

DIARI DEL TAXI

Les cobertures insuficients són el malson diari dels taxistes

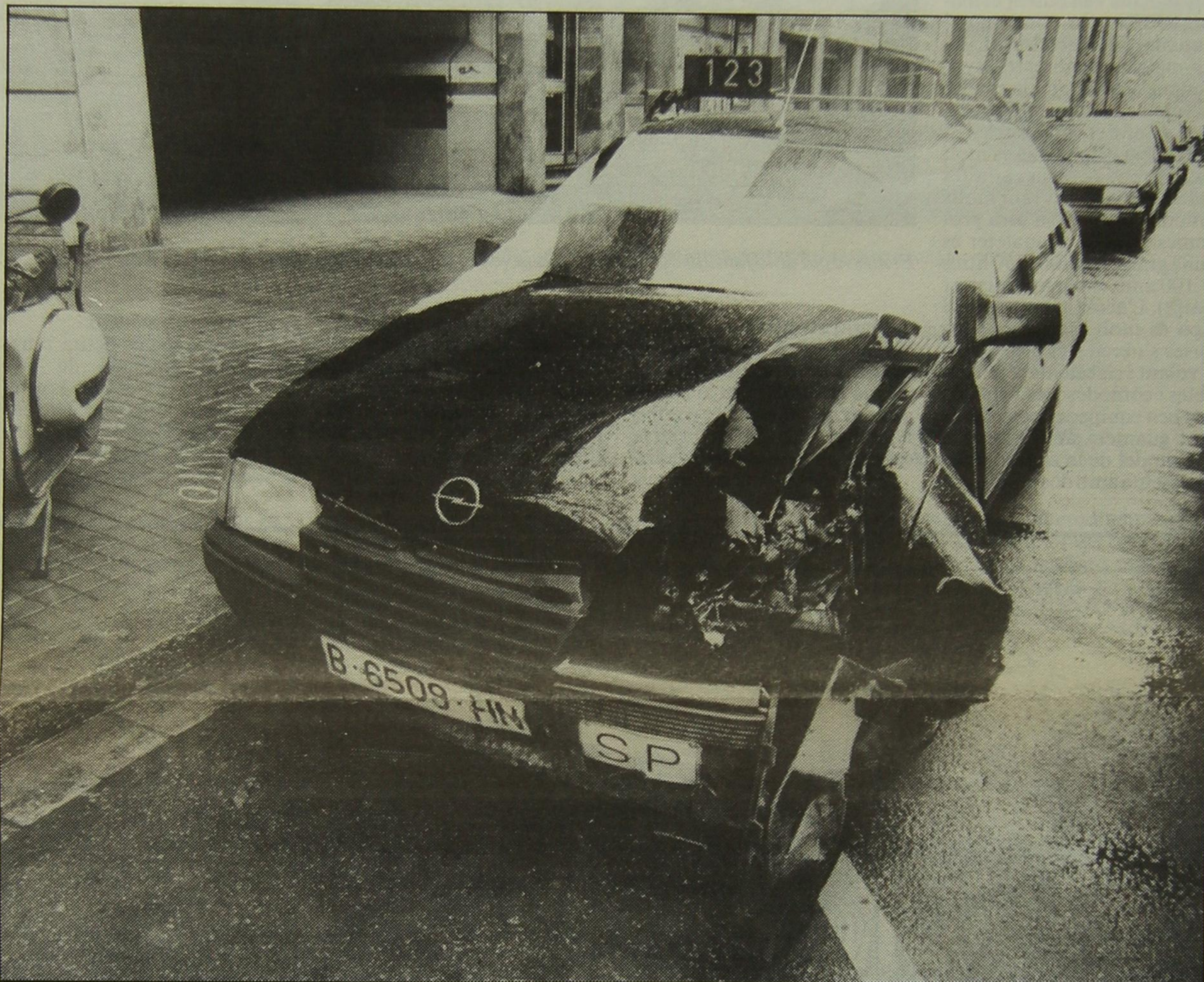
Les companyies especialitzades podrien ser una solució

L'assegurança del vehicle és un dels problemes cabdals que afecten el sector del taxi. Segons fonts del sector d'assegurances, el preu de les tarifes augmentarà aquest any un 30%, però tot i l'augment les cobertures insuficients i les dificultats per trobar companyies disposades a assegurar el vehicle continuen sent el malson diari dels onze mil taxistes que circulen per l'àrea metropolitana de Barcelona. L'aparició de companyies especialitzades en assegurances de taxi podria ser-ne la solució.

Bona part de les companyies tradicionals d'assegurances es neguen sistemàticament a oferir els seus serveis als taxistes. Marià Puyaltó, responsable de Regal Insurance Club a Barcelona, creu que aquesta situació es deu "als problemes de rendibilitat que suposa assegurar un taxi a causa del seu alt índex de sinistralitat".

Dos factors clau

Tots els tècnics en assegurances coincideixen a assenyalar dos factors claus d'aquest elevat índex de sinistralitat. D'una banda, l'espai per on transiten els vehicles (l'àrea metropolitana, un lloc amb molta densitat de trànsit) i, d'altra banda, la freqüència de conducció (set o vuit hores diàries). Dos factors que fan augmentar considerablement la probabilitat de tenir un accident. Aquests factors també s'apliquen a d'altres tipus de vehicle, com les ambulàncies, les motocicletes, els camions i



La freqüència de conducció és un dels factors que fan augmentar la probabilitat de tenir un accident

L'assegurança obligatòria del vehicle deixarà de ser limitada

La inactivitat després del sinistre és la preocupació més gran del taxista

bilitat d'aquests vehicles", segons Puyaltó.

Mútues entre taxistes

Una altra solució és la creació de mútues entre taxistes per aconseguir que "els mateixos taxistes, de forma col·lectiva, es facin càrrec dels seus riscos". A més, una associació d'aquest tipus podria fer front, amb algun tipus de subsidi, als taxistes que han tingut un accident i no poden fer servir el cotxe, la seva eina de treball.

Aquest és un dels problemes que més preocupen els onze mil taxistes de l'àrea metropolitana de Barcelona ja que després d'un sinistre, no poden fer servir el cotxe mentre es fan les reparacions. Aquest fet suposa, de vegades, més d'una setmana d'inactivitat pel taxista i, en conseqüència, més d'una setmana sense tenir ingressos.

Marià Puyaltó creu que les noves assegurances per taxistes haurien de ser més que una simple assegurança de vehicle. "Cal que estenguin la seva cobertura a tots els problemes que el taxista pugui tenir en el moment de fer la seva feina, com ja es fa a Holanda, Alemanya o Suïssa".

Aquestes assegurances integrals, "veritables assegurances de vida mentre es condueix", amb una adequació de les tarifes a la condicions personals del conductor i a la seva sinistralitat, es configuren com la solució a mig termini pel difícil problema que, ara per ara, representa assegurar un vehicle destinat al servei de taxi.

Les assegurances del taxi augmentaran un 30 per cent

els vehicles de servei públic.

L'alt índex de sinistralitat i l'escassa rendibilitat que suposa assegurar un vehicle amb aquestes característiques per una companyia tradicional fan que les empreses d'assegurances comencin a treure de la seva cartera de clients aquest

tipus de vehicles. D'altra banda, amb aquesta mesura, les companyies estan podent oferir millors condicions econòmiques a la resta d'assegurats, reduint, en bona part, l'efecte de l'increment de les tarifes.

Per trobar la solució a aquest greu problema dels

taxistes caldria, segons Marià Puyaltó, que apareguessin noves companyies d'assegurances especialitzades en diferents tipologies de vehicles: motocicletes, taxis, cotxes esportius o vehicles comercials. Aquestes companyies, que ja existeixen a la Gran Bretanya i

la RFA, han de substituir, a marxes forçades, les companyies tradicionals que, fins fa poc, asseguraven als taxistes amb el pagament d'un recàrrec "per professió d'alt risc", que oscil·lava entre un 20 i un 30 per cent i amb el qual "no es cobria l'increment de sinistra-

La resta de la CEE, un exemple a imitar

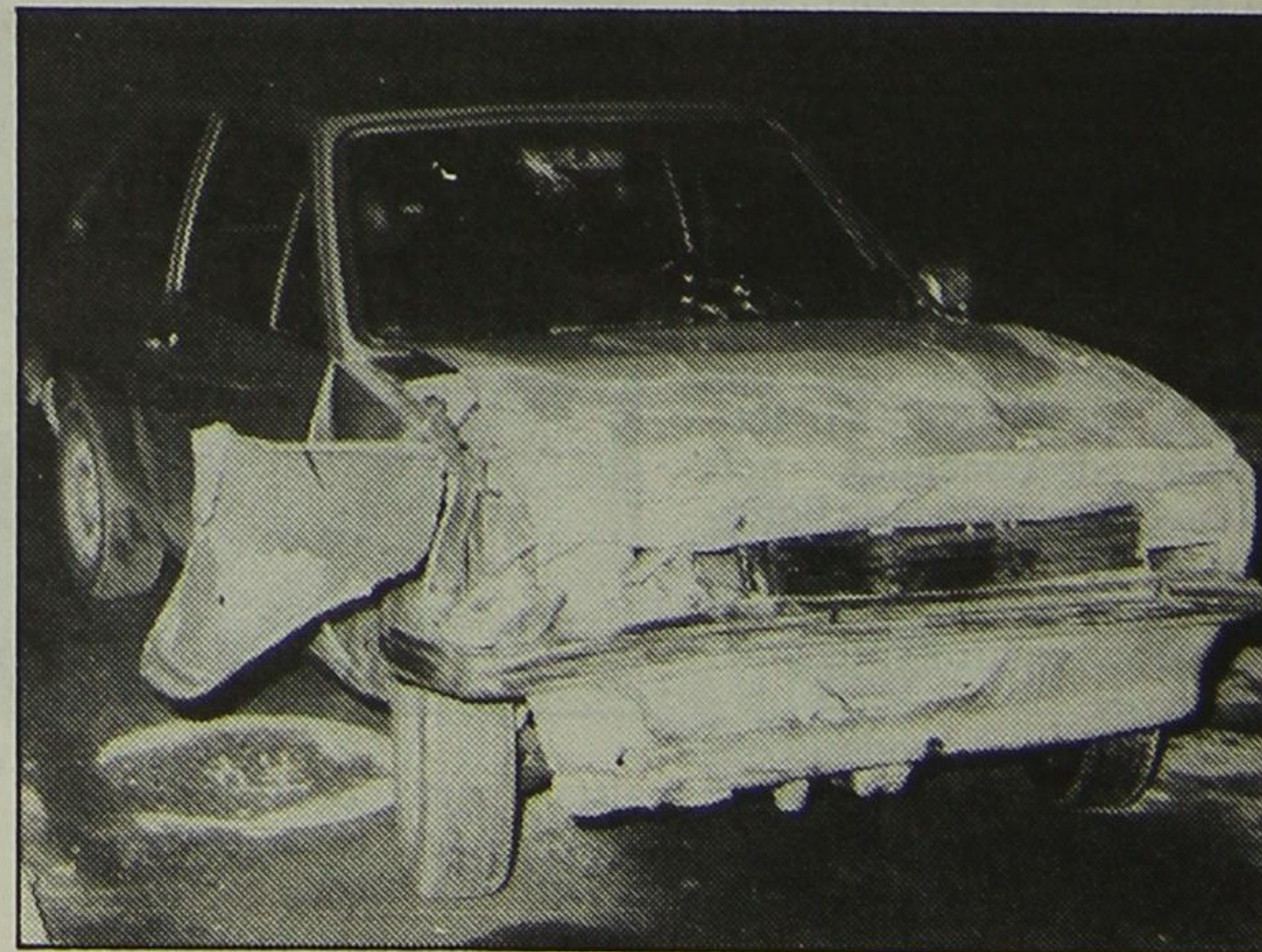
La integració d'Espanya a la Comunitat Econòmica Europea ha afectat i afectarà, d'aquí al 1990, el món de les assegurances de vehicles. El punt que afecta més els consumidors és la forta pujada de preus de què seran objecte les assegurances en un termini de dos anys, que serà al voltant d'un 60%.

La integració a la CEE, però, també beneficiarà notablement els consumidors

ja que les assegurances espanyoles s'hauran d'equiparar a les europees, no només quant a preu, sinó també quant a prestacions. Per exemple, la cobertura de l'assegurança obligatòria deixarà de ser limitada, al voltant de cinc milions d'indemnització màxima, i s'ajustarà a les indemnitzacions europees, amb la qual cosa poden arribar, en casos excepcionals, als quaranta milions.



Ambulàncies i camions també paguen una tarifa més alta



A la Gran Bretanya i la RFA hi han companyies especialitzades

MOTOR

El Fiat Tipo, sense competència en el seu sector

Ha sortit al mercat el nou Fiat Tipo, un cotxe llargament esperat. El nou model de la firma italiana va adreçat a un sector del mercat que demana un cotxe que, sense ser de dimensions massa grans (3.958 metres d'allargada), tingui un interior ampli, confortable i bones condicions per viatjar.

El Fiat Tipo substitueix el vell model de la marca. Exteriorment, és discret i de línies noves, que, en un principi i sobretot la part posterior, no entusiasmen a tothom. Com passa sovint en aquests casos, a força de veure'l acaben convencent la majoria dels usuaris. Presenta una superfície envidrada molt àmplia, que li confereix una gran visibilitat en totes direccions.

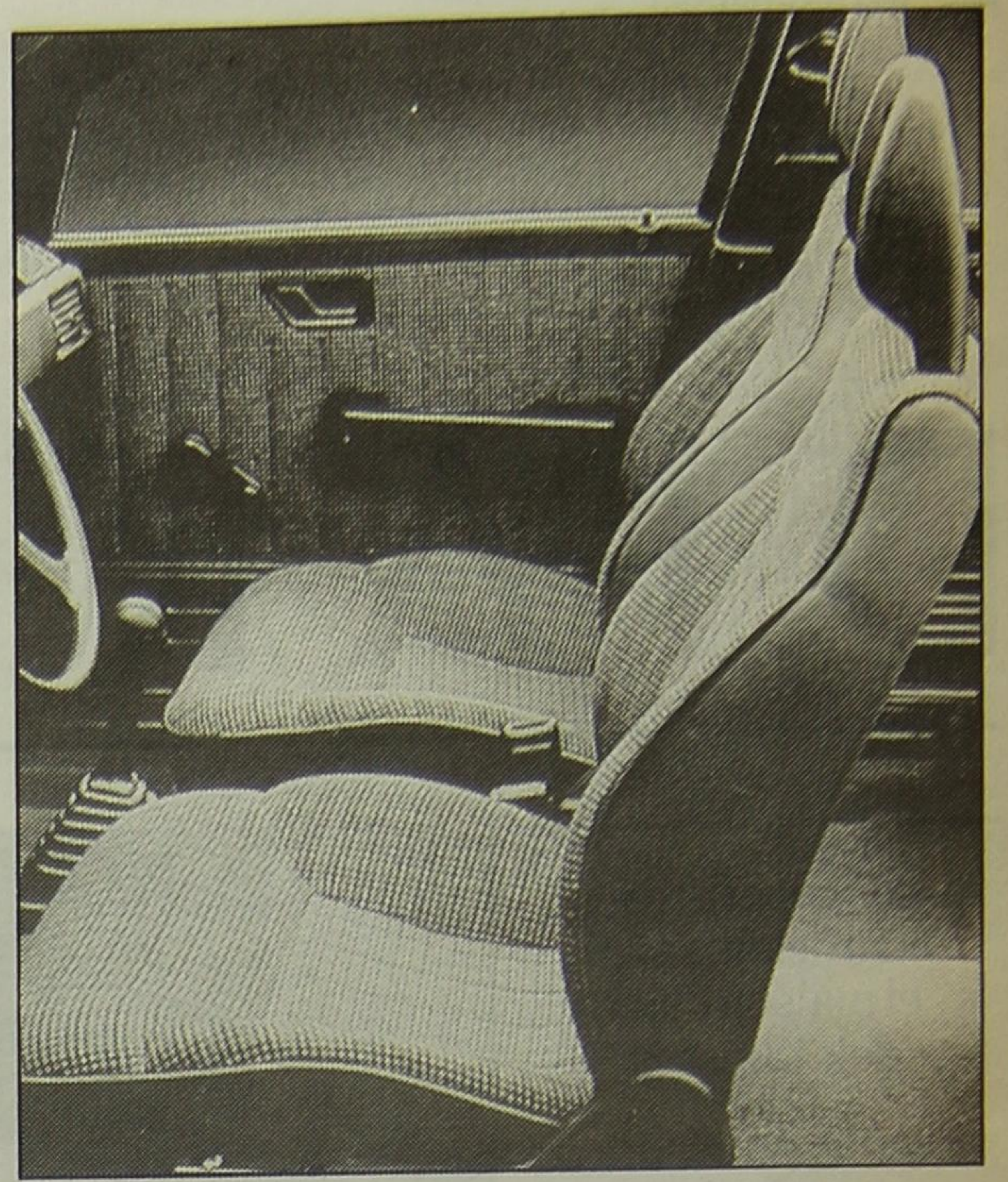
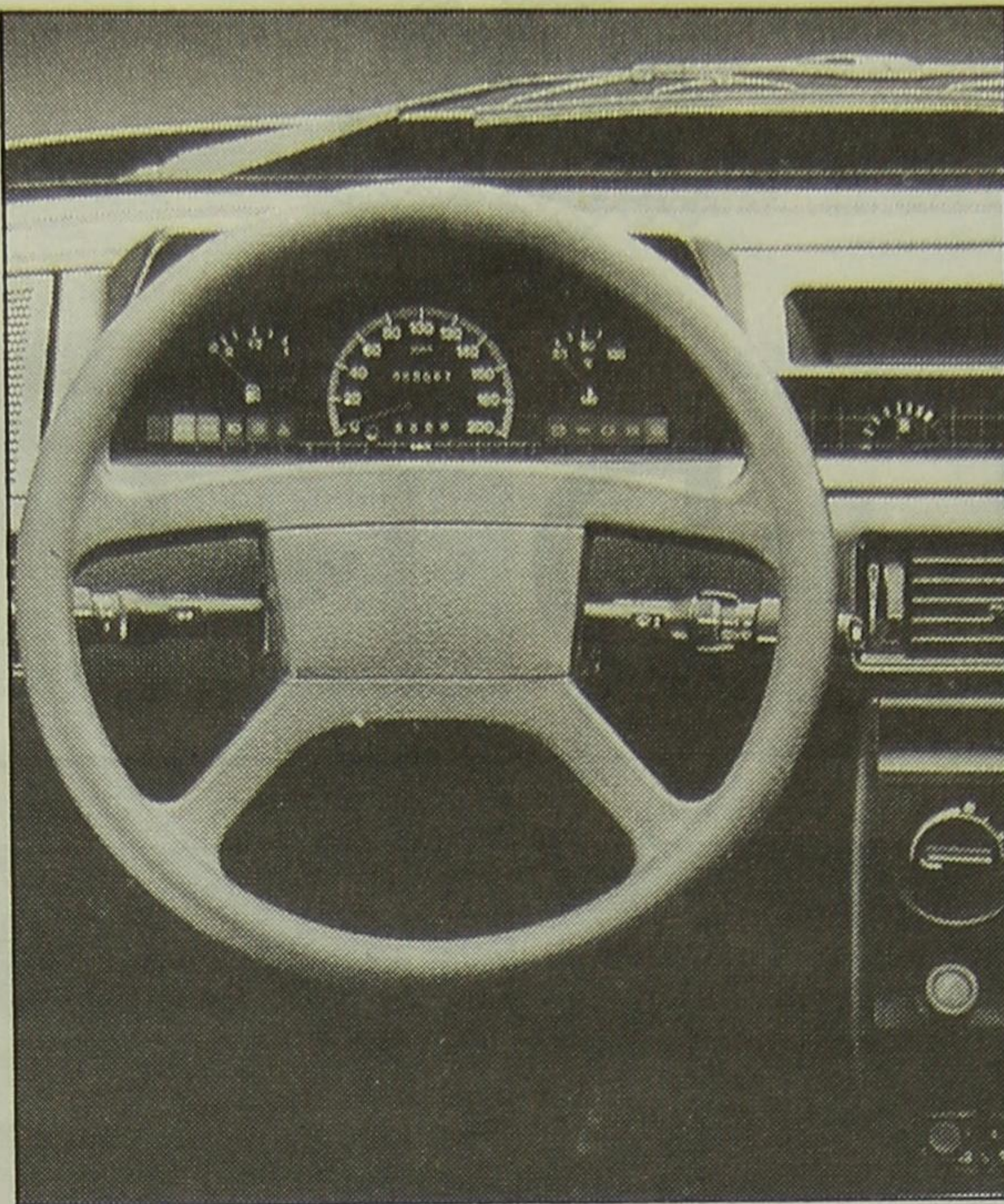
Gràcies als para-xocs integrats, l'absència de canals per evacuar l'aigua i les llantes de disseny integrat, la penetració aerodinàmica del Tipo no té competència dins els cotxes de la seva categoria: 0,31 CX és

una xifra de què poden presumir pocs turismes.

Disseny italià

Seguint la tradició Fiat, el nou Tipo torna a ser un cotxe molt apte per ser adaptat com a taxi. A l'interior els dissenyadors italians van buscar el màxim confort per conductor i ocupants. Per aconseguir-ho van col·locar el motor transversalment al sentit de la marxa del vehicle, de manera que ocupés el mínim espai possible.

L'espai disponible és molt gran. Quatre persones adultes poden viatjar-hi durant molts quilòmetres sense massa problemes. A més, el maleter és d'una gran capacitat (350 litres i 1.100 amb el seient posterior abatut). L'accés a l'interior del Tipo és molt fàcil ja que les portes s'obren fins a 80 graus. El volant i els seients són regulables i còmodes i les versions més ben equipades porten fins i tot guanterera amb pany. El nou model de la casa italiana es presenta amb dos nivells d'e-



El més ràpid de la família dels Fiat Tipo és la versió turbo-diesel, que té una potència de 92 cavalls

quipament diferents. El més ben equipat és el DGT, nom que, atès el seu significat, bé es podria haver canviat al nostre país per qualsevol altre combinació de lletres com ja va fer la casa Mitsubishi amb el Pajero. El Tipo arriba a Espanya

amb tres motoritzacions diferents. La de 1.372 cc es vendrà amb l'equipament bàsic i sortirà per 1.465.390 pessetes posat el carrer i la DGT per 1.575.780. El Tipo, amb una cilindrada de 1.580 cc, val 1.715.430 pessetes i la versió

turbo-diesel 2.055.910.

La versió més petita renoueix una potència de 72 cavalls i arriba a 161 km/h amb uns consums de 5,2 litres a 90 quilòmetres per hora, 7,1 a 120 i 8,5 en recorreguts urbans. Més sorprenent és el

motor del model de 1.580 cc, que amb un motor de 83 cavalls abaixa les xifres de consum del seu germà petit. Sorprenentment, però, el més ràpid de la família és la versió turbo-diesel, que té una potència de 92 cavalls.



LA BÚSTIA DEL TAXI

Les cartes destinades a la bústia del taxi no han de superar les trenta línies mecanografiades. Han d'estar firmades i hi ha de constar la població del remitent, així com el domicili i el DNI. Podran ser resumides o

extractades quan la llargada sigui superior a l'establerta. No es tornaran els originals de les cartes ni es mantindrà correspondència postal o telefònica sobre el seu contingut.

Les obligacions del vianant

Llegeixo amb satisfacció, arran de la multa imposada a un vianant, que les ordenances municipals contemplen una normativa per la gent que circula a peu. I dic amb satisfacció per que ho desconeixia i m'ha agradat assabentar-me de les meves obligacions.

Un dels punts que m'han semblat més interessants és que els vianants han de parar el taxi en el xamfrà i mai en un lloc del carrer que entorpeixi la circulació. Com que aquesta normativa és pràcticament desconeguda pels milions de ciutadans de Barcelona i és d'interès per tothom, suggereixo que es faci una campanya institucional per divulgar-la.

Per una part, poden contribuir a fer una ciutat amb menys problemes de trànsit (reconec que a vegades el fet que un taxista pari al mig del carrer Balmaes per agafar un client fa parar tot un carril i fins i tot pot ser perillós) i, per



altra part, contribuiria a augmentar la consciència cívica.

Un dia que jo despoticava contra un taxista que havia parat bruscament per agafar un passatger, un amic

em va dir: "Noi, s'estan buscant les mongetes i, amb això, no s'hi juga". Ho vaig entendre perfectament. De qui era doncs la culpa? Del taxista per parar bruscament o del passatger per cridar-lo

en un lloc difícil?

La culpa és de color negre i ningú la vol, o sigui que si tots, conductors i vianants, coneixem els nostres drets i les nostres obligacions serà molt més fàcil la convivència. I el trànsit. **Andreu Simó Garrofer / Barcelona.**

Va demanar una ambulància

Em dirigeixo a aquest diari per fer arribar un missatge urgent. El diumenge dia 5 de juny un taxista va avisar la seva companyia de ràdio per demanar una ambulància. El mateix taxista havia presenciat l'accident de moto, que va ser entre les cinc i les sis de la tarda, a Diagonal amb passeig de Gràcia. La persona que conduïa la moto va morir.

Preguem a aquest taxista que es posi en contacte amb nosaltres al número de telèfon de Barcelona 301.50.28, per tal que ens pugui algunes dades sobre l'accident. Moltes gràcies. **Marisa Cuart Sintes / Barcelona.**

EL PASSEIG DEL DIJOUS

Castelldefels, una platja per dinar-hi

Per aquest dijous propossem una sortida a la platja. La més pròxima a Barcelona i una de les més ben comunicades, en direcció cap al sud, és la platja de Castelldefels. En taxi el recorregut des del centre de Barcelona costarà entre 1.200 i 1.600 pessetes, en condicions normals de trànsit. Encara que les comunicacions en tren són bones, si s'aconsegueix omplir el taxi amb quatre persones, el viatge no surt car i, evidentment, és molt més còmode.

Diuen els assidus que aquesta temporada l'aigua està força neta. De totes maneres, per més comoditat hi han dutxes a la mateixa platja per després del bany.

També és molt còmode instal·lar-se prop del Pilufa per si ens agafa l'hora del vermut. En aquest bar, amb terrassa i música, és freqüent veure cares conegudes, com el mateix Antoni de Senillosa, i tota la gent amb més marxeta de Castelldefels. A part del Pilufa, l'oferta és àmplia. Hi han més de vuitanta xiringuitos oberts, tots a peu de platja.

Per dinar podem dirigir-nos a Casa Carmen, que té fama de fer les millors paelles de tot el passeig Marítim. Asseguts a la terrassa i disfrutant d'aquest dinar ens serà difícil imaginar que som a menys de mitja hora de la gran Barcelona.

Dinar a base de tapes

Per un dinar a base de tapes, podem arribar-nos fins al final del passeig Marítim, quasi al costat de Les Botigues de Sitges, on hi han tres bars que tenen una oferta variada i no excessivament cara. Si hi anem a la nit, podem sopar al Nàutic. El preu per persona oscil·la entre les 3.000 i les 4.000 pessetes.

Castelldefels té també al costat de la carretera cap a Barcelona diverses escoles de tennis i squash que lloguen les pistes als aficionats. Una hora de lloguer d'una pista de squash costa aproximadament unes 800 pessetes per persona i la de tennis entre 1.000 i 1.500 pessetes. També hi ha lloguer de pistes per jugar a futbol sala.

La baca trenca la penetració aerodinàmica del vehicle

Durant els mesos de juliol i agost es produeix l'èxode de vehicles de la ciutat cap als llocs elegits per passar les vacances. És l'hora que aquells que pensen fer viatges revisin el cotxe. Una inspecció, ràpida quan el vehicle s'ha cuidat al llarg de tot l'any, ens pot evitar l'avaria que pot enviar a l'aigua la il·lusió d'un estiu somiat durant onze mesos.

Uns dels aspectes a cuidar més és la seguretat. És per això que cal revisar tots els elements que contribueixen a una bona estabilitat del vehicle. Un bon estat dels pneumàtics i una pressió adequades ens poden evitar derrapades perilloses i punxades al moment menys oportú.

Si hem de viatjar carregats o durant trajectes llargs per autopista cal que inflem les rodes una o dues dècimes més de la xifra indicada pel fabricant. Fer-ho més del compte pot ser també perillós.

Circuit de frens

Un dels factors que més contribueixen a la seguretat és el circuit de frens. Cal que revisem personalment el nivell de líquid de frens. Un especialista ens haurà de comprovar l'estat de les pastilles i els discos, així com de totes les conduccions. Una pèrdua de líquid durant un viatge llarg podria minvar l'eficàcia dels frens. També és recomanable que ens comprovin el funcio-



Una inspecció pot evitar que una avaria destrossi tota la il·lusió de les vacances somiades durant onze mesos



Un especialista ha de comprovar l'estat del circuit de frens

i, amb ells, les errades inexplicables.

Un bon equip

S'ha de revisar que la dotació d'eines del cotxe sigui completa. La manca d'un gat per canviar una roda a segons quin lloc pot ser un oblit bastant lamentable. És clar que això no vol dir que s'hagi d'omplir el capot d'eines pesants que, segurament, no seran més que un estorb. Cal dur les justes. Cal no oblidar tampoc que el codi de la circulació obliga a portar un joc de bombetes i de fusibles de recanvi. Igualment es recomana als conductors que necessiten ulleres que en portin dins el cotxe unes de recanvi, ja que la policia de trànsit els hi pot exigir. És també recomanable comprar un joc de corretges pel motor, per si de cas.

És important també revisar l'estat de la roda de recanvi i cal veure que el gat per aixecar el cotxe funciona correctament. Abans de sortir és convenient mirar que tots els elements de la instal·lació elèctrica funcionin: llums, clàxon, intermitents... Si no es fes ens podria deixar tirats a la carretera a la nit per manca de llums. És recomanable començar el viatge descansat, escollir una bona postura de conducció que ens fatigui el mínim possible, no menjar fort abans o durar el viatge i oblidar-se de l'alcohol durant un dia. La seva família, i vostè mateix, ho agrairà.

La posada a punt del cotxe, una garantia per sortir de vacances

nament de les suspensions en un taller. Viatjant carregat els amortidors aniran més sol·licitats que de costum.

Nivells a punt

Una altra atenció, que no cal descuidar mai i menys en aquesta època, és mirar que el nivell de l'aigua de la refrigeració i de l'oli estiguin al seu ni-

vell. No necessàriament al màxim, que, de vegades, també porta problemes. El nivell d'aigua (destil·lada) dels electròlits de la bateria també ha de ser el correcte i no està malament veure que no tingui cap fissura per on es pugui filtrar el líquid.

L'estujejant ha de preveure un canvi bruscat de temps, com les típiques tempestes d'estiu, i

ha de canviar les escombretes del neteja-parabrises i comprovar que els llums funcionen bé. S'haurà de preveure que al carregar el cotxe més del compte els llums poden acabar enfocant el cel.

Si no és imprescindible perquè l'interior va completament ple, és recomanable no muntar una baca al sostre, que trenca

la penetració aerodinàmica del cotxe, fins i tot del cotxe més vell, i que acabarà pagant el conductor de la seva butxaca.

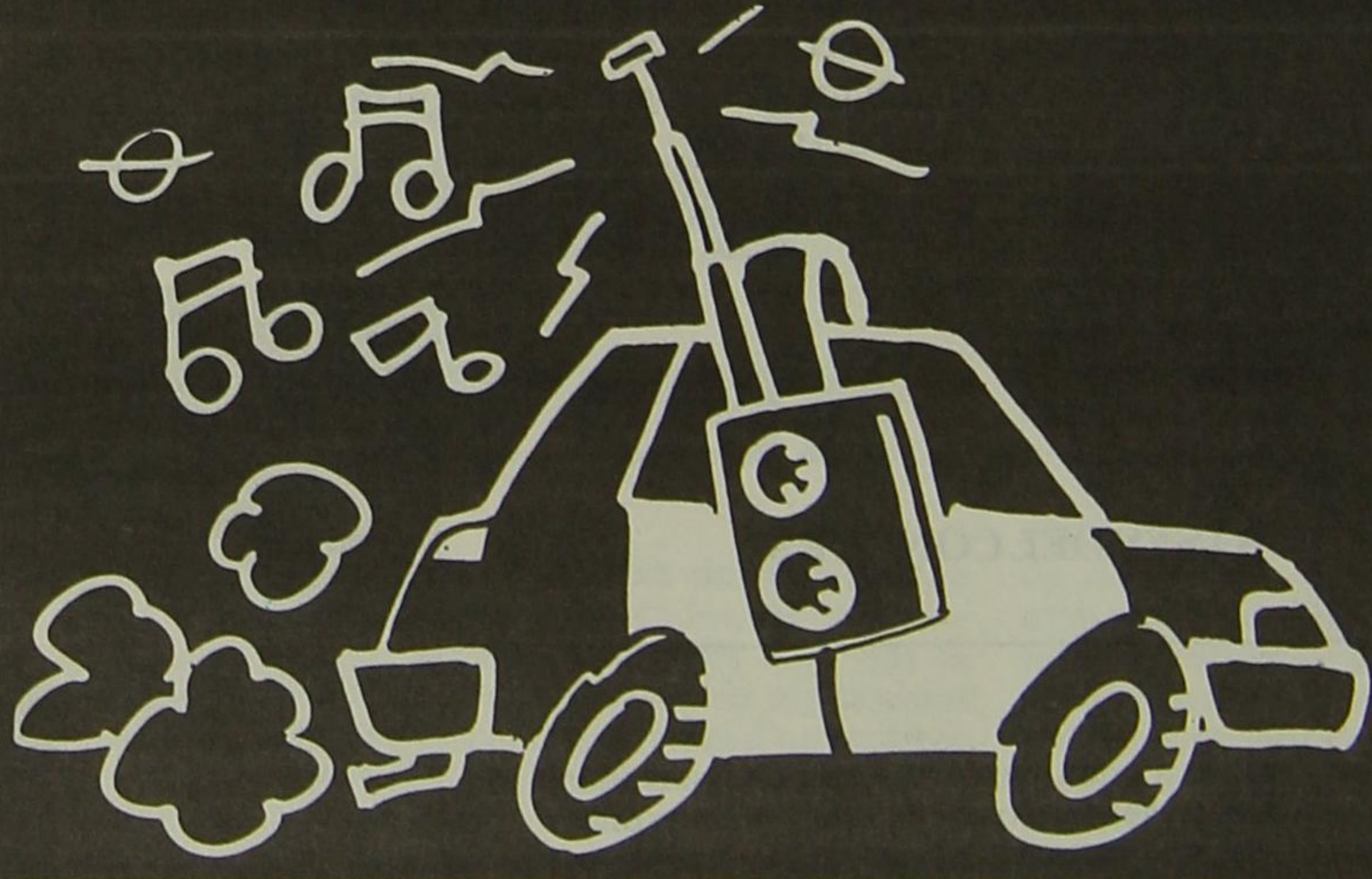
Si el viatge és llarg cal aturar-se de manera regular per estirar les cames i relaxar-nos una mica. El cansament s'acumula molts cops sense que ens n'adonem. És llavors quan arriben les distraccions, la son



EN BARCELONA HA NACIDO EL GREMIO UNIÓN DE TAXISTAS PARA DEFENDER NUESTROS DERECHOS. SI ERES TITULAR DE LICENCIA, Y SIENTES LAS INQUIETUDES DEL SECTOR, VEN, ASÓCIATE Y EXPÓN TUS IDEAS.

Rabi Rubén, 16 - local 14
Teléfono 425 22 11 - 08004 Barcelona

EL MÓN DEL TAXI
CADA DIA A RÀDIO TRÀFIC



Tot sobre el Taxi i l'usuari. Informació en dies conflictius i afluència en les parades. Ràdio Tràfic posa el món del Taxi al seu abast.



Butlletins del Taxi
Cada dia a les 12,15 i 17,15 h.



LA CARRERA

Psiquiatres

Lhome sospitava que el seguien. No és que en tingués cap tipus d'evidència, però la histèrica de la seva dona, dotada com estava d'una fantasia delirant, era ben capaç d'imaginar coses. Calia doncs prendre precaucions. I no perquè tingués coses a amagar, sinó perquè l'exasperava qualsevol control.

Evidentment no tenia agenda o diari i feia uns mesos havia acomiadat la seva secretària. Tampoc referia mai anècdotes personals, ni parlava dels seus amics i activitats. Era qüestió de no deixar pistes.

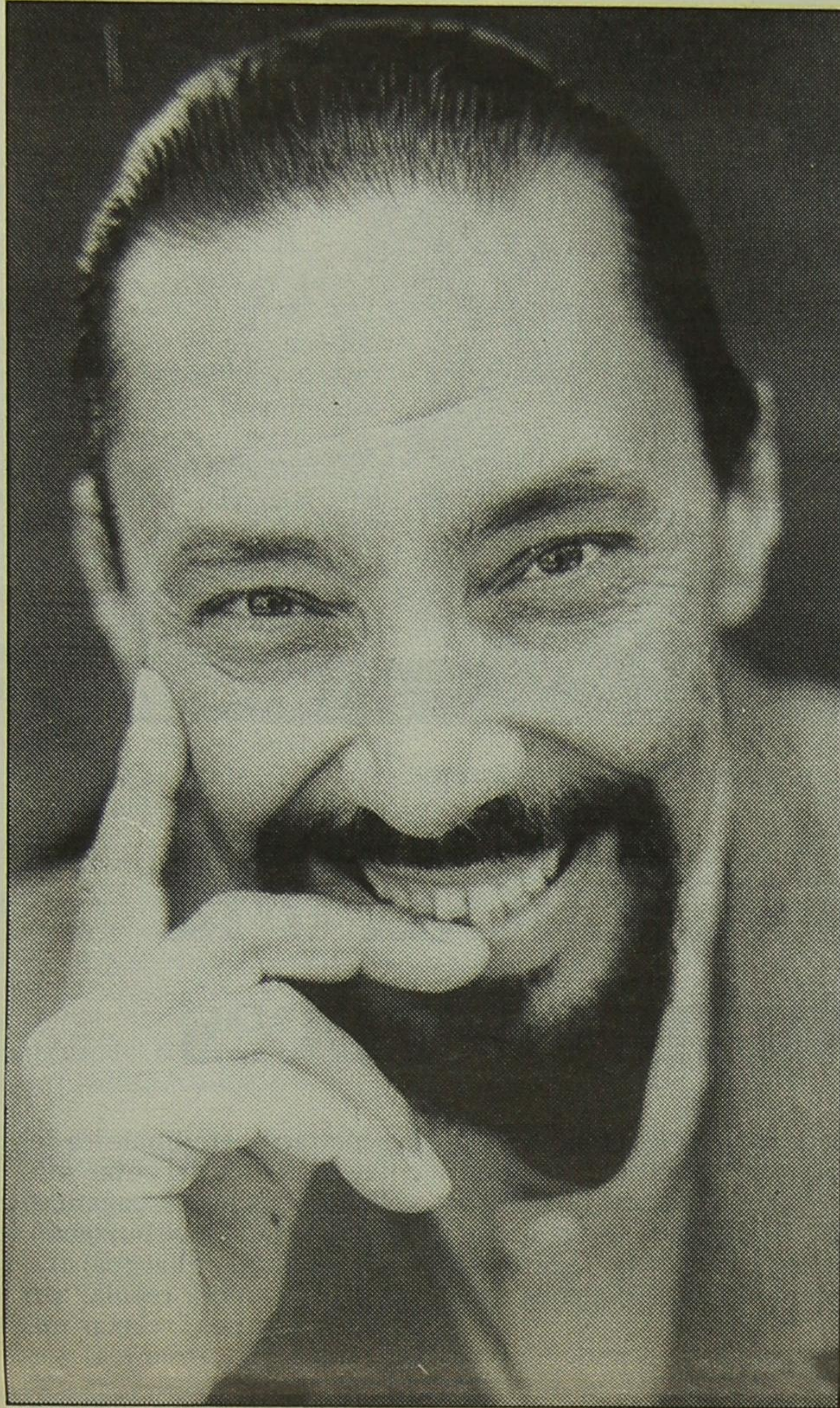
Durant els moments de lleure, llegia novel·la d'espionatge, no per gust sinó amb ànim d'aprendre els ardits per detectar i esquivar persecucions. Un dia, estava conduint el seu cotxe quan el vehicle es va quedar immobilitzat. Es va veure obligat a deixar-lo en un garatge i continuar ruta en taxi. L'obligat "on va?" del taxista el va deixar glaçat i alhora indignat. Com gosava aquell impertinent interrogar-lo d'aquella manera? Es va negar a facilitar una informació tan comprometedora i es va limitar a indicar-li el recorregut. Després va fer aturar el taxi a una distància prudent del lloc on anava, va recórrer furtivament els carrers. Ja a la consulta d'un reputat psiquiatre, el doctor li va preguntar com li anava el tractament i ell va contestar amb un gran somriure que la seva dona estava boja.

Blassa d'Abadies

LLUÍS LLONGUERAS

Lluís Llongueras, 52 anys. Trenta-tres com a professional de la perruqueria i vuit d'escultor. Va néixer a Esparreguera i quan tenia tres mesos ja va intervenir en La Passió. "Es veu que allò em va preparar per enfrontar-me al públic", diu mig *en sèrio*, mig en broma. Creatiu,

innovador, negociant, organitzador i pencaire. Per ell el més important és ser persona, i la seva eina més meravellosa, el cap, "és el que m'ha ajudat a arribar fins aquí, a mantenir-m'hi, a seguir evolucionant i a veure i lluitar pel futur".



Lluís Llongueras

"Mai suggeriré un nou estil a Marta Ferrusola"

Em fa l'efecte que el meu look no li agrada gens.

-Jo no dic pas això...

-És molt amable. Però, amb sinceritat: no es posa nerviós quan té al davant una senyora que vostè veu que amb un altre pentinat milloraria al cent per cent.

-És que... si crec que pot sentir-se molt més bé amb el canvi, l'hi dic. Ara bé, hi ha casos -per exemple, les famoses- en què no els és gens convenient, perquè la seva imatge és massa coneguda i la gent vol seguir veient-la igual.

-Com Isabel Preysler?

-Per exemple. Té un tipus de cara que si comencéssim a posar-li ondes i coses rares, la destrossariem.

-Què entén vostè per anar ben o mal pentinat?

-Que li estigui bé a la persona, senzillament. Aquesta senyora porta un cabell polit, simple, net i discret que li va perfectament a la cara. És com la Marta Ferrusola: alguna vegada m'han dit: "Per què no li suggereixes un altre pentinat", i jo mai ho faré, això, perquè el monyo -que es fa ella mateixa- li queda prou bé. Seria com canviar la seva manera senzilla de ser.

-La reina tampoc canvia

massa...

-Aparentment no, però sí que ho ha fet darrerament. La primera vegada que va venir al nostre saló de Palma, va descobrir un sistema d'assecar-se els cabells amb raspall. Li va agradar tant, que va fer anar una de les cambres que la pentinen a La Zarzuela a un dels nostres salons de Madrid per aprendre la tècnica. Si un es fixa en les fotografies d'abans i les compara amb les d'ara, el canvi és tremend.

-Caram, la reina! De quantes coses es deu enterar vostè mentre pentina!

-No, perquè només m'agrada parlar amb les clientes de temes que tinguin a veure amb la feina i amb la seva imatge. Crec que donar peu a xafarderies no és gens professional.

-I jo que em pensava que vostè era una mica psiquiatre, una mica capellà.

-Alerta! Això ja no són tonteries. Hi han clientes amb problemes molt greus. Aleshores, si que se les ha d'escollar, intentar donar-los un consell i animar-les. Nosaltres ens basem en la discreció i potser per això ens expliquen coses.

-Quanta cua s'ha de fer perquè el senyor Llongueras, en persona, et pentini?

-Si una senyora hi té un interès especial, no hi ha cap problema. El que passa és que s'han adonat que els meus col·laboradors treballen tan bé com jo. Pensi que tinc una gran facilitat per l'ensenyament. La dona, que acostuma a ser molt pràctica, si no et té a l'abast quan et necessita, prefereix posar-se en mans d'un col·laborador.

-A les pel·lícules, les senyores diuen als seus marits que van a la perruqueria, i on van en realitat -sempre amb ulleres fosques i amb taxi- és a posar-se en mans d'altres professionals. Això passa a la vida real?

-Crec que passa a totes les perruqueries! El que sí que em consta és que moltes clientes utilitzen el taxi per anar als nostres salons. Quantes vegades els taxistes m'han dit: "Ah, les senyores que porto a aquesta perruqueria!". Les coneixen quasi totes.

-O sigui que vostè està contribuint indirectament en el sector del taxi.

-Bé, en certa manera. Molts acostumen a consultar-me sobre els seus cabells i jo, naturalment, els contesto molt de gust.

Júlia Jan

Segon concurs de fotografia Albert Figuerola

Per segon any consecutiu, l'Entitat Metropolitana del Transport ofereix als taxistes l'oportunitat de participar en un concurs de fotografia sobre el món del taxi i la professionalitat del sector.

Mitjançant la fotografia, els taxistes i familiars que desitgin presentar-se al concurs, hauran de reflectir amb petits detalls el que és la professionalitat. Ànim a tots els aficionats a la fotografia.

BASES DEL CONCURS

1. Poden participar tots els posseïdors del carnet de taxista i els seus familiars directes (muller/marít, fills, germans, pares).

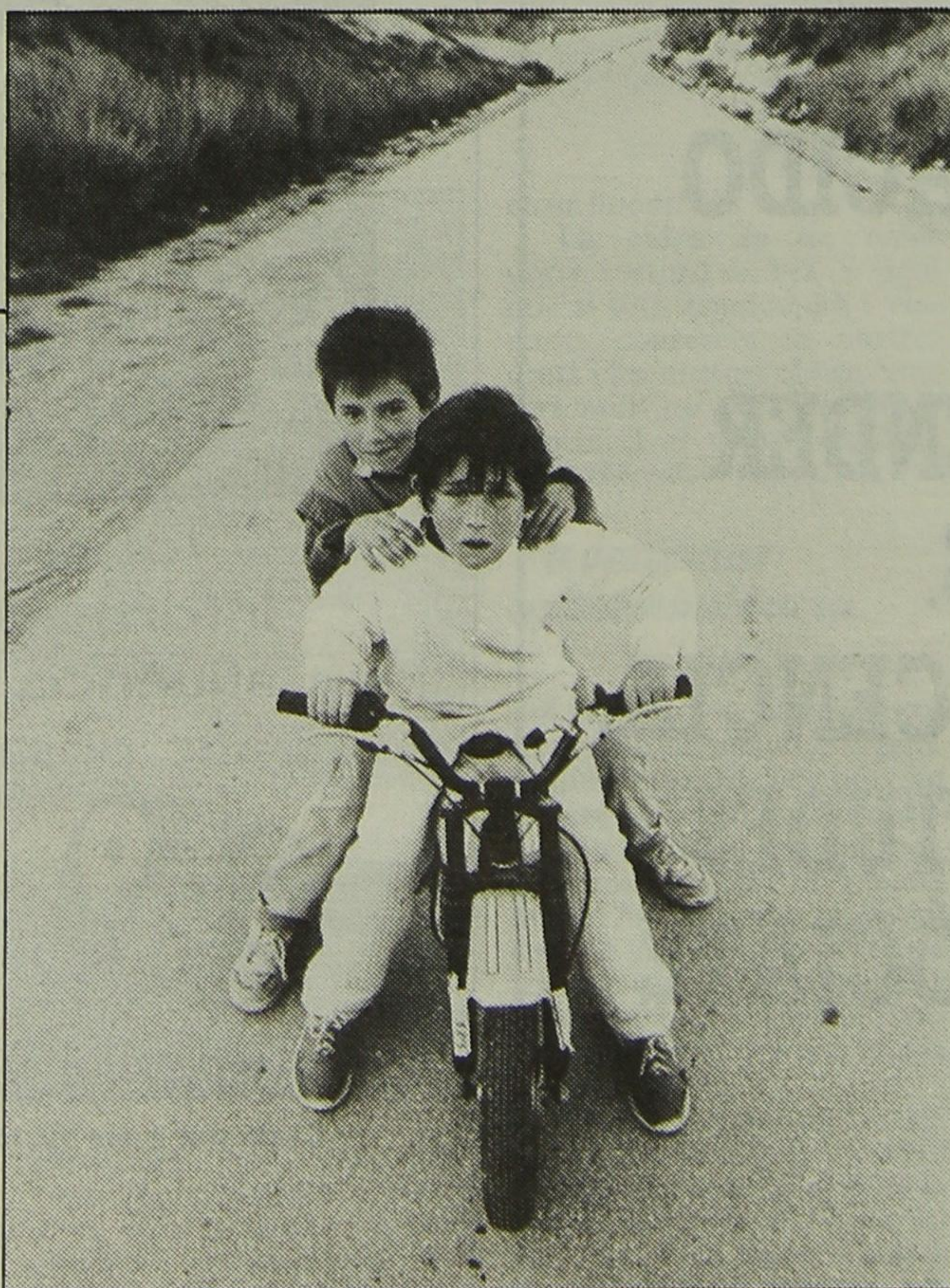
2. S'estableix una categoria, la de fotografies soltes en blanc i negre o color, amb els següents premis: Un primer premi donat amb 50.000 pessetes; un segon premi donat amb 25.000 pessetes i un tercer premi donat amb 10.000 pessetes. Si el Tribunal ho considera adient s'afegiran 2 accèssits, un de 15.000 pessetes i un altre de 5.000 pessetes.

3. El tema de les fotografies haurà de tractar sobre la professionalitat del taxista, sota qualsevol aspecte: humà, social, tècnic, etcètera.

4. Les fotografies no poden sobrepassar el format 24x30 cm ni ésser inferiors a 18x24 cms i s'han de montar sobre cartró rígid.

5. El nombre d'obres presentades per l'autor no poden ésser més de tres.

6. Les fotografies s'han de presentar dins un sobre o paquet tancat, i cal que figuri en el seu exterior "Premi Fotogràfic ALBERT FIGUEROLA". En el dors de cada fotografia i enganxat sobre el suport i dins un sobre tancat, s'ha de fer constar el nom de l'autor o el del familiar directe en el seu cas.



7. El termini d'entrega s'allarga fins el 15 de juliol de 1988; es farà a la Unitat del Taxi de l'Entitat Metropolitana del Transport, planta primera, edifici B, Sector A, carrer 62, núm. 420 de la Zona Franca, de dilluns a divendres de 9 a 13 hores.

8. Totes les fotografies presentades en aquest concurs passaran a ser propietat de l'EMT, és a dir, no seran retornades.

9. El veredict del jurat serà fallat públicament el 29 de juliol de 1988.

10. L'organització del premi es compromet a exposar totes les obres presentades així com a tenir-ne cura i a vetllar per la seva bona conservació.

11. La participació en el concurs significa l'automàtica acceptació de les bases d'aquest.

L'EMT es reserva el dret, a variar les bases del concurs. El concurs pot ésser declarat desert.

12. L'organització es reserva el dret, per si es dona el cas, i per causes al·lienes a ella, a variar les bases del concurs. El concurs pot ésser declarat desert.

13. L'entrega de premis se celebrarà en un acte que s'anunciarà oportunament.