO 20-50 5l Gas/D	4.020.-	55%	1.809.- Pts.
Líquido C.C. 10% AD-PRO	690.-	60%	276.- Pts.

Estos son algunos de los muchos artículos que tenemos en oferta, consulte con nuestra tienda de recambios.

CIUTAT

C/ LUTXANA, 115 - Tel. 485 04 26
08018 BARCELONA



taxímetros Barcino®

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:



TAXITRONIC

GRAN OFERTA

Taxímetro Nitax-90
Soporte Policarbonato



Módulo*
Imán o Barra



* Opción alarma mando a distancia

Piloto SP — Placas SP

Todo Incluido:

¡65.000!*

al contado

* Entregando material viejo. Oferta válida del 1-4-94 al 31-7-94

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

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