

# TAXI 95

Taxi Metropolità de Barcelona  
Gener-Febrer 1996



**Si li interessa  
la història  
i l'art de  
Barcelona,  
aquests  
llibres  
han de ser  
a la seva  
biblioteca**

Els trobarà  
a les llibreries  
Bosch,  
Catalònia,  
Castells,  
Francesa,  
i també al  
carrer Lutzana, 115



## Auto Fuber

Servicio Oficial SEAT del Poble Nou

Aquí fabricamos el nuevo  
**SEAT TOLEDO TAXI TDI**



En Auto Fuber le vendemos  
su **SEAT TOLEDO TAXI**

El mejor servicio  
Post-Venta  
+ Calidad - Precio



Aquí asistimos  
su **SEAT TOLEDO TAXI**

**Nuevo TOLEDO TAXI TDI**  
**Auto Fuber**  
Le vende el Taxi más rentable  
por el  
*precio más económico.*  
solo en **Auto Fuber**

**TALLER DE URGENCIAS SABADOS Y DOMINGOS TODO EL AÑO.**

Exposición Venta, Talleres y Recambios, **Badajoz, 52**, Tel. 485 00 40

# Sumari

## Edita

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

## Gestió

Rosa Cabré  
Ciutat Grogà, S.A.  
c. Lutxana, 115  
08018 Barcelona  
Telèfon 485 04 26

## Direcció Coordinació

P. Rocío Terán

## Publicitat

Sercop sccl  
Telèfon 412 07 27

## Col·laboren en aquest número

010 - Barcelona Informació  
Merchbanc, S.A.

## Correcció

Anna Canals

## Disseny gràfic

Enric Satué

## Fotografia

Arxiu Revista del Taxi  
Grup Muntaner

## Tiratge

15.000 exemplars de difusió  
gratuïta i domiciliada a tots els  
professionals taxistes, empre-  
ses, institucions i personalitats  
vinculades al sector del taxi.

## Impressió

Gramagraf  
Sant Joan, 22-23  
Santa Coloma de Gramenet  
Dipòsit legal: B. 27.521-1983

## Coberta

Palau Nacional- Museu Nacional  
d'Art de Catalunya (MNAC)  
Barcelona

## Fotografia

Màrius Brossa

## Editorial 4

**A punto la aprobación definitiva  
del acuerdo de reestructuración del taxi**

**El Institut crea la "Bolsa de licencias de autotaxi  
en transferencia"**

## Entrevista a

**Joan Blanch, presidente del Institut Metropolità del Taxi**

**La jubilación de los profesionales del taxi;  
algunas reflexiones**

## Notícies 12

**Continúa la operación de saneamiento de la explotación  
irregular de licencias**

**Homologado el modelo Ulysse de Fiat**

**Un curso de conocimientos humanísticos completa  
la formación de los aspirantes a taxistas**

## Ho sabia vostè?

**Obligaciones fiscales para 1996**

**Ordenanza fiscal 1996**

## Guanyem mercat

**Exito del monovolumen "Taxi Barcelona"**

## Agenda 18

## Barcelona Informació

**Alimentaria prevé reunir el mes de marzo alrededor de  
130.000 visitantes**

## La Bústia del Taxi 20

**El 73% dels objectes perduts als taxis  
van ser recuperats pels usuaris**

Los cambios que experimentan las instituciones después de la celebración de unas elecciones, ya sean éstas municipales o nacionales, inciden, como es lógico, en su normal funcionamiento. Superado este período por las instituciones metropolitanas y habiendo sido constituidos los órganos de gobierno de la EMT y del Institut Metropolità del Taxi, respectivamente, la modificación reglamentaria para la aplicación legal de la reestructuración del taxi de Barcelona será aprobada en el pleno metropolitano del próximo 1 de febrero.

A partir de ese momento, corresponderá a las asociaciones profesionales del sector explicar al colectivo las condiciones exactas en las que se desarrollará el proceso de reestructuración y, al mismo tiempo, crear, con el consenso de todos, el órgano gestor que permitirá llevar a buen término la amortización de las 1.215 licencias que fue aconsejada por los expertos encargados de elaborar el Libro blanco del taxi. Asimismo deberán convocar el referéndum para saber la cantidad que cada taxista está dispuesto a aportar anualmente para hacer efectiva la reestructuración. Hubiera ido muy bien avanzar en todos estos temas en los últimos meses, aunque el Institut entiende también que las asociaciones profesionales desearan esperar la aprobación definitiva del acuerdo por el pleno correspondiente.

El Institut, por su parte, ofrecerá a las asociaciones y al órgano gestor que éstas determinen, el soporte necesario para poder llevar con normalidad el proceso legal de reducción de licencias. Cabe subrayar aquí que, desde el momento en que se produjo la aprobación inicial de los acuerdos para la reestructuración del sector (31.03.95) y, a pesar de la coyuntura política antes comentada, esta Administración ha venido cumpliendo al pie de la letra los acuerdos complementarios pactados en su día con las asociaciones profesionales, como la suspensión de exámenes para futuros taxistas durante el año 1995 y la aplicación de una política de reducción de asalariados. El 31 de marzo de 1995, por ejemplo, trabajaban como conductores taxistas asalariados en el área metropolitana de Barcelona un total de 1.202 personas, a finales de ese mismo año, esta cifra se redujo a 1.064 (\*). En definitiva, el beneficio futuro que pueda producir la reestructuración del sector mediante la reducción de licencias no debe verse anulado por el incremento de coches en doble turno.

(\*) datos a 31 de diciembre de 1995.

Los titulares de licencia de autotaxi que deseen transferirla a otra persona, o por el contrario, conductores de autotaxi que estén interesados en obtener la titularidad de una de ellas deben dirigirse desde el 1 de enero a la "Bolsa de licencias de autotaxis en transferencia" que se ha creado a tal efecto en el Institut Metropolità del Taxi.

A partir de ahora será el Institut el que tendrá una relación exhaustiva de las licencias que se deseen transferir, y a la vez será quien informe a los posibles adquirentes y establezca los contactos oportunos con el respectivo cedente. En los primeros meses de aplicación de esta medida, el orden para la transmisión de una licencia se hará por sorteo, en consideración a aquellos asalariados que superaron el examen para la obtención del carnet de taxista sin calificación, ya que esta última medida se adoptó recientemente en 1995. No obstante, a medio plazo tendrán preferencia en la adquisición de una licencia aquellos conductores taxistas que posean un buen currículum y expediente profesional –cursos de reciclaje, nivel de infracciones y/o sanciones, etc. Si el interesado es un taxista recién incorporado a la profesión se tendrá en cuenta la nota que alcanzó para obtener la Credencial de aptitud de conductor taxista.

Con la adopción de esta medida, se facilitará enormemente la relación directa entre el cedente de una licencia y el adquirente de la misma, evitando así la intermediación de terceras personas ajenas a la transferencia y el coste económico que dicha intermediación representaba para el adquirente de licencia –en los últimos cuatro años, los taxistas pagaron a los intermediarios de transferencias de licencias "inter vivos" alrededor de 490 millones de ptas., aproximadamente. Esta Administración pretende también evitar otros extremos que se han venido detectando, como es el caso de la intervención de una especie de agentes de compra y venta de licencias que aconsejaban incluso en ocasiones a los interesados operaciones no permitidas por la reglamentación vigente, por ejemplo el arrendamiento de licencias.

Finalmente, gracias a esta iniciativa, el Institut dispondrá de una base de datos actualizada de todas las personas que se muestren interesadas en adquirir una licencia.

### Trámites y solicitudes

**El taxista que desee transferir su licencia** deberá presentar una solicitud al Institut Metropolità del Taxi en la que deberán constar sus datos personales –nombre, apellidos, DNI, teléfono de contacto–; datos de la licencia que se desea transferir –número, fecha desde que es titular, día de descanso semanal–; datos del vehículo aplicado a la licencia (si se desea transferir licencia y vehículo) –matrícula, año de matriculación, marca, modelo–; causa que motiva la petición de transferencia –en ella se deberá adjuntar la documentación acreditativa–y, finalmente, el precio que solicita para transferir la licencia y, en su caso, el vehículo.

**El taxista interesado en adquirir una licencia** deberá, por su parte, cumplimentar una instancia con sus datos personales –nombre, DNI, domicilio, teléfono de contacto–; datos profesionales –número de credencial de aptitud de taxista, número de afiliación a la Seguridad Social, número de titulares de licencia con los cuales ha prestado servicio y período (deberá presentar certificado acreditativo de alta en el régimen correspondiente de la Seguridad Social), así como datos de la licencia que desea adquirir –licencia sola o licencia y vehículo, precio, preferencia de día festivo, preferencia de vehículo.

Toda la información aportada por los interesados será comprobada por el Departamento de Transferencias del Institut. Si los datos del taxista que desea transferir la licencia cumplen con la normativa vigente, la licencia pasará a formar parte de la Bolsa de licencias en transferencia. En cuanto a la instancia presentada por el adquirente, una vez comprobados sus antecedentes y si cumple con los requisitos, pasará a formar parte del listado de solicitudes para adquirir una licencia por estricto orden alfabético.

### Justificante del cumplimiento de las obligaciones fiscales y sociales de los últimos 5 años

A partir del próximo primero de marzo de 1996, el Institut Metropolità del Taxi, en cumplimiento de lo dispuesto en la normativa general de transporte de viajeros, exigirá al cedente de una licencia la justificación de estar al corriente de pago de las obligaciones de carácter fiscal y social.

Respecto a las primeras se exigirá el certificado de las declaraciones del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y del Impuesto sobre el Valor Añadido de los últimos cinco años, expedido por la Delegación de Hacienda de Barcelona –plaça Letamendi, 13-23, 2ª planta.

En relación a las obligaciones de carácter social será necesario presentar el certificado de cotizaciones a la Tesorería de la Seguridad Social de los últimos cinco años, expedido por la delegación más próxima al domicilio del interesado.

## Sorteo, una vez al mes

Cada mes, el Institut realizará un sorteo con el fin de determinar la inicial del apellido de los adquirentes que podrán iniciar la elección de una de las licencias pendientes de transferencia en la Bolsa. Este sorteo se hará bajo la presidencia del director de Servicios Técnicos del Institut, de la jefa del servicio, y de la secretaria del Institut, que dará fe del mismo.

A partir de este momento, el Departamento de Transferencias citará por riguroso orden descendente, a partir del apellido designado por sorteo, a cada solicitante de licencia. En esta comparecencia se le informará sobre las ofertas que correspondan a su solicitud y, una vez que el adquirente se muestre interesado con una oferta concreta, el Institut lo notificará al cedente de la licencia.

En el plazo de un mes, a contar desde la fecha de notificación anterior, cedente y adquirente deberán solicitar al Departamento de Transferencias una fecha para realizar la comparecencia ante un funcionario del Institut. En ella, deberán ratificarse en las peticiones efectuadas y solicitar la tramitación efectiva de la transferencia entre ambas personas. Finalmente, el director de Serveis de l'Institut autorizará la transferencia de licencia según las facultades atribuidas en el art. 16 de los estatutos constitutivos del Instituto.

### Excepciones

Están exentos de la anterior tramitación las transferencias "mortis causa", las transferencias entre cónyuges y familiares de primer grado, y las aportaciones a sociedades mercantiles efectuadas por los propios socios de la sociedad adquirente.

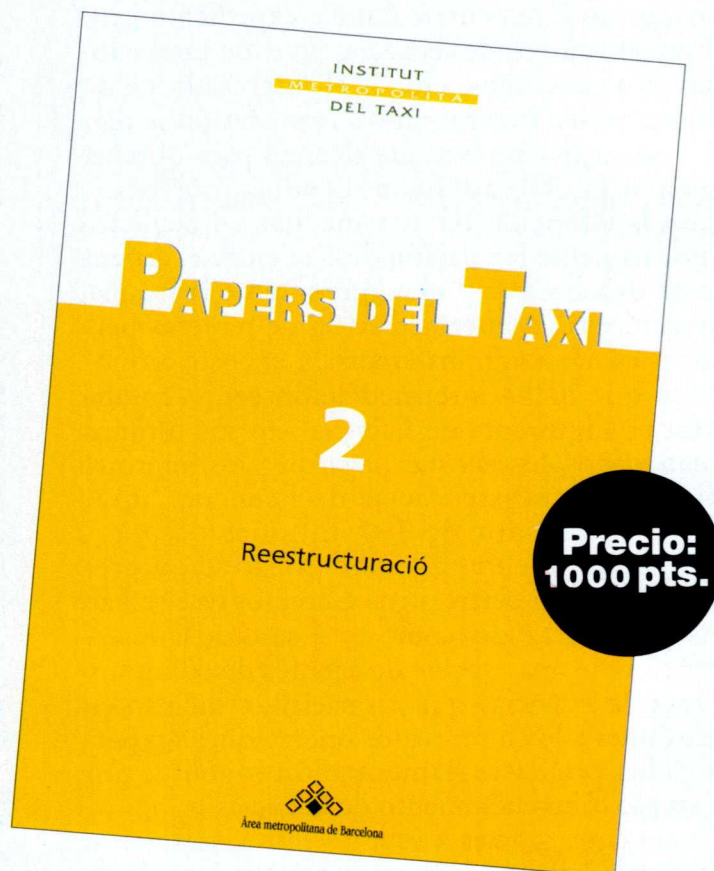
## En las 300 páginas de Papers del Taxi 2, usted encontrará:

- El Libro Blanco del Taxi
- El contenido de las reuniones mantenidas entre la Administración y las asociaciones representativas del taxi, y
- Otros documentos de interés para comprender el planteamiento inicial de la reestructuración del taxi de Barcelona y área metropolitana.

Estará a su disposición en el **Institut Metropolità del Taxi**

calle 62, núm. 18  
08040 Barcelona

o en las asociaciones profesionales del sector.



**Toda la historia de la reestructuración del taxi en un sólo libro**

# Entrevista a

**Joan Blanch**, presidente del Institut Metropolità del Taxi 7

Las instituciones metropolitanas eligieron a finales de 1995 a las personas que ocuparán la presidencia de las mismas durante el actual mandato municipal. Una de ellas es el señor Joan Blanch, quien además de ser alcalde de la ciudad de Badalona, será el nuevo Presidente del Institut Metropolità del Taxi. Esta revista ha mantenido con él una entrevista para conocer su plan de trabajo durante estos próximos cuatro años y su opinión respecto a algunos temas que preocupan al sector del taxi, en especial el de la reestructuración.

Sr. Blanch, ¿cuándo se llevará al Pleno de la EMT el tema de la reestructuración del taxi y, por tanto, la aprobación definitiva del acuerdo provisional?

**Como usted bien sabe, el acuerdo inicial para la reestructuración del sector se aprobó en el pleno de la EMT del 31 de marzo del pasado año. Posteriormente siguió la tramitación reglamentaria -exposición pública, alegaciones, etc. Ahora, constituidos los ayuntamientos y los órganos de gobierno de las instituciones metropolitanas tras la celebración de las municipales de mayo, estamos en condiciones de llevarlo al pleno del 1 de febrero para su aprobación definitiva. Ha sido, pues, la coyuntura política la que nos ha obligado a ese retraso involuntario. Además consideré que un tema de tanta envergadura no debería ser aprobado por los órganos del Institut en funciones, sino por aquellas personas que a partir de ahora deberán seguir el proceso.**

¿Cree que todos los partidos políticos apoyarán el acuerdo definitivo?

**Es razonable pensar que todas las fuerzas políticas mantendrán el voto del 31 de marzo pasado, ya que el acuerdo inicial estuvo precedido de un trabajo intenso, muy meditado, en el que las partes implicadas hicieron un gran esfuerzo para alcanzar el consenso.**

Si este acuerdo llega finalmente, ¿cuál será el papel del Institut en el proceso de reestructuración?

**El equipo técnico de profesionales que realizó el Libro blanco del taxi y que fue elegido tanto por el Institut como por las asociaciones profesionales del sector, determinó que el exceso de licencias de taxi a eliminar se situaba en la cifra de 1.215. Como ya se ha venido afirmando, esta eliminación se podrá materializar en función del dinero que se obtenga para este fin. En este sentido, el papel del Institut consistirá**



**primeramente en autorizar la eliminación de licencias y, en segundo lugar, en prestar toda la colaboración y soporte a las asociaciones profesionales para que, a través del organismo administrativo del que se doten, puedan llevar adelante la reestructuración.**

¿Formará parte el Institut de este organismo administrativo?

**Sería preferible que estuviese formado únicamente por las asociaciones, pero sabiendo éstas de antemano que contarán con todo el apoyo técnico que el Institut les pueda proporcionar. De todas maneras es un tema a reflexionar.**

¿Tiene el Institut la intención de convocar un referéndum en el sector para saber hasta qué punto éste está dispuesto a contribuir económicamente en la reestructuración?

**La idea de convocar un referéndum surgió en el propio sector hace mucho tiempo. Las asociaciones consideran necesario celebrar un referéndum vinculante en el que se aborde un conjunto de temas relativos a la reestructuración, sobre los que debe opinar el resto del colectivo. El Institut está de acuerdo con este planteamiento y dará todo el apoyo técnico y económico para que pueda celebrarse. Es verdad**

**“En esta etapa, el Institut dedicará mucho esfuerzo al tema de la reestructuración y se centrará en dos objetivos básicos: la formación de las nuevas generaciones de taxistas y la colaboración en la apertura de nuevos mercados”**

también que este referéndum ya podría haber sido convocado en los últimos meses. Creo que se ha perdido un tiempo precioso, aunque también entiendo las reticencias de las asociaciones a la hora de convocarlo sin tener la aprobación definitiva del acuerdo para la reestructuración del sector.

¿Qué pasaría si el sector se niega mayoritariamente a apoyar la reestructuración desde el punto de vista económico?

Serán las asociaciones quienes deberán analizar si quedan otras alternativas. Son ellas las que deberán definir las futuras actuaciones.

A su juicio, ¿qué elementos pueden hacer inviable el buen fin del proceso de reestructuración?

Este tema se debería plantear a las asociaciones. No obstante, entiendo que el organismo que se forme y la gerencia del

mismo son parte fundamental para que el proceso de reestructuración llegue a su fin.

En los últimos meses los trabajos de la ‘Taula Tècnica del Taxi’ se han visto paralizados. ¿Se revitalizará el papel de ésta en su presidencia?

No se trata tanto de revitalizarla como de volver a ponerla en marcha. Por el momento en el que nos encontrábamos, y como consecuencia del cambio de personas que forman los órganos políticos de esta casa, la ‘Taula Tècnica’ ha funcionado al ralentí ante la imposibilidad de llevar sus decisiones a los órganos de gobierno. Debe volver a entrar en funcionamiento con la representación de las asociaciones que surgieron de la consulta del 94.

¿Cuáles serán las líneas de actuación prioritarias del Institut durante su presidencia?

Soy partidario de una política de concertación, de potenciación de la Taula Tècnica para que los temas importantes lleguen a los órganos de decisión política con el máximo consenso entre Administración y asociaciones representativas. El Institut dedicará mucho esfuerzo al tema de la reestructuración y se centrará en dos objetivos básicos: la formación de las nuevas generaciones de taxistas y la colaboración en la apertura de nuevos mercados. En este último punto, por ejemplo, deberíamos procurar la captación de turistas en origen. Con ello quiero decir que debemos estudiar la forma de que el servicio de autotaxi figure como medio de transporte en los paquetes turísticos que contrata en su país de origen la persona que programa un viaje a Barcelona.

Con el nuevo año vinieron también las nuevas tarifas del taxi y algunos usuarios las consideran excesivas, ¿qué opina al respecto?

Este es un tema muy controvertido en el que todo el mundo tiene razón, tanto el taxista como el usuario. Hoy por hoy, la ciudadanía de Barcelona está dispuesta a

gastar un total de 40.000 millones al año en el transporte por taxi. Por tanto, subir tarifas implica trabajar y recaudar algo menos. Encarecer el taxi es una falsa salida. Para dar una solución al tema de la recaudación diaria se tendría que encontrar la forma de que la ciudadanía estuviese dispuesta a gastar más de los 40.000 millones. Sin duda, ello sería factible si se produjera un período de expansión económica en el país, o bien, mediante la atracción de más clientes al taxi. En estos momentos, el Institut, como es obvio, difícilmente tiene influencia en la coyuntura económica, pero sí puede ayudar a que el taxista tenga iniciativas para captar nuevos clientes, ya que la actividad turística de Barcelona ha mejorado notablemente –en 1995 pernoctó en nuestra ciudad un millón de personas más que el año anterior. Considero, por tanto, que la captación de clientela puede hacer incrementar esos 40.000 millones a los que antes hacía referencia. Insisto: la subida de tarifas en el sector del taxi hace trabajar menos al profesional taxista siempre y cuando no se logre ampliar la cartera de clientes.

P. R. Terán

## RECICLAJES TRADER, S. L.



Reparación y sustitución de

Transmisión { Reparada  
Semi-nueva 25% dto.  
Direcciones { Asistidas  
Mecánicas

Esferas suspensión CITROËN  
SERVICIO ESPECIAL AL AMIGO  
TAXISTA (Mano de obra gratis)

C/Caballero, 61  
Telf. 490 23 71

**SERVICIO  
RÁPIDO**

COLOCACIÓN  
INMEDIATA  
DE CRISTALES  
NACIONAL  
IMPORTACIÓN  
TAXISTAS 20% DTO.



MONTAJE DE CRISTALES  
GRABADO MATRÍCULAS  
TECHOS SOLARES

Telf: 231 45 08 • 232 20 76

Aragón 489, esq. Castillejos – 08013 BARCELONA

# Gane 150.000 ptas. antes de bajar bandera.



En RXE MOTOR, su concesionario Renault, se ahorrará 150.000 ptas. en la compra de su **Taxi Laguna RN 2.2 D Multiválvulas**.

Será suyo **por sólo 2.350.000 ptas.** Y, además:

- Pintura incluida.
- Climatizador.
- Y radio cassette de regalo.

## RXE MOTOR

**Exposición y Ventas:**  
Gran Vía de les Corts  
Catalanes, 314-316  
Tel. 425 47 46  
Fax 325 25 54  
08004 Barcelona



## Taller y Recambios:

Calabria, 85 - Tel. 426 25 72  
Fax 423 81 97  
08015 Barcelona



**RENAULT**

MAXIMO 1 CAJA DE ACEITE  
POR LICENCIA

# HITCON

Automobil Centers

OFERTA VALIDA HASTA  
**15 DE MARZO '96**  
O SALVO ERROR TIPOGRAFICO  
O FIN DE EXISTENCIAS

## OFERTA ESPECIAL TAXISTAS

AMORTIGUADORES  
SILENCIOSOS  
PASTILLAS FRENO  
BATERIA 70Ah  
ANTICONGELANTE 10% 5L.

**55% (1ª MARCA)**  
**60% (1ª MARCA)**  
**57% (1ª MARCA)**  
**5.295 PTS.**  
**245 PTS.**

ESSO XD-3 5L.  
GULF MULTYDUTY 5L.  
ELF PESTRIGRADE 5L.  
CS DIESEL GRADO 5L.

**ACEITES DIESEL**  
**1995 PTS.**  
**1695 PTS.**  
**2495 PTS.**  
**1395 PTS.**

NEUMATICOS DE 1ª MARCAS A PRECIOS INCREIBLES

**\*\*VALIDO SOLO PRESENTANDO LA LICENCIA\*\***

HITCON I

**Felipe II, 153**  
(esquina Garcilaso) BARCELONA.  
**Tel. 352 22 04**

I.V.A INCLUIDO

HITCON II

**Bac de Roda, 89 - 91**  
(entre Pallars y Pujadas, BARCELONA).  
**Tel. 307 47 27**

¿Cuáles serán mis ingresos cuando me jubile?  
 ¿Tengo que ahorrar para complementar la pensión que me pagará la Seguridad Social? Estas cuestiones preocupan cada vez más a las personas que actualmente constituyen la población laboralmente activa. Por ello, la revista ofrece este artículo que analiza estas cuestiones desde la perspectiva de un experto de Merchbank y, en especial, para el profesional que trabaja en la industria del taxi.

En los últimos tiempos, los medios de comunicación se han hecho eco de un amplio debate sobre el futuro de la Seguridad Social en nuestro país y en otros países europeos. La principal causa del mismo es el enorme crecimiento del gasto en pensiones. En concreto, en España este gasto se ha multiplicado por siete en los últimos quince años hasta llegar a los 6,2 billones de pesetas pagados a los casi siete millones de pensionistas existentes.

En un estudio recientemente elaborado por el Ministerio de Trabajo se concluye que las pensiones serán viables hasta el año 2030, siempre que se aplique un conjunto de medidas contempladas en el llamado 'Pacto de Toledo'. Entre las medidas propuestas se encuentran las siguientes: retraso de la edad de jubilación (más allá de los 65 años), que las futuras pensiones se cobren en función de lo pagado durante toda la vida laboral (en lugar de los últimos ocho años) y que la revalorización de las pensiones no exceda del 3% anual en los próximos 35 años. Sin caer en alarmismos injustificados, parece prudente ir pensando en las cuestiones planteadas al principio. En este artículo trataremos de hacer algunas reflexiones sobre el tema de las pensiones de jubilación, que pueden ser de utilidad para los profesionales del taxi. Teniendo en cuenta que estos temas son a veces demasiado abstractos, vamos a intentar explicarnos con ejemplos concretos.

Imaginemos dos amigos taxistas que se llaman Pedro y Juan. Pedro tiene 50 años y Juan, 30. Los dos están dados de alta como trabajadores autónomos en el Régimen especial de la Seguridad Social y ambos cotizan voluntariamente por la base mínima (98.490 ptas. en 1995, que supone una cuota mensual de 27.873 pesetas). Los dos van a cotizar durante 35 años, que es el período necesario para tener derecho al 100% de la base reguladora de la prestación de jubilación. Ambos se van a jubilar a los 65 años, por lo que Pedro (que ya lleva 20 años cotizando) debe seguir pagando sus cuotas durante los próximos 15 años, mientras que Juan debe empezar a cotizar ahora y seguir haciéndolo hasta que se jubile.

Pedro y Juan saben, porque se han informado, que si se jubilaran ahora (habiendo cumplido los 65 años y cotizado durante 35 en la base mínima obligatoria de autónomos) percibirían una cifra cercana a 67.000 ptas. de pensión en catorce pagas al año. Evidentemente, cuando Pedro y Juan se jubilen dentro de 15 y 35 años, respectivamente, las pensiones equivalentes se habrán actualizado con la inflación de estos años. Pero como los dos amigos son prudentes, les parece razonable pensar que, en el momento de su jubilación, la pensión que les correspon-

derá no tendrá un poder adquisitivo mayor, sino más bien menor que el de las 67.000 mensuales de la pensión que les correspondería hoy.

## ¿Qué aspectos se deben considerar?

Con estos datos a la vista, Pedro y Juan deciden analizar a fondo el tema de la previsión de su jubilación y preparan la siguiente lista de aspectos a considerar, entre otros:

1. Las necesidades económicas de las personas jubiladas suelen ser inferiores a las que tienen cuando están en activo (hijos ya situados, préstamos para compra del coche y vivienda pagados, etc.), por lo tanto se puede vivir con unas rentas inferiores a las previas a la jubilación.
2. Es probable que, en el futuro, la Seguridad Social pague unas pensiones de jubilación algo inferiores en poder adquisitivo a las actuales.
3. Ya que cotizan a la Seguridad Social por las bases mínimas, su pensión de jubilación estará también entre las mínimas, de acuerdo con la norma de cálculo vigente.
4. La pensión a percibir es menor si el número de años cotizados es inferior a los 35, que dan derecho al 100 % de la base reguladora (para 25 años cotizados es el 80% de la base y para 15 años cotizados es el 60% de la base).
5. El taxi y la licencia correspondiente son un patrimonio recuperable, del que se puede obtener dinero mediante su transferencia en el momento de la jubilación, generando un capital útil para completar con su rendimiento a la pensión pública.
6. Cada persona tiene una situación económica, familiar y personal distinta. Por tanto, es lógico que sus planes de ahorro para la jubilación se acomoden a su situación particular. Por ejemplo, si se empieza a ahorrar después de los 50 años, conviene ahorrar más que si se empieza a los 30, porque queda menos tiempo para constituir el capital deseado. O bien, si una persona está muy endeudada, puede que le convenga disminuir su nivel de deuda antes de empezar a ahorrar.

## Alternativas de ahorro para la jubilación

Llegados a este punto en sus reflexiones, Pedro y Juan le piden a un amigo experto en estos temas que les exponga las alternativas de ahorro para la jubilación existentes, que actúen como complemento de las pensiones de la Seguridad Social. Su amigo les dice lo siguiente:

La jubilación requiere un ahorro a medio y largo plazo. En este caso, los llamados productos financieros de inversión colectiva son más ventajosos que la inversión directa en los productos tradicionales de renta fija (Imposición a plazo fijo, Deuda Pública, etc.). Esto es así porque, al tener mayores ventajas fiscales (no hay retenciones a cuenta y los impuestos que se pagan son inferiores), consiguen acumular un importe mayor de capital.

Los productos financieros de inversión colectiva más conocidos son: los Planes de Pensiones, los Planes de Jubilación y los Fondos de Inversión.

Los Planes de Pensiones tienen mayores ventajas fiscales de entrada porque permiten deducir las aportaciones a los mismos de la Base Imponible de IRPF, pero tienen el inconveniente

**Tabla I - Capital acumulado en un Fondo de Inversión o Plan de Pensiones**

Edad inicial	Edad final	Aportación anual inicial	Rentabilidad anual prevista (*)	Inflación anual prevista	Crecimiento anual previsto (**)	Capital final ptas. (***)
30 años	65 años	120.000 ptas.	7 por ciento	4 por ciento	4 por ciento	28.812.000.-
50 años	65 años	180.000 ptas.	7 por ciento	4 por ciento	4 por ciento	6.151.000.-

(\*) Rentabilidades no garantizadas

(\*\*) La aportación anual crece al mismo ritmo que la inflación

(\*\*\*) En pesetas del año de la jubilación. Estos capitales en pesetas de hoy serían 7.301.000 (35 años de ahorro) y 3.416.000 (15 años de ahorro).

**Tabla II - Ahorro fiscal en aportaciones a un Plan de Pensiones**

Rendimiento neto (ptas.)	Aportación anual inicial	Ahorro fiscal primer año	% Ahorro (*) s/ aportación	Aportación real (deducido ahorro fiscal)
1.460.000.-	120.000 ptas.	28.400 ptas.	22 %	93.600 ptas.
1.460.000.-	180.000 ptas.	39.600 ptas.	22 %	140.400 ptas.

(\*) Según tarifa individual del IRPF para 1995 y 1996.

niente de que no se puede disponer de los fondos acumulados hasta el momento de la jubilación.

Los Planes de Jubilación (que suelen ser una modalidad de seguros) y los Fondos de Inversión también tienen ventajas fiscales, distintas a las de los Planes de Pensiones, que implican no pagar impuestos si el dinero se mantiene invertido más de 15 años.

Si bien esta ventaja fiscal, siendo importante, es en principio menos interesante que la del Plan de Pensiones, en contrapartida los Fondos de Inversión y los Planes de Pensión gozan de liquidez, pudiendo disponer de los fondos ahorrados en cualquier momento si ello es preciso.

Su amigo les dice que una persona de unos 30 años, como Juan, debería tener una mayor preferencia por la liquidez de los Fondos de inversión, mientras que para una persona de unos 50 años, como Pedro, quizá sería más recomendable el Plan de Pensiones, con la condición de que dispusiera previamente de algunos ahorros con mayor liquidez. Si no fuera así, también para Pedro sería recomendable, al menos parcialmente, el Fondo de Inversión o Plan de Jubilación, para poder disponer de él en caso de necesidad.

Para completar sus explicaciones, su amigo les facilita como ejemplo las dos tablas relacionadas en la cabecera de esta página, en las que se supone una capacidad de ahorro de 10.000 pesetas mensuales (120.000 pesetas año) o de 15.000 pesetas mensuales (180.000 ptas año) actualizables cada año con la

inflación, para un profesional del taxi sin ninguna otra fuente de ingresos, con unos ingresos brutos, basados en el estudio del *Libro blanco del taxi*, de 3.425.000 pesetas anuales y con una liquidación de IRPF por actividades empresariales por módulos que supone una cuota a pagar de unas 105.000 pesetas al año (1.460.000 ptas de rendimiento neto).\*

Una vez estudiada la información que han logrado reunir, nuestros amigos Pedro y Juan creen que tienen algunos elementos para decidir, cada uno de acuerdo con su situación particular, lo que les conviene hacer para planificar económicamente su jubilación.

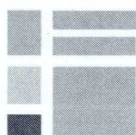
Se dan cuenta de que la pensión pública puede ser insuficiente y que les conviene complementarla con su ahorro personal. Que este ahorro es más ventajoso en un Plan de Pensiones o en un Fondo de Inversión y que la modalidad más conveniente depende de la edad en que se inicia. Y que la cuantía del mismo depende de su capacidad de ahorro, de sus necesidades de liquidez y del capital que deseen tener acumulado en el momento de la jubilación. A este capital le podrán sumar el importe obtenido por la realización de su licencia en el momento en que lo precisen.

Esperamos y deseamos que el contenido de estas reflexiones sea también útil para otros muchos profesionales del taxi.

**Luis del Campo**

Director de Servicios a las Empresas Merchbanc, S.A.

## Especialistas en Fondos de Inversión y Fondos de Pensiones

**MERCHBANC**

Asesora. Invierte. Custodia

Diputación, 279 - Tel (93) 488 34 29 - 08007 Barcelona

## Continúa la operación de saneamiento de la explotación irregular de licencias

Durante estos últimos meses, el Institut Metropolità del Taxi ha continuado trabajando en la operación de saneamiento para clarificar la situación de aquellas licencias de autotaxi explotadas de forma irregular, en especial mediante arrendamiento, utilización indebida de poderes, etc. Hasta el mes de diciembre el Institut ha abierto expediente de revocación a un total de 72 licencias.

Debe quedar claro que cuando una licencia se revoca, el vehículo adscrito a la misma es despojado de todos distintivos del servicio de autotaxi, la licencia desaparece a todos los efectos del registro informatizado del Institut y toda la documentación del hasta entonces titular queda archivada de forma definitiva. En consecuencia, ninguna persona podrá ejercer la actividad del taxi al amparo de la licencia revocada.

Es también oportuno puntualizar que el Institut Metropolità del Taxi no compra licencias, porque es el organismo que tiene la competencia para crearlas. Actualmente, de acuerdo con la Disposición Adicional primera del Reglamento metropolitano del servicio, las licencias de autotaxi están contingentadas en la cantidad de 2,5 por cada 1000 habitantes que figuren empadronados en los municipios integrados en el ámbito de la EMT, por lo que la eliminación del exceso de las mismas no puede tener otro camino que el de la revocación, sin perjuicio de que, en concepto de indemnización, los compañeros beneficiarios gratifiquen al cedente con los medios que dispongan para tal finalidad.

### Fe d'errades

Por un error de compaginación en la relación de Empresas autorizadas por el Institut Metropolità del Taxi publicada en la página 12 de la revista Taxi nº 94, no se incluyeron los siguientes números de licencias:

Alquilauto, S.L.	975
Autotaxis Buil	982
Autotaxis Garrido	272
Sant Moritz Taxis	842
Taxis Sant Cebrià	6437



### “Todo por partes”, X edición de Expomóvil

Del 12 al 15 de abril se celebrará en el recinto ferial Montjuïc-1 la X edición de Expomóvil, la exposición internacional que se celebra cada dos años en nuestra ciudad bajo el conocido lema “Todo por partes” y está dedicada a los componentes y equipos de mantenimiento

para la industria del automóvil.

Además del interés que este evento despierta en el sector del taxi, hay que tener presente que España ocupa un importante lugar en la industria mundial de componentes —tres empresas nacionales se sitúan entre las veinte primeras del mundo— y cuenta con diversas plantas de fabricación de componentes líderes en Europa por su alto nivel de calidad. Este sector facturó, en 1994, un 24% más que en el año anterior, y actualmente genera más de 180.000 puestos de trabajo directos.

La muestra, que ocupará 24.000 m<sup>2</sup> de superficie, se podrá visitar a partir del viernes 12 de abril hasta el 15 en el recinto ferial Montjuïc-1.

### Licencias de autotaxi que tienen iniciado expediente de revocación

00013	01913	04667	07199
00080	01952	04860	07564
00359	02023	04975	07665
00634	02043	05207	07821
00651	02116	05229	07916
00682	02354	05269	08181
00729	02407	05577	08366
00824	02443	05716	08413
00982	02822	05987	08761
01007	02959	06039	09010
01010	02967	06106	09039
01203	03201	06341	09285
01233	03665	06389	09479
01310	03742	06469	09791
01323	03955	07168	10247
01463	04004	07298	10693
01643	04075	07328	10937
01893	04483	07395	10975

### TARIFA TAXI 1996

Ptes./Ptas.

Carrera mínima	285
Hora espera	2100

	55 x 35 x 35 cm	Gratuit i oblig. Gratuito y oblig.
Període/Período		pta./km.

T-2 Diürn feiners de 6-22 h.	96
Diurno laborables de 6-22 h.	
T-1 Nocturn 22-6 h i Dissab./Fest. 0-24 h.	112
Nocturno 22-6 h i Sáb./Fest. 0-24 h.	

Percepció mínima de les carreres amb origen a l'Aeroport 1.500,- ptes. (inclòs carrera mínima, suplement de sortida i maletes).

Percepción mínima de los trayectos con origen en el Aeropuerto 1.500,- ptas. (incluido carrera mínima, suplemento de salida y maletas).

### Suplements- Suplementos

	Aeroport / Aeropuerto Entrades i sortides/Entradas y salidas	300
	Maleta o similar + 55 x 35 x 35 cm	100
	Gossos / Perros (Discrecional)	125

Peatge Túnel Vallvidrera: va a càrrec del client. Peaje Túnel Vallvidrera: va a cargo del cliente.

Ràdio-Taxis, no podran superar la tarifa de la carrera mínima en arribar al lloc «d'encotxament».

Radio-Taxis, no podrán superar la tarifa de la carrera mínima al llegar al lugar de «encoche».

La tarificación de l'Àrea metropolitana de Barcelona, és la mateixa per a tot el territori.

La tarificación del Área metropolitana de Barcelona, es la misma para todo el territorio.

Consultes i aclariments / Consultas y aclaraciones Tel. 010.

# ACTA 38

## Reunión Administración - Asociaciones del Taxi

En Barcelona, el día 13 de noviembre de 1995, a las 18.15 horas y en la sede oficial del Institut Metropolità del Taxi, previa la correspondiente convocatoria, se reúnen las personas que se relacionan seguidamente: D. Joan Laporta i Argelich, gerente del Institut Metropolità del Taxi; D. Andreu Nebot i Mula, director de Serveis Tècnics de l'Institut; D. Josep María Goñi, D. Tirso Moreno y D. Antonio Marín, en representación de la Associació Catalana del Taxi (ACT); D. Julián Fuentes y D. Miguel Ángel Cazcarra, en representación de la Asociación Empresarial del Taxi; D. Dionisio Gracia Fajardo, en representación del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB); D. Domingo Mesas, en representación del Gremio Unión de Taxistas (GUT).

Actúa como secretaria delegada la Sra. Irene Mestres Bouzó.

Se abre la sesión y se pasa a tratar el tema de la reestructuración en el sector del taxi.

El plan de reestructuración será definitivamente aprobado por el nuevo Consell d'Administració de l'EMT

Toma la palabra el Sr. Joan Laporta para informar a los asistentes de que, tras el acuerdo de aprobación inicial de las disposiciones reglamentarias necesarias para la reestructuración, y una vez finalizado el período de exposición al público, propuso al Consell d'Administració del Institut que se adoptaran los acuerdos pertinentes para su aprobación definitiva.

No obstante, el presidente de la EMT, Sr. Joan Blanch, entendió que, en atención a la importancia del tema, sería conveniente que lo tratase el nuevo Consell d'Administració. Asimismo, el Sr. Blanch garantizó que la aprobación definitiva no variaría el texto de la aprobación inicial, y que se trataría tan pronto estuviese constituido el nuevo Consell de l'Institut —probablemente en el pleno del mes de diciembre.

Se refiere finalmente el Sr. Laporta al órgano de gestión para llevar a cabo la reconversión, cuya creación se propuso ya el pasado mes de junio.

### Fondos para la reestructuración

El Sr. Marín manifiesta al respecto que, ya que los taxistas pagarán la reconversión, ello comporta primero que no les debe costar nada la gestión de los fondos para lograrla; segundo, que el taxista tiene derecho a tener voz y voto y, en consecuencia, poder de decisión en ese órgano de gestión.

El Sr. Goñi expone que no vale la pena crear un organismo público ni una sociedad para gestionar la reconversión por el gran coste que conlleva y porque, según el tratamiento que se le de, se deberían pagar impuestos por los ingresos que el organismo obtuviera.

Propone crear una comisión dentro del propio Institut que controle los ingresos y gastos. Los ingresos, añade, procederán de las aportaciones de los taxistas que, según su opinión, deberían ser de entre 2.000 y 3.000 ptas. mensuales. También procederán de otros ingresos atípicos, como podrían ser, por

ejemplo, llevar adelante la idea del coche único, pactando con el fabricante que ingrese las cantidades que corresponderían a los descuentos en la cuenta destinada a la reconversión.

El Sr. Nebot interviene para advertir que en principio se había hablado de una tasa de 10.000 ptas. mensuales, y que con la reducción a 3.000 ptas. será más difícil conseguir créditos.

El Sr. Goñi le responde que una tasa de 10.000 ptas. no puede establecerse porque los ingresos que perciben los taxistas no son suficientes. Por el contrario, manifiesta que ha expuesto el proyecto con la tasa de 3.000 ptas. y unos 6.000 o 7.000 compañeros lo han aplaudido en una asamblea efectuada recientemente.

El Sr. Gracia aboga por empezar el proceso por los cimientos. Lamenta que cierto sindicato haya manifestado que la reconversión es un hecho, pero que cuando ha recaudado dinero de la publicidad de "Gallina Blanca" no lo haya aportado. Se refiere al STAC. Concreta que parte de la reconversión no la pagará el taxista si se logra que se elimine el impuesto de circulación o determinadas tasas. En cuanto a la publicidad, sí será una aportación del taxista, porque tendrán que llevarla y no cobrarán por ella.

Hay dos hechos consumados, añade; en primer lugar, que debe constituirse un consejo muy serio y unido para llevar adelante la reconversión, y en segundo lugar, que el *Libro blanco* está aprobado, con la retirada de 1.215 licencias en cinco años.

El Sr. Blanch quiere ratificar todo lo que se aprobó, continúa el Sr. Gracia, pero seguimos sin dinero. Por ello, debe haber un acuerdo tajante sobre lo que el taxista va a aportar. Opina que si aporta 3.000 ptas., no va a llegar el dinero para retirar 1.215 licencias en 5 años.

El Sr. Marín le responde que será suficiente esta cantidad si se consigue el coche único, con los ingresos por carburantes, publicidad, etc. Por otra parte, manifiesta, deben adquirirse todas las licencias que se transfieran para evitar que se cree un mercado paralelo.

El Sr. Gracia plantea el problema de qué ocurrirá si algún taxista, por ejemplo, por causa de invalidez, debe transferir la licencia y no hay dinero.

El Sr. Marín le aclara que este dinero se obtendrá en forma de crédito abierto de las instituciones públicas, no de los bancos.

El Sr. Gracia expone que tiene un proyecto de publicidad para aportar a la reconversión. Supondría que 2.000 taxis llevasen publicidad hasta Reyes, comprometiéndose la empresa anunciadora a pagar 5.000 ptas. por vehículo.

La publicidad consistiría en instalar unas cortinas en el vidrio posterior del vehículo anunciando la marca Freixenet. También cabría la posibilidad de llevar una botella, encima del vehículo.

Añade que como ya había comentado en anteriores ocasiones, las empresas aprueban los presupuestos de publicidad hacia el mes de octubre, y que, por esta razón, deben hacerse ya las gestiones para buscar publicidad para el año 1996.

Por otra parte, agrega que debe conocerse con seguridad, y a través de un referéndum, lo que quieren aportar los taxistas, y saber si los créditos de la Generalitat son firmes.

Comenta el Sr. Nebot que con tanto decir que sobran licencias el precio está bajando, y este mes ya se han vendido algunas a 5.200.000 ptas.

El Sr. Goñi manifiesta que si no se lleva adelante el proceso, llegarán a no valer nada, porque nadie querrá invertir en el sector del taxi. En cuanto a la forma de pagar la reestructuración, partiendo de que el Institut Metropolità del Taxi no tiene recursos debe considerarse:

Primero: que los taxistas no están en condiciones de pagar las 10.000 ptas. mensuales durante 15 años, y que debe aprobarse en un referéndum vinculante lo que aportarán los taxistas. La reconversión, manifiesta el Sr. Goñi, es algo que deben aceptar puesto que es la única salida que tiene el sector.

Segundo: los recursos deben obtenerse combinando dos elementos que son los ingresos que pagan los taxistas, entre 2.000 y 3.000 ptas., y el dinero que obtenga la comisión para la reconversión a través del coche único, los recambios, carburantes, publicidad y donaciones.

Con la implantación del coche único pueden conseguirse 3.000 millones en cinco años, de los 7.290 que se necesitan. Con la tasa pueden obtenerse 1.500 millones más (a razón de 2.500 ptas. mes). Gracias a los carburantes, ingresando 5 ptas. por litro y quedándole 2 ptas. al taxista, se ganarían 1.300 millones. Finalmente, se han estimado los ingresos por publicidad, de forma muy prudente, fijándolos en 1.200 millones en cinco años.

El Sr. Nebot entiende que este planteamiento se parece al "cuento de la lechera" y no es para enero, ya que ligar todo es lento, y advierte que si se tarda en poner en marcha el plan, las licencias seguirán bajando.

El Sr. Cazcarra interviene para replicar que la baja del precio de las licencias se debe a que no entran nuevos conductores en el sector.

### Convocatoria de un referéndum

El Sr. Goñi plantea que lo que debe realizarse en enero es el referéndum.

El Sr. Marín manifiesta que están dispuestos a respetar a todos los taxistas los 6.000.000 de ptas. como valor de la licencia.

El Sr. Goñi está de acuerdo en que pueden pagarse 6.000.000 de ptas. por licencia porque consideran que es el valor mínimo que le corresponde a un taxista que ha trabajado toda su

vida en este sector, y que los números permiten pagar esta cifra.

Coincide con el Sr. Gracia en que deberán trabajar muy unidos. Agrega que se ha de ir a la solicitud de créditos oficiales y, a su entender, le parece que no habrá problemas. En la reunión que mantuvieron con el Sr. Blanch, expone, se desbloqueó el proceso, y como presidente de la EMT se comprometió a ceder la infraestructura de la empresa que gestione la reestructuración. En primer lugar, concluye, debe fijarse la fecha de referéndum y comenzar a trabajar.

El Sr. Laporta manifiesta que la papeleta debe plantearse de forma muy concreta. Se refiere seguidamente el Sr. Laporta a la Coordinadora del Taxi. Expone que no le importa que exista, pero cree que debe clarificarse la posición de los sindicatos, ya que en la Taula Tècnica, entiende que actúan en nombre propio.

Es necesario, añade, conocer si todos están de acuerdo en la reconversión y en la línea a seguir. Algunas asociaciones presentes en la reunión no se han manifestado y el caso del STAC, que no comparece, es preocupante. ¿El STAC está a favor o está en contra?, se pregunta. El Sr. Gracia y el Sr. Goñi se han pronunciado, pero no los demás.

En cuanto al tema del referéndum, entiende el Sr. Laporta que es muy amplio, y que además podría plantearse en dos etapas; primero, respecto a las cuestiones más amplias y, después, a las más concretas. Otro tema a tener en cuenta, continúa, es que el organismo de gestión necesita un gestor al frente. Esta es una cuestión fundamental, ya que se precisa una persona que se dedique y lo deje todo bien atado. Respecto a los créditos coincide en que debe acudir al Instituto de Crédito Oficial, al Estado o a la Generalitat.

El Sr. Gracia está conforme en que se constituya el órgano gestor y en que se convoque el referéndum. Éste debe de hacerse muy bien para que no falle, formulando preguntas concretas y muy estudiadas. En relación a la Coordinadora manifiesta que a él no le estorba nadie, pero cree que es mejor que actúe la comisión de los cinco sindicatos representativos.

El Sr. Mesas lamenta que los temas que se están tocando ya se hayan tratado en muchas ocasiones y manifiesta que desea hablar del tema de la campaña publicitaria de la "Gallina Blanca"

El Sr. Laporta le responde que el tema publicitario se tratará una vez se concluya este primer punto.

El Sr. Nebot opina que el plan que propone el Sr. Goñi es a 20 años. Considera que primero debe decirse a la gente lo que ha de pagar y después intentar reducir al máximo estas aportaciones gracias a lo que consiga el organismo gestor.

El Sr. Goñi expone que en la Coordinadora del Taxi, de la cual forman parte, las asociaciones han hablado y están a favor de la reconversión. El STAC, que también participa en la misma, también está de acuerdo. Los demás sindicatos que la integran no tienen acceso a la Taula Tècnica, pero también la apoyan.

Expone seguidamente que el incremento de ingresos es inmediato, y por ello, el taxista que se jubile pronto también notará que se beneficiará al conseguir una recaudación más elevada. Ya se contempla en el *Libro blanco del taxi*, que el taxista, desde el primer momento, recibe el doble de lo que invierte.

Puede que las medidas a adoptar beneficien más a unos que a otros, por ello debe realizarse un referéndum vinculante.

Continúa exponiendo el Sr. Goñi que el plan es pedir un crédito oficial, fijando una tasa de unas 3.000 ptas. mensuales

que deberán abonar los taxistas y además buscar ingresos atípicos para pagar la reestructuración en 5 años.

Lo que debe evitarse es que las asociaciones hagan cosas por su cuenta, concluye el Sr. Goñi. El camino a seguir es el que ha comentado el Sr. Gracia, que ha aportado con toda sinceridad el proyecto publicitario que ha conseguido.

### La publicidad: el caso de Gallina Blanca

Seguidamente, se pasa a tratar el tema de la campaña publicitaria de productos alimenticios, canalizada a través del STAC.

El Sr. Laporta se pregunta que si una persona se dedica sistemáticamente a insultarlo y desprestigiarlo en los medios de comunicación y privadamente, llegando a acusarlo por la vía penal, y después no viene a las reuniones, es que no tiene valor para acudir a esta mesa. Igual actitud adoptó en días anteriores cuando no se personó en una reunión con el Sr. Blanch, agrega, y en cambio sigue insultando.

El Sr. Laporta exige conocer si estos señores participan o no en la reconversión. Si es así, el presidente del STAC ha de acudir a las reuniones. No está dispuesto, añade, a negociar acuerdos en esta mesa durante meses que después no se ponen en práctica, porque los presidentes de las asociaciones, que no está presentes en las reuniones, luego no los aceptan. En relación al tema de la publicidad de Gallina Blanca, explica a los asistentes que la petición entró en el registro del Institut el viernes 3 de noviembre a las 12.10 horas.

Pasado el trámite de registro, la petición llegó a sus manos el lunes 6 de noviembre a primera hora. Dado que el mismo viernes ya salieron taxis con publicidad, la Guardia Urbana empezó a denunciarlos. Por otra parte, al tratarse de un tipo de publicidad no autorizada reglamentariamente, hubiera sido conveniente reunirse con el solicitante para llegar a un acuerdo, que hubiera podido ser autorizarla en plan de prueba, temporalmente. Pero no fue así. Al haber llevado mal el tema el sindicato en cuestión, ya se han abierto expedientes de sanción, que no hay más remedio que tramitar.

Lo único que puede hacer, y como considera que los taxistas que la llevaron actuaron de buena fe, es pedir a los instructores de los expedientes que propongan la sanción más pequeña. Se ha pedido a la Guardia Urbana que no persiga a estos taxis, pero eso no impide que algún agente de la Guardia Urbana los denuncie. Otro tema a valorar, agrega, es si sólo se incoará expediente a los taxistas que ha denunciado la Guardia Urbana o a todos los que llevan la publicidad.

El Sr. Laporta manifiesta que hubiese preferido que el Sr. Tomás hubiese estado presente o asistiese algún representante del sindicato para tratar el tema. Lo que debe evitarse es que con estas actitudes se perjudique el tema de que los taxis lleven publicidad.

Por otra parte, concluye, no sabe en qué ha quedado el STAC respecto a la aportación de la publicidad a la reconversión.

El Sr. Marín manifiesta que no debe de autorizarse más publicidad. Toda la que se lleve debe ir íntegramente para la reconversión. Así es como se quedó en la Coordinadora. Añade que en la reunión que mantuvo dicha Coordinadora el jueves día 2, el Sr. Tomás no dijo nada de la publicidad que salió al día siguiente.

El Sr. Goñi explica que él considera que todo ha sido un malentendido.

El Sr. Marín añade que, a su entender, ningún taxista deber recibir sanción, puesto que no actuaron de mala fe.

Ante la pregunta que formulan los asistentes acerca de qué medidas se han adoptado respecto al STAC, el Sr. Laporta responde que si actuaba por vía civil o administrativa, la resolución recaería al cabo de bastante tiempo, cuando ya el conflicto habría desaparecido, y por otra parte, manifiesta que no quiere acudir a la vía criminal, porque por esta vía sólo llevan los asuntos los "chorizos", los "bolcheviques" y los "fachas".

El Sr. Goñi no entiende la posición del STAC, y pide a la Administración que no lleve adelante las sanciones. Solicita también que no se autorice ninguna publicidad si lo que se recauda no va para la reconversión.

El Sr. Mesas manifiesta que la imagen que se ha dado a las empresas publicitarias ha sido mala. Lo considera poco serio por parte del Sr. Tomás y de la Administración.

El Sr. Laporta comenta que como la falta la ha cometido el STAC, y ésta no está tipificada en el Reglamento, no puede sancionarla.

El Sr. Tirso Moreno propone que se hable con la empresa anunciadora para que la totalidad del dinero que tenga que abonar, lo ingrese en la cuenta para la reconversión.

El Sr. Gracia expone que el tema de la publicidad es difícil. Afirma que tiene guardados múltiples dossiers con propuestas para que los taxis llevaran publicidad, pero han fracasado todos los intentos.

La propuesta que hoy ha expuesto le parece más seria, por ello la ha traído a la mesa. Tal como había avanzado, es una campaña que afectará a 2.000 taxis, y en principio, la empresa de publicidad pagará 5.000 pesetas netas por vehículo. Consiste en una cortina que los taxis deberían llevar desde el 26 de noviembre hasta el día de Reyes.

Por tanto, debería citarse a 2.000 taxis para que los colocaran de forma gratuita, ya que la totalidad de los ingresos se destinarían a la reconversión.

El Sr. Marín propone que se cite a los titulares de las licencias 1 a la 2.000. Cuando se tenga otra campaña se citará a los titulares de las licencias 2.001 en adelante, y así sucesivamente.

Dice que se debe informar a los taxistas de que todo lo que se recaude irá para el fondo de reconversión y que es obligatorio que lleven la publicidad.

El Sr. Tirso Moreno apunta que debería hacerse constar una cláusula según la cual, en el caso de que no se llevaran a cabo la reconversión, el dinero se repartiría entre los taxistas que hubieran llevado la publicidad.

El Sr. Goñi plantea que puede haber problemas para lograr que 2.000 taxis lleven publicidad en estas condiciones antes de haberse efectuado el referéndum.

El Sr. Marín propone que se repartan octavillas entre todos los taxistas, informando de que en la Taula Tècnica se acordó que todos los ingresos que se obtuvieran por publicidad se destinarían a la reconversión.

El Sr. Tirso Moreno expone que los vehículos que no llevan espejo retrovisor en el lado derecho, no pueden instalar cortinas en el cristal posterior.

Se acuerda que en estos casos se cite a los vehículos aplicados a las licencias cuya numeración sea inmediatamente posterior.

Se insta a los representantes de la Asociación Empresarial del Taxi a que se manifiesten sobre su posición ante la reestructuración del sector.

El Sr. Cazcarra manifiesta que su asociación está de acuerdo

con todo aquello que se haga con un consenso mínimo. Se muestra favorable a las posturas más eficaces y de mayor inmediatez.

El Sr. Julián Fuentes lamenta la ausencia del STAC, que, de esta forma, no manifiesta su postura ante la reconversión.

El Sr. Goñi resume las actuaciones inmediatas que deben realizarse:

**a.** Redactar un documento que firmarán los miembros de la Taula Tècnica para explicar a los taxistas la reconversión.

**b.** Adoptar un compromiso para buscar créditos oficiales, ingresos a través de la implantación de un coche único, publicidad, etc.

**c.** Abrir una cuenta corriente para ingresar todo el dinero que vaya a destinarse a la reconversión.

**d.** Fijar la fecha en que se celebrará el referéndum y determinar las preguntas que se formularán, las cuales habrán de comprometer al colectivo en la reestructuración.

El Sr. Goñi quiere manifestar, finalmente, que salen satisfechos de esta reunión, así como de las que han mantenido con el Sr. Blanch.

Agradece, también, el desbloqueo, constatando que la recon-

versión avanza y que será un hecho, en su opinión, en un plazo de tiempo lo más corto posible. Entiende el Sr. Goñi que se ha puesto de manifiesto que los altos cargos de esta Administración estarán dispuestos a llevar adelante la reconversión.

El Sr. Nebot recuerda al Sr. Goñi que lo que deben hacer los dirigentes sindicales es discutir con sus asociados el contenido del *Libro blanco*, que dichas asociaciones encargaron y del cual aceptaron las conclusiones, ya que redactar nuevos documentos va a interpretarse como un intento de querer "marear la perdiz".

Añade el Sr. Nebot que lo importante y el papel que corresponde a las asociaciones es informar adecuadamente al taxista.

El Sr. Laporta finaliza la sesión recordando a los representantes de las asociaciones que deben pensar en la figura del gestor, que será el encargado del ejecutar los acuerdos que se adopten de cara a la reconversión.

No habiendo más asuntos que tratar, y siendo las 20.50 h, se levanta la sesión de la cual se extiende la presente acta.

# ACTA 39

## Reunión Administración - Asociaciones del Taxi

En Barcelona, el día 12 de enero de 1996, a las doce horas treinta minutos, y en la sede oficial del Institut Metropolità del Taxi, previa la correspondiente convocatoria, se reúnen las personas que se relacionan seguidamente: D. Joan Laporta i Argelich, gerente del Institut Metropolità del Taxi; D. Andreu Nebot Mula, director de servicios técnicos del Institut; Dña. M<sup>a</sup> Carmen de Tienda y D. Miguel Ángel Cazcarra, en representación de la Asociación Empresarial del Taxi (AET); D. Dionisio Gracia Fajardo, en representación del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB); D. Domingo Mesas Mesas, en representación del Gremio Unión de Taxistas (GUT), y D. Miguel Ángel Escolano Vicente, invitado a la reunión por dicho Gremio.

Actúa como secretaria delegada la Sra. Irene Mestres Bouzó

Se abre la sesión, acordando todos los asistentes añadir a la Orden del día un punto dedicado al tema del procedimiento de tramitación de transferencias de licencias, que entró en vigor el pasado 1 de enero.

Seguidamente el Sr. Laporta toma la palabra para hacer una breve referencia a la ausencia a la reunión de los representantes de la Associació Catalana del Taxi (ACT) y del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC).

Comenta el Sr. Laporta que dichos representantes quizás no se personen e informa a los presentes que estos sindicatos habían solicitado una entrevista con el presidente de la EMT, Sr. Joan Blanch, en la que le plantearon que la Taula Tècnica

del Taxi, a su entender, no funcionaba, puesto que esta Administración tomaba decisiones sin consultar a Taula Tècnica.

El Sr. Blanch, en dicha entrevista, agrega el Sr. Laporta, les indicó que la constitución del nuevo Consejo de Administración del Institut se había retrasado; lo cual, junto con las tensiones surgidas con la última campaña electoral, habían provocado que las relaciones entre las asociaciones y la Administración no se llevasen con tanta regularidad como en años anteriores.

Para concluir, el Sr. Joan Blanch les aconsejó que siguiesen acudiendo a la Taula Tècnica, la cual seguirá funcionando. El

Sr. Laporta añade que estaba convencido de que vendrían después de estas palabras del Sr. Blanch y por una conversación que mantuvo con el Sr. Goñi, en la cual éste le manifestó que la Taula Tècnica era muy positiva y que era conveniente reemprender una nueva etapa.

El Sr. Mesas manifiesta que el juego que quieren hacer los señores Goñi y Tomás le trae sin cuidado, pero no ve correcto que el Sr. Blanch les reciba por un lado, mientras que el Sr. Laporta y el Sr. Nebot les reciban a ellos.

El Sr. Laporta le explica que la entrevista no fue iniciativa del Sr. Blanch, sino pedida por las dos asociaciones y que cree que el Sr. Blanch no tendría inconveniente en recibirlo si el Sr. Mesas lo solicitase.

El Sr. Mesas insiste en que no considera correcto que se tengan entrevistas al margen de esta Taula Tècnica y anuncia que el Gremio pedirá una entrevista con el Sr. Blanch.

El Sr. Gracia expone que, a su parecer, el Sr. Goñi y el Sr. Tomás dan preferencia a la Coordinadora del Taxi que a la Taula Tècnica.

En esta situación, se pregunta qué sentido tienen las reuniones de la Taula Tècnica. Agrega que la Taula Tècnica está oficializada, mientras que la Coordinadora no lo está. Anuncia también el Sr. Gracia que pedirá una entrevista con el Sr. Blanch.

El Sr. Mesas pregunta al Sr. Laporta si tiene capacidad para llevar adelante los acuerdos que se adopten en la Taula Tècnica, porque, en su opinión, el año pasado no se avanzó.

El Sr. Laporta le contesta que tiene capacidad para llevar los acuerdos que se alcancen a los órganos de gobierno del Institut y que, hasta ahora, siempre han aprobado sus propuestas.

El Sr. Nebot comenta que ha seguido la trayectoria de los señores Tomás y Goñi y, en su opinión, la actitud que adoptan responde a que no han aceptado la situación del año pasado, sobre todo el Sr. Tomás, debido al tema del proyecto del Reglamento Nacional del Taxi. Tal como se reflejaba en un artículo de prensa publicado los últimos días. Añade que los propios sindicatos del taxi buscan la desunión.

El Sr. Laporta introduce un tema en la reunión: la petición de CC.OO. de entrar en la Taula Tècnica del Taxi. Es una cuestión que plantea a los asistentes, para que la estudien y manifiesten su opinión, teniendo en cuenta que el número de asalariados en el taxi es de un 10%.

## Reestructuración del sector

Pasando al primer punto de la Orden del día, el Sr. Laporta comenta que, dada la trascendencia del tema, hubiese preferido que estuviesen presentes todos los representantes de las asociaciones representativas.

Recapitulando el proceso de aprobación de la reestructuración, el Sr. Laporta expone que el mes de marzo, la EMT aprobó inicialmente las bases de la reestructuración del sector. Es consciente de que era un documento que no satisfacía totalmente a nadie, pero que se trató de un acuerdo conseguido por el Sr. Torres para poder llevar a cabo la reestructuración.

El Sr. Laporta añade que se sorprendió al ver que los propios sindicatos formularon, en el plazo de exposición al público, alegaciones sustanciales respecto al documento aprobado inicialmente.

Pregunta si es que los sindicatos han cambiado de opinión. Por otra parte anuncia que para llevar a la aprobación definitiva un texto diferente al que los distintos partidos políticos votaron a favor, debería consensuarse nuevamente.

El Sr. Gracia manifiesta que el texto aprobado inicialmente no tiene razón de ser. Añade que hay motivos para demostrar que la Associació Catalana del Taxi y el Sindicat del Taxi de Catalunya, si no vienen a las reuniones de la Taula Tècnica, es que tienen poco que añadir.

A su parecer se está hablando de una reestructuración conflictiva en la que nadie cree. El Sr. Gracia se pregunta, cuántos escritos se redactaron, cuántas rectificaciones. En su opinión fue sólo una forma para pasar las elecciones.

Considera que cuando el Sr. Laporta manifestó que si los taxistas aportaban el 70% del coste de la reconversión, la Administración pondría el 30% restante, el Institut no tenía el dinero, pero está convencido que lo hubiera conseguido si los taxistas hubieran manifestado, a través de un referéndum, que estaban dispuestos a aportar el 70% del dinero necesario para amortizar las licencias.

No considera conveniente que en 1996 se “maree la perdiz” como se hizo en 1995. No quiere que se engañe más a los taxistas.

En resumen manifiesta que la norma de ‘un hombre, un coche’ no es legal, y en cuanto a las aportaciones, el taxista no quiere hacerlas.

Por todo ello, el Sr. Torres sabía que lo que se firmaba no se iba a cumplir. Además, el tema de disminuir el número de dependientes se está consiguiendo.

Por tanto, la medida de ‘un hombre, un coche’ no es necesaria y, por otra parte, es ilegal, tal como expuso el abogado Rocha.

El Sr. Blanch, en opinión del Sr. Gracia, también sabe que no es legal y que no es necesaria.

En conclusión, debe rectificarse el acuerdo adoptado y hacer otras cosas que sí pueden hacerse.

La reconversión que el Sr. Gracia propone, la expone seguidamente.

Introduce el tema declarando que se ha dañado al sector, porque actualmente los jubilados no encuentran adquirentes para sus licencias; no hay asalariados y el valor de las licencias está bajando. No se haría daño al sector si:

**1.** Se abriesen los exámenes y se otorgasen más carnets. Así, los jubilados podrían transferir sus licencias cuando llegue su jubilación.

**2.** Se favoreciesen las transferencias a familiares de segundo grado, de esta manera, el Sr. Gracia entiende que se arreglarían casos irregulares que se dan en el sector.

El Sr. Laporta insiste en preguntar por qué, si en la última reunión, antes de aprobar inicialmente la reestructuración, se había consensuado un texto por todos los sindicatos, después se oponen a él.

El Sr. Nebot interviene para puntualizar que el STAB y la Asociación Empresarial del Taxi siempre se manifestaron en contra de la entrada en vigor de la norma ‘un hombre, un coche’, antes que el resto de la Disposición Transitoria segunda, que recoge la retirada de 1.215 licencias de autotaxi. El Sr. Gracia manifiesta que, por la mañana, el punto de la entrada en vigor se aceptó de una manera que era al texto consensuado, y por la tarde, lo cambiaron. Por tanto, se deduce que hubo alguna presión.

Consta en las actas de las reuniones que el STAB nunca aceptó lo de ‘un hombre, un coche’. Añade que en la práctica no

se ha podido retirar ni una sola licencia, porque los sindicatos, en vez de trabajar en pro de la reconversión, se dedican a insultarse los unos a los otros.

El Sr. Mesas hace constar que él no firmó nunca el documento en cuestión.

Seguidamente plantea que él propone una reconversión diferente a la del Sr. Gracia. Opina que si el taxista quiere la reestructuración, se va a hacer. La propone aquí, y lo ha hecho en una encuesta que ha realizado el Gremio, y consiste en:

**1.** El impuesto de circulación irá íntegro para la reconversión.

**2.** Todos los ingresos atípicos que se recauden por publicidad, gas-oil, etc, se destinarían a la reconversión.

Considera que es necesario que se compre la primera licencia para poder pedir el dinero para la reconversión.

Concluye declarando que, a su entender, el Institut no quiere hacerla, pero pide que, si es así, lo diga claramente.

El Sr. Nebot le responde afirmando que el taxista pagará la reestructuración de una manera o de otra. Desde 1979, siempre ha sido así. La cuestión, agrega, es que o bien la paga con dinero, o bien las licencias bajarán de precio.

El Sr. Gracia declara que la licencia debe considerarse como un patrimonio familiar, tal como se dijo en el Congreso de Vigo.

La Sra. Carmen de Tienda manifiesta que le consta, a su pesar, que las licencias bajan de valor, y pregunta al Institut si es que la Administración está interesada en que bajen para luego retirarlas.

El Sr. Laporta le contesta que a él le da lo mismo el precio que paguen por ellas.

El Sr. Cazcarra expone que la Asociación Empresarial del Taxi se opuso a que el punto de 'un taxi, un conductor' entrase en vigor inmediatamente, mientras que la retirada de las 1.215 licencias se dejase para el futuro.

Opina el Sr. Cazcarra que se está partiendo del fariseísmo y considera que la única actitud realista fue la del (GUT).

Pide que se reestablezcan los exámenes para obtener la Credencial de Aptitud de Taxista. Las consecuencias de su suspensión ya se están viendo, en su opinión: la bajada del valor de las licencias.

El Sr. Laporta les recuerda que él ya ha propuesto al Consell de l'Institut y al Pleno de la EMT la aprobación definitiva de la reestructuración. No obstante, el Sr. Blanch, presidente de la EMT, entendió que era conveniente, dada la trascendencia del tema, que fuese tratado previamente por el Consell d'Administració de l'Institut, constituido según los resultados de las últimas elecciones municipales.

Plantea a los asistentes que, una vez constituido el nuevo consejo, llevará a aprobación el mismo texto que fue aprobado inicialmente. Añade que a los sindicatos que no estén conformes, les queda la vía judicial o la negociación para que se haga una interpretación del texto que no les perjudique, es decir, entendiendo el texto como una "foto fija", a fin de que no aumente el número de asalariados.

Entiende que los sindicatos que no se han presentado hoy, no quieren que se apruebe la reestructuración y que es bueno que se lleve adelante el proceso.

El Sr. Cazcarra insiste en el tema de la temporalidad de la norma. Una norma jurídica no puede entrar en vigor por partes.

El Sr. Nebot considera que podría estudiarse esta alegación, argumentando que no va contra el fondo de la norma, sino contra la forma.

El Sr. Gracia manifiesta que ha aportado suficientes argumentos para que se rectifique el acuerdo, porque la norma de 'un hombre, un coche' es ilegal y además no es necesaria.

Por otra parte, el Sr. Gracia agrega que tenemos pruebas de que no hay reconversión. Por ejemplo, los sindicatos mayoritarias que pedían el referéndum, ya no lo hacen.

De todos modos, puede estudiar otro redactado de la norma para llevar a cabo la reconversión a la que siempre se ha sumado.

Concluido este tema de la orden del día, se pasa a tratar el siguiente.

## Publicidad

El Sr. Laporta anuncia que se está estudiando modificar la normativa de publicidad para autorizarla en las dos puertas delanteras. Es un tema que considera importante, porque genera ingresos para la reconversión y, por tanto, se ha de potenciar la publicidad.

Paralelamente informa que serán más rígidos en las ITV, respecto a que sólo se permitirá que los autotaxis lleven una pegatina.

El Sr. Gracia aporta un contrato de publicidad firmado por todas las asociaciones integrantes de la Taula Tècnica, excepto el STAC.

Los importes que los taxistas perciban se destinarán para el fondo por reconversión, y la cantidad que pagará la empresa publicitaria dependerá del número de taxis que den soporte a la campaña.

La publicidad, agrega, se hará en las puertas delanteras de los autotaxis, mediante pegatinas y, en una primera fase, para la cual solicitan al Institut que no les cobre tasas, ofrecerán la posibilidad de anunciarse en ese medio a través de las indicadas pegatinas.

Otra empresa de publicidad, añade el Sr. Gracia, se ha puesto en contacto con él. Como en anteriores ocasiones, la recibirá para tratar el tema. No obstante, manifiesta que, dado que todas estas gestiones y entrevistas comportan tanto el empleo de bastante tiempo como gastos, sería conveniente nombrar a un gerente entre los sindicatos representativos para que se ocupe de estos asuntos.

El Sr. Laporta se muestra de acuerdo en que los sindicatos nombren a una persona para que se cuide de estos temas. Entiende que ya deberían haberla designado.

Seguidamente pregunta por el número de cuenta corriente que los sindicatos se comprometieron a abrir para la reconversión, para poder ingresar las tasas recaudadas por el Institut en la campaña publicitaria que se desarrolló el pasado mes de diciembre.

## Procedimiento de transferencias de licencias

El Sr. Mesas solicita información del nuevo procedimiento.

El Sr. Laporta le informa que hasta ahora el titular de una licencia de autotaxi que quería transferirla, buscaba a otra persona, y bien podía hacer los trámites administrativos directamente, o bien a través de una gestoría o un sindicato.

Este supuesto es plenamente lícito, pero desgraciadamente se

han detectado casos en que para encontrar adquirente, estos titulares acudían a intermediarios que no son gestores ni asociaciones y que cobran un porcentaje del precio de la transferencia, actuando de forma totalmente abusiva.

Estos casos, añade el Sr. Laporta, no está dispuesto a tolerarlos, y es el fin que persigue este nuevo procedimiento. Por lo demás, concluye, todo sigue igual, y ya ha explicado a las asociaciones que pueden seguir ocupándose de los trámites administrativos.

El Sr. Mesas quiere manifestar que el Gremio no cobra nada por estos trámites, ya que los considera incluidos en la cuota que pagan los asociados.

El Sr. Laporta explica el nuevo sistema, que consiste en formar una lista de cedentes y de adquirentes. Mensualmente los adquirentes podrán escoger la licencia que les interese adquirir. El orden por el cual podrán escoger la licencia se establecerá mediante un sorteo. Por otra parte, en estos primeros momentos de vigencia de la bolsa de licencias se atenderán a los pactos que pudiesen existir anteriores a la entrada en vigor de este sistema.

El Sr. Mesas no ve correcto el sistema, aunque coincide en que deben eliminarse los intermediarios.

El Sr. Cazcarra anuncia que la Asociación Empresarial del Taxi se opondrá a esta norma, porque supone una intervención de la Administración que, a su entender, no corresponde.

Está de acuerdo, añade, en que se eliminen los intermediarios, pero tanto los gestores como las asociaciones tienen facultades para tramitar las transferencias.

El Sr. Cazcarra califica esta norma de una muestra más de un intervencionismo máximo de la Administración, lo cual considera que responde a una política negativa.

El Sr. Laporta informa que, en una fase posterior, tiene previsto que para determinar el orden de elección de los adquirentes, en vez de hacerlo por sorteo, será por orden de méritos de los mismos, los cuales se valorarán en función de la nota de examen, sanciones, actos dignos de premio, etc.

El Sr. Cazcarra introduce de nuevo el tema de la disminución del precio de las licencias. A su parecer manifiesta que es debido a la falta de conductores nuevos. Por ello propugna mayor libertad en la transmisión de licencias, más conductores nuevos, con lo cual podrían jubilarse más personas dignamente.

El Sr. Laporta le recuerda que fueron las asociaciones profesionales las que pidieron que se suspendieran exámenes, pero que esta política puede cambiarse.

El Sr. Nebot comenta que las asociaciones pidieron un año de suspensión y, en realidad, se han realizado exámenes durante todo el año 1995, con lo cual sólo se han expedido unos cien carnets menos.

En cuanto al tema del incremento o disminución del precio de las licencias, subraya que si el adquirente ha de entregar en ocasiones más de 300.000 ptas. a un intermediario, ello provoca que baje el valor de la licencia.

Lo que no puede relacionarse, añade el Sr. Nebot, es el valor de la licencia con la jubilación de los taxistas. Esta última va en función de la tabla de cotizaciones y de los planes de jubilación que suscriban los titulares de licencia. Sindicalmente, opina el Sr. Nebot, este aspecto ha de hacerse ver.

El Sr. Gracia declara que le parece incorrecto que los intermediarios abusen de las personas que vienen a la industria del taxi. Hay pruebas llamativas que obligan a erradicar esta práctica.

Propone que se efectúe un llamamiento a los sindicatos del taxi para luchar todos contra estos abusos. Se lamenta que este procedimiento se hubiese aprobado sin contar con los gremios.

Por otra parte expone que este sistema perjudica a las asociaciones, puesto que desde un principio los adquirentes de licencia, en vez de dirigirse a estas asociaciones, tendrán que ir directamente a la Administración.

Se suma a lo expuesto por el Sr. Cazcarra, aunque no quiere denunciar el procedimiento sino llegar a un acuerdo. Aceptaría en ese sentido que existiese una bolsa de licencias como la que se anunciaba en la Revista del Taxi, de forma voluntaria para los cedentes y adquirentes.

El Sr. Laporta manifiesta que, dado que todos los presentes se muestran de acuerdo con el fin de la norma, que es eliminar a los intermediarios, les invita a proponer fórmulas alternativas.

El Sr. Mesas quiere puntualizar que el Gremio se siente herido, porque los taxistas están esperando que les de una explicación, que hasta ahora no disponía. Expone que, antes de aprobar este procedimiento, debía haberse dado a conocer a los sindicatos.

El Sr. Laporta le recuerda que por el retraso en la constitución del Consell d'Administració de l'Institut, se había dado una situación atípica y asegura que era un tema que, en otras circunstancias, se hubiera tratado en la Taula Tècnica del Taxi.

## Ruegos y preguntas

En este punto de la reunión, el Sr. Mesas comenta el tema de las tarifas que fueron llevadas a la Comissió de Preus sin que tuviera conocimiento. Manifiesta que si se hubiese enterado con tiempo, esas tarifas no se hubiesen puesto en los taxímetros.

El Sr. Laporta expone que este año ni el Institut ni la EMT han tenido nada que ver con el incremento de tarifas, ya que fueron los sindicatos quienes fueron directamente a la Comissió de Preus. A su entender y, dada la situación del sector, no era conveniente incrementar tarifas.

El Sr. Gracia denuncia esta situación, en la cual, en el tema de tarifas, los sindicatos van por separado; tampoco acuden a las reuniones y en las revistas publican acusaciones contra las propias asociaciones representativas del sector. Por otra parte, la Coordinadora del Taxi actúa sin tener en cuenta la Taula Tècnica.

El Sr. Mesas critica el artículo aparecido en el diario *El Mundo*, donde, según el entendió, se decía, por parte del Institut, que habían taxistas fraudulentos.

Considera que con estas manifestaciones se hace daño al sector y que, si hay fraudes, es obligación del Institut controlarlo, pero no difundir estos temas sin datos concretos.

El Sr. Nebot le replica que en el artículo al que hace referencia no se denunciaba a los taxistas, sino a los talleres, que debían ser controlados por el Departament d'Indústria de la Generalitat.

El Sr. Nebot introduce tres temas que se encuentran en estudio en el Institut para conocimiento de las asociaciones representativas:

El primer tema es la regulación de las excedencias de los

taxistas, que se están autorizando interpretando "a contrario sensu" del artículo 23. 3 b) del Reglamento Metropolitano de Autotaxis.

El segundo tema hace referencia a la lucha contra los arrendamientos de licencia. Se propone sancionar tanto al titular de licencia que da ésta en arriendo como a la empresa que es arrendataria de la misma.

Finalmente, y también para evitar arrendamientos, se está estudiando, a la luz de la ley del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales, aprobado en el verano de 1995, abandonar la política de derechos adquiridos que hasta la fecha se ha venido aceptando.

Consideramos que, añade, mantener los derechos adquiridos de los titulares de licencia de antes de 1979, en el sentido de no exigirles la dedicación exclusiva, ha generado una desigualdad de estas personas frente al resto de taxistas.

Dado que la Administración tiene que velar por el interés general, concluye, debe abordarse este tema.

El Sr. Gracia acepta que es un tema que puede estudiarse, aunque cree que la incidencia que puede tener respecto de los arrendamientos no es muy grande. Concluye manifestando que si la Administración le pasa un borrador del texto, podrá opinar.

El Sr. Nebot insiste en que resulta injusto que un taxista pueda tener dos chóferes, después de jubilarse y, en cambio, si tiene la licencia, desde después de 1979, deba transferirla.

La Sra. Carmen de Tienda pregunta cuándo se aprobará la regulación de las empresas, ante lo cual el Sr. Nebot le responde que está en estudio.

Finalmente se aborda el tema de los incidentes que tuvieron lugar el día 11 de enero en el aeropuerto de El Prat.

El Sr. Laporta informa que el problema surgió en el aeropuerto al haber más taxis de los que cabían en la parrilla. Continúa diciendo que el director del aeropuerto puso vallas para que los taxistas sobrantes no pudiesen esperar allí, sino que tuvieran que irse.

Por otra parte, añade que el aeropuerto pretende que la EMT recaude entre los taxistas una tasa por utilizar la parrilla. Esta institución ha creído conveniente que, si el aeropuerto piensa que debe cobrarse esta tasa, lo haga directamente a los taxistas.

Anuncia, el Sr. Laporta, que la semana próxima mantendrán una reunión con el director del aeropuerto de El Prat.

El Sr. Mesas cede la palabra al Sr. Miguel Ángel Escolano, que estuvo presente en los incidentes de ayer.

El Sr. Escolano quiere hacer constar que, después de cuatro horas de negociación, y cuando ya se había llegado a una solución, llegó un representante del STAC y reventó la negociación.

Informa que se había acordado que se quitarán las vallas hasta la reunión que se realizará el próximo viernes 19 de enero.

El Sr. Laporta pregunta sobre la opinión de los representantes acerca de imponer una tasa de 100 pesetas por recogida de pasajeros en el aeropuerto de El Prat que podría repercutirse en el cliente para ser destinada a la reconversión.

El Sr. Mesas manifiesta una posición rotundamente en contra.

No habiendo más asuntos que tratar, y siendo las quince horas y treinta minutos, se levanta la sesión, de la cual se extiende la presente acta.



## ACTA

18	16	13 DES. 1995
58/95	Empresarial num.	115777
	Sorietà num.	

D. Miguel Tomás Romero, major d'edat, amb DNI núm. 37.583.946, com a president del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC), amb domicili a efectes de notificacions al c. de la Marina, 82, baixos, 08018 Barcelona,

Exposa:

Que tenint coneixement que s'ha firmat el Conveni col·lectiu per a autotaxi i lloguer de vehicles amb conductor de la província de Barcelona per part de Comissions Obreres i, per la part empresarial, l'Associació Empresarial del Taxi (AET), que es va presentar a la consulta al sector del taxi del passat 17.05.94 i va obtenir 706 vots, el Sindicat de Taxistes Autònoms de Barcelona (STAB), amb 674 vots, com podran comprovar al document adjunt, l'Associació Barcelonesa de Empresaris y Autopatrons Taxistas, que no es va presentar a les eleccions i tampoc ho va fer l'Associació d'Empresaris de Cotxes de Lloguer amb Xofer.

Per tant, com hauran comprovat l'Associació Barcelonesa de Empresaris y Autopatrons Taxistas i l'Associació d'Empresaris de Cotxes de Lloguer i amb Xofer no tenen cap representació en el sector del taxi.

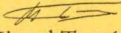
Per tot això s'entén que ni l'Associació Catalana del Taxi, que es la candidatura que va guanyar la consulta al sector del taxi, ni el Sindicat del Taxi de Catalunya, que és qui subscriu aquest document i que va quedar en segon lloc a la consulta,

no han signat aquest conveni tot i que pertanyen a la part empresarial i són les candidatures amb més representació.

Demana:

Que sigui declarat nul dit conveni col·lectiu i s'empregui una nova tanda de negociacions per poder participar en la confecció del conveni.

El president

  
Miguel Tomás Romero  
Barcelona, 15 de desembre de 1995

Per a més informació sobre la consulta al sector del taxi del 17.05.94 poden dirigir-se a l'Entitat Metropolitana del Transport.

Generalitat de Catalunya  
Delegació Territorial de Barcelona  
Departament de Treball  
Secció de Convenis  
C. Carrers, 12-24  
Barcelona

### Un curso de conocimientos humanísticos completa la formación de los aspirantes a taxistas

Desde el 8 de enero, los aspirantes a taxistas de la Escola del Taxi de Ciutat Grogga realizan un curso previo de conocimientos humanísticos, que se prolongará hasta el próximo 29 de febrero. El nuevo curso se ha estructurado en dos bloques formativos, uno de carácter teórico que pretende aproximar a los alumnos los fundamentos básicos de los diferentes períodos históricos, con especial incidencia en los últimos siglos, y el segundo orientado a actividades relacionadas con el propio programa del curso -cine, música y visitas programadas a museos y centros de arte, etc.



### El taxi de Barcelona ayuda a la reconstrucción de un Hospital en Sarajevo

El pasado 9 de noviembre, el presidente de la Associació Amics de Ciutat Grogga, Josep Tortosa, entregó un talón de 500.000 ptas al presidente de la 'Fundació de Bombers Catalunya', Salvador Poch i Padrós, que se destinará a la rehabilitación del hospital Schodol, en el pueblo de Tarking, situado a

25 km de Sarajevo. La Associació recaudó esa cantidad de dinero en la campaña de ayuda al pueblo bosnio emprendida desde el mes de agosto en el marco de la campaña "Europa per Bòsnia".

Sebastián Poch, presidente de la Fundació, agradeció especialmente al colectivo de taxistas este gesto y aseguró que dará a conocer con el mayor detalle el destino del dinero aportado para esta iniciativa. Esta Fundació agrupa a los bomberos de Barcelona, Lleida, Girona y Tarragona y nació en 1992, después del accidente en el que fallecieron un compañero y el alcalde de Érbola (Tarragona). Su actividad se centra primordialmente en la ayuda a los compañeros del cuerpo en dificultades, pero también a la ayuda humanitaria internacional a través de la ONG "CIEMEN". Para la reconstrucción del hospital Schodol, a principios del próximo mes de febrero, un grupo de este cuerpo, que se renovará cada 15 días a la largo de cinco meses, se desplazará a Sarajevo. Todos ellos aportarán en este caso su mano de obra. Hace un año este mismo colectivo colaboró en la construcción de una escuela en Camerún. Toda su colaboración la realizan siempre en período de vacaciones o descansos especiales.

Cabe subrayar que la Fundació de Bombers de Catalunya se interesó por la iniciativa de ayuda al pueblo bosnio emprendida por los taxistas de Barcelona a través de los medios de comunicación.

### Período de renovación de la Póliza de Seguro Colectivo 1996 de Ciutat Grogga

Ciutat Grogga comunica a los socios taxistas que el 28 de febrero vence la Póliza de Seguro Colectivo, por lo que todos los interesados en renovarla para 1996 deberán pasar por Lutzana, 115 a partir del día 1 de marzo en horas de oficina (de 9 a 14 y de 15 a 18 h).

A lo largo de 1995, la Póliza asumió los costes derivados del incendio y robo de tres vehículos taxi, y actualmente se encuentra en manos del Consorcio de Compensación de Seguros los expedientes de otros dos socios taxistas, cuyos coches sufrieron graves desperfectos a causa de la torrencial lluvia que cayó sobre Barcelona y área metropolitana el pasado 21 de septiembre.

Por estar suscritos a la Póliza de Seguro Colectivo, con una cuota anual de 1.800 ptas., todos estos profesionales del taxi pudieron solucionar estos imprevistos que, de lo contrario, les hubieran ocasionado graves trastornos económicos y una paralización total de su actividad.

### El Institut no citará a los taxistas para las revisiones periódicas del vehículo

De acuerdo con el Real Decreto 2042/94 de 14 de octubre de 1994, el cual establece que las revisiones periódicas del vehículo deben realizarse una vez al año, en el día y hora especificadas por la ITV, el Institut no procederá a citar a los conductores de autotaxi para las mismas como era habitual, ya que la citada normativa no admite ningún tipo de flexibilidad. Por ello, se aconseja a todos los conductores cumplir con la fecha y hora de citación que le vengan determinadas por la ITV en la ficha técnica del vehículo.

## III CURSO DE RECICLAJE PROFESIONAL DIRIGIDO A TAXISTAS EN ACTIVO

Módulos formativos

Historia de la Ciudad  
Inglés

Futuro de la profesión  
Catalán

Próximo inicio del curso

Matrícula abierta desde el mes de febrero

Inscripciones: Escola del Taxi de Ciutat Grogga, Lutzana, 115, teléfono 785 04 26

El curso es totalmente GRATUITO

## L'Institut en desacord amb el contingut del reportatge "Parada de taxistas" emès per TV3

El propassat 8 d'octubre, l'espai '30 minuts' de Televisió de Catalunya (TV3) va emetre un reportatge sobre el taxi de Barcelona. Atès que la primera part del seu contingut donava una visió equivocada del sector, l'Institut Metropolità del

Taxi va considerar oportú dirigir la seva queixa al director general de la Coporació Catalana de Ràdio i Televisió, senyor Jordi Vilajoana i Rovira. El contingut d'aquesta es reprodueix a continuació, així com la corresponent constestació:

Senyor Jordi Vilajoana i Rovira  
Director general de la Coporació Catalana de Ràdio i Televisió

El programa '30 minuts' que emet la televisió de la seva direcció i que tan merescut prestigi s'ha guanyat per la seva qualitat, va realitzar un programa dedicat als taxistes de Barcelona, la qual cosa agraeixo.

De ben segur que no és senzill fer un retrat capaç de transmetre a la ciutadania la complexitat d'aquest món.

Si em permet la meua opinió sobre aquest programa dels taxistes, li diré que es van oferir els dos extrems del que és el col·lectiu, i li asseguro que en aquest cas el resultat no es va correspondre amb la mitjana de la realitat, sinó que la part negativa va predominar sobre la part positiva molt més enllà, al meu criteri, del que és la realitat d'aquests professionals.

Si bé és veritat que el que acabo de dir es pot qualificar de molt subjectiu, el que sí és cert és que la part negativa del taxi s'ofereix a partir d'introduir-se en territori privat, que aquest és el caràcter legal que té la parada de l'aeroport. Hi ha aquí una clara i, segur que involuntària, intromissió de l'equip de TV3 en la vida privada dels taxistes. Permeti'm posar algun exemple senzill: vostè ha vist mai un taxista en una parada pública de taxis de Barcelona netejar el seu cotxe havent-se tret la camisa, com surt en el programa? Vostè creu possible d'obtenir una fil·lació semblant d'un senyor de Barcelona fent el mateix, i també sense camisa, en el seu xalet de la costa o la muntanya?

Senyor Director General, el contingut de la primera part del programa no és l'adequat per a ser ofert per la televisió de la qual vostè és responsable. M'han arribat veus en el sentit que la pròpia direcció del programa va tenir dubtes sobre la conveniència d'emetre'l tal com va sortir. Jo vaig respectar en tot moment la seva independència. Era la meua obligació. Però transmeti a la direcció del programa, li prego, la meua opinió: es va equivocar.

Estic segur que TV3 un dia oferirà al taxi de Barcelona la possibilitat d'aparèixer davant l'opinió pública a través d'un retrat que resultarà més ajustat al model de taxista que tenim.

Aprofito l'avinentesa per a saludar-lo cordialment,

El Gerent  
Joan Laporta i Argelich

Senyor Joan Laporta  
Gerent de l'Institut Metropolità del Taxi

Benvolgut senyor,

He llegit amb interès la seva carta del 21 de novembre. Tal com m'ho demana, trametré una còpia del seu escrit al director de Televisió de Catalunya, Sr. Lluís Oliva, perquè tingui coneixement de les seves crítiques al programa "30 minuts" dedicat als taxistes de Barcelona.

Agraeixo que s'hagi dirigit a mi per a fer-me saber el seu disgust per certs aspectes presentats en el programa. Les crítiques que en algunes ocasions rebem, ens permeten copsar el sentiment dels nostres tele-espectadors i ens ajuden de cara al futur.

Rebi la meua cordial salutació,

Jordi Vilajoana i Rovira

Barcelona, 29 de novembre de 1995



### Homologado el modelo Ulysse de Fiat Un nuevo monovolumen se incorpora a la flota de taxis de Barcelona

Ha sido homologado para el servicio de autotaxi el vehículo marca Fiat modelo Ulysse, cuya denominación comercial corresponde a 2.01 E, 2.0 Turbo 1 E -tipos 220AC5, 220 AD5. Para la prestación del servicio han recibido la contraseña de homologación B-2209, B-2210, respectivamente. Con la adopción de esta medida, se incorpora a la flota de taxis un nuevo monovolumen.

En cuanto al taxímetro sólo se admiten en estos vehículos los modelos electrónicos TX28 y HALE MCT-04 con impresora que, por su tamaño y por disponer del correspondiente soporte de seguridad homologado, cumplen con la normativa vigente (art. 20 del Reglamento de aprobación y verificación de aparatos taxímetros y en el Reglamento 21 del Acuerdo de Ginebra y de las directivas comunitarias 77/649, 81/643 y 84/366).

### IRPF para la modalidad de signos, índices y módulos

El rendimiento neto en el IRPF para la modalidad de 'signos, índices o módulos' se calcula mediante la aplicación de unos determinados baremos que anualmente actualiza el Ministerio de Economía y Hacienda para diversas actividades económicas, entre ellas la del taxi. En 1996, los módulos que se aplicarán son los siguientes:

Módulo	Definición	Unidad	Rendimiento neto anual por unidad
1	Personal asalariado	Persona	194.000
2	Personal no asalariado	Persona	1.235.000
3	Distancia recorrida	Kilómetro	9

Debe recordarse que la cuantía de los diferentes módulos se calcula multiplicando la cantidad asignada a cada concepto por el número de unidades empleadas. Al transporte en autotaxi, además, se le aplica el índice corrector en función de la población en la que desarrolla su actividad. En este caso, el índice corrector será del 0,85 si el taxi trabaja en una población que tenga hasta 10.000 habitantes; si lo hace en una población de más de 10.000 y menos de 100.000 habitantes, este índice será de 0,90 y del 1,00 si la población tiene 100.000 o más habitantes. Sin embargo, cuando el transporte en autotaxi se ejerce en varios municipios, se aplica el índice corrector que corresponde al municipio de mayor población. Este es el caso de los taxistas que trabajan en el área metropolitana de Barcelona, por lo que el índice que debe aplicarse al rendimiento bruto es del 1,00. Por otra parte, este año Hacienda aplica a todas las actividades, incluida la de autotaxi, una reducción del 8%.

Observemos con un ejemplo la aplicación práctica de las disposiciones anteriores: Jordi Sebastián es taxista autónomo del área metropolitana de Barcelona y ha recorrido un total de 25.000 km en 1995. No tiene conductor asalariado. ¿Cuál será su rendimiento neto anual y el importe de las cuotas trimestrales a ingresar en 1996?

#### Rendimiento neto anual

1. Personal asalariado 0	0.-
2. Personal no asalariado 1	1.235.000.-
3. Kilómetros recorridos 25.000 (25.000 x 9)	225.000.-
<b>Total rendimiento bruto</b>	<b>1.460.000.-</b>
x Índices correctores: 1,00 (por trabajar en un municipio con más de 100.000 habitantes) y 8% (índice que Hacienda aplica a todas las actividades empresariales acogidas a esta modalidad)	
<b>Total rendimiento neto anual</b>	<b>1.343.200.-</b>

#### Cuota trimestral

Para el cálculo de la cuota trimestral, el rendimiento neto anual se divide entre dos, pero siempre y cuando el taxista no disponga de conductor asalariado.

Ese es el caso del taxista de nuestro ejemplo.

Base Imponible para 1996:  $1.343.200 \div 2 = 671.600$

Una vez obtenido el volumen de ingresos, el importe de las cuotas trimestrales a ingresar se calculará multiplicando éste por el 5%.

Importe de las cuotas trimestrales de Jordi Sebastián:  $671.500 \times 0,05 = 33.575$

Por cada período trimestral, Jordi Sebastián deberá ingresar a Hacienda en concepto de IRPF un total de 33.575 ptas.

#### Ingreso de las cuotas resultantes

Las cuotas resultantes deben presentarse en la administración de Hacienda que corresponda al domicilio fiscal –el taxista autónomo en la administración más próxima a su domicilio–, en el plazo de los veinte primeros días naturales de los meses de abril, julio y octubre y de los treinta primeros días naturales del mes de enero.

### Salario mínimo para 1996

El nuevo salario mínimo interprofesional vigente a partir del 1 de enero de 1996 es de 64.920 pesetas/mes para los trabajadores mayores de 18 años o 2.164 pesetas/día y de 50.220 pesetas/año o 1674 pesetas/día para los trabajadores menores de 18 años.

### Impuesto de Actividades Económicas

El Impuesto de Actividades Económicas (IAE) para el sector del taxi durante 1996 se ha fijado en 12.420 pesetas por vehículo.

Se recuerda a los taxistas que este impuesto tiene, en la actividad concreta del taxi, carácter nacional. Si, por ejemplo, un taxista de Sabadell desea trasladar su actividad a algún municipio metropolitano de Barcelona porque obtuvo la titularidad de una licencia, éste no debe volver a liquidar el IAE, ya que es válido a nivel nacional. En todo caso, si el traslado conlleva también un cambio de domicilio, ese cambio hay que comunicarlo a la administración de Hacienda que corresponda al nuevo domicilio.

El período de liquidación del IAE se inicia el 16 de septiembre y finaliza el 20 de noviembre.

## Ordenanza fiscal 1996

Los principales conceptos de la Ordenanza fiscal que aplicará el Institut Metropolità del Taxi durante 1996 son los siguientes:

### a. Autorización en la transmisión de licencias intervivos

1. Por cada licencia de autotaxis 424.000.-
2. Por cada licencia de autotaxis a favor de familiares de primer grado 84.500.-

El pago debe realizarse dentro de los quince días siguientes al de la comunicación de la autorización de la transmisión.

### b. Autorización de transmisión de licencias de autotaxis mortis causa

- Por cada licencia de autotaxis 100.000.-

El pago debe realizarse dentro de los quince días siguientes al de la comunicación de la autorización de la transmisión.

### c. Prestación de servicios

1. Modificación de licencias por sustitución de los vehículos afectos a ellas:
    - Vehículos nuevos 7.775.-
    - Vehículos usados 21.000.-
  2. Tasa anual para los titulares de licencia autónomos que la exploten mediante conductores asalariados, por tramitar altas y bajas de conductores y por el seguimiento e inspección de la prestación de servicio.
    - Por cada licencia de autotaxi 10.000.-
  3. Tasa anual para los titulares de licencia autónomos que la exploten mediante familiares, por tramitar altas y bajas de conductores, y por el seguimiento e inspección de la prestación del servicio.
    - Por cada licencia de autotaxi. 5.000.-
  4. Tasa anual para las personas jurídicas titulares de licencia de autotaxis, para tramitar altas y bajas de conductores asalariados, y por el seguimiento e inspección de la prestación del servicio
    - Por cada licencia de autotaxi. 28.000.-
  5. Expedición de duplicados de licencias de autotaxis 2.050.-
  6. Bajas de vehículos por el Servicio de Inspección realizadas en el lugar donde se encuentre el autotaxi 6.550.-
- El pago debe realizarse simultáneamente a su prestación, o bien, si son tasas de vencimiento periódico, el plazo de ingreso será en período voluntario durante los dos meses posteriores al anuncio de cobranza.

### d. Inscripción en las pruebas de aptitud psicológica, teóricas y prácticas para la obtención de la credencial de aptitud de taxista, con posibilidad de presentarse a una convocatoria global y dos parciales

1. Inscripción a las pruebas de aptitud psicológica 7.000.-
  2. Inscripción a las pruebas teóricas y prácticas 21.000.-
- El pago de esta tasa efectuarse el momento de la inscripción.

### e. Utilización de la parada de taxis del aeropuerto de El Prat para la recogida de viajeros en servicios previamente contratados

- El pago debe realizarse en el momento de utilización de la parada. 300.-

### f. Autorización de publicidad en autotaxi

1. Interior por cada vehículo (mensual) 462.-
  2. Exterior, por cada vehículo (mensual) 1.034.-
- El pago debe realizarse simultáneamente al libramiento de la autorización.

La tarifa de servicios no tipificados en los epígrafes anteriores se determinará por resolución de gerencia, previo estudio de costos que acredite cuando la tarifa equivalga al coste real del servicio.  
Todas las tasas se liquidan y recaudan en el Institut Metropolità del Taxi.

## IVA para la modalidad de signos, índices y módulos

Para calcular la cuota correspondiente al Impuesto sobre el Valor Añadido se han de considerar también los módulos aprobados para el período 1996. Son los siguientes:

Módulo	Definición	Unidad	Cuota anual por unidad
1	Personal empleado	Persona	42.900
2	Distancia recorrida	Kilómetro	0,42

Ejemplo: El taxista Jordi Sebastián deberá realizar los siguientes cálculos para obtener la cuota a ingresar en concepto de IVA:

Personal empleado	42.900.-
kilómetros 0,42 x 25.000	10.500.-
Rendimiento neto anual	63.400.-

Para obtener el importe de las cuotas a ingresar trimestralmente por este concepto, Jordi Sebastián deberá dividir su rendimiento neto anual entre cuatro:  $63.000 \div 4 = 15.750$  ptas.

Las cuotas deben ingresarse en el plazo de los 20 primeros días naturales de abril, julio y octubre y los 30 primeros días naturales del mes de enero en la administración de Hacienda más próxima al domicilio particular del taxista, que a efectos de Hacienda es el domicilio fiscal.

Para otras particularidades consultar BOE núm. 286, del 30 de noviembre de 1995.

## Actualización de las bases de cotización a la Seguridad Social para 1996

A partir del 1 de enero, la cuantía de las bases de cotización máximas, mínimas o fijas que se aplican a los diferentes regímenes de la Seguridad Social se han incrementado en un 3,5% respecto a 1995. La tabla que anualmente publica la Tesorería General de la Seguridad Social relativa a la cuantía de las diferentes bases de cotización y a la que pueden acogerse voluntariamente los trabajadores adscritos al Régimen Especial de Autónomos, se puede solicitar en la administración urbana de la Tesorería que le corresponda a cada taxista según su domicilio particular (para mayor seguridad a partir de febrero).



**ENRIQUE AVALO VENTURA**  
CORREDOR DE SEGUROS

Inscrito con el n° F-1046 en el Registro de la Dirección General de Seguros

Hace 20 años que estamos al servicio del amigo taxista asegurándole su vehículo, su vivienda, su jubilación, su asistencia médica, sus bajas por enfermedad, y cuantas coberturas de seguro haya precisado.

**Estamos a su servicio**

**Infórmese sin compromiso alguno**

Provenza, 173, 1.º 2.ª  
Teléfono 453 24 72  
Telefax 323 46 08

## Éxito del monovolumen "Taxi-Barcelona"

17

En el número 94 de esta publicación dábamos cuenta de la incorporación a la flota de taxis de Barcelona y área metropolitana del monovolumen Evasion TDX de Citroën y entrevistábamos a Pedro Cacenas, el primer taxista que se aventuró a comprar este vehículo. En el corto espacio de tiempo transcurrido desde la homologación de este modelo para el servicio de autotaxi, ya son veinte los profesionales que han sustituido su antiguo vehículo por el monovolumen que recibe el genérico nombre de "Taxi-Barcelona".

El balance que hacen estos taxistas del nuevo modelo es muy positivo. Actualmente están cubriendo nuevas modalidades de demanda que se generan particularmente en hoteles, agencias de viaje, congresos, etc. Uno de estos profesionales es Carlos Rodríguez, licencia número 2.654, quien no duda en dar algunas opiniones sobre este vehículo y el trabajo que le proporciona.

### **Carlos, ¿desde cuándo eres titular de la licencia de autotaxi?**

Desde hace 14 años, aunque antes trabajé dos años como asalariado.

### **¿Cuál fue tu primer vehículo?**

Un Seat 121. Luego tuve otros cuatro, todos de la casa Citroën.

### **¿Desde cuándo tienes el monovolumen Evasion TDX?**

Desde hace tan sólo un mes.

### **¿Y por qué este cambio?**

Por casualidad. Un día pase por el concesionario 'Citroën', allí me enseñaron este modelo. Me quedé encantado con él por su amplitud, comodidad y por la oferta que me presentaron.

### **¿Tienes más demanda de trabajo con este vehículo?**

Sin duda. Actualmente trabajo con clientes de hoteles, agencias de viajes. Hace muy poco hice el traslado de

algunas personas que asistieron al Congreso de Laurendor, S.A., que organizó el Departamento de Promoción de Ciutat Grogà.

### **¿Cómo valoras esta última actividad?**

Muy positiva. A partir de este primer contacto realicé otros servicios con los mismos clientes.

### **¿Qué traslados realizas normalmente?**

De todo un poco. Incluso el otro día hice un servicio a París y otros a Andorra. Ello me ha obligado a solicitar una autorización para llevar remolque.

### **¿Tienes conocimiento de algún idioma?**

No y lo lamento. Me gustaría hacer un curso de reciclaje de inglés o francés, aunque hoy por hoy me faltan horas.

### **¿Qué impresión tiene el usua-**



### **rio cuando sube al vehículo?**

De sorpresa y satisfacción. Las personas mayores están encantadas porque acceden y bajan del coche con absoluta comodidad. Otras se retraen un poco porque creen que se trata de un servicio más caro. Cuando les dices que se aplica la tarifa reglamentaria, no dejan de sorprenderse.

### **¿Qué haces para tener mayor clientela?**

Todos los clientes que suben a mi coche me piden una tarjeta. Ésta es mi publicidad. El otro día, el cantautor Raimon se me acercó para pedirme mi número de teléfono porque le llamó la atención el modelo de taxi. También pertenezco a la emisora Fono-Taxi.

### **¿Y el futuro?**

Prometedor si las autoridades correspondientes legalizan el vehículo taxi de 7 plazas.

### **De su interés**

Todos aquellos taxistas que tengan conocimientos de algún idioma y deseen figurar en la base de datos del Departamento de Promoción del Taxi para futuras posibilidades de trabajo en la línea de los hasta ahora realizados (congresos, convenciones, etc.), deben ponerse en contacto con la señora Rosa Cabré. Teléfono 485 04 26.

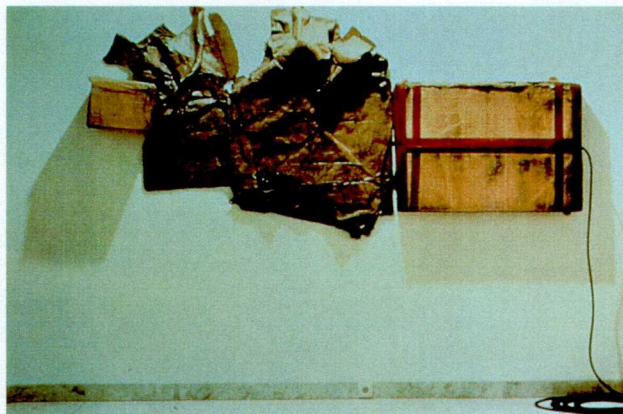
### **El taxi se perfila como el medio de transporte ideal para actividades congresuales**

El taxi se está convirtiendo paulatinamente en un medio de transporte indispensable para cubrir la demanda que generan ciertas actividades que se celebran en el ámbito de la ciudad metropolitana; especialmente reuniones de empresas, convenciones, congresos y encuentros internacionales. Para incentivar este nuevo mercado, desde el Departamento de Promoción de Ciutat Grogà se vienen diseñando diversas líneas de actuación que en 1995 han proporcionado trabajo a numerosos taxistas. Los días 27 y 28 de noviembre, por ejemplo, once taxis de las emisoras 'Taxi Mòbil' y 'Fono Taxi' efectuaron diversos traslados a personalidades que asistieron a la prestigiosa conferencia internacional "Ciudades del Mediterráneo". Asimismo, del 29 de noviembre al 1 de diciembre, ocho monovolúmenes "Taxi-Barcelona" se encargaron del traslado de los profesionales que participaron en el



congreso organizado en Barcelona por la empresa de cosmética Laurendor, S.A.

En ambos casos, las empresas contratantes de los servicios, Solsona i Filloy en el primero, y Laurendor S.A. en el segundo, valoraron de forma muy positiva el trabajo realizado por los taxistas, así como la calidad y comodidad de los vehículos.



## Museu d'Art Contemporani de Barcelona (MACBA)

Arquitecte Richard Meier  
Projecte museològic de Daniel Giralt - Miracle

En aquest nou espai cultural de la ciutat, situat al barri del Raval, vostè, i els clients a qui recomani la visita, podran gaudir a la vegada de quatre mostres excepcionals.

### Nivell 0

#### • Fons per a una col·lecció

Director: Miquel Molins  
del 30 de novembre al 2 de juny de 1995

En aquesta exposició, que es mostrarà en dues parts al llarg del primer any de funcionament del Museu, es pot veure els fons d'art provinent de la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i de la Fundació Museu d'Art Contemporani. Recull un conjunt de valuoses pintures de Calder, Miró, Klee, Guinovart, Tàpies, Dubuffet, entre d'al-

tres; així com peces escultòriques de Torres García, María Luisa Fernández, Oteiza, Chillida, Badiola, Irazu...).

#### • L'escultura. Creacions paral·leles

##### Metàfora real

Reuneix obres que van des del 1960 a 1995. La mostra posa èmfasi en la importància dels mitjans paral·lels que fonamenten el treball de l'escultor. Hi són presents les obres dels artistes Miquel Navarro, Mario Merz, Jaume Plensa, Cloes Oldenburg... Finalitzarà el proper 18 de febrer, però la segona part es podrà veure a partir del mes de març.

### Nivell 1

#### Siah Armajani. Espais de lectura

En aquest espai, el MACBA donarà a conèixer un aspecte concret de l'obra d'un artista. En aquesta ocasió, presenta una artista nascuda a Teheran (Iran) l'any 39 i que des de 1977 centra el seu treball, desenvolupat totalment als Estats Units, en la construcció d'espais per facilitar l'accés a la cultura. (Fins al 25 de febrer).

### Nivell 2

#### Laura Kurgon. Us trobeu aquí

Aquest espai presenta un treball d'investigació sobre la presència de les tecnologies contemporànies d'informació sobre el lloc i la situació en l'arquitectura. Laura Kurgon és una arquitecta sudafricana que treballa a Nova York. La utilització del sistema GPS, d'aplicació en àmbits com la cartografia i l'enginyeria, permet a l'autora produir gràfics i dibuixos per a l'edifici del propi MACBA. (Fins al 25 de febrer)

Lloc: Plaça dels Àngels,1

Horari: de dimarts a divendres de 12 a 20 h,  
dissabtes de 10 a 20 h,  
diumenges i festius de 10 a 16 h,  
dilluns, tancat.

Preu: 600 ptes.

Estudiants, jubilats i aturats: 400

Dimecres: meitat de preu en totes les entrades

• Encara continuen les obres de construcció de la nova estació Magoria dels Ferrocarrils de la Generalitat i del desdoblament de la Gran Via. Per aquest motiu, el tram d'aquesta via comprès entre els carrers Moianés i Camí de la Cadena – lateral muntanya– i el carrer Amadeu Oller, romandrà tallat fins a l'agost, mes en què es preveu la finalització de les

esmentades obres.

• Recordi que el trànsit direcció Zona Franca per la plaça d'Ildefons Cerdà es desvia per la calçada central. Els vehicles d'entrada a la Gran Via disposen de dos carrils de circulació, i han de passar durant un tram sobre l'andana central.

• El passatge Serra i Arola, del c. Galilei al c. d'en Blasco, està tallat al trànsit de vehicles a causa de la construcció d'un aparcament subterrani. Els desviaments direcció Sants es poden realitzar pel c. Galileu, c. de Rosès i c. del Tenor Massini. Les obres finalitzaran el 25 d'abril.

• El c. Joan Güell i el passatge Serra i Arola romandran tallats fins al 18 d'abril per les obres de construcció de l'accés a l'aparcament abans esmentat. Els vehicles que vulguin dirigir-se a Sants hauran de fer els desviaments per Galileu, Rosès i Tenor Massini.

• La plaça de Joaquim Pena, al districte de Sarrià-Sant Gervasi, resta tallada per la construcció d'un aparcament subterrani. Desviaments: c. de la Nena Casas; c. de les Tres Torres, c. de Castellnou i c. del Rosari.

• També es troba en fase de construcció un altre aparcament subterrani a l'avinguda

Mistral, entre el c. Entença i avinguda del Paral·lel i per aquest motiu s'ha tallat en aquest tram, a més de l'avinguda Mistral, el carrer de Vilamarí, entre Sepúlveda i Mistral. Els desviaments es poden realitzar pel mateix c. de Sepúlveda i l'avinguda del Paral·lel. S'estima que les obres finalitzaran el mes d'octubre.

• Per motiu de les obres de construcció del clavegueram a la plaça Santllehy, el sentit de circulació del c. Miquel dels Sants Oliver ha quedat invertit, la circulació ascendent es troba desviada.

Barcelona Informació

**B** **i**



## Teatre

### El misteri de l'assassinat

**Direcció:** T. Townsend  
**Lloc:** Teatre de l'Eixample, un altre nou espai cultural de Barcelona, inaugurat el passat 1 de desembre al c. Aragó, 140.

**Horaris:** de dilluns a dissabte a les 22.00 h, diumenges i festius 20.00 h, dimarts, descans.

**Telèfon:** 451 34 62

### El Pare

**August Strindberg**  
**Direcció** de Pere Planella  
**Traducció** de Feliu Formosa

**Escenografia i vestuari** de Gina Cubeles i Pere Planella

**Amb:** Muntsa Alcañiz i Fermí Reixach

**Amb un text impressionant,** planteja algunes qüestions bàsiques de les relacions quotidianes: la lluita entre les persones d'ambdós sexes, els abismes del sentiment de paternitat, la viabilitat de la "cèl·lula bàsica de la societat", en un llenguatge dur i directe.

**Lloc:** Teatre Lliure  
 c. Montseny, 47  
**Telèfon:** 218 92 51  
**Aforament:** 223

## La temptació d'Amèrica

### Ciutat i arquitectura a Europa 1893-1960

350 peces procedents de col·leccions europees i nord-americanes mostraran com es van difondre i adaptar a Europa des de 1893 i durant 67 anys els diferents models americans d'arquitectura i de planificació urbana. Sis apartats ordenats cronològicament permetran al visitant comprendre i apreciar aquesta relació. Aquesta mostra permetrà també apreciar dibuixos originals, projectes arquitectònics i maquetes d'autors tan coneguts com Adolf Meyer, Le Corbusier, Man Ray, Mies van der Rohe, entre d'altres.

**Organitza:** Centre de Cultura Contemporània de Barcelona amb la col·laboració del Centre Canadien d'Architecture de Mont-real.

**Lloc:** c. Montalegre, 5

**dies:** del 19 de febrer al 14 d'abril de 1996

Una visita obligada, recomani-la als seus clients.

## Los salones de febrero y marzo

ALIMENTARIA prevé reunir el mes de marzo alrededor de 130.000 visitantes

### Febrero

2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29

### Marzo

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

BCN REGAL, Sector del regalo creativo de Expohogar 8.000 (1)

FIPAP, Salón Interprofesional de la Papelería Edición

MEDITERRÁNEO JEANS, Mode jeans & Casual Wear

INTIMODA, Salón de la moda íntima

INTITEX, Salón de los tejidos para moda íntima

EXPO-OPTICA, Salón int. de óptica, optometría y audiología 7.500 (1)

SPORT, Salón internacional del deporte 7.500 (1)

ALIMENTARIA, Salón internacional de la alimentación 130.000 (1)

SALÓN DE LA ENSEÑANZA, oferta académica a España y al extranjero

MUESTRA DE TEJIDOS, temporada primavera-verano 97 10.000 (1)

XX SALÓN DE ANTICUARIOS DE BARCELONA 28.000 (1)

(1) visitantes previstos

Las fechas aquí relacionadas pueden estar sujetas a cambios

## SUSCRIPCIÓN GRATUITA AÑO 1996

Si desea recibir la Revista "Taxi metropolità de Barcelona" en su domicilio, rellene esta papeleta con dus datos y envíela a la siguiente dirección: c. 62, núm. 18, 08040 Barcelona

Nombre \_\_\_\_\_

Apellidos \_\_\_\_\_

Domicilio \_\_\_\_\_ Distrito Postal \_\_\_\_\_

Profesión o actividad \_\_\_\_\_

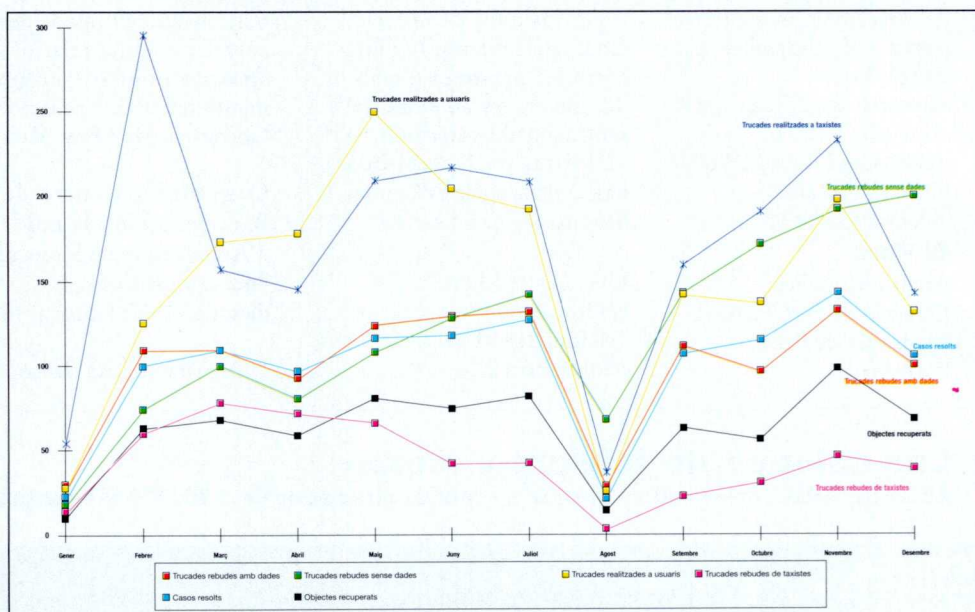
# 1996

Atención: esta suscripción va dirigida a todas aquellas personas que no ejerzan como profesionales taxistas. A los taxistas en ejercicio se les recuerda que cualquier cambio de domicilio debe ser comunicado al departamento correspondiente del Institut Metropolità del Taxi.

**El 73% dels objectes oblidats als taxis van ser recuperats pels usuaris**

El servei d'objectes perduts de l'Institut Metropolità del Taxi va atendre durant l'any 1995 un total de 2.607 trucades d'usuaris que s'havien deixat algun objecte a un vehicle taxi i de 509 de taxistes per comunicar el mateix fet.

Per la seva banda, el servei va fer un total de 3.817 trucades tant a taxistes com a usuaris per tal de resoldre els casos plantejats. De totes, 1.908 van comunicar la recuperació de l'objecte oblidat.



Concepto	Gener	Febrer	Març	Abril	Maig	Juny	Juliol	Agost	Setembre
Trucades rebudes amb dades	26	109	110	92	124	129	132	27	111
Trucades rebudes sense dades	16	74	100	80	108	128	142	67	143
Trucades realitzades a taxistes	54	296	157	145	208	216	208	35	159
Trucades realitzades a usuaris	25	125	173	177	250	203	192	24	141
Trucades rebudes de taxistes	13	60	78	71	66	41	42	3	22
Casos resolts	20	100	110	96	117	118	127	21	107
Objectes recuperats	10	62	68	58	80	74	81	13	62

## Optica Ruiz Urrea

Diplomado A. Ruiz Beckers  
Talleres propios. Fundada en 1924  
Ronda San Antonio, 61  
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.

La secció d'Objectes Perduts de l'Institut Metropolità del Taxi rep diàriament notes o trucades d'agraïment de diferents usuaris dirigits a diversos professionals del taxi que fan tot el possible perquè aquells puguin recupe-

rar els objectes que es deixen o obliden per distracció a l'interior dels vehicles. Us detallarem seguidament la relació de taxistes que van rebre l'agraïment dels clients fins al mes de desembre de 1995.

Núm de llicència	Nom del taxista	Núm de llicència	Nom del taxista	Núm de llicència	Nom del taxista
31	Ángel Rodríguez L.	3499	Fidel Calleja G.	6898	Gregorio Vargas C.
285	Juan José Espejo G.	3696	Bernardino Varona P.	7030	Antonio García Bermejo N.
376	Manuel Rodríguez L.	3753	Pedro Pérez B.	7138	José Álvarez L.
669	Antonio Mateos S.	3988	Francisco Inarejos S.	7165	Manuel GonzÁlez G.
738	Alonso Jiménez Guzmán	3931	Adelino Caballero G.	7279	Montserrat Ferrándiz M.
1041	Tomás Rodríguez B.	4034	José Lozano S.	7374	Clementino Collazo G.
1049	Rosario López G.	4074	Joaquín Martínez E.	7436	Manuel Barrera B.
1125	Pedro Monasterio P.	4221	Tomás Porras P.	7449	José Rogelio Iglesias F.
1141	Jacinto López H.	4235	Antonio Espinosa C.	7472	José Botella L.
1276	Cristóbal Lobera G.	4496	José Antonio Álvarez V.	7632	Luis Valle L.
1404	Juan Peña L.	4506	Enrique Escrig B.	7723	Gregorio Yevenes E.
1529	José Manuel Rodríguez R.	4684	Francisco Ortiz M.	7803	Rafael Rebollo M.
1543	Julio Budía A.	4712	Manuel Grande C.	7918	Celio Río A.
1624	Soledad Portela Ch.	4799	Francisco Bayona F.	8012	Jordi Bos G.
1710	Jaime Pérez P.	4805	Mateo Lisbona L.	8093	Narciso García B.
1736	Jordi Monsergas S.	4903	Anastasio Lorente F.	8265	Valentín García M.
1937	José Grau M.	5140	Emilio Fernández L.	8270	Ángel González D.
1951	Ginés González C.	5282	Miguel Targa L.	8462	José Mª Queipo S.
2080	José Antonio Alonso A.	5368	Manuel Barba M.	8536	Ángel Abanto A.
2120	Patricio Mudarra de la Fuente	5338	Antonio Gallego S.	8800	Pedro Jimenez F.
2256	Agapito Sedo E.	5390	Ángel García B.	8849	Jesús Casado M.
2262	Carlos Sobrino R.	5429	Manuel Palos A.	9135	Gerardo Oliva R.
2342	Jesús Moya S.	5437	Eñaterve González G.	9259	Armando Amable Fernández
2377	Eduardo Prado R.	5441	Prudencio Pineda del Pozo	9397	Luis Luengo G.
2498	Moisés Cano P.	5551	Antonio López O.	9439	Macedonio Álvarez M.
2551	Javier Rodríguez B.	5773	Pedro Guma R.	9480	José Sebastián Pérez M.
2777	Emilio Rodríguez M.	5809	Gregorio García B.	9485	Rafael Lahiguera L.
2804	José González M.	5922	Carlos Álvarez S.	9548	José Valls R.
3011	Manuel Fernández R.	5927	Ramón J. Cuatrecasas A.	9752	Eduard Goñi A.
3073	José Miguel López	5976	Jesús Gutiérrez Toro	10107	Araceli Vega M.
3205	Antonio Aguilera G.	6051	Amador González M.	10531	Juan Pintor S.
		6221	Arturo López R.	10678	Francisca Hernández R.
		6251	Teófilo Lillo R.	10786	Ángel Méndez R.
		6532	Jesús Tolo C.	10969	Fernando García B.

### Agraïments especials

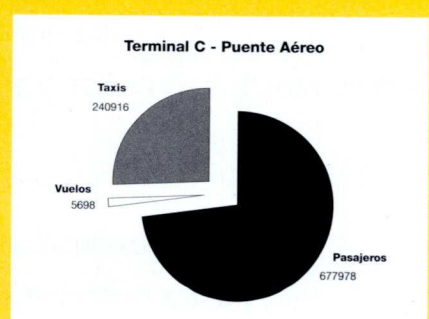
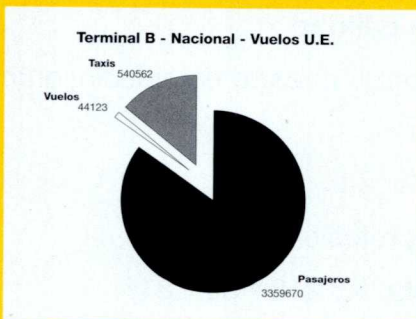
Una usuaria ha remitido a 'Objectes Perduts' una nota de agradecimiento al taxista de la licencia 4752, vehículo matrícula B0126PP, por hacer entrega a la Guardia Urbana de una carpeta que dejó olvidada en su taxi el pasado 19/10/95.

### Requerim la seva atenció

El día 10 de junio, a las 14 h, se produjo un accidente de circulación en la c. Ortigosa. Un coche azul metalizado Onda recibió un golpe al retroceder el vehículo de delante. Este hecho fue presenciado por un taxista que se encontraba precisamente detrás del Onda. El conductor taxista aludido debe ponerse en contacto con el señor Juan Manuel Torres, teléfono 314 64 19. Se agradecerá.

Se desea localizar al taxista que el jueves 30 de noviembre, a las 17 horas, trasladó a una señora de la calle Marina, esquina Industria, hasta el servicio de urgencias del Hospital de Sant Pau. En atención a las circunstancias en las que se desarrolló este traslado, el taxista no cobró el importe de la carrera, demostrando en todo momento un comportamiento ejemplar. El taxista aludido debe ponerse en contacto con el presidente del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB), Dionisio Gracia, que desea felicitarle, agradecerle su conducta y profesionalidad, y además, abonarle el servicio correspondiente. Teléfono: 340 27 90 - 340 29 66.

## No regrese de vacío a Barcelona El taxi realizó, en 1995, 814.419 servicios desde el aeropuerto a la ciudad y más de 2 millones en ambos sentidos



■ Pasajeros ■ Vuelos ■ Taxis

El aeropuerto de El Prat superó en 1995 los once millones de pasajeros

# CERMASA

  
**CENTRO DE REVISIONES MÉDICAS**

Certificados médicos para obtener o renovar permisos de conducir o de armas

Este centro situado a 300 m. de la Jefatura Provincial de Tráfico es el primer paso para renovar su permiso de conducir

**No se confunda, CERMASA en el nº 162**

Gran Vía de les Corts Catalanes, 162 - 08004 Barcelona - Tel. 431 41 40 - Fax 431 05 89  
Horario: de 8 a 13 horas de lunes a viernes



NEUMATICOS  
Hnos. ROJAS  
y



**ESPECIALIDAD EN:**

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

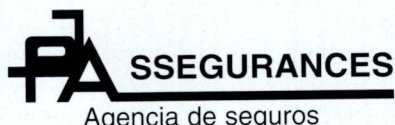
C/Aragón, 138 Tel. 453 37 32  
C/Hernán Cortés, 17 Tel. 231 78 07  
C/Valencia, 561 Tel. 232 64 17



ALQUILER DE COCHES, MOTOS  
MINI/BUS 9 P. Y FURGONETAS.

**Condiciones especiales  
Sres. Taxistas**

C/ Londres, 31 Tel. 439 38 80



Agencia de seguros

- Bajas por enfermedad o accidente
- Hogar, comercio, autos, motos
- Pymes, planes de jubilación
- Seguros para taxi, etc.

Valencia, 7 Parking Roma 2000 local 8  
08015 BARCELONA Tel/Fax: 226 86 86  
**¡PARKING GRATUITO!**

**Romabell, s.l.**

Taller de reparación de automóviles  
siempre al servicio del

**TAXI**

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

## RADIADORES AUTOMOVILES RADIAUTO

Venta y reparación. Limpieza de circuitos.  
Sistema automático con la máquina LAV, RA: MON  
que garantiza la limpieza del circuito al 100%  
en un tiempo record

**Nuevos 18 meses  
de garantía y montaje gratis.**

**PRECIOS ESPECIALES**  
Marqués de Foronda, 13 (Horta)  
Tel. 420 66 29



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**

## tintoreria augusta

servicio para los taxistas

**somos una tintoreria tradicional de alta calidad**

ofrecemos a los taxistas y a sus familiares que deseen acercarse a nuestro establecimiento,  
un **descuento del 30%**

en cada una de las prendas que nos traigan.

exclusivamente con la entrega de su carnet profesional.

nuestra dirección es c/ Laforja, 1, esquina Vía Augusta. tf.: 218 - 53 - 81.

# FIAT TEMPRA 1.9 DIESEL

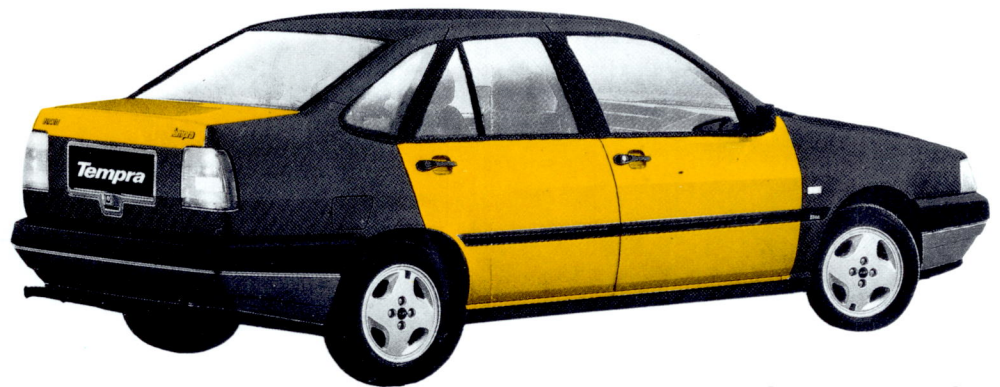
(Negro de fábrica) Sólo en Meridiana Motors, S.A.

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

## ATENCIÓN

## SEÑORES TAXISTAS

Les recordamos  
que la póliza colectiva de  
robo e incendio pueden  
renovarla durante el  
mes de marzo de 1996

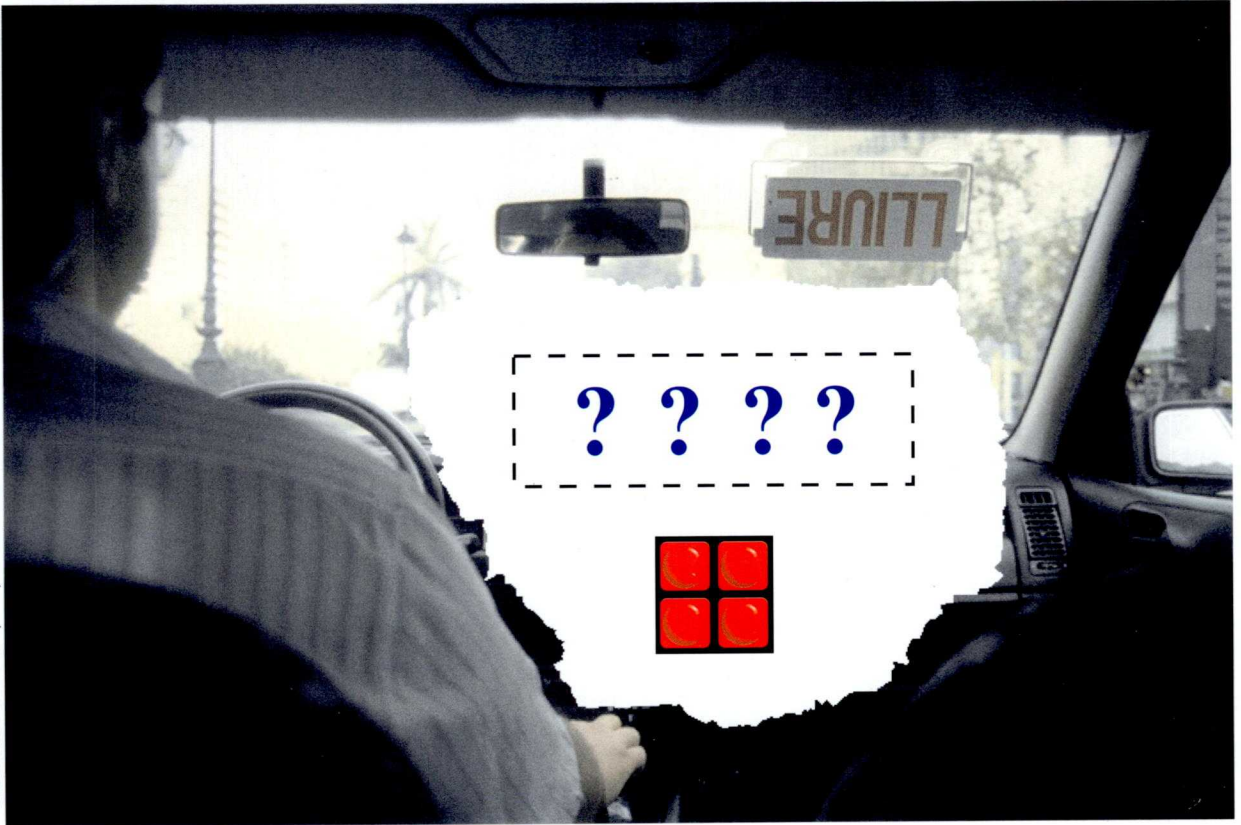
CUIAI  
MOTORS

LUTXANA, 115 - Tel. 485 04 26  
08018 BARCELONA



# ¿Cómo será el taxímetro del mañana?

Distribuidor Exclusivo para España: FORCAB SYSTEMS, SL  
C/.Balmes 161, 4º, 2ªB Tel/Fax 218 18 58 08008-BARCELONA



Vaya a

***taxímetros Barcino***<sup>®</sup>

y lo verá

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

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