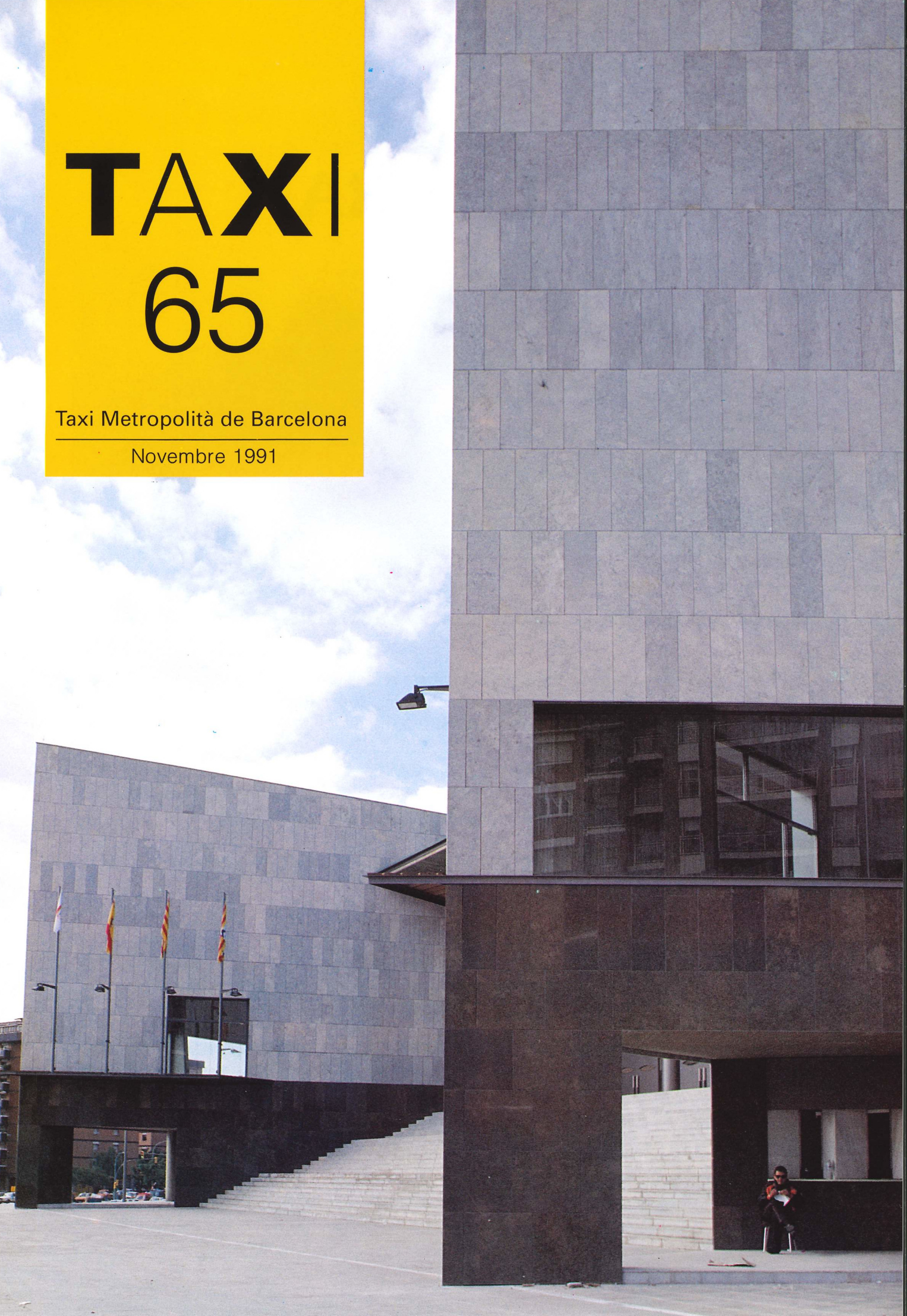


TAXI 65

Taxi Metropolità de Barcelona

Novembre 1991



FIAT TEMPRA



El último gran éxito de FIAT tiene 3 volúmenes: el coeficiente aerodinámico (0,28) –el más bajo entre sus competidores–, un amplísimo espacio interior y el maletero más grande de Europa dentro de su segmento (500 dm³).

Incorporar los últimos avances del mundo del automóvil e integrarlos en un sólo vehículo ha sido el gran éxito de FIAT. Es el nuevo TEMPRA con motor transversal, tracción delantera, suspensión independiente y doble circuito de frenos en X.

En cuanto al resto del FIAT TEMPRA, amigo taxista son sensaciones que hay que sentir en vivo.

TEMPRA 1,4 (78 CV)	Precio Final	1.275.000,-
TEMPRA 1,9 (Diesel)	Precio Final	1.510.000,-
TEMPRA T.D. (Aire Climatizado)	Precio Final	1.915.000,-

Ven a conocerlos a tu Concesionario.

**MERIDIANA
MOTORS, S.A.**

Concesionario

FIAT

AV. MERIDIANA, 326 - TEL. 349 30 58 - 08027 BARCELONA
NAVAS DE TOLOSA, 268 - TEL. 340 60 16 - 08027 BARCELONA

Edita
Entitat Metropolitana
del Transport
c/ 62, núm. 420
Zona Franca,
08040 Barcelona

Consell Assessor:
Amparo Gómez
Xavier Labori
Joan Laporta
Andreu Nebot

Gestió i Publicitat:
CETRAMSA
Avinyó, 32
Barcelona

Coordinació i Direcció:
P. Rocío Terán

Publicitat:
Elvira Cerdà
Telf. 4124466

Producció General:
Districte
Publicació mensual

Director:
Ricardo Feriche

Col·laboren
en aquest número:
Agnés Bergue
Pere Fàbregues
Pablo Giménez
René León
Mercè Manyà
Esteve Negre

Correcció:
Roser Berdagué

Fotografia:
Elvira Font
Josep Loaso
Arxiu fotogràfic de l'Escola
del Taxi

Tiratge:
15.000 exemplars de
difusió gratuïta i
domiciliada a tots els
professionals taxistes,
empreses, institucions i
personalitats vinculades
al sector del taxi.

Certificat per:
L'il.lustr. Sr.
Francesc Lliset i Borrell,
Secretari General de l'EMT

Impressió:
System, BCN,SL

Dipòsit Legal:
B 27521-1983

Coberta:
Palau d'Esports de Barcelona
Fotografia
Màrius Brossa

S U M A R I

Voluntat de diàleg i bon clima de negociació

Pàgina: 4

Las Subsedes del 92

Pàgina: 6

Entrevista al Presidente de la EMT, Joan Torres i Carol

Pàgina: 12

Açores

Pàgina: 14

Noticias

Pàgina: 16

Ensenyar a conèixer el Taxi

Pàgina: 20

¿Lo sabía Ud? Protección a la familia

Pàgina: 21

Revise Usted mismo los frenos de su vehículo

Pàgina: 23

Los Informadores Olímpicos en marcha

Pàgina: 25

La tonificación: Enforteixi la músculatura

Pàgina: 28

Agenda

Pàgina:30

Taxilandia

Pàgina:32

Buzón del Taxi

Pàgina:33

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

VOLUNTAD DE DIALOGO Y BUEN CLIMA DE NEGOCIACION

Ante el inicio de un nuevo año, la EMT y las Asociaciones Representativas del Taxi mantuvieron diversas reuniones con el fin de definir las tarifas aplicables al sector.

Con relación a los años anteriores, estas reuniones se han visto enriquecidas por una importante novedad: las Asociaciones Representativas del Taxi aportaron a la mesa de negociaciones un Estudio Tarifario conjunto que, además de ser un verdadero instrumento de diálogo y discusión, demostró el gran esfuerzo técnico realizado por los taxistas.

También debe decirse que, a lo largo de las reuniones mantenidas con esta Entidad, estuvo siempre presente una gran voluntad de diálogo y un buen clima de negociación, alcanzando finalmente un acuerdo global que satisficiera a las partes. Asimismo, se firmó de forma complementaria un acuerdo amplio entre la EMT y las Asociaciones Representativas del Taxi que, sin duda, supondrá un salto significativo en la mejora de las condiciones y calidad de prestación del servicio (El lector encontrará el contenido del mismo en las páginas centrales de esta publicación)

Por tanto, el Pleno de la EMT ha decidido remitir a la Comisión de Precios de la Generalitat de Catalunya el expediente tarifario, con la propuesta que seguidamente se detalla y para que, en definitiva, sea este Organismo el que se pronuncie:

Bajada de bandera	_____	250 ptas. (1920 m.)
Hora de espera	_____	1.800 ptas.
km. Tarifa 1	_____	96 ptas.
Km. Tarifa 2	_____	86 ptas.
Km. Tarifa 3	_____	70 ptas.

Tarifa 1 aplicable a todas las noches de la semana en toda el Área.

Percepción mínima de las carreras con origen en el Aeropuerto 1.000 ptas, incluido el suplemento de salida

Suplementos

Aeropuerto E/S	_____	300 ptas.
Maletas	_____	100 ptas.
Perros	_____	125 ptas.

Ida y regreso por el Túnel de Vallvidrera a cargo del usuario.

Radio-taxis, sin suplemento. Podrán ir marcando desde que se los llame, siempre que no supere la tarifa de la carrera mínima en el momento en que el auto-taxi acceda al lugar de encochamiento del usuario.

VOLUNTAT DE DIÀLEG I BON CLIMA DE NEGOCIACIONS

Davant l'inici d'un nou any, l'EMT i les Associacions Representatives del Taxi van mantenir diverses reunions amb el fi de definir les tarifes aplicables al sector.

En relació amb els darrers anys, les sessions es van veure enriquides per una important novetat: les quatre Associacions Representatives del Taxi van aportar a la taula de negociacions un Estudi Tarifari conjunt que, a més de ser un veritable instrument de diàleg i discussió, va demostrar el gran esforç tècnic realitzat pels taxistes.

Cal esmentar també que, durant les reunions mantingudes amb aquesta Entitat, va haver-hi una gran voluntat de diàleg i un bon clima de negociació, arribant-se, finalment, a un acord global que satisfés les diferents parts.

Així mateix, de forma complementària es signà un acord d'ampli abast entre l'EMT i les Associacions Representatives del Taxi, que, sens dubte, suposarà un salt significatiu en la millora de les condicions i qualitat de prestació del servei. (El lector trobarà el contingut d'aquest a les pàgines centrals d'aquesta mateixa publicació)

Per tant, el Ple de l'EMT ha decidit remetre l'expedient tarifari a la Comissió de Preus de la Generalitat de Catalunya, amb la proposta que seguidament es detalla, i perquè, en definitiva, sigui aquest Organisme el que es pronuncii:

Baixada de bandera	_____	250 ptes. (1920 m.)
Hora d'espera	_____	1.800 ptes.
Km Tarifa 1	_____	96 ptes.
km Tarifa 2	_____	86 ptes.
km Tarifa 3	_____	70 ptes.

Tarifa 1 aplicable totes les nits de la setmana a tota l'Àrea.

Percepció mínima de les carreres amb origen a l'Aeroport 1.000 ptes, inclòs el suplement de sortida.

Suplements

Aeroport E/S	_____	300 ptes.
Maletes	_____	100 ptes.
Gossos	_____	125 ptes.

Anada i tornada pel Túnel de Vallvidrera a càrrec de l'usuari

Radio-taxis, sense suplement. Podran anar marcant des que els truquin, sempre que no superi la tarifa de la carrera mínima en el moment que l'auto-taxi accedeixi al lloc d'encotxament de l'usuari.

Oferta excepcional taxistas

Novedad Mundial
NUEVO MODELO
GM-3

Teléfono Móvil NEC de coche

La avanzada Tecnología que incorporan los Teléfonos móviles y portátiles de NEC, nos permiten ofrecerles el Teléfono Móvil NEC de coche, Sistema 900.

Con las tres características más importantes de un producto que cada día se hace más imprescindible.

SEGURO • INTELIGENTE • ACCESIBLE
Con el nuevo Sistema MANOS LIBRES Automático

Móvil

NEC

PYRSA
COMUNICACIONES S.A.



- Con dispositivo de seguridad.
- Control de volumen.
- Repeticiones de llamadas a los últimos números.
- Función de silencio.
- Nueva pantalla de 32 dígitos visible desde cualquier ángulo.
- Encendido/apagado automático.
- Memoria de 99 números.
- FAX (opcional).

Pago a seis meses
sin recargo

PRODUCTOS ELECTRONICOS
Y REPROGRAFICOS, S.A.

PYRSA

Central
Vilamarí, 76
08015 Barcelona
Tel. 425 27 00
Fax 325 69 42

Delegaciones
Salut, 53
08202 Sabadell
Tel. 725 68 99
Fax 727 08 52

Lepanto, 67
08301 Mataró
Tel. 790 60 64
Fax 790 66 84

LAS SUBSEDES DEL 92

Diecisiete son las subse-des olímpicas que, al igual que Barcelona, se están poniendo a punto para recibir a las personas que asistirán a los JJ.OO. del 92. Muchas de estas ciudades no fueron elegidas al azar, sino en respuesta a una prolongada tradición deportiva. Ésta es la razón por la que Badalona será en los días olímpicos el punto de mira del baloncesto o Granollers del balonmano, por citar algunos ejemplos. El evento deportivo del 92, por tanto, no contará únicamente con Barcelona, sino con un conjunto de ciudades que, con el pretexto de los Juegos, asisten hoy a una transformación importante de su entorno, tanto desde el punto de vista estrictamente deportivo como infraestructural. Este reportaje es una invitación a conocer algunos detalles prácticos de las subse-des olímpicas del entorno metropolitano barcelonés y de aquellas otras dispersas en varios puntos de la geografía catalana.

Badalona unida al baloncesto. Badalona es el municipio metropolitano ligado tradicionalmente al baloncesto y una de las primeras ciudades donde se inició la práctica de este deporte en España. Ésta fue la razón por la que se la eligió como subse-de olímpica y responsable de la totalidad del programa de torneos de este deporte. El «Palau Municipal d'Esports», abierto al público el pasado mes de agosto después de un año y algunos meses de construcción, será el escenario donde se desarrollarán todas las competiciones. Esta nueva instalación, pensada específicamente para la práctica del baloncesto,

tiene una capacidad para 12.500 espectadores sentados y dispone de una pista de juego principal y otras dos de entrenamiento. Además, es la instalación deportiva más cercana a la Villa Olímpica y a la Villa de Prensa de Montigalà.

La subse-de de Badalona dispondrá también de su propio Centro de Prensa, que estará situado en el mismo Palau d'Esports. Asimismo, este municipio del entorno metropolitano barcelonés acogerá durante los juegos a 4.835 periodistas en la Villa de Prensa del Polígono de Montigalà, actualmente en construcción. La citada Villa está a tan sólo 500 metros del Palau d'Esports de la ciudad y garantizará todos los servicios imprescindibles a los residentes.

Por una decisión de último momento de la Federación Internacional de Boxeo, el torneo olímpico de este deporte en los JJ.OO. del 92 se celebrará en el Pabellón del Club Joventut de Badalona, y la final, posiblemente, en el Palau Municipal de la misma ciudad. El Joventut de Badalona tiene una capacidad para 5.500 espectadores.



El béisbol, deporte olímpico en l'Hospitalet y Viladecans.

Los Juegos de Barcelona acogerán por primera vez al béisbol como deporte olímpico, después de que éste fuera reconocido como tal en 1986. Las competiciones, centradas en un torneo masculino de ocho equipos, se realizarán a partir del 26 de julio y hasta el 5 de agosto en el Estadio Béisbol de l'Hospitalet y en el de Viladecans.

El Estadio Béisbol de l'Hospitalet de Llobregat, cuyas obras de construcción finalizaron el pasado verano, tiene una capacidad para 6.800 espectadores y forma parte del Complejo Deportivo «Feixa Llarga» de Bellvitge, que incluye un polideportivo, un campo de rugby, otro de fútbol y piscinas exteriores. Aquí se celebrarán las semifinales y la final de la competición.

En Viladecans, el Estadio de Béisbol se inauguró en 1989, por tanto es de reciente construcción, y tiene una capacidad para 4.000 espectadores.

Ambos equipamientos están muy próximos a otros puntos de interés olímpico. El Estadio de l'Hospitalet está a tan sólo 12 Km. de la Vila Olímpica; a 7,5 del Estadi Olímpic de Montjuïc; a 5,5 Km. del Centro de Medios de Comunicación (CMC) y a 7,5 km. de la Residencia del COI. Por su parte, el Estadio de Viladecans se encuentra a 19 km. de la Villa Olímpica, a 18 del Estadi Olímpic, a 14 del CMC y a 13,5 km. de la Residencia del COI.

Granollers junto al balonmano.

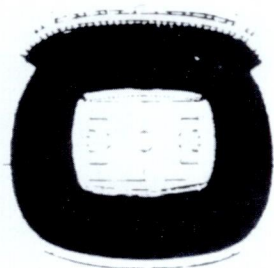
En Granollers, la ciudad que contribuyó al despegue del balonmano, se llevarán a cabo las competiciones de este deporte durante los JJ.OO. del 92, aunque la final del 1er. al 4º puesto tendrá lugar en el Palau Sant Jordi de Montjuïc.

Como subsede olímpica, Granollers ha construido un nuevo « Palau d'Esports» con capacidad para 5.500 espectadores y su entorno ha sido recientemente urbanizado.

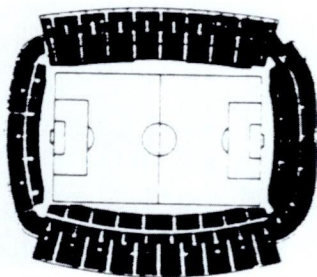
Le separan 27 km. de la Villa Olímpica, 33 km. del Estadi de Montjuïc, 32 km. del CMC y 35 km. de la Residencia del COI. Las pruebas se celebrarán del 26 de julio al 8 de agosto.



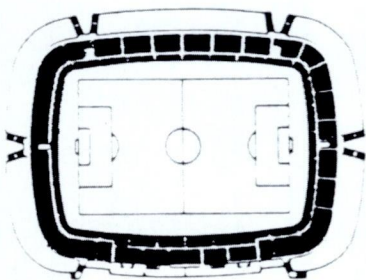
Camp Nou
 Capacidad: 114.763
 Distancia de la Villa
 Olímpica: 8 km.



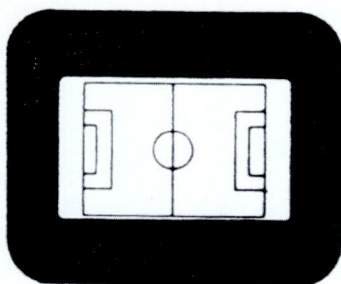
Sarrià
 Capacidad: 42.000
 Distancia de la Villa
 Olímpica: 7 km.



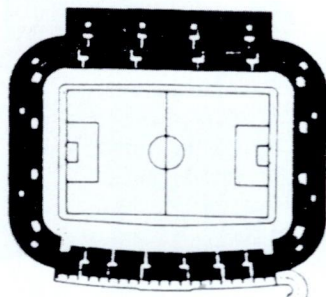
Nova Creu Alta
 (Sabadell)
 Capacidad: 16.000
 Distancia de la Villa
 Olímpica: 24 km.



La Romareda
 (Zaragoza)
 Capacidad: 43.349
 Distancia de la Villa
 Olímpica: 320 km.



Lluís Casanova
 (Valencia)
 Capacidad: 49.398
 Distancia de la Villa
 Olímpica: 368 km.



Cinco escenarios para el torneo de fútbol.

El «Nou Camp» del F.C. Barcelona, el Estadi de Sarrià del R.C.D. Español, el Estadi Municipal «Nova Creu Alta» del C.D. Sabadell, la «Romareda» del R. Zaragoza C.D. y el «Lluís Casanova» de Valencia son los cinco escenarios elegidos para el desarrollo de este popular deporte en el que participarán 16 equipos, con un total de 320 jugadores. Desde el inicio de la competición, 24 de julio, hasta la final, 8 de agosto, se disputarán un total de 312 partidos. Los dos encuentros finales para determinar las medallas de oro, plata y bronce se celebrarán en el Camp Nou de Barcelona. Todos los partidos se celebrarán en sesiones vespertinas, entre las 19:00 y las 23:00 h.

Montmeló, junto con Horta, al lado del ciclismo.

El deporte del ciclismo también tendrá un espacio en los JJ.OO. de Barcelona, tanto en la especialidad de Ruta como en la de Pista.

El Velódromo de Horta y el Circuito de Montmeló son los dos escenarios elegidos por el COOB'92.

En el Velódromo de Horta, inaugurado en 1984 en ocasión del Campeonato Mundial de Ciclismo, se disputarán las pruebas de Pista y, por su parte, el Circuito de Montmeló será el escenario de la Carrera Olímpica por equipos contrarreloj en



carretera. Las pruebas se disputarán del 26 de julio al 2 de agosto.

Mollet del Vallès y el tiro olímpico.

En el marco de la Escuela de Policía de Catalunya, en Mollet del Vallès, se han construido unas instalaciones que ocupan 452.975 m², destinadas a las Competiciones de Tiro Olímpico. Por primera vez en la historia de los Juegos Olímpicos, el conjunto de las pruebas de esta especialidad se desarrollará en un solo recinto. Los espacios de foso olímpico tienen una capacidad para 2.550 espectadores, los campos de tiro de 25 a 10 m. disponen de 790 asientos y la sala para las pruebas finales, de 1.800. Las competiciones se iniciarán el 26 de julio y finalizarán el 2 de agosto.

Para dar solución al problema acústico de los nuevos espacios, producido por la proximidad de la carretera N-152, la autopista A-7 y una línea de ferrocarril, la Escuela Universitaria de Ingeniería Técnica La Salle-Bonanova realizó, por encargo del COOB'92, un estudio para su conversión en zona silenciosa.

Una vez finalizados los Juegos, estas instalaciones pasarán a ser utilizadas por las Federaciones de Tiro y por la Escuela de Policía de Catalunya.

El hockey se cita en Terrassa.

El municipio de Terrassa será, durante los JJ.OO del 92, el punto de mira de los aficionados al hockey. Esta ciudad, cuna del hockey catalán, ha remodelado una antigua zona deportiva de la Av. Abat Marçet en una amplia Área Olímpica, equipada con tres instalaciones: el antiguo Estadi Municipal, que ha sido totalmente remodelado y tiene una capacidad para 12.200 espectadores o 20.000 con gradas supletorias; el Estadio Auxiliar, donde tendrán cabida 1.500 espectadores en grada de obra y 2.750 en graderías provisionales. Entre ambos equipamientos está situado un tercer espacio pensado para la preparación y calentamiento de los equipos participantes. Un subterráneo permite el acceso directo a las tres instalaciones, donde también se situarán los servicios de masaje, enfermería, etc.

Para dar cabida al Centro de Prensa se ha remodelado el llamado «edificio del chalet», y para acondicionar tres pistas poli-deportivas cubiertas, las instalaciones de deporte escolar.

Del 26 al 8 de agosto, Terrassa será escenario de las competiciones en este deporte olímpico, que aglutinará a 320 atletas de 20 equipos, doce masculinos y ocho femeninos.

El piragüismo tendrá sede en Castelldefels y la Seu d'Urgell.

Del 1 al 8 de agosto, Castelldefels y la ciudad leridana de la Seu d'Urgell serán las subse-des olímpicas donde se desarrollarán las competiciones de Piragüismo. Por segunda vez en la historia de los Juegos Olímpicos -la primera fue en Munich-, se realizarán las pruebas de «slalom». Para las mismas se ha elegido el Parc del Segre de la Seu d'Urgell.

Las pruebas de la modalidad de «aguas tranquilas» tendrá lugar de forma exclusiva en el Canal de Regatas de Castelldefels, que tiene una capacidad para 2.000 espectadores sentados. Es un canal artificial para carreras en línea que se empezó a construir en marzo de 1990. Además, el equipamiento en su conjunto está dotado de un gimnasio, hangares, torre de control y servicios para los deportistas y la organización. Las instalaciones de Castelldefels están a 21,5 km. de la Villa Olímpica; a 19,5 km. del Estadi Olímpic; a 19 km. del CMC y a 18,5 de la Residencia del COI. Después del 92, esta infraestructura será un importante núcleo deportivo para la práctica no sólo del piragüismo, sino también de la natación y de la náutica.

El Parc Esportiu del Segre tiene una capacidad para 5.000 espectadores y es una instalación pensada para los Juegos de Barcelona. Además del canal de aguas bravas, con un recorrido de 340 metros y otras instalaciones complementarias, la subse-de leridana dispondrá de una Villa Olímpica propia para alojar a 300 deportistas.



Hípica en la Comarca de Osona y en Barcelona.

El Real Club de Polo de la Av. Diagonal en Barcelona y el Circuito de Hípica de El Montanyà, en Osona, son los dos puntos donde se dará cita el torneo de esta disciplina olímpica. Mientras que en las instalaciones de Barcelona se desarrollará el salto de obstáculos y la doma, en las 200 Ha. del Circuito de Hípica de Osona se celebrará el test de resistencia del concurso completo.

El calendario establecido para esta especialidad olímpica se iniciará el 27 de julio y finalizará el 9 de agosto.

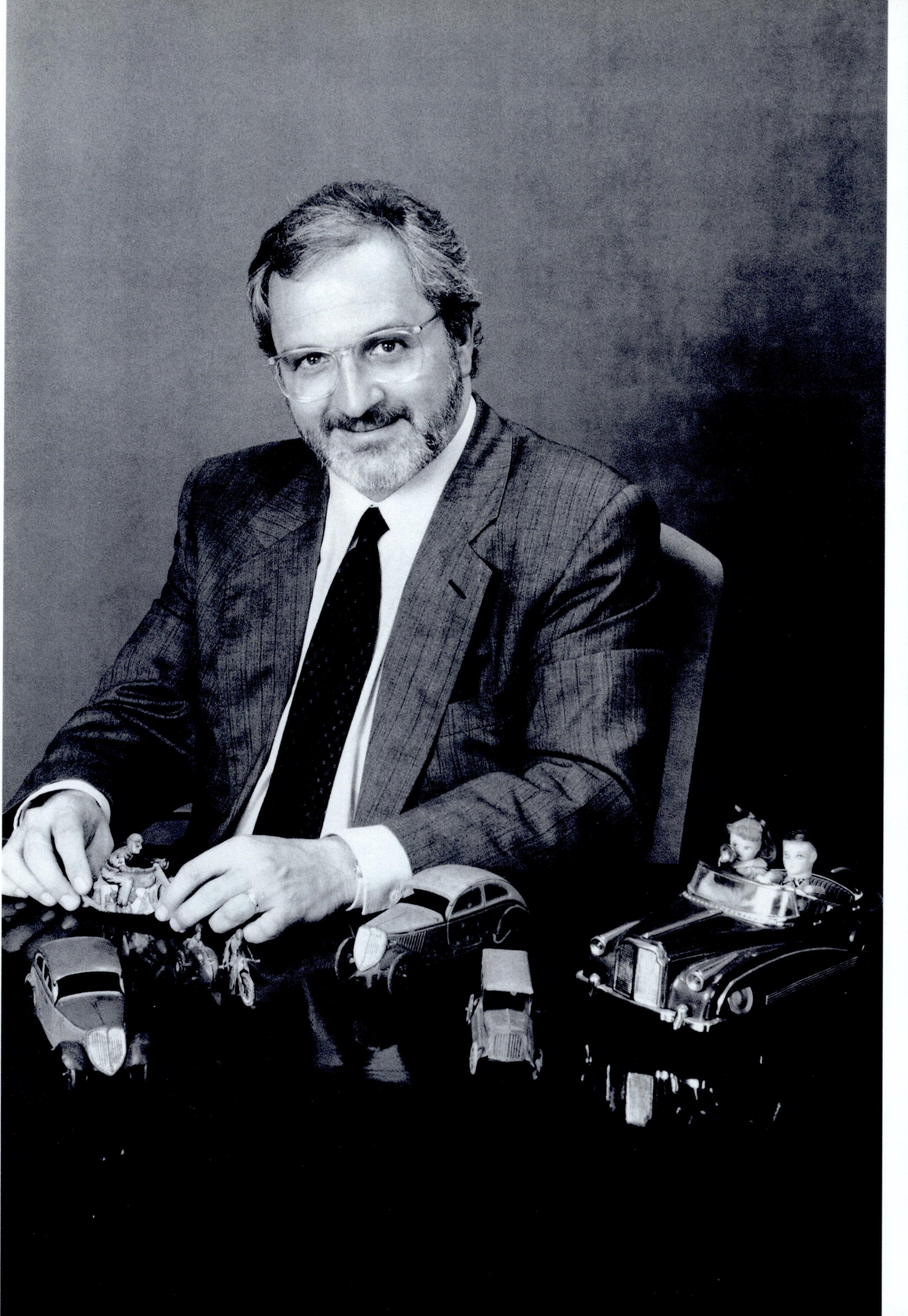
El remo se va a Banyoles.

Del 27 de julio al 2 de agosto, el «Estany de Banyoles» en la provincia de Girona acogerá las competiciones de remo, donde se realizarán un conjunto de 14 pruebas. Esta ciudad gerundense dispondrá también de una Villa Olímpica diseñada para 1.200 deportistas y a tan sólo 0,5 km. del núcleo central de las competiciones.

En las instalaciones remodeladas para las pruebas tendrán cabida 4.000 espectadores en grada y un número indeterminado de espectadores de pie. Asimismo se ha procedido al acondicionamiento de la pista de remo y a la urbanización del entorno del lago de acuerdo con las exigencias olímpicas.

La subselección de Banyoles está a 118 km. de la Villa Olímpica de Barcelona, a 124 del Estadi Olímpic de Montjuïc, a 123 del CMC y a 120 de la Residencia del COI.





T *Máxima prioridad al* Transporte Público

Entrevista a Joan Torres, Presidente de la EMT

Durante los próximos cuatro años, el objetivo de la Entitat Metropolitana del Transport es, según Joan Torres, actual Presidente de esta institución, seguir potenciando el transporte público -metro, autobús y taxi- mediante la mejora de la calidad del servicio y minimizando el uso del coche particular en el casco urbano de la ciudad. En relación al sector del taxi se muestra partidario de avanzar hacia la integración tarifaria, ya que considera que la ciudad metropolitana empieza a ser un claro continuo urbano.

¿Cuáles serán las actuaciones prioritarias en materia de «Transportes» durante los próximos cuatro años?

Para responder a esta pregunta, en primer lugar debemos entender las próximas actuaciones dentro del marco físico de la ciudad: una ciudad altamente densificada, con fuerte terciarización en el centro, gran motorización y escasos espacios viales. Por otro lado, la centralidad de Barcelona por sí misma y dentro del Área Metropolitana genera una elevada demanda de movilidad.

El primer objetivo es el equilibrio modal, es decir, adaptar la demanda a la capacidad de la oferta, especialmente dirigida hacia los transportes públicos. Este equilibrio modal significa una potenciación de los transportes colectivos: autobuses, metro y taxi. En definitiva se pretende mantener la movilidad de los ciudadanos (no reducirla), para no afectar negativamente a la actividad económica, pero sí minimizando (una utilización racional) el uso del vehículo privado y potenciando el viaje a pie y en transportes colectivos.

¿Qué asignaturas pendientes existen para mejorar y potenciar el transporte urbano en el conjunto del área metropolitana de Barcelona?

Tal como señalé anteriormente, la realidad de Barcelona se integra en su Área Metropolitana, llegando su influencia incluso hasta más allá de la Regió I. En este marco, las soluciones son responsabilidad de quienes, por ley, tienen la autoridad de la planificación urbanística a nivel metropolitano y regional. Entretanto, hay que dar soluciones y la Entitat Metropolitana del Transport está realizando todos los esfuerzos a su alcance, pero debemos pensar que una buena solución pasa por disponer de un transporte público eficiente -disponiendo de una red segregada del tráfico, es decir, metro y ferrocarril-, una red viaria regional y metropolitana -llevar el Cinturón del Litoral por lo menos hasta Igualada, alargar la A-19 de Mataró a Malgrat e iniciar las obras del Cuarto Cinturón.

Una vez finalizadas las grandes estructuras viarias, (Cinturón del Litoral y Segundo Cinturón), ¿qué actuaciones complementarias serán necesarias para mejorar la circulación en Barcelona?

Con la finalización de las obras de los cinturones, la ciudad dispondrá de un marco más favorable que hace cuatro años. Dentro de este nuevo espacio, la meta es mejorar la calidad del servicio, tanto en el caso del metro como en el autobús. En el metro ya se ha afrontado y en el autobús se tiene que plasmar con un aumento de la velocidad y, en consecuencia, con una mayor regularidad de paso en las paradas.

La pérdida de ocupación, cifrada entre un 15 y un 20% del tráfico que actualmente circula por el centro de la ciudad, será el espacio que ocuparán los transportes públicos, básicamente bus y taxi. Esta ocupación del espacio se plasmará en el progresivo aumento de los carriles especiales para dichos transportes colectivos, así como otras medidas preferenciales de tráfico (giros, semáforos, cambios de dirección.....).

¿Cómo se pueden conjugar las decisiones técnicas con el factor humano cuando se aborda el tema de la utilización o no del coche privado en el centro de la ciudad?

Las decisiones técnicas se toman en función de diferentes datos y parámetros, los cuales son estudiados por los técnicos de circulación del Ámbito de la Vía Pública. Ya de por sí, el Ámbito de la Vía Pública de Circulación es absolutamente técnica. A partir de los resultados de los estudios se precisan las distintas medidas a tomar en la calle. Para una perfecta conjunción entre los técnicos y los ciudadanos debe existir un planteamiento claro de las medidas y un sentido cívico de colaboración entre los ciudadanos y el Ayuntamiento. Sin la ayuda de éstos, creo que en cualquier nivel de administración las actuaciones encaminadas a favorecer la movilidad y mejorar la calidad de vida se diluyen.

Los problemas del tráfico afectan a todos los ciudadanos y su solución también nos afecta a todos, y es difícil resolver las actuaciones sin la concienciación tanto individual como colectiva.

La solidaridad se manifiesta en la elección de los medios de transporte (los transportes públicos en lugar de los privados) y en la disciplina vial (evitando situaciones de peligro o que afecten a la fluidez)

En el conjunto de medidas previstas para asegurar el transporte urbano durante los JJ.OO. del 92, ¿cuál es el papel que le corresponde al servicio de taxi de la ciudad?

Durante los Juegos del verano del 92, las principales medidas de movilidad se encaminan hacia la restricción del tráfico particular en el área central de la ciudad. Es en esta zona únicamente donde se permitirá acceder a los autobuses y los taxis. Por tanto, durante los Juegos en el centro sólo veremos los colores rojo y el negro y amarillo.

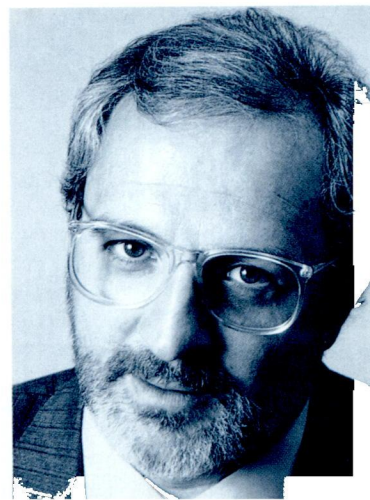
Ud. plantea la necesidad de cambiar a corto plazo la actual estructura tarifaria del taxi. ¿Hacia dónde debería ir ese cambio?

Básicamente la estructura me parece correcta y está demostrando un óptimo rendimiento. Los cambios se dirigen más hacia el apartado de la tarifa del recorrido. Pienso que, en principio, la bajada de bandera del servicio debería mantenerse, mientras que quizá lo que podría aumentarse ligeramente es el precio de los pasos del recorrido y avanzar hacia la integración tarifaria, ya que la ciudad metropolitana empieza a ser un claro continuo urbano.

¿El mensaje de la «Operació Nadal 1991» será el preámbulo del modelo de tráfico previsto para la ciudad durante los Juegos Olímpicos?

Tradicionalmente la «Operació Nadal» ha sido una buena experiencia para tomar diferentes medidas circulatorias, encaminadas básicamente a la restricción del tráfico privado en el centro de la ciudad. La respuesta que hemos obtenido de los ciudadanos a lo largo de los diferentes años ha sido muy positiva. Entiendo que esta buena situación nos posibilita que a lo largo de la «Operació Nadal» de este año pongamos a prueba ciertos aspectos que se podrían poner en práctica durante los Juegos Olímpicos, como por ejemplo, en una primera fase, la ampliación de los carriles bus-taxi. Éstos, evidentemente, no sólo se utilizarán durante la «Operació Nadal», sino que ya quedarían establecidos.

P. Rocío Terán



ILLES AÇORES:

el taxi a Angra do Heroísmo

Carles Gracia Olivella

Geògraf i professor de l'Escola del taxi.

El Servei del Taxi és un tipus de transport que es troba a totes les ciutats del món, siguin quines siguin les seves dimensions.

Avui us oferim una aproximació al taxi d'Angra do Heroísmo, ciutat de l'arxipèlag portuguès de les Açores, on hi ha un servei del taxi molt diferent del d'una gran ciutat com Barcelona.

En ple Oceà Atlàntic, a mig camí entre Europa i Amèrica, a 1.500 km de Lisboa, es troba l'arxipèlag de les Açores, format per 9 illes d'origen volcànic distribuïdes en tres grups geogràfics: l'Oriental (Santa Maria i Sao Miguel), el Central (Terceira, Graciosa, Sant Jorge, Pico i Faial) i l'Occidental (Flores i Corvo). En el seu conjunt formen una àrea total de 2.335 km² i tenen una població propera als 250.000 habitants.

A l'illa Terceira es troba la ciutat d'Angra do Heroísmo, que amb 13.000 habitants va ser elevada l'any 1983 a Patrimoni Cultural de l'Humanitat per l'UNESCO, amb la finalitat de recuperar-la urbanísticament i arquitectònicament després del terratrèmol que va assolir l'illa l'1 de gener de 1980, destruint gran part de les construccions de la ciutat i danyant-ne moltes més.

Actualment la reconstrucció està quasi finalitzada, excepte alguna obra puntual, com és el cas de l'Església de la Misericòrdia, situada davant de l'antic port de la ciutat. A causa de l'important paper que va exercir al llarg de la història portuguesa com a escala naval en els viatges a les Amèriques i a les Indies. Angra té avui dia un important llegat històric, associat a la qualitat de la seva trama urbanística i a la seva bellesa arquitectònica.

Un servei de taxi molt diferent

En aquesta petita ciutat, la segona de l'arxipèlag quant a població, hi ha un servei de taxi molt diferent del de les grans urbs com és el cas de Barcelona. A Angra, a l'igual que a la resta de l'arxipèlag, no hi ha un servei d'auto-taxi mesurat mitjançant taxímetre, sinó un sistema d'auto-turisme en el qual es lloga el servei del vehicle.

En lloc del taxímetre s'estableixen unes tarifes fixes per cobrar els desplaçaments, per exemple, el trajecte de la ciutat a l'Aeroport, situat a l'altre extrem de l'illa (20 kms) costa 1.400 ptas. Hi ha dues tarifes establertes segons els horaris: la primera, la més cara, s'utilitza entre les 22 i les 6 h., deixant la resta del dia per a la segona tarifa. També hi ha una tarifa especial

que s'utilitza quan el servei sobrepassa el període d'una hora, com és el cas dels casaments, enterraments o itineraris turístics, en els quals es cobren 1.000 escuts l'hora, és a dir, unes 750 ptes.

A Angra do Heroísmo hi ha quasi un centenar de taxis, situats en tres punts estratègics de la ciutat: Alto das Covas (30 vehicles), Praça do Colegio (60 vehicles), Hospital (4 vehicles).

Si es compara el nombre d'auto-taxis amb la població de la ciutat s'obté una densitat de 130 hab./taxi, mentre que a Barcelona és de 227 hab./taxi. A més de la població autòctona, a la ciutat hi ha un flux important de turistes que utilitzen el servei del taxi, contractant-lo freqüentment per fer rutes a través de la resta de l'illa. Aquesta demanda turística és resultat del baix preu que suposa el servei per als turistes, a més del coneixement freqüent per part dels taxistes de l'idioma anglès, amb el qual poden realitzar un servei complementari de guia.

No és necessària la llicència

A les Açores no es precisa l'obtenció d'un carnet específic per a la realització d'aquesta professió, sinó que és suficient la justificació d'un any de treball com a xofer en qualsevol altre tipus d'activitat. L'únic sindicat del taxi a les illes és el "Sindicato dos Motoristes", en el qual també està adscrita la resta del sector del transport.

Negre i verd

Els taxis d'Angra són de color negre amb el sostre de color verd clar com a la resta de Portugal, exceptuant la Regió Autònoma de Madeira, on són de color groc. L'única diferència amb la resta de taxis del país és la lletra "A" que porten incorporada a les portes davanteres, recordant la seva condició de lloguer (alloguer), doncs com ja s'ha dit no són taxistes comuns.

La marca de vehicles més habitual en el servei del taxi és el Mercedes. Els baixos arancels i la supressió de l'IVA (30%) en aquest tipus de vehicle fa que es pugui accedir a aquesta marca a preus impensables fins fa poc en el nostre país. Mentre a Barcelona aquesta marca recentment ha començat a ser corrent en el sector, a Portugal és amb les marques Datsuan i Toyota una de les més freqüents. Malgrat això, es troben també altres vehicles com el Seat Ibiza, aquí inusuals.

A Angra do Heroísmo, el sector del taxi té un futur esperançador, ja que el turisme, encara moderat, està en període de creixement. Per tant, si tenim en compte la importància del turisme en el sector del transport, el taxi ha de créixer fortament en un futur immediat en augmentar en els propers anys la demanda turística.



ILIODI MENDES
TEL. 24578

PL. COLÉGIO

◆ No obstruya la entrada a urgencias

A la hora de dejar pasaje en el Hospital Clínic Provincial de Barcelona se aconseja a todos los profesionales taxistas que utilicen los «laterales» y no el centro de la calzada, porque se obstruye la entrada directa a «Urgencias» de este centro sanitario.

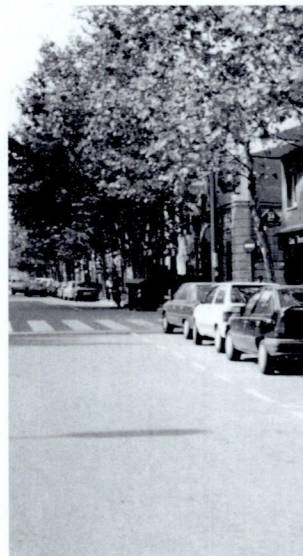
Bolsa de Licencias

*Sr. José María Boned Puente
Lic: 3978
Teléfono: 200 -30 -63*

*Sr. José Cabezas March
Lic: 589
Teléfono: 441. 52.21.*

*Sr. José Simón Pina
Lic. 6879
Teléfono: 265.91.93.
(preguntar por el Sr. Carlos Sáiz)*

*Para mayor información,
los interesados pueden llamar al
teléfono: 336.61.61 (2157)
Sección Transferencias.*



◆ La Guàrdia Urbana guardona un professional del taxi

Coincidint amb la seva festa anual, la Guàrdia Urbana de Barcelona reconeix la tasca destacada d'alguns

dels seus membres, així com de diversos professionals relacionats amb diferents sectors de la vida ciutadana. Enguany, un dels guardonats amb la Medalla d'Argent, conjuntament amb personalitats tan populars com el President del Club de Fútbol Barcelona, Josep Lluís Nuñez, o la periodista Margarita Rivière, va ser el taxista Manuel Bragado. Aquesta medalla se li va atorgar « per la seva professionalitat, feta palesa durant els 23 anys de

treball, i pel seu exemple de companyonia».

L'acte de lliurament dels premis, realitzat al Consell de Cent de l'Ajuntament, va estar presidit pel Secretari d'Estat per a la Seguretat, Rafael Vera, i per l'Alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall.

En aquesta ocasió, Rafael Vera va fer una àmplia explicació del Plans del Govern en matèria de Seguretat Ciutadana, especialment durant els Jocs Olímpics de 1992. Va remarcar la importància dels 17 programes i 75 projectes elaborats per la Comissió de Seguretat dels JJ.OO. del 92 per tal de garantir el bon desenvolupament d'aquest esdeveniment.

Per la seva part, l'Alcalde de la Ciutat va assenyalar que fins ara «s'ha fet una bona feina en matèria de seguretat a la ciutat». Però va dir que l'Ajuntament continuarà actuant al Districte de Ciutat Vella per tal d'afavorir la seguretat i millorar l'urbanisme. Finalment va dir que creu en la necessitat d'establir un Sistema de Justícia descentralitzat i va sol·licitar al cos de la Guàrdia Urbana col·laboració per fer de Barcelona «una ciutat amb qualitat de vida i urbanitat».





◆ Un taxi para después de un espectáculo

La dirección del «SAT Sant Andreu Teatre», situado en la c/ de les Monges, 2-6, recuerda a todos los taxistas de Barcelona y área metropolitana que una vez finalizadas sus funciones son muchos los espectadores que solicitan el servicio de un taxi y a menudo la espera es larga en la parada de taxis más próxima a la zona.

Teléfono de Información: 311.92.22.

Romabell, s.a.

Taller de reparación de automóviles siempre al servicio del **TAXI**

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

◆ El Parc de Collserola a l'abast de tothom

El propassat 20 d'octubre, el Patronat Metropolità de Collserola va celebrar com cada any el Dia del Parc de Collserola. En aquesta oportunitat, com a la darrera edició, molts ciutadans van gaudir de la zona natural més propera a Barcelona.

La novetat d'enguany és que, a partir d'aquesta celebració, es van inaugurar noves línies d'autobús que acosten el ciutadà al Parc els diumenges i dies festius.

La freqüència de cada línia és d'una hora amb tres punts de sortida: Barcelona: Jardinet del Passeig de Gràcia (Diagonal). Molins de Rei: Pça. de Catalunya (Pça de l'Ajuntament), i Cerdanyola: Fontetes (Parada autobus Autònoma). El preu del billet és de 150 ptas. Una altra novetat és que cada autobús disposa de dos voluntaris, que guien i informen sobre el Parc als viatgers. Aquests persones van rebre una formació especial per desenvolupar aquesta tasca totalment voluntària.

Més informació al telèfon: 280.06.72.

No Regrese de Vacío.

El Prat Informa.Horari Pont Aeri Madrid - Barcelona

HORES	DL	DT	DC	DJ	DV	DS	DG
06.45	*	*	*	*	*	*	*
06.55	*	*	*	*	*	*	*
07.15	*	*	*	*	*	*	*
07.45	*	*	*	*	*	*	*
08.45	*	*	*	*	*	*	*
09.45	*	*	*	*	*	*	*
10.30	*	*	*	*	*	*	*
11.07	*	*	*	*	*	*	*
11.45	*	*	*	*	*	*	*
12.45	*	*	*	*	*	*	*
13.45	*	*	*	*	*	*	*
14.25	*	*	*	*	*	*	*
14.45	*	*	*	*	*	*	*
15.15	*	*	*	*	*	*	*
15.25	*	*	*	*	*	*	*
15.45	*	*	*	*	*	*	*
15.55	*	*	*	*	*	*	*
16.10	*	*	*	*	*	*	*
16.25	*	*	*	*	*	*	*
16.45	*	*	*	*	*	*	*
17.15	*	*	*	*	*	*	*
17.25	*	*	*	*	*	*	*
17.45	*	*	*	*	*	*	*
18.25	*	*	*	*	*	*	*
18.45	*	*	*	*	*	*	*
19.25	*	*	*	*	*	*	*
19.45	*	*	*	*	*	*	*
20.00	*	*	*	*	*	*	*
20.10	*	*	*	*	*	*	*
20.25	*	*	*	*	*	*	*
20.45	*	*	*	*	*	*	*
21.30	*	*	*	*	*	*	*
21.45	*	*	*	*	*	*	*
22.25	*	*	*	*	*	*	*
22.45	*	*	*	*	*	*	*

VOLS AMB RESERVA

YOK	HORES	DL	DT	DC	DJ	DV	DS	DG
6288	10.55	*	*	*	*	*	*	*
6287	11.30	*	*	*	*	*	*	*
6282	15.15	*	*	*	*	*	*	*
6295	15.40	*	*	*	*	*	*	*
6296	16.25	*	*	*	*	*	*	*
6294	19.20	*	*	*	*	*	*	*
6290	21.30	*	*	*	*	*	*	*
6289	22.00	*	*	*	*	*	*	*
6284	22.25	*	*	*	*	*	*	*
6290	23.30	*	*	*	*	*	*	*
6292	23.45	*	*	*	*	*	*	*

* Durant el mes d'octubre opera, de dilluns a divendres a les 9.55 h.

El vol des de Madrid cap a Barcelona és d'aproximadament 1 hora

GUIA URBANA DE BARCELONA
AREA METROPOLITANA Y OTROS MUNICIPIOS

Tomo I
INFORMACION
GENERAL

Tomo II
NOMENCLATURA
Y PLANOS

Tomos III y IV
AREA METROPOLITANA
Y OTROS MUNICIPIOS

Incluye Guías Urbanas de
Barcelona, Argentona, Badalona, Barberà del Vallès, Castelldefels, Cerdanyola, Cornellà, Esplugues, Gavà, Granollers, L'Hospitalet, Igualada, Manresa, Martorell, Mataró, Molins de Rei, Mollet, Montcada, Montgat, Pallejà, El Papiol, El Prat de Ll., Ripollet, Rubí, Sabadell, Sant Adrià, Sant Boi, Sant Climent, Sant Cugat, Sant Feliu de Ll., Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló, Santa Coloma de Gramenet, Santa Perpètua de Mogoda, Sitges i Les Botigues de Sitges, Terrassa, Tiana, Vic, Viladecans, Vilafranca del Penedès, Vilanova i La Geltrú y Zona Franca.

De venta en Librerías, Papelerías y Quioscos
Editorial Pamias • Barcelona • Tel. 900-300 618

Distribución
SGEL

◆ Nueva línea de autobús

Nova línia 87

**Horta
Carmel
El Coll
Vallcarca
Gràcia**



**El camí
més curt.**



Desde el día 2 de octubre, la Entitat Metropolitana del Transport y la empresa Authosa han puesto en circulación la Línea 87 de autobús. El nuevo servicio, realizado por una flota de modernos microbuses, conecta la Pça Eivissa (c/ Tajo) con la Pça. Lesseps, comunicando de esta forma cuatro barrios de la ciudad: Horta, el Carmel, el Coll, Vallcarca y Gràcia. Teléfono de Informació del Transport Públic: 412.00.00.

◆ L'esport a Ciutat Grogga

Les activitats esportives a Ciutat Grogga ja han començat. Des del passat mes d'octubre i fins a març es realitza a les instal·lacions Meiland de la Vall d'Hebron un torneig de fútbol per al taxi, amb la participació de 10 equips: 8 que representen diverses emissores de ràdio-telèfon i 2 a Ciutat Grogga. Aquest torneig està sponsoritzat i, per tant, és totalment gratuït; a més, cada jugador va rebre un equipatge esportiu. L'interès dels taxistes i la qualitat dels equips fan augurar un torneig molt disputat. D'altra banda, i continuant amb la tònica dels darrers anys, Ciutat Grogga organitzarà el Campionat de Catalunya de Tennis per a grans col·lectius de la ciutat, així com els torneigs de tennis taula. La finalitat d'aquest conjunt d'activi-



tats és fomentar la companyonia i l'amistat, no únicament entre els taxistes que participen en els torneigs, sinó també entre altres col·lectius de la nostra ciutat. Tots els afeccionats o interessats a participar-hi, poden passar a informar-se a Ciutat Grogga, preferentment els dilluns.

◆ El taxi més a prop de l'usuari amb mobilitat reduïda

L'Entitat Metropolitana del Transport acaba de posar en circulació amb caràcter experimental un taxi, model Chrysler, adaptat per a persones amb mobilitat reduïda. Aquest nou cotxe, ampli i molt comode, té capacitat per a dos o tres cadires de rodes. El nou servei ha estat molt ben acollit pels taxistes, ja que és una possibilitat per incrementar el nombre

d'usuaris i realitzar viatges interessants. A més, d'aquesta manera, el nostre sector dona un servei específic a un col·lectiu de persones moltes vegades oblidat. A curt termini, l'EMT procurarà oferir als professionals taxistes una subvenció sobre el preu de compra d'aquest nou model de cotxe.



ACTA n° 11

REUNION ADMINISTRACION - ASOCIACIONES DEL TAXI

En Barcelona, a 3 de octubre de 1991, en el despacho del Director de Servicios del Taxi de la Entitat Metropolitana del Transport se reúnen D. Andreu Nebot i Mula, Director de Servicios del Taxi, D. Julio López Marco, Jefe de la Oficina Técnica del Taxi, D. Juan Ramón Domínguez García, Técnico, D. Francisco Galván Martín y D. Angel Martínez Alonso, en representación del Gremio Union de Taxistas (G.U.T), D. Josep Santacreu i Amat y D. Rafael Carmona López, en representación del «Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya» (S.T.A.T.C.), D. Dionisio Gracia Fajardo, en representación del «Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (S.T.A.B.) y D. Joan Fuentes Bergadà, en representación de la «Asociación Empresarial del Taxi».

Actúa como Secretaria delegada Dña. Irene Mestres Bouzó, que certifica:

Se abre la sesión a las diez horas treinta minutos, pasando a tratar el primer punto del Orden del Día.

Variación del coste la explotación del Servicio del taxi entre 1990 y 1991 para su aplicación como criterio en la próxima revisión tarifaria.

El Sr. Domínguez interviene para explicar el estudio de costes presentado por la EMT. Expone que, entre los conceptos que se han tenido en cuenta figuran el precio del combustible y el de los lubricantes y seguros, tomando en consideración no sólo los precios del mercado, sino los precios reales a los cuales tiene acceso el colectivo de taxistas.

Este criterio, sin embargo, no se ha tenido en cuenta para fijar el precio del vehículo, adoptándose, en este caso, los precios del mercado.

En cuanto a los neumáticos resalta un error en el estudio de costes presentado por el sindicato A.S.T.A.C. debido a un error de multiplicación.

En el tema de costes de mantenimiento, los cifra en el 50,5% del valor del vehículo, partiendo de un período de vida útil del automóvil de 7 años. Reparte este coste del 50,5% de forma igualitaria entre todos los años, sin tener en cuenta la antigüedad del vehículo.

Para el impuesto de circulación se toman las cifras oficiales y, respecto a los seguros, se han aplicado los precios a los que puede acceder el sector, partiendo de las compañías Apolo (en donde están asegurados 3.000 autotaxis) Chasyr y Ciutat Grogà, con un seguro a terceros.

También se incluye entre los componentes de los costes el IVA, que los titulares de licencia han de ingresar a

Hacienda, concepto que no se incorpora en el estudio de la Comisión representativa.

El apartado de gastos administrativos se cuantifica considerando que las gestiones las realiza el propio taxista, a diferencia del estudio que presentan los sindicatos, en los cuales se incluyen los gastos de gestorías.

La amortización del vehículo se calcula, contando una vida útil de 7 años, dato tomado de la antigüedad media de la flota, mientras que los sindicatos la fijan en 5 años, sin justificar el motivo.

Respecto a la amortización del taxímetro, se sigue con la línea de años anteriores, determinando que un taxímetro sirve para dos vehículos.

En cuanto al coste financiero, expone que si en el estudio se tiene en cuenta la amortización, este coste financiero no sería precedente puesto que el fondo de amortización creado ya sirve para la compra del nuevo vehículo. No obstante, se mantiene este componente como en años anteriores.

También se contempla el coste de seguridad social.

Preguntado acerca de la Licencia Fiscal, responde que su coste se incluye dentro de los gastos administrativos.

Pone de manifiesto que el estudio presentado por la Comisión de los cuatro sindicatos representativos del sector introduce un concepto nuevo, el de garaje y aparcamiento. Aquí se comete un error al calcular el incremento de coste sin tener en cuenta el precio de estos servicios el año anterior y contando como aumento la totalidad de su importe. De ahí la subida del 839% en el apartado de «otros» que figura en el referido estudio.

Corrigiendo este error, el incremento de costos ya bajaría del 23% consignado al 14,5%.

Concluida la exposición del Sr. Domínguez, toma la palabra el Sr. Gracia para manifestar que los costes presentados por el estudio de la E.M.T. son reales, ya que se basan en cifras oficiales. No obstante, centra su intervención para formular una sugerencia la de intentar que se unifiquen criterios para determinar costes. Por ejemplo, a la hora de tomar en consideración las compañías de seguros, pide que se contemplen la de las compañías más solventes, en las que están asegurados la mayoría de los taxistas. En cuanto a los recambios, acepta que los profesionales vayan a comparar los a las entidades que ofrecen mejores precios para el sector.

El Sr. Fuentes manifiesta que no está conforme con los costes de mantenimiento. Entiende que la E.M.T. ha tomado los datos de especialistas del mundo del automóvil, sin tener en cuenta que en el taxi los costes son muy superiores. Insiste en que se deben tomar los precios reales de mantenimiento.

Por otra parte, en el apartado de seguros ha de tener presente no sólo el importe de la póliza de terceros, sino los de las pólizas adicionales que las compañías obligan a tener, o el coste de los fondos asistenciales a los cuales deben afiliarse los taxistas para complementar los servicios de las compañías.

Concluye exponiendo que no está de acuerdo en la elección de las Compañías de Seguros, cuyos precios se han tenido en consideración.

El Sr. Domínguez responde en el sentido de que en la Compañía Apolo están asegurados unos 3.000 titulares de licencia. Se muestra conforme en que en los costes de mantenimiento se han de poner las cifras reales.

El Sr. Carmona manifiesta que deberían darse por buenos los precios fijados por la Comisión representativa en el apartado de seguros.

Pide que se tenga en cuenta que la Seguridad Social se incrementará a primeros de año y que se mantengan los costes financieros porque, a pesar del fondo de amortización, es una realidad que los vehículos se compran a través de financieras.

El Sr. Nebot interviene para declarar que lo que pretende la Entitat es que se preste un buen servicio a los ciudadanos, consiguiendo además la mayor rentabilidad para los taxistas.

El Sr. Domínguez interviene para resaltar que no deben mezclarse los valores absolutos de los conceptos con el incremento, que es lo que debe tenerse en cuenta. Lo que debe intentarse es acercar posiciones en cuanto a los valores absolutos para después calcular los incrementos.

El Sr. Galván expone que aquí se están comparando costes del año 90 con los del 91 y que las tarifas a aprobar serán para el año 92.

Manifiesta que se fijan precios oficiales para los impuestos y también deberían fijarse para los recambios. Si pedimos un taxi de primera, no se pueden calcular costes en base a recambios piratas.

Además, en ocasiones, las ventajas en los precios de recambios se cobran después por otros servicios como presentación de pliegos de descargo, etc.

Discrepa totalmente con los costes de mantenimiento que se fijan en el estudio de la Entitat.

Opina que deben verse los precios oficiales de los recambios y que se tenga en cuenta el incremento anunciado por el Gremio de Talleres mecánicos de la mano de obra.

Asimismo, los seguros se verán incrementados el año que viene forzosamente. También se debe poner al día los costes de Seguridad Social y no debe olvidarse el aumento del tipo de IVA para el año 92, así como el de los carburantes.

El Sr. Domínguez responde que deben contemplarse los datos que objetivamente se tienen, pero no puede jugar-se con impresiones subjetivas.

El Sr. Carmona interviene para manifestar que debería tenerse en cuenta lo que gana el propio taxista. Esta cantidad debe incrementarse igual que la de los demás trabajadores. Este aspecto no se tiene en cuenta en el estudio económico.

Resalta las horas de trabajo que realizan los taxistas y que superan en mil horas anuales a las que efectúan el resto de trabajadores. En el taxi, continúa, los profesionales están dejando toda su vida.

El Sr. Nebot contesta que a esta Entitat le preocupa mucho esta problemática y desea que se incremente el nivel de vida del taxista. Pero entiende que no sólo es un tema tarifario, sino también se debe tratar de incrementar la demanda, mejorar la circulación y elevar la velocidad comercial.

El Sr. Domínguez expone que el aspecto laboral se tiene en cuenta barajando el incremento de coste con el incremento del I.P.C. El aumento de la tarifa es global para cubrir tanto los costes como el ingreso de los ingresos personales.

El Sr. Fuentes declara que, al partir de una base de sostenimiento baja, el incremento que se hace en base al I.P.C. no cubre.

El Sr. Gracia interviene para aclarar que, las ventajas que obtienen los taxistas en la compra de ciertos recambios no se cobran después por otros servicios como prestación de recursos o pliegos de descargos y que, en su caso, en muchas ocasiones no tienen coste alguno para el taxista.

El Sr. Angel Martínez no admite que se consideren los porcentajes de incremento entre 1990 y 1991 para calcular las tarifas del 92.

Manifiesta que desde el año 1986 a 1991, las tarifas aprobadas para el sector del taxi han sido muy perjudiciales para los taxistas. En la tarifa de percepción mínima, desde 1987, que se fijó en 200 ptas., sólo se ha incrementado en 25 ptas.

Pide sinceridad y voluntad para querer dignificar al taxista por parte de la Administración.

Expone que el taxista estará fuera de la Ley trabajando más de 8 horas.

La administración ha de definir el modelo de taxi que persigue. No puede irse hacia un taxi tercermundista, sino que ha de dignificarse. La Administración ha potenciado la dignificación de la máquina, pero no la ha hecho así con la persona.

La tarifa que pide la Comisión ya ha quedado desfasada con los incrementos del carburante.

Calcula que un taxista autónomo, trabajando 12 horas diarias, está realizando 2.728 ptas. anuales, es decir, mucho más que cualquier trabajador.

Para el año 1991, según sus cálculos, los costes de explotación serán de 1.275.250 ptas., por 40.230 kilómetros recorridos. En consecuencia, el coste de explotación por kilómetro será de 31,70 ptas.

Para 1992 fija los costes de explotación en 1.506.000 ptas.

Los costes de 1991 se han contado cotizando al mínimo en la Seguridad Social y con seguros a terceros.

Un presupuesto deseable para 1991, pero tirando a la baja, representa un coste de explotación de 45,16 ptas./km. A ello debería añadirse el precio de la mano de obra 52,19 ptas., en un régimen de 132 horas de trabajo, a 150.000 ptas al mes, con 14 pagas.

Esto totaliza 97,35 ptas./km. Si se añade el beneficio empresarial, el precio por kilómetro en una empresa sube a 121 ptas./km.

El Sr. Nebot discrepa en la interpretación tan negativa que ha efectuado el Sr. Ángel Martínez sobre la evaluación de las tarifas en los últimos años. Expresa que el aumento del año 1991 se pactó de común acuerdo con los sindicatos representativos y con ello se beneficiaron las carreras largas.

Añade que un incremento de tarifas no necesariamente comporta un aumento de ingresos. Insiste en el gran esfuerzo que está haciendo la Administración en la formación de los profesionales y para potenciar la mejora de los vehículos.

Estas mejoras las está reconociendo la sociedad y ello ha quedado reflejado en las encuestas realizadas por el Patronato Municipal de Turismo y por La Vanguardia. A estos resultados se ha llegado gracias a la colaboración de la EMT y de los taxistas.

El Sr. Fuentes reconoce que con la tarifa mínima se ha elevado el número de este tipo de carreras.

Manifiesta también que, al haberse elevado el nivel de la flota de autotaxis, el coste de mantenimiento ha crecido.

El taxista saca el beneficio de las horas de trabajo en la calle y del ahorro que sabe hacer, porque insiste en que los costes de mantenimiento se han disparado.

Solicita que la EMT realice una promoción del taxi.

El Sr. Gracia felicita al Sr. Ángel Martínez por los números que ha presentado, pero no comparte su opinión sobre las tarifas de años anteriores. No fueron, según él, perjudiciales para el taxi, sino que fueron motivadas por realidades del momento que deberían aceptarse.

El Sr. Ángel Martínez insiste en que debe definirse el objetivo final de la Administración, que debería ser llegar a contar con un modelo de taxi digno, trabajando 8 horas diarias. Añade que todas estas cuestiones están ligadas (reconversión del sector, horario y tarifas).

El Sr. Nebot indica el interés de esta Entitat para que los parámetros se acerquen a la realidad. Recuerda las palabras del Presidente de la EMT en el sentido de ir hacia una liberalización tarifaria, eliminando el papel intervencionista de la Comisión de Precios.

El Sr. Carmona insiste en que se aproximen los costes a la realidad y que se aplique el incremento del I.P.C. a los ingresos que le quedan al taxista.

El Sr. Domínguez le responde en el sentido de que el aumento de la tarifa cubre por una parte los incrementos de costes y el salario del taxista, por tanto no se puede sumar el incremento de coste y del I.P.C., sino que deben conjugarse ambos según la proporción en que intervienen en la tarifa.

El Sr. Galván introduce el tema de que el año 1992 es un año Olímpico, resaltando que todo el sector está esperando esta oportunidad para llegar a estabilizar las tarifas.

El Sr. Nebot responde que el taxi ya se está beneficiando de que Barcelona sea una ciudad Olímpica desde hace tres años, debido al aumento de la población flotante que ha experimentado la ciudad, y que la gran preocupación la hemos de tener todos para que el año 93 sea tan bueno como estos años preolímpicos.

El Sr. Carmona considera que, aunque durante los 15 días de las Olimpiadas el índice de ocupación del taxi, que ahora está en un 60%, llegue al 100%, ello no será suficiente para que los profesionales consigan unos ingresos anuales óptimos.

El Sr. Domínguez expone que no puede mezclarse el tema de los Juegos con el de las tarifas.

El Sr. Gracia pide que la EMT clarifique por un lado el estudio de costes, solventando las discrepancias que se han observado en la Comisión representativa y, por otra parte, concrete las tarifas resultantes.

El Sr. Galván solicita que se tenga en cuenta el 7% de incremento de los precios de los carburantes y el incremento en las compañías de seguros.

El Sr. Domínguez interviene para exponer que aplicará el incremento resultante del estudio de costes que realice nuevamente con las modificaciones adoptadas en esta

reunión, de forma lineal a todos los conceptos de la tarifa, si no se le indica la conveniencia de seguir otro criterio.

Se acuerda por los asistentes que, para el nuevo estudio de costes, el Sr. Gracia facilite al Sr. Domínguez los costes de seguros y que el Sr. Fuentes aporte los costes de mantenimiento, teniendo en cuenta también los datos del Sr. Ángel Martínez.

En cuanto a la Seguridad Social, el precio a considerar es el que ha de pagar un conductor.

Este estudio será presentado a la Comisión representativa para su discusión el próximo 17 de octubre, a las 10 horas.

RUEGOS Y PREGUNTAS

En el apartado de ruegos y preguntas se comenta la nota de prensa aparecida en el periódico «El Observador» sobre los sucesos ocurridos en el Aeropuerto al haber sido agredido por un grupo de taxistas una alta personalidad del C.O.I., cuando iba a ser recogido por un coche oficial del COOB.

El Sr. Galván propone que la Comisión redacte una nota conjunta en la se se exprese que el sector del taxi lamenta lo sucedido y pide que se arbitren los medios necesarios para evitar que estos incidentes vuelvan a producirse.

El Sr. Carmona entiende que no es necesario.

El Sr. Nebot informa que la EMT inmediatamente incoó expediente informativo para aclarar lo sucedido, y que, asimismo dispone de los datos necesarios para tramitar los correspondientes expedientes de sanción a los responsables de estos actos. Destaca también la actitud y la seriedad de muchos profesionales del taxi allí presentes, que evitaron que se produjeran males mayores.

El Sr. Santacreu pide a la EMT que actúe con todo rigor y aplicando la Legislación vigente contra el grupo de unas veinte personas que actúan normalmente en el Aeropuerto y en la Estación de Sants, a las cuales califica de indeseables, y que tanto perjudican la imagen del sector.

El Sr. Nebot responde que se impondrán y ejecutarán las suspensiones de licencias que sean precisas.

No habiendo más asuntos que tratar y siendo las catorce horas y diez minutos, se levanta la sesión, extendiéndose la presente acta.

PUNTUALIZACIONES

Carta remitida a la EMT por Dionisio Gracia, Presidente del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona, con el objeto de puntualizar algunos temas abordados por él en la reunión, cuyo contenido se detalla en el Acta Nº10.

Muy Srs. míos:

Por la presente me permito, sin ánimo de polémica, formalizar algunas consideraciones en relación con las Actas que vienen apareciendo en esa publicación y, más concretamente, con algunos puntos de la que se inserta en el nº 64 de la Revista (Acta nº 10).

Se convino hace ya tiempo que, antes de dar publicidad a las Actas, su contenido debería contar con la previa aquiescencia de todos los asistentes a las reuniones que las originaron. Y lo cierto es que este acuerdo no se ha venido cumpliendo, con el riesgo consiguiente de que figuren en los textos expresiones o matices que desvirtúen el espíritu de las intervenciones de los asistentes.

Parece obvio que, de seguir en esta línea, lo mejor sería o bien extraer las referencias o grabar las reuniones, poniendo luego a disposición de cada uno de los asistentes una copia de la cinta.

Dicho esto me permito formular algunos comentarios más concretos sobre el contenido del Acta nº 10 a la que antes he aludido.

Cuando se alude a mi intervención, hablando de la publicidad que se realiza (dentro del sector) en la Ciudad de Zaragoza, se afirma que lo hice en nombre de la Comisión, cuando lo cierto es que lo hice en nombre del Sindicato que presido; en nombre de aquélla había hablado, sobre este tema, el Sr. Galván.

En el tema de empresas, lo es cierto que no leí ninguna nota sino que desarrollé, de viva voz y con espontaneidad, un guión que tenía delante, meramente para seguir una argumentación hilvanada y coherente. También en este punto debo puntualizar que la expresión «salvo lo que pueda hacer otra organización de carácter desestabilizador como la que acaba de aparecer en el Aeropuerto» nunca salió de mi boca, puesto que el suscrito sólo se preocupa, en este sentido, de la entidad que tiene el honor de presidir, pudiendo interpretarse, a la luz del texto del Acta nº 10, que el dicente es beligerante en contra de otra u otras entidades sindicales, lo cual no es cierto en absoluto.

Con referencia a las tarifas de los últimos años, se omite que el dicente hizo la salvedad de que, en el año del IVA, no hubieron buenas tarifas, puesto que en dicho año el aumento fue muy pequeño y de todo punto insuficiente.

Por el contrario, si me gustó el prolegómeno del Acta, en el que se hacía referencia a la reunión celebrada entre los representantes de la industria del taxi y el nuevo presidente de la EMT, Sr. Joan Torres Carol. Allí se había extractado perfectamente lo tratado pero en forma correcta, puesto que se recogían las palabras de todos en su exacto sentido y en todo su alcance.

Con el ruego de publicación de estas líneas, a cuya redacción me ha movido el deseo de una mayor información para todos los taxistas, les saludo muy atentamente:

Fdº Dionisio Gracia Fajardo
Presidente del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona.
Barcelona, 22 de octubre de 1991

ACTA n^o 12

REUNION ADMINISTRACION - ASOCIACIONES DEL TAXI

En Barcelona, a 22 de octubre de 1991, en el despacho del Director de División de Transportes de la Entitat Metropolitana del Transport, se reúnen D. Joan Laporta i Argelich, Director de División, D. Andreu Nebot i Mula, Director de Servicios del Taxi, D. Juan Ramón Domínguez García, Técnico, D. Francisco Galván Martín y D. Angel Martínez Alonso, en representación del Gremio Union de Taxistas (G.U.T), D. José Santacreu i Amat y D. Rafael Carmona López, en representación del «Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya» (S.T.A.T.C.), D. Dionisio Gracia Fajardo, en representación del «Sindicato de Taxistas Autònoms de Barcelona (S.T.A.B.) y D. Joan Fuentes Bergadà, en representación de la «Asociación Empresarial del Taxi».

Actúa como Secretaria delegada Dña. Irene Mestres Bouzó, que certifica:

Se abre la sesión a las diez horas treinta minutos, con una intervención del Sr. Ángel Martínez, en la que formula una protesta porque en el Acta Nº 10 no se hizo constar apenas la intervención que realizó.

El Sr. Laporta le responde que, al tratarse de reuniones largas, hay manifestaciones que no se recogen, pero que si considera que se omitió algo importante se procederá a corregir el acta.

Seguidamente introduce un tema previo al de las tarifas. En el tema de publicidad, informa a los asistentes que Ciutat Grogga desea firmar un contrato publicitario con una empresa, que propone la instalación de rótulos luminosos en la parte interior trasera del vehículo, los cuales funcionan cuando el taxi está parado y son visibles desde el exterior.

Esta empresa pagaría 10.000 ptas. al mes a cada taxi y, en una primera fase, podrían instalarse en 1.500 vehículos con el compromiso de continuar.

El Sr. Laporta propone que los cuatro sindicatos representativos se agreguen a esta iniciativa.

El Sr. Fuentes pregunta si éste rótulo es compatible con los letreros del número de teléfono de las emisoras.

El Sr. Laporta contesta que, si el letrero de la emisora se coloca en la parte de arriba del vidrio, es perfectamente compatible.

El Sr. Galván se interesa sobre la situación procedimental del tema, a lo que se le informa que en la próxima Comisión de Gobierno de esta Entitat se propondrá su autorización.

Preguntado por el Sr. Carmona acerca de los posibles problemas en las revisiones de los vehículos, el Sr. Nebot se compromete a formular una consulta a Industria.

El Sr. Galván pregunta dónde se realizará el proceso de adaptación de los vehículos.

El Sr. Laporta indica que podría ser en cualquier taller, pero es un tema a tratar con la empresa publicitaria, ya que este tipo de instalación precisa que cada mes se varíen los mensajes.

El Sr. Gracia pregunta sobre el tiempo previsto del contrato.

El Sr. Laporta responde que, en principio, sería indefinido.

Continúa expresando el Sr. Gracia que apoya la propuesta y no va a poner impedimento. Pasa a comentar el tema de las actas y matiza que él sugiere redactarlas cortas y con conclusiones. Califica de muy buena la recogida con ocasión de la reunión con el Presidente de la EMT, Sr. Torres.

Por el contrario, pone de manifiesto que en el Acta Nº 10 se transcriben cosas que él no ha manifestado y se omiten otras que a su parecer son importantes.

No se avergüenza de haber felicitado al Sr. Laporta en el tema tarifario, el año pasado, pero desea que se hagan constar sus intervenciones tal como las realiza. Como ejemplo, manifiesta que no habló de la publicidad en Zaragoza en nombre de los cuatro sindicatos, puesto que es un tema que lleva de forma individual.

Pide que antes de publicarse las actas se comuniquen a los asistentes y anuncia que presentará correcciones que estima oportunas al Acta Nº10.

El Sr. Laporta se compromete a publicar las matizaciones al acta que realice el Sr. Gracia en la próxima Revista del Taxi.

El Sr. Carmona pide que se garantice el cobro de las 10.000 ptas. por parte del taxista y que se eviten cláusulas engañosas.

El Sr. Galván expone que podría canalizarse la admisión de los candidatos a través de los cuatro sindicatos y Ciutat Grogga, sin que ello signifique discriminar al que no sea socio. Cada agrupación podría configurar una lista de trescientos taxistas interesados. En cuanto al tema de tasas, el Sr. Laporta expone que se negociará para que las pague la empresa publicitaria.

El Sr. Gracia plantea el problema de que en la calle podría crearse descontento, si los no afiliados a los sindicatos no pueden acogerse a este sistema publicitario. El Sr. Laporta considera que ese aspecto deberán decidirlo los sindicatos.

La Comisión finalmente acepta esta iniciativa publicitaria.

TARIFAS

A continuación pasa a tratarse el tema del incremento tarifario.

El Sr. Laporta resume la situación en el sentido de que la

Entitat informa de las solicitudes de aumento y es la Comisión de Precios el órgano que aprueba las nuevas tarifas.

Manifiesta que es consciente de que la situación actual es diferente de la de hace 10 años, puesto que ahora la demanda de taxis ha aumentado, de forma que supera la oferta. En este contexto es posible plantear el aumento de forma no tan estricta. No obstante, al tratarse de precios intervenidos, la Comisión de Precios tiene la misión de controlar que el aumento no sea superior al I.P.C., aunque ha de justificarse muy bien.

Propone la posibilidad de una reestructuración tarifaria global para que en un período de tres años se unifiquen la tarifa 2 y la 3, entendiendo que el área Metropolitana es toda ella una sola ciudad. Este planteamiento podría justificar un aumento superior al I.P.C. para salvar la diferencia entre las tarifas dos y tres.

Además, el sector debería adoptar unos compromisos que den mayor credibilidad, como la renovación de la flota e introducir mejoras, como el aire acondicionado. También se puede justificar el incremento superior al I.P.C. en base a los aumentos en los precios de gasolina, seguros, Seguridad Social e I.V.A.

El Sr. Galván propone que se unifiquen ya las tarifas 2 y 3, de forma que sólo exista una tarifa diurna y una nocturna. Considera que debe aprovecharse la situación actual, muy favorable para el incremento, tanto por los Juegos Olímpicos como por el incremento de impuestos (EOS, Impuesto de Actividades Económicas e IVA).

Cree que debería adoptarse una decisión de fuerza. Estima que no es justa la discriminación de los ciudadanos que viven en la Zona B y, por tanto, la unificación es un acierto, según su criterio.

Propone suprimir ya la tarifa 3 y subir el kilometraje de golpe.

El Sr. Carmona presenta el plan trienal de la Entitat, que se resume en el siguiente cuadro:

	Año 91	Año 92	Año 93	Año 94
T3	60	70	80	90
T2	83	86	88	90
T1	93	96	105	110

El Sr. Galván expone que aquí se comprometerían unas tarifas para 1993 y 1994, sin saber el incremento del I.P.C. para esos años.

El Sr. Domínguez propone introducir una cláusula de reajuste si el I.P.C. supera el incremento del 6%.

El Sr. Martínez interviene para decir que encuentra correcto que se ciñan al incremento del I.P.C. en las subidas, pero que en la realidad los números no salen.

El Sr. Laporta explica que la Entitat tiene en consideración, por una parte, los incrementos en los costos de explotación y, por otra, el incremento del I.P.C., en cuanto al salario del taxista. El resultado se divide por dos.

El Sr. Martínez muestra su discrepancia respecto al estudio económico de la Entitat, que no se corresponde con la realidad.

El estudio, según él, no recoge el esfuerzo que han hecho los taxistas, que han pasado de tener vehículos modestos a comprar otros de más calidad, aunque fueran más caros. El incremento de los costos de explotación los cifra en un 16,81% en 6 años, sin tener en cuenta la mano de obra. La partida más importante es la de los seguros, que aumenta desde 1986 de 89.000 ptas. a 110.000, en 1991.

El Sr. Laporta entiende la argumentación, pero explica que estamos en tarifas intervenidas.

El Sr. Carmona pregunta, por qué se toman en consideración

los incrementos de costes de explotación y el del I.P.C. y se divide por dos.

El Sr. Domínguez manifiesta que ambos componentes se han de integrar en el incremento tarifario, según el porcentaje de participación que tiene en la tarifa.

El Sr. Gracia pregunta qué representan los siguientes aumentos en el incremento de costes:

- a) la subida de 6.000 ptas en el Impuesto de Circulación.
 - b) la subida de la Licencia Fiscal.
 - c) el nuevo sistema de Estimación Objetiva, con módulos fijos, sin devolución.
 - d) el incremento del 70% en los seguros.
- Estos últimos incrementos los cifra en unas 50.000 ptas. cada uno.

El Sr. Domínguez calcula que supone un 0,8% sin tener en cuenta el seguro, y un punto contando con este componente. La gasolina-agrega- justifica otro punto más.

El Sr. Laporta concluye su propuesta dando los siguientes datos:

	1991	1992	1993	1994
Hora de espera	1.400.-	1.600.-	1.700.-	1.800.-
Percepción mínima	225.-	235.-	250.-	270.-

El Sr. Galván pide que conste en acta, que cree que se trata de unas tarifas insultantes para el sector y que si la EMT no tiene capacidad para negociar, es mejor que lo diga, e ir directamente a la Comisión de Precios.

El Sr. Nebot responde que lo que es inadmisibile es pretender un aumento del 40%.

El Sr. Martínez responde que eso no es así y que ellos piden un 16%.

El Sr. Nebot le contesta que, si la diferencia está entre el 12% propuesto por la EMT y un 16% que pide la Comisión, la proposición de la Administración no puede calificarse de insultante.

El Sr. Galván propone una tarifa diurna de 80 ptas. y una nocturna de 100 ptas.

El Sr. Laporta le responde de nuevo que esa proposición es indefendible.

El Sr. Santacreu propone que se presente el plan trienal del año que viene y que, tal como se quedó el año anterior, se diferencian tres tarifas: kilométricas, horarias y de bajada de bandera.

El Sr. Martínez alega que la proposición planteada supone un incremento de un 5,47%, a lo que el Sr. Domínguez le responde que debe haber sufrido un error en los cálculos.

El Sr. Gracia interviene para sugerir que primero se concrete si lo que se desea es negociar las tarifas para 1992, o para los futuros también.

El Sr. Domínguez, a petición de los asistentes, informa que el aumento propuesto hasta 1994 es de un 34%.

Después de haber conversado a puerta cerrada, los cuatro sindicatos formulan una nueva propuesta tarifaria, que consiste en:

Tarifa 3	70.-
Tarifa 2	90.-
Tarifa 1	100.-

Hora de espera 1.700.-
 Percepción mínima 250.- (para un kilómetro)

El Sr. Laporta, a la vista de esta proposición, ofrece que se trabaje todas las noches con la Tarifa 1 en toda el Area (que según su propuesta es a 96 ptas.-), lo cual supera la petición de los sindicatos, ya que deberían aplicar la Tarifa 2 en la Zona A, cuyo importe es, según la propia solicitud de los sindicatos, de 90 ptas. No obstante, el horario nocturno se aplicaría a partir de las 23 horas.

Esta oferta es a cambio de mantener la Tarifa 2 baja para acercarse a la pretendida unificación con la Tarifa 3.

Concretando su proposición, resulta que la Tarifa 1 sería de 96 ptas. y se aplicaría todas las noches desde las 23 horas a las 6 horas. La tarifa 2 sería de 86 ptas, en vez de las 90 solicitadas, pero sería de aplicación sólo en período diurno y en la zona B. La hora de espera sería a 1.600 ptas. En cuanto al tema del importe de percepción mínima, califica de innegociable el rebajar los 1.920 mts. actuales a 1.000.

El Sr. Santacreu insiste en que se aprueben 3 tarifas horarias y 3 bajadas de bandera.

El Sr. Nebot cree que ello sería un elemento de distorsión, puesto que quedan 1.300 taxímetros mecánicos a los que no pueden aplicarse.

El Sr. Laporta propone que se establezca como parte del acuerdo que para el año que viene se deberá haber cambiado este tipo de taxímetros.

La proposición final de la EMT se materializa en las siguientes tarifas:

T 3	70.-
T 2	86.-
T 1	96.-
Hora de espera	1.600.-
Percepción mínima	235,- (1920 mts.)

El Sr. Carmona cree que con estas tarifas los taxistas sólo ganarían 20 ptas. por cada 4 km.

El Sr. Laporta le demuestra que ese cálculo aproximado no puede mantenerlo, porque no concuerda con los ingresos de un taxista, ya que ganarían 300 ptas. diarias si hacen 15 carreras de promedio.

El Sr. Martínez manifiesta que el mínimo de percepción es un concepto distinto al de bajada de bandera. Según sus cálculos, con 235 ptas. y 1920 metros pierden el 9,20% en la bajada de bandera real y ganan un 4,4% en el mínimo de percepción.

El Sr. Laporta resalta el incremento que esta medida de «mínima percepción» ha supuesto en las carreras cortas.

El Sr. Nebot comenta que cada propuesta alternativa de la Entitat podría ser el aumento lineal resultante del incremento del IPC más costes de explotación, dividido por dos.

El Sr. Laporta concreta que ello representaría una subida del 5,7 % del IPC, más 6,9% por costes de explotación, dividido entre dos.

A lo cual podrían sumarse dos puntos, justificados por el incremento de la gasolina, según los impuestos de actividades económicas e I.V.A.

Todo ello representa un 8,3% de aumento lineal, con lo cual las tarifas serían:

T 3	65 ptas.
T 2	90 ptas.
T 1	101 ptas.
Hora de espera	1.513 ptas.
Percepción mínima	243 ptas.

El Sr. Gracia pregunta si existen garantías de que esas propuestas las apruebe la Comisión de Precios, a lo cual responde en sentido negativo el Sr. Laporta.

Los Señores galván y Martínez no aceptan el concepto de mínimo de percepción.

El Sr. Gracia también resalta, que ha detectado entre sus afiliados una preocupación por los 1.920 metros, pero señala que entre la proposición de la EMT y la de la Comisión podría llegarse a un acuerdo.

El Sr. Fuentes, en esa línea, propone aumentar la hora de espera para compensar la bajada de bandera, ya que a los autónomos los 1.920 metros les preocupa.

El Sr. Carmona propone:

T3	a	75 ptas.
T 2	a	90 ptas.
Hora de espera a 1.800 ptas.		

El Sr. Laporta precisa que el tope de la T 3 es 70 ptas.

El Sr. Galván propone 2.000 ptas. por hora de espera.

El Sr. Domínguez informa que ello supone un aumento del 21,5%.

El Sr. Laporta concreta las dos proposiciones de la E.M.T.

Alternativa 1 (Aumento lineal del 8,5%)

Percepción mínima	245.- (1.920 metros)
Hora de espera	1.520.-
T 3	65.-
T 2	90.-
T 1	101.- (noches, sábados y domingos)

Alternativa 2 (Incremento del 11,2%)

Percepción mínima	235.- (1920 metros)
Hora de espera	1.600.-
T 3	70.-
T 2	86.-
T 1	96.- (noches de todos los días desde las 23 h.)

La proposición definitiva de la Comisión de Sindicatos es:

Percepción Mínima	250 (1.920 metros)
Hora de espera	2.000.-
T 3	70.-
T 2	86.-
T 1	96.-

El Sr. Domínguez calcula que ello representa un aumento del 21%.

Al no llegar a un acuerdo, se interrumpen las negociaciones, manifestando el Sr. Laporta que esta proposición será informada desfavorablemente ante la Comisión de precios, remitiendo a este Organismo todo el expediente tarifario previo acuerdo del Pleno de esta Entitat.

No habiendo más asuntos que tratar y siendo las 14 horas treinta minutos, se levanta la sesión, extendiéndose la presente acta.

CONTENIDO DEL FAX ENVIADO EL 23 DE OCTUBRE A LA EMT POR LAS ORGANIZACIONES SINDICALES REPRESENTATIVAS DEL TAXI

LAS CUATRO ORGANIZACIONES SINDICALES REPRESENTATIVAS DEL SECTOR DEL TAXI EN EL ÁREA METROPOLITANA: Gremio Unión de Taxistas, Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya, Sindicato de Taxistas Autònoms de Barcelona y la Asociación Empresarial del Taxi presentan la siguiente propuesta tarifaria para 1992:

Bajada de Bandera	250 ptas.
Tarifa 3	70 ptas. km.
Tarifa 2	86 ptas. km.
Tarifa 1	96 ptas. km.
Hora de espera	1.800 ptas.

Tarifa 1: Nocturnas a partir de las 22 h. hasta las 6 horas.

La concreción de los demás elementos tarifarios, pendientes de la reunión con la EMT.

TARIFES AUTO-TAXI APROVADES PEL PLE DE L'EMT I REMESE A LA COMISSIO DE PREUS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

Baixada de Bandera	250 ptes.	1920 m.
Hora d'espera	1.800 ptes.	
Km. T3	70 ptes.	
Km. T2	86 ptes.	
Km. T1	96 ptes.	

Tarifa 1 aplicable totes les nits de la setmana a tota l'Àrea.

Percepció mínima de les carreres amb origen a l'Aeroport, 1.000 ptes. inclòs el suplement de sortida.

Suplements	
Aeroport E/S	300 ptes.
Maletes	100 ptes.
Gossos.....	125 ptes.
Anada i Tornada pel Túnel de Vallvidrera a càrrec de l'usuari.	

Radio-taxis sense suplement. Podran anar marcant des que els truquin, sempre que no superi la tarifa de la carrera mínima, en el moment que l'auto-taxi accedeixi al lloc d'encotxament de l'usuari.

Barcelona, 23 d'octubre de 1991.

ACORD COMPLEMENTARI

EMT - ASSOCIACIONS REPRESENTATIVES DEL TAXI

Els sotasignants senyors Joan Laporta, Director de la Divisió de Transports de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, Andreu Nebot, Director de Serveis del Taxi, per part de l'administració, i els senyors Francisco Galván, del Gremio Unión de Taxistas, Josep Santacreu, del Sindicat de Treballadors Autònoms dels Taxi de Catalunya, Dionisio Gracia, del Sindicat de Taxistas Autònoms del Taxi de Barcelona, Joan Fuentes de l'Associació Empresarial del Taxi, per part dels sindicats representatius del taxi.

Entenen ambdues parts que per a la millora del taxi de l'Àrea Metropolitana de Barcelona es requereixen actuacions en les quals les parts ocupin posicions contraposades en defensa d'interessos sectorials diferents.

Nogensmenys, les parts entenen que hi ha un conjunt d'accions possibles a realitzar en el qual pot haver-hi plena coincidència de plantejaments, tot i que les finalitats respectives no siguin exactament coincidents.

En aquest sentit, les parts

ACORDEN

Promoure la creació d'un servei de ràdio-taxi fornida per una o dues grans emissores amb material i recursos humans que pugui oferir el servei adequat a la ciutat.

Els sotasignants seran bel.ligerants contra les situacions de frau i actituds que causin un greu perjudici als interessos o a la imatge del sector. En contrapartida, hi haurà més flexibilitat per part de l'Administració en temes menors.

Recolzaran la creació d'un CCT a l'Aeroport, que ordeni el servei i eviti situacions que desmereixin la imatge del sector.

Promouran la renovació de la fracció de flota de cotxes vells, i recolzaran les mesures administratives que s'adoptin amb aquesta finalitat. Es proposarà als Ajuntaments una ordenança fiscal metropolitana per donar el tractament impositiu adequat al taxi, tenint en compte la seva condició de servei públic.

Prestaran tot el seu suport a la introducció de la targeta de crèdit al taxi, com a mitjà de pagament.

Aprovaran el servei de taxi especial dedicat, prioritàriament, als minusvàlids.

Promouran un protocol de relacions amb la Guàrdia Urbana per activitats d'interès ciutadà.

Transmetran a la ciutadania, de forma organitzada, missatges institucionals de gran consens cívic.

Procuraran la captació de publicitat per al taxi, amb bona compensació econòmica per al taxista.

Urgir als Ajuntaments de l'EMT que donin el mateix tractament al taxi que al transport públic pel que fa a circulació i accessibilitat.

Participaran en la campanya de normalització lingüística i de promoció del sector com és ara, la instal.lació a Barcelona del Banc Europeu d'Inversions.

Participaran en les campanyes de promoció del transport públic, en les quals s'inclouï el taxi.

Barcelona, 4 de novembre de 1991

«CAMPANYA TAXI POSA'T GUAPO» ANY 1991

MILLORES SUBVENCIONADES

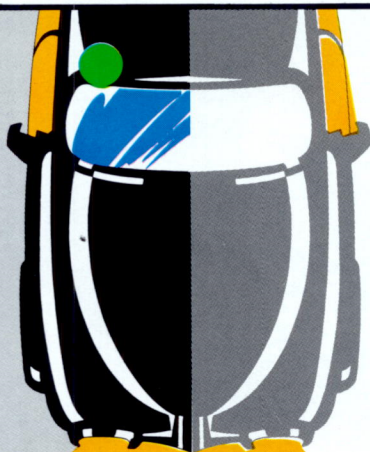
Aire condicionat 25.000 Ptes.
Terminal HALCON per al cobrament amb targeta de crèdit.
Telèfon

Les sol·licituds hauran de presentar-se a l'Entitat Metropolitana del Transport, Servei del Taxi.

Només podran acollir-se a les subvencions les millores realitzades dins de l'any 1991.

La bona acollida que va tenir dins el col·lectiu l'acord entre l'EMT i la «Cía. Telefónica Nacional de España» per subvencionar la instal·lació de telèfons en els taxis de Barcelona, va conduir a l'esmentada Cía. a estendre els ajuts a la resta de ciutadans de tota Espanya. Per aquest motiu, la millora en el preu del telèfon ja va inclosa en l'oferta i, per tant, no hi ha més subvenció addicional.

PER A MÉS INFORMACIO, TRUQUI AL TELEFON: 412.00.00.



Seguimos ampliando servicios al socio

Esso OFERTA ESPECIAL ACEITE **Esso**

POR LA COMPRA DE 5 LATAS DE 5 LITROS LE
REGALAMOS OTRA.

PRECIO POR UNIDAD:

X D-3 GAS OIL 1825 - 5 LITROS

SUPER OIL GASOLINA 1825 - 5 LITROS

EXTRA GASOLINA 1600 - 5 LITROS

IVA APARTE

SORTEAMOS 6 PRECIOSAS BATERIAS DE COCINA



OFERTA ESPECIAL FILTROS



- ACEITE - AIRE - GAS OIL -

POR EL PRECIO DE 1 LLEVESE 3

PRECIO EJEMPLO:

FILTRO ACEITE CITROËN- PEUGEOT-TALBOT

3 FILTROS POR 1480 + IVA

AMBAS OFERTAS VALIDAS HASTA EL 30-XI-91

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

ENSENYAR A CONEIXER EL TAXI

Agnés Bergue i Pallarés
Coordinadora de la Campanya «TAXI GROC, TAXI AMIC»

El proppassat curs, Ciutat Grogga va prendre la iniciativa de visitar escoles d'EGB dins de la campanya informativa TAXI GROC, TAXI AMIC, orientada a fer conèixer als nens en edat escolar els detalls del servei del taxi i l'esforçada tasca dels professionals taxistes que el fan possible. Des d'aleshores són molts els escolars per als quals el taxi és alguna cosa més que un element que forma part del paisatge de la ciutat, perquè ja coneixen els aspectes més humans de la professió.

El curs 90-91 ha significat, sens dubte, la consolidació de la campanya. Nombroses escoles d'EGB, públiques i privades, de les poblacions de Barcelona, Badalona, Santa Coloma de Gramenet, Sant Adrià del Besòs, l'Hospitalet de Llobregat i Esplugues de Llobregat han obert les portes al taxi barceloní. Uns 5.400 nens i nenes, de 8 a 14 anys, han rebut la visita durant aquest darrer curs. Però no és aquesta elevada xifra el més important, sinó l'alt grau de satisfacció mostrat tant pels nens com pels mestres, que han qualificat la visita de «molt útil, eficaç i pedagògicament instructiva».

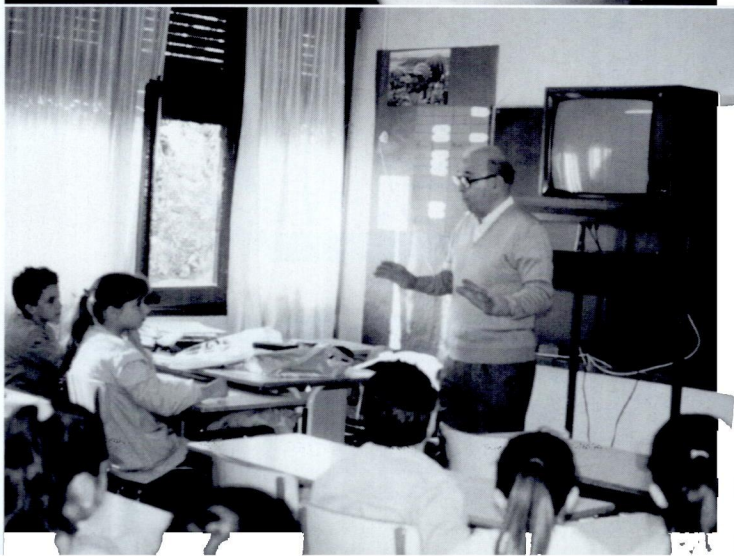
L'encert de la campanya radica en el fet d'oferir a les escoles una activitat dinàmica i amena en la qual els nens poden il·lustrar continguts com és ara el coneixement del barri i de la ciutat, els transports públics o les professions.

La Campanya TAXI GROC, TAXI AMIC ja forma part de la guia metropolitana d'activitats per a les escoles, juntament amb moltes altres visites al Parc de Collserola, al Jardí Botànic, al Metro o al Museu de la Ciència, per citar només alguns exemples d'una llarga llista de possibilitats.

Cal destacar des d'aquestes línies l'excel·lent labor dels dos monitors Joaquim Guitart i

Ignasi Cuevas, ambdós taxistes jubilats, que al llarg de tot el curs han anat d'una escola a l'altra. Ells tenen gran part del mèrit en la bona acollida de l'activitat a les escoles visitades, per la seva capacitat de connectar amb els nens, d'escoltar pacientment les seves preguntes i de respondre-les amb un llenguatge entenedor i donant respostes d'interès i amenitat.

En definitiva, una bona iniciativa de CIUTAT GROGA, que contribueix a fer que aquestes joves generacions coneguin i, per tant, estimin el taxi.



Protección a la familia

Una nueva prestación por hijo a cargo

Mercè Manya i Delgado
Graduada Social del Col·lectiu Ronda

Con la promulgación de la Ley 26/90 de 20 de diciembre (BOE del 22/12/90), que regula dentro de la Seguridad Social las prestaciones no contributivas, se han modificado los requisitos de acceso a la prestación de protección familiar por «hijo a cargo». Con esta nueva Ley, la Seguridad Social pretende el acercamiento a las fórmulas que hoy se ofrecen en el resto de países comunitarios, si bien en general los importes económicos y el tipo de eventualidades protegidas aprobadas están aún distantes de la mayoría de países europeos, sobre todo de los más avanzados o que practican una política clara de fomento de la natalidad, como es el caso de Holanda, Francia o Alemania.

Con anterioridad a la promulgación de la citada Ley, las prestaciones consistían, en términos económicos, en una asignación mensual por hijo a cargo de 250 ptas., siempre y cuando éste fuera menor de 18 años o, si era mayor de dicha edad, estuviera incapacitado para el trabajo. En caso de tratarse de familia numerosa, este importe experimentaba un incremento. Con carácter general, para ser beneficiario de las prestaciones periódicas se requería ser trabajador por cuenta ajena; por tanto, los trabajadores autónomos en activo estaban al margen de este tipo de prestación social.

Asignación de carácter redistributivo

La Ley de 1990 ha reformado todo este planteamiento inicial. Por una parte, eleva el importe de las asignaciones y, por otra, no supedita su concesión a que el beneficiario se encuentre en situación de alta en la Seguridad

Social o asimilado, estableciendo al mismo tiempo un límite en los ingresos familiares que condiciona el derecho a la prestación. Se establece así una prestación de carácter redistributivo, dejando sin efecto el sistema vigente anteriormente.

Entre los aspectos más novedosos de la nueva Ley destaca la ampliación de

los colectivos afectados por la misma, pues extiende el derecho a las prestaciones familiares, a los trabajadores afiliados al Régimen Especial de Autónomos y a las Empleadas de Hogar, así como a quienes no se encuentren afiliados y en alta, siempre que no superen el límite de ingresos establecido por la Ley.

Las nuevas prestaciones por «hijo a cargo» suponen:

a) una asignación económica, en sus modalidades contributiva y no contributiva, por cada hijo menor de dieciocho años o mayor de dicha edad afectado por una minusvalía, en un grado igual o superior al 65%, que esté a cargo del beneficiario y sea cualquiera la naturaleza de la filiación.

b) la consideración como período de

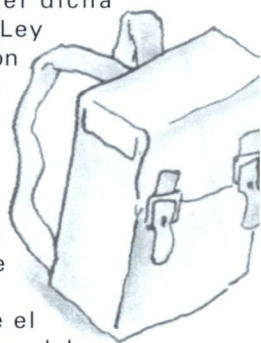
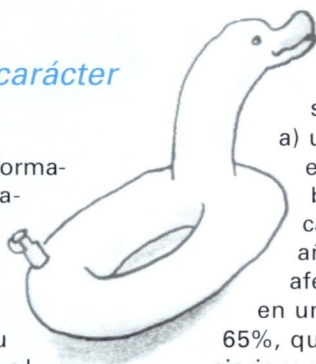
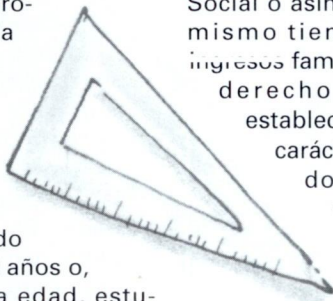
cotización efectiva del primer año de excedencia para el cuidado del hijo, con reserva del puesto de trabajo, que los trabajadores disfruten de acuerdo con la legislación aplicable. Se benefician de esta modalidad de prestación los trabajadores por cuenta ajena incluidos en el Régimen General de la Seguridad Social.

Qué entiende la Ley por «hijo a cargo»

«Hijo a cargo» es aquél que vive con el beneficiario y a sus expensas, aunque para tener dicha consideración la Ley admite la separación

transitoria motivada por razón de estudios u otras causas similares que no rompan la convivencia entre padres e hijos.

Se considera que el hijo no está a cargo del beneficiario cuando trabaje por cuenta propia o ajena o sea perceptor de una pensión contributiva a cargo del régimen público de protección social distinta de la pensión de orfandad.



Asignaciones económicas

En el supuesto de «hijo menor de dieciocho años», la asignación económica es de 36.000 ptas. cuando el hijo a cargo no se encuentre afectado por una minusvalía, y de 72.000 ptas. En el caso de que el hijo a cargo se encuentre afectado por una minusvalía en grado igual o superior al 33%.

En el supuesto de «hijo mayor de dieciocho años», la prestación económica se sitúa en las 312.000 ptas. anuales cuando el hijo a cargo se encuentra afectado por una minusvalía en grado igual o superior al 65%.

Cuando el hijo a cargo se encuentra afectado por una minusvalía igual o superior al 75% y, como consecuencia de pérdidas anatómicas o funcionales, necesita de la ayuda de otra persona para poder realizar los actos más esenciales, la asignación económica asciende a 468.000 ptas.

Observaciones a la nueva ley

Cabe destacar que existe un colectivo importante sin asignación económica: «los hijos a cargo, mayores de 18 años, afectados por una minusvalía en un grado entre el 33% y el 65%».

Quizá porque se prevé que son aptos para realizar algún trabajo retributivo, si bien la realidad nos demuestra que pueden incluirse en este apartado diferentes supuestos, sobre todo los relativos a la disminución psíquica, que es la que presenta mayores problemas. Otro aspecto importante a señalar es que la asignación de la prestación familiar por «hijo a cargo, en el caso de disminuidos mayores de 18 años en un grado igual o superior al 65%, así como los que precisan la asistencia de otra



persona» coincide con los importes de la pensión de invalidez, en su modalidad no contributiva, a la cual tiene derecho una persona incapacitada mayor de 18 años, siempre y cuando cumpla su familia un requisito de ingresos económicos. Por esta razón es incompatible la percepción de la asignación económica por hijo minusválido a cargo con la condición, por parte del hijo minusválido, de pensionista de invalidez o jubilación, en la modalidad no contributiva.

Los huérfanos de padre y madre, menores de dieciocho años o mayores incapacitados en el grado previsto por la Ley, o los hijos abandonados por sus padres, tienen también derecho a la percepción de la asignación familiar.

La prestación solamente puede percibirse por uno de los beneficiarios, es decir, por el padre o la madre. En el supuesto de que los dos reúnan las condiciones requeridas y en caso de separación o divorcio, el cónyuge que conviva con los hijos conserva el derecho.

Gestión y abono

La gestión de la asignación económica por hijo a cargo, tanto en su modalidad contributiva como no contributiva, así como el reconocimiento del derecho a la misma corresponderá al Instituto Nacional de la Seguridad Social, ante quién deberá presentarse la correspondiente solicitud.

El abono de la asignación económica se efectuará directamente por la tesorería de la Seguridad Social mediante pagos semestrales, excepto en los casos de mayores de 18 años incapacitados, a los que se les abonará la prestación cada mes por mensualidades vencidas.

Ahorre dinero y gane seguridad

REVISE USTED MISMO LOS FRENOS

Pablo Giménez,
Profesor de mecánica de la Escuela del Taxi CIUTAT GROGA

Una revisión en el momento oportuno

- Es conveniente efectuar una revisión cada 5.000 a 6.000 Km para comprobar el estado de las pastillas de freno, y cada 15.000 o 16.000 Km revisar las zapatas.
- Será necesario sustituir las pastillas alrededor de los 30.000 Km, y entre los 40.000 y 50.000 Km las zapatas.
- Cuando el espesor del fero do sea inferior a 2 mm.
- Cuando al comprobar el nivel del líquido de frenos, éste haya descendido excesivamente.
- Cuando al frenar retiemble el vehículo o se desvíe hacia un lado.
- Si necesitamos empujar más de lo normal el pedal de freno.
- Si el tiempo de frenada es excesivamente largo.
- Si el pedal de freno tiene un recorrido libre excesivo antes de que los frenos actúen.
- Si notamos el pedal excesivamente blando.
- Cuando aparezcan ruidos.

Analice primero el síntoma

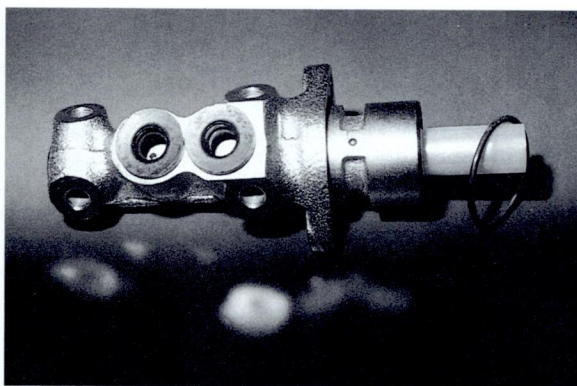
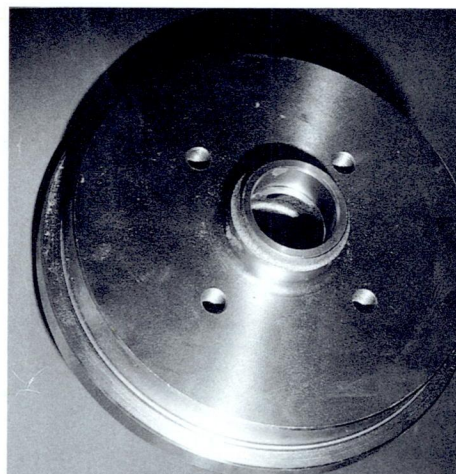
Antes de empezar a desmontar nada, analice primero los síntomas. ¿Por qué vamos a comprobar el sistema de frenos de nuestro vehículo? Puede tratarse de una simple revisión periódica o de un mal funcionamiento. Si se trata de la segunda causa, analicemos primero el síntoma, después la causa o

posibles causas y, por último, busquemos la solución. Para facilitar esta tarea encontraremos en el siguiente cuadro algunos síntomas con su avería y posible solución.

Compruebe si tiene todas las herramientas

Ya sabemos qué falla y cómo repararlo, pero nos falta saber las herramientas que necesitamos.

Tambor de frenos



Bomba de frenos

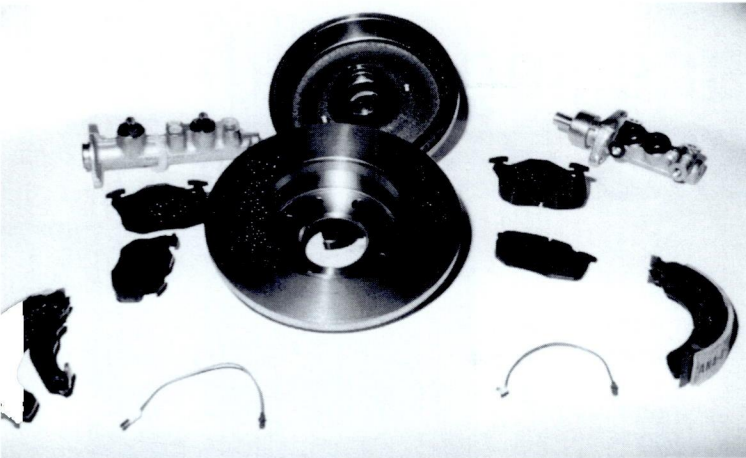
Aquí dispone de una lista orientativa de herramientas. (Antes de empezar a desmontar, debemos comprobar si disponemos de las herramientas necesarias y de las piezas a sustituir).

- Gato para levantar el vehículo.
- Un caballete para trabajar con el vehículo levantado.
- Calzos de ruedas.
- Una llave de ruedas.
- Un destornillador (plano o de estrella).
- Un martillo o maza de plástico.
- Llaves (a ser posible de vaso o estrella).
- Alicates universales.
- Util especial para extraer los muelles (no es imprescindible, pero sí

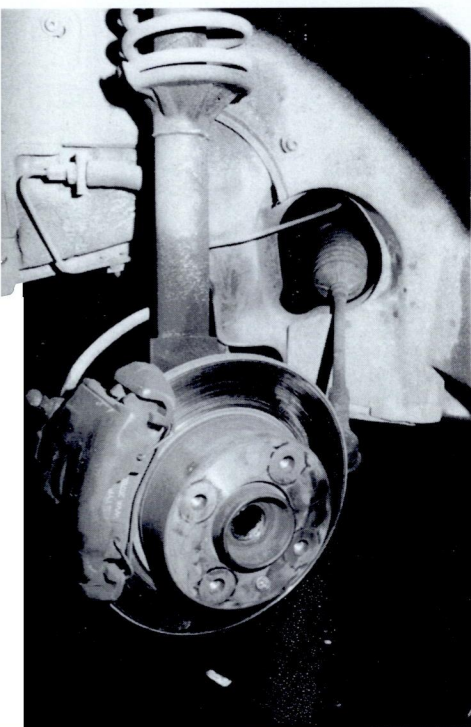


Mordaza de frenos

- cómodo).
 - Un sargento (no es imprescindible).
 - Un bote para recoger el líquido de freno al sangrar y un tubo o manguera pequeña.
 - Tela de esmeril.
 - Grasa.
- Si ya sabemos lo que pasa y tenemos las herramientas, sólo nos queda disponer de tiempo para poder efectuarlo.



Elementos del sistema de frenos



Sistema conjunto de frenos

do las pastillas (de un lado), si

fuese necesario, y purgando el circuito: 50'.

- Desmontar y montar pinzas de freno. Reparar. Purgar circuito: 3h.
- Sustituir pastillas de freno: 1h.
- Purgar: 30'
- Desmontaje y montaje de los tambores traseros: 1h 15'.
- Sustituir zapatas: 1h 40'.
- Cambiar repartidor de frenada: 1h 15'.
- Cambiar latiguillo: 1h.
- Cambiar una tubería rígida: 1h 15'.

Si dispone de ese tiempo y se ve con ánimo de empezar: **¡ Animo y manos a la obra !**

¿ Cómo sustituir las pastillas de freno ?

Es recomendable trabajar sólo con una rueda. En caso de duda en el montaje, podemos recurrir a la otra y fijarnos.

1. Poner el freno de mano y calzar el vehículo.
2. Aflojar un poco los tornillos de la rueda.
3. Levantar el coche con el gato y colocar el caballete. Asegurarse de que está bien colocado y en un sitio resistente.
4. Acabar de aflojar los tornillos de la rueda y extraer la rueda.
5. Limpiar la mordaza y extraer las grapas de retención o pasadores de seguridad.

6. Extraer las chavetas o calces que sujetan las pastillas de freno a la pinza.

7. Retirar la pinza. ¡ OJO ! No actuar sobre el pedal de freno o se saldrá el émbolo de su alojamiento.

8. Extraer las pastillas.

9. Retirar los resortes (laminillas flexibles o alambre) de debajo de las pastillas si los hubiera.

Montaje

Para el montaje, actuar de la forma siguiente:

1. Sacar el guardapolvo del émbolo. Limpiar el extremo del émbolo con alcohol desnaturalizado o simplemente con un trapo impregnado con líquido de frenos y secarlo.
2. Engrasar la pared del cilindro.
3. Montar el guardapolvo.
4. Empujar el émbolo hacia adentro con la ayuda de un sargento o haciendo palanca.
5. Montar los resortes alojados en las pinzas y las pinzas. (Antes de pasar al punto siguiente, coger las pastillas y comprobar si el ferodo lleva un chaflán en su perfil. De no ser así, hacerlo con ayuda de una lima. Contribuye a que las pastillas se asienten mejor).
6. Introducir primero una pastilla y luego la otra, procurando que se deslicen libremente y compriman los dos resortes.
7. Montar la primera chaveta y, con la ayuda de un detornillador, hacer palanca para desplazar las pastillas hacia abajo y poder introducir la otra chaveta.
8. Colocar de nuevo las grapas de retención de las chavetas.
9. Pisar varias veces el pedal de freno para que el émbolo entre en contacto con las pastillas.
10. Comprobar que gire el disco libremente. Si es así, montar la rueda y repetir la misma operación en el lado contrario.

Tome nota: Las cifras que se han dado y los tiempos de reparación son simplemente orientativos. Cada fabricante da las suyas.

El tiempo es oro

Los tiempos necesarios para efectuar una serie de reparaciones en un vehículo, con frenos de disco delanteros y de tambor traseros, en un concesionario oficial, por un experto, se resumen de la siguiente manera:

- Cambiar discos delanteros, desmontando bujes y sustituyendo las pastillas: 2h 30.
- Desmontaje y montaje o sustitución de la pinza de freno cambian-

LOS INFORMADORES OLÍMPICOS EN MARCHA

Esteve Negre

Profesor del Cursillo de Informadores Olímpicos en la Escola del Taxi

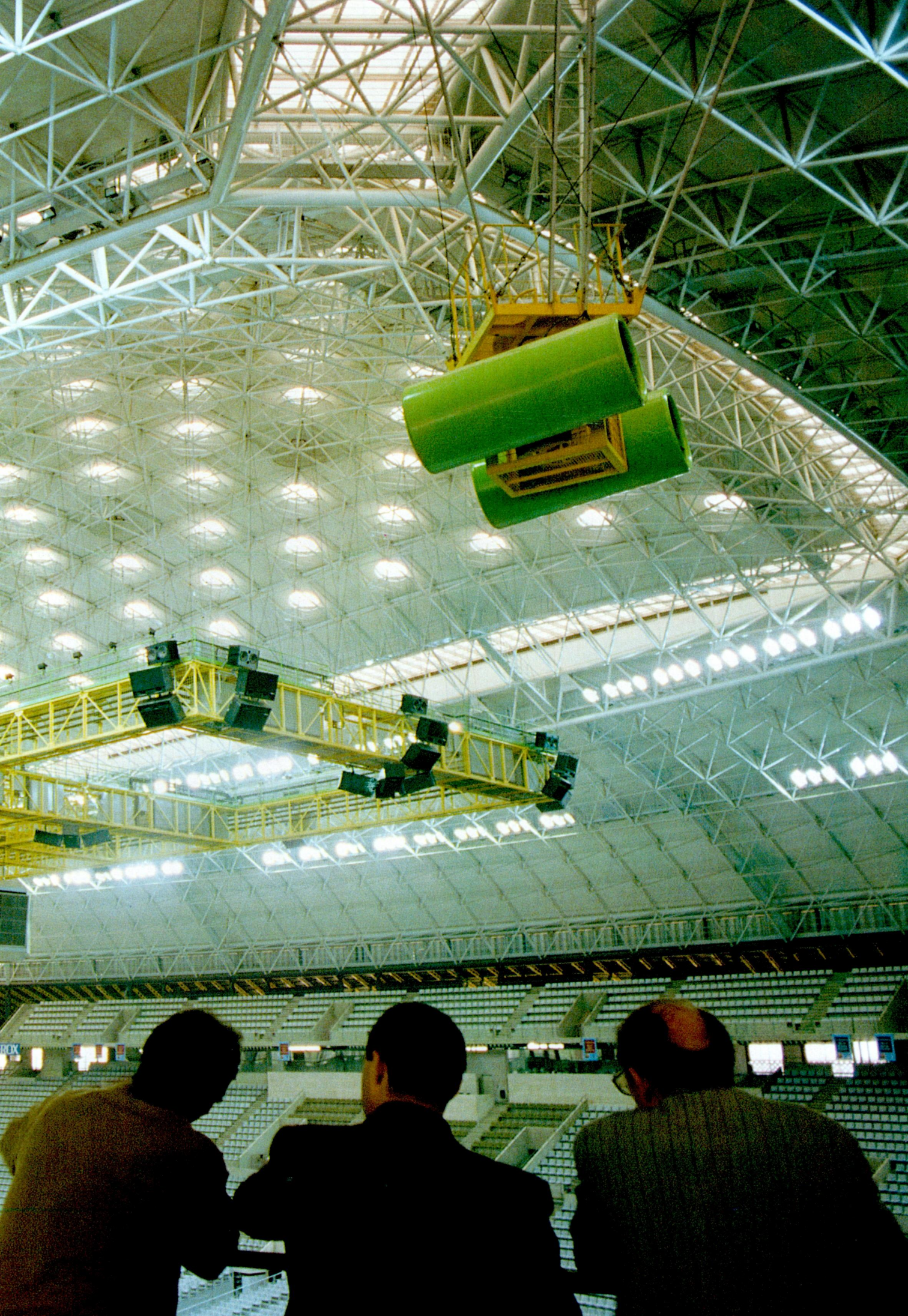
Todo empezó con la ilusión de Barcelona'92. El sector del taxi quería y debía participar en este evento histórico. Así, tras un acuerdo establecido con el COOB'92, la Escuela del Taxi de Ciutat Grogga inició los cursillos de Informadores Olímpicos, seguidos en un principio por 300 profesionales taxistas.

El segundo paso fue lograr que estos Informadores se pusieran en marcha, hecho que se concretó hace un mes y medio. Gracias al esfuerzo de todos, se obtuvieron los permisos necesarios para acceder al interior del «Estadi Olímpic» y al «Palau Sant Jordi». Un privilegio de unos pocos, ya que sólo los Informadores Olímpicos acreditados y las visitas concertadas por el COOB'92 tienen acceso autorizado a estos espacios olímpicos los días laborables. En estos momentos ya son 400 las carreras que estos taxistas «Informadores Olímpicos» han realizado a las instalaciones de Montjuïc y algunos incluso han enseñando a sus clientes durante todo un día Barcelona con «mariscada incluida».

Otro hecho importante es que algunas empresas extranjeras ya se han interesado por los servicios de los Informadores Olímpicos, solicitando taxis con antelación para clientes que llegan del extranjero.

Después de estar impartiendo durante dos años cursos de Informadores Olímpicos, ya se puede hacer una primera valoración de esta iniciativa.





Una iniciativa pionera en la historia del olimpismo



Los taxistas de Barcelona y área metropolitana se sienten orgullosos de participar en esta iniciativa, pionera en la historia del olimpismo. Hasta ahora, en ninguna ciudad del mundo el sector del taxi había participado tan activamente en los Juegos Olímpicos, lo cual constituye un aliciente más para aquellos profesionales que aún no colaboran en la iniciativa.

Para el nuevo curso que se inicia y a tan sólo 10 meses de la celebración de los Juegos, ya son muchos los taxistas inscritos. El objetivo es que haya 700 Informadores Olímpicos, setecientos profesionales taxistas que acojan al visitante y ofrezcan una perfecta imagen de nuestra ciudad.

Las emisoras de radio-taxi también han tomado conciencia de la importancia del evento y están recomendando a sus asociados que se inscriban a los cursillos. En estos momentos son ocho las emisoras que están colaborando en el proyecto. Es una gran satisfacción, pues se ha conseguido que dichas emisoras, cada una con sus peculiaridades, participen en una idea como ésta, que redunde en beneficio de la profesión.

Todos los participantes -EMT, Ciutat Grogga, taxistas, emisoras de radio-taxi y profesores- valoran de forma positiva esta iniciativa, porque contribuye a mejorar la imagen del taxi en el entorno ciudadano. Ahora el profesional taxista, como Informador Olímpico, tiene la oportunidad de demostrar que es algo más que un chófer que lleva al cliente de una dirección a otra, ya que la formación recibida le permite tener más recursos para acompañar y a la vez informar a su cliente sobre su ciudad, convirtiéndose en un guía garantizado antes, durante y después de los JJ.OO. del 92.

sama

Valeo

Una Empresa Actual al Servicio del Industrial del Taxi

Descuentos especiales para Sres. Taxistas

Pasaje Nogués, 7-9
Tel. 258 98 09
Fax (93) 258 27 00
08025 BARCELONA

Provenza, 378-380
Tel. 207 61 63
Fax (93) 258 30 33
08037 BARCELONA

Dante, 37-39
Tel. 358 83 00
Fax (93) 358 82 87
08014 BARCELONA

Violante de
Hungria, 125
Tel. 33040 08
08028 BARCELONA

Pons y Gallarza, 41
Tel. 345 64 64
Fax (93) 345 99 84
08030 BARCELONA

La Tonificació (II^a part): Com s'enforteix la musculatura

Pere Fàbregues i Garcia, llicenciat en Educació Física;
Corinne Vancells Guerin, professora de gimnàstica i aeròbic.

Mai no és massa tard per millorar la nostra salut. Encara que hagi dut una vida essencialment sedentària, o faci molt temps que no fa exercicis, pot enfortir-se igualment i recuperar la força que tenia o, simplement, guanyar la que mai no ha tingut.

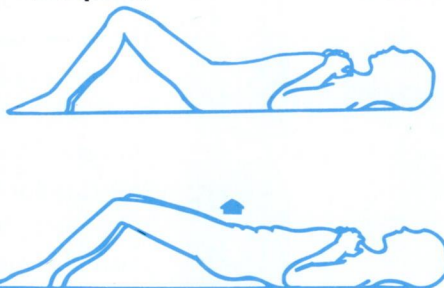
Hi ha un aspecte certament important en relació amb l'exercici físic que cal conèixer: l'escalfament i el refredament.

L'escalfament, evidentment, ha de ser previ a l'activitat, perquè ens prepari per al treball físic. Durant la inactivitat, les fibres musculars s'enganxen entre elles i un moviment brusco o enèrgic en fred pot provocar una ruptura del teixit (una llesió). Allò que allibera les fibres enganxades és la calor corporal, la sang calenta que irriga el cos. El millor mètode per augmentar la temperatura corporal és moure totes les parts del cos de forma continuada, suaument i a un ritme lent però dinàmic, durant deu o quinze minuts (córrer molt suaument o trotar, caminar fent moviments amplis amb els braços, coordinar moviments de braços i cames, pujar escales, etc.).

Finalment, hi ha el refredament, que és quasi tan important com l'escal-

fament, i que consisteix en una sèrie d'estiraments que tenen la funció de recuperar els músculs fatigats i irritats per l'esforç (consultar l'article del mes d'abril).

Enfortiment dels glutis (anques)



Estiri's a terra de panxa enlaire amb les cames flexionades, pressioni la part baixa de l'esquena contra el terra, aixequi lentament la pelvis a tres o quatre dits del terra, mantingui la posició durant cinc segons i torni a la posició anterior. Repeteixi l'exercici deu vegades.

Enfortiment dels quàdriceps (cuixes)



De panxa enlaire, amb l'esquena ben plana contra el terra, flexioni una cama i aixequi a un pam de terra la que està estirada. Mantingui la posició durant dos o tres segons. Repeteixi l'exercici deu vegades amb cada cama.

Optica Ruiz Urrea

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

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

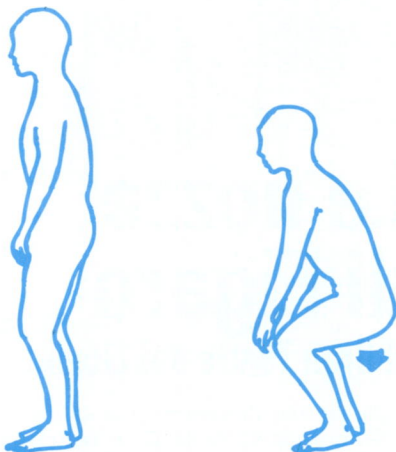
Monturas Nacionales y de importación. Cristales de todos los tipos.
Distribuidor Oficial de las gafas CARTIER PARIS
Especialistas en los multifocales invisibles, visión perfecta en todas las distancias.

RENOVACION DEL PERMISO DE CONDUCIR
Si le han encontrado alguna deficiencia visual, VISITENOS y le daremos la solución.
SUS GAFAS EN DOS HORAS

20% de Descuento a los Sres. taxistas y familiares.

65 años como profesionales ópticos, garantizan nuestros trabajos y servicios.

Posi's dret. Des d'aquesta posició flexioni les cames com si anés a seure.



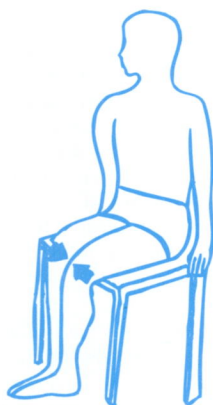
És important que no desenganxi els talons de terra. Aquest exercici es pot fer amb l'ajuda dels braços, recolzant les mans sobre els genolls. Aguantí la posició durant dos o tres segons i torni a la posició inicial. Repeteixi l'exercici deu vegades.

Enfortiment dels abductors (costat de la cuixa)



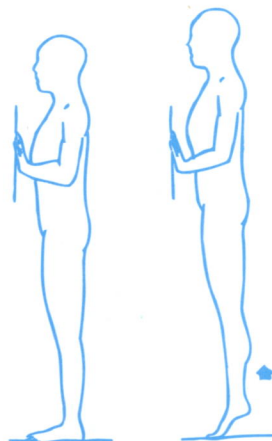
Estiri's de costat amb les cames juntes. Aixequi lentament la cama, un pam o dos, de manera que durant el seu recorregut sempre es trobi paral·lela a l'altra cama. Aguantí la posició durant dos o tres segons i torni a poc a poc a la posició inicial. Repeteixi l'exercici deu vegades amb una cama.

Enfortiment dels adductors («engonals»)



Assegui's amb els peus junts, de manera que els genolls es toquin. Faci força empenyent els genolls l'un contra l'altre fins que noti una tensió a les «engonals». Aguantí aquesta posició durant cinc segons. Repeteixi l'exercici deu vegades.

Posi's dret amb les cames lleugerament flexionades.



Des d'aquesta posició estiri les cames i aixequi els talons de terra fins que quedi de puntetes. Si li costa mantenir l'equilibri, recolzi's amb les mans en algun lloc. Mantingui la posició durant cinc segons. Repeteixi l'exercici deu vegades.

RECAMBIOS TAXI-AUTO^{S.A.}

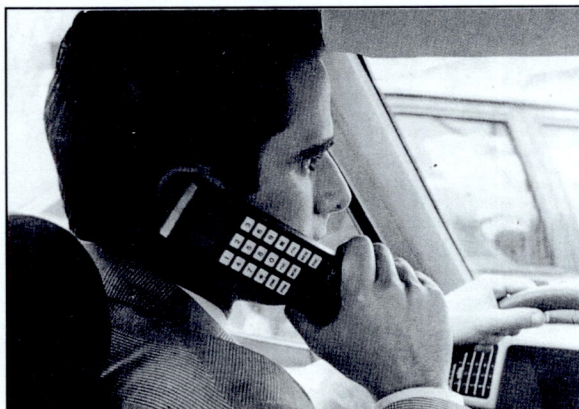


ACCE/SORIO/S

RECAMBIOS EN GENERAL AL SERVICIO DEL TAXI

Central: Castillejos, 306 - 08025 Barcelona
Tel. 236 04 00 - Fax 236 04 05

Cartellá, 189 - 08031 Barcelona - Tel. 357 44 54



TELEFONO MOVIL-TAXI

NUEVA LINEA SISTEMA 900
PRECIO **MUY ESPECIAL**, SOLO Sres. TAXISTAS
Consulte sin compromiso.

ENTRE LOS 100 PRIMEROS SE SORTEARÁ UN VIAJE A CANARIAS CON ESTANCIA DE 7 DIAS PARA DOS PERSONAS

CENTRALES TELEFONICAS - TELEFONOS SIN HILOS
CONTESTADORES - INTERCOMUNICACION
ESTUDIOS TELEFONIA



COMPANIA TELEFONICA CATALANA .S.A.
Rda. Gral. Mitre, 110 - Tels. 201 83 92 - 201 98 52 - 08021 BARCELONA

Festival de Tardor



Des del mes de setembre i fins a finals d'any se celebra a Barcelona la «IIIª edició del Festival de Tardor». Aquest any l'oferta és molt àmplia i interessant. En teatre hi ha un ventall de representacions que satisfan les preferències de tots els públics. Destaca en la seva programació prevista per al mes de novembre la representació al Teatre Tívoli de «Comedias bárbaras» de Valle-Inclán, que oferirà el Centro Dramático Nacional, dirigit per José Carlos Plaza (del 8 al 17 de novembre) i «Yo tengo un tío en América» d'Els Joglars, dirigit com és habitual per Albert Boadella. Els amants de l'Opera tenen una cita al Liceu, on el 23, 25, 26 i 29 de novembre i

l'1 de desembre s'oferirà «Le nozze di Figaro» de Wolfgang A. Mozart.

En el camp de la dansa, la Companyia Búbulus de Dansa presenta del 6 al 10 de novembre «Búbulus sanctus» al Sat-Sant Andreu Teatre. El 16 i 17 del mateix mes, el Teatre Condal obre les seves portes a «La fuerza del destino», del grup Ziryab Dansa de Córdoba, un ballet flamenc que trasllada una obra de Verdi al flamenc. És, sens dubte, una oferta suggerent.

Com a l'edició passada, el cicle de música BarceWOMAD està inclòs en la programació. El mes de novembre oferirà tres noves representacions, totes al Teatre de l'Aliança del Poblenou. Destaca la presència de Ray Lema, un autèntic creador i propulsor de la música transafricana i de «Samba Mapangala & Orchestra Virunga», una orquestra singular de música pop africana i contemporània.

Paralelament, a la Carpa Barcelona, situada a l'eix de les Rambles, la població barcelonesa té diàriament un ventall d'actuacions de dansa, música i humor.

Per a més informació complementària, truqui al telèfon d'Informació General del Festival: 210.72.23.



Le nozze di Figaro al Gran Teatre del Liceu

El passat mes de setembre es va iniciar la Temporada 91-92 del Gran Teatre del Liceu. Durant el mes de novembre està programada l'obra "Le nozze di Figaro" de Mozart. Les representacions es portaran a terme a les 21 h. els dies 23, 25, 26 i 29.

La programació del Liceu es perllongarà, com ja és habitual, fins al mes de juliol del 92.

Recordi que són molts els usuaris que després de la representació requereixen el servei d'un taxi. La funció té una durada aproximada de 2 hores.

Si desitja més informació truqui al telèfon d'informació general: 318.97.80.

Calendari de Fires

Atesa la gran demanda de taxis que genera la Fira de Barcelona, per al seu coneixement posem a la seva disposició el calendari de Salons i Fires programat per al darrers mesos de l'any.

CARAVANING, Saló Internacional del Caravanning: de l'1 al 10 de novembre.

NIVALIA: del 7 al 10 de novembre

FER, FERIA Internacional del Recreativo: del 20 al 22 de novembre

EXPOAVIGA, Saló Internacional de la Tècnica Avícola i Ramadera: del 12 al 15 de novembre

30ª Saló Naútic: del 30 al 8 de desembre

MEDITERRÀNIA: del 30 al 3 de desembre

29 Festival de la infància i de la joventut: del 26 de desembre al 4 de gener

Aquestes dates són orientatives i, per tant, poden variar. Trobarà informació complementària al telèfon 423.31.01.





UN TAXI PER A TOTHOM

Ja circula per l'Àrea Metropolitana de Barcelona un taxi per a tothom, **també per a les persones que tenen dificultats per moure's, i per als minusvàlids.**

○ Truqueu a TAXI RADIO MOVIL, Tel. **358 11 11**
les 24 hores del dia



Àrea metropolitana de Barcelona

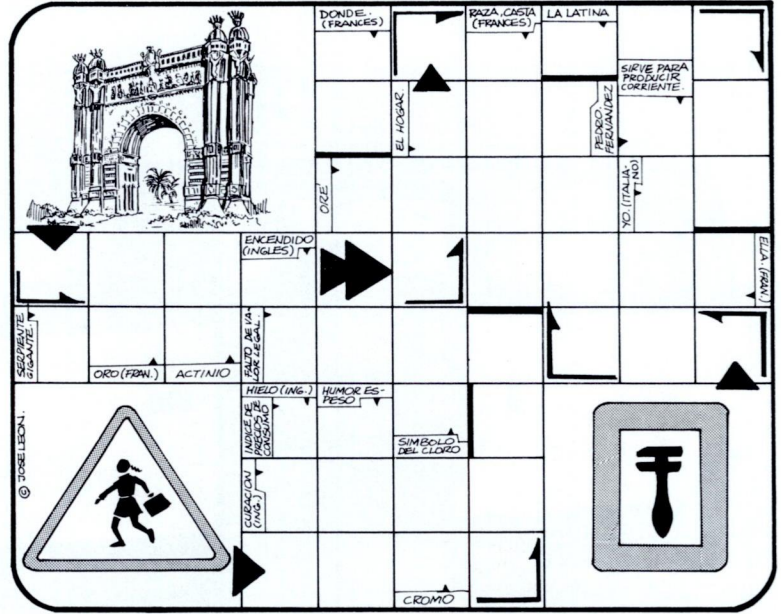
UN SERVEI DE CIUTAT GROGA

AL MATEIX PREU QUE LA RESTA DE TAXIS

**Per René
León**

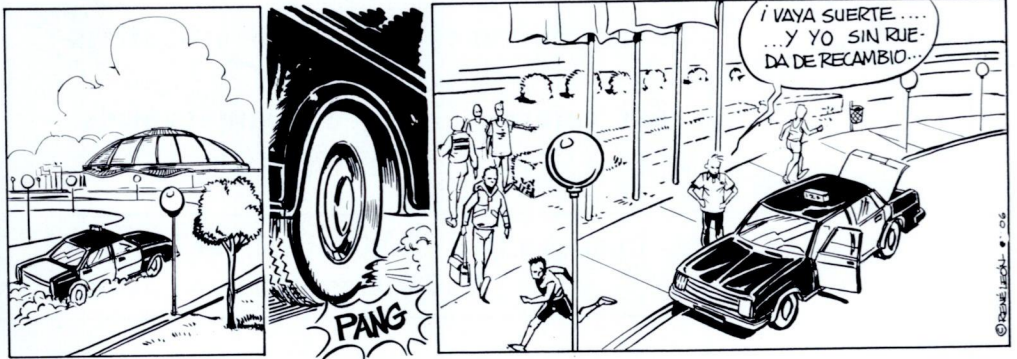
Memorímetro, Nº 30

- 1.- ¿Quién proyecta el Teatre Nacional de Catalunya?
- 2.- ¿Dónde estará situado el «Museu d'Art de Catalunya»?
- 3.- ¿Cómo dice en inglés: «Las pruebas de remo se realizan en Banyoles, localidad situada a 130 km. de Barcelona»?
- 4.- ¿Dónde se encuentra la Librería Costa, especializada en libros antiguos de la historia de Catalunya?
- 5.- ¿Entre qué calles está el Hospital de Sant Pau?
- 6.- Para llevar a un cliente al «Hot Club Otto Zutz» se dirigirá a la calle _____



- 7.- ¿Dónde estará situado el Centro Principal de Prensa durante los Juegos Olímpicos?
- 8.- ¿En qué municipio metropolitano está el «Polígono de Montigalà»?
- 9.- ¿En qué lugar de Barcelona están los multicinees Lauren?
- 10.- ¿Qué altura tendrá la Torre de Collserola?

Las respuestas se pueden enviar a la dirección siguiente: Revista Taxi, c/ 62, núm.420. Zona Franca, 08040 Barcelona.
Atención: El ganador recibirá 10.000 ptas. de premio. Plazo de entrega: 7 de diciembre.



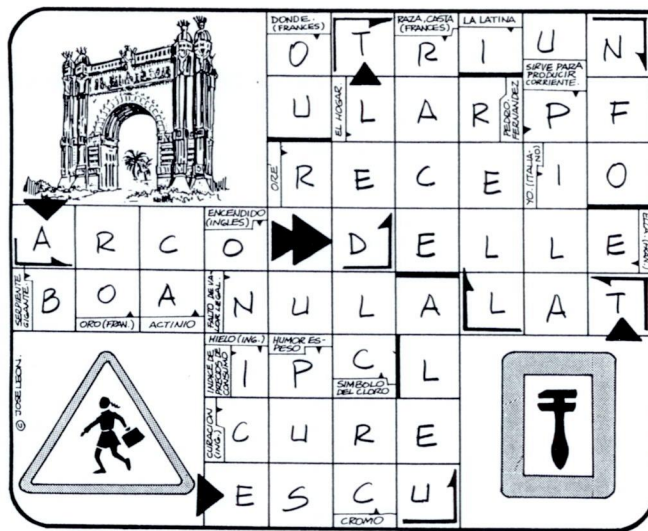
Soluciones

Memorímetro, nº 27

- 1.- The author of the Sant Jordi Palace is the architect Arata Isozaki.
- 2.- Gran Via, 770
- 3.- H. Piñón, A. Vilaplana;
- 4.- c/ Cartagena- Passeig de Sant Joan;
- 5.- Vila Olímpica,
- 6.- Lluçmajor-Districte Nou Barris;
- 7.- Cornellà;
- 8.- L'Hospitalet;
- 9.- c/ Almogàvers i Passeig

Carlos I;
10.- Rambla del Carmel.

El premio de 10.000 ptas. le ha correspondido a Josep M^a Pijoan Tarragó (Licencia 5821); estará a su disposición a partir del 8 de noviembre de 1991 en el Servei del Taxi de la EMT, c/ 62, núm. 420. Zona Franca, 08040 Barcelona.



El usuario agradece

El Sr. Enric Domenech agradece, mediante carta enviada a esta Entitat y ante la imposibilidad de hacerlo personalmente, al taxista José Antonio Fernández Roldán, del vehículo B-8349-MH, por haberle devuelto con rapidez el objeto olvidado en su taxi el pasado mes de julio.

El Sr. José Antonio Acosta González, de la empresa DICOCAF de Cerdanyola del Vallès, expresa también su agradecimiento al taxista de la Licencia nº 7056 por haber regresado a dicha empresa para devolver una cartera, que el Sr. Acosta se dejó olvidada en el trayecto Cerdanyola-Aeropuerto de Barcelona.

En estos momentos en que todo el mundo se preocupa por desprestigiar a personas y entidades, tengo el placer de resaltar la honradez de los profesionales del taxi de Barcelona: el pasado día 13 de julio, a las nueve y media de la mañana, mi hija tomó un

taxi en la Rambla de Santa Mónica hasta la Plaza Tetuán, dejándose olvidado el monedero, con dinero y diversa documentación. El taxista se ha preocupado anónimamente de localizar a mi hija y de retornarle dicho monedero con todo lo que éste contenía. Todo un gesto que le honra a él y a todos los taxistas. Siento no disponer del número de calca, ni de su matrícula para darle las gracias personalmente. Sirvan estas letras para que no acabemos de perder la confianza en las personas que nos rodean. Gracias. **Pío Martín (Mataró)**

Objetos perdidos

El taxista con licencia 3170 comunica que depositó el pasado 4 de septiembre en la oficina de «Objetos Perdidos del Ayuntamiento de Barcelona» una agenda de color negro con numerosas anotaciones de tipo personal y fotografías del usuario Luis Villalba.

El profesional taxista intentó ponerse en contacto personalmente con el citado usua-

rio sin ninguna suerte.

Comunicación urgente

Se ruega al taxista que el día 12/8/91, alrededor de las 7 -8 de la mañana, trasladó a la víctima de una violación a la Comisaría de Policía de la c/ Guipúzcoa, nº 74-76, que se ponga en contacto a la mayor brevedad posible con el teléfono 317.20.11 (Servicio de Atención a la Mujer).

Veintiséis años en el sector



Rafael Millán remitió al Servei del Taxi de la EMT una carta, cuyo contenido transcribimos a continuación, para comunicar su decisión de abandonar la profesión

por motivos de salud. Rafael Millán ejerció como taxista desde 1965 y siempre demostró interés por los problemas del sector. Fue miembro del «Primer Consell del Taxi» en 1980 y de la «Comisión de Seguimiento de Acuerdos en materia de Gestión del Taxi» que trabajó desde 1983 hasta 1987. Asimismo participó en la Consulta del 30 de mayo de 1990 como representante de la «Asociación de Taxistas Metropolitanos de Barcelona».

Jamás pensé que llegase el momento en que tendría que desprenderme de la Licencia de auto-taxi, que tantas satisfacciones me proporcionó durante estos 26 años de trabajo, tanto en mi vida laboral como sindical.

Han sido innumerables las personas que he conocido y de todas siempre aprendí algo y guardo, como un tesoro inapreciable, las vivencias y los conocimientos adquiridos de los amigos, así como de aquéllos que en algún momento determinado pudieron sentirse antagonistas míos.

A todos en general les pido perdón si en alguna ocasión mi comportamiento, influido por las circunstancias, dejó algo que desear.

Amigos: el día 10 de agosto

pasado sufrí un grave accidente de circulación. Gracias sean dadas, el único que salió lesionado fui yo, con doble fractura de húmero, que obligó a que me fuera implantada una prótesis de hierro. En estos momentos me encuentro en período de rehabilitación, sin tener garantías de los resultados.

Por todo ello he decidido, con dolor de mi corazón, transferir la licencia de mi taxi, que tantos sacrificios significó para mí.

A través de estas líneas deseo hacer extensivas mis gracias a la Dra. y a las tres A.T.S. del Hospital de Bellvitge, que en el momento del accidente me socorrieron con toda solicitud, como verdaderas samaritanas. Asimismo, agradezco a los Guardias Civiles de servicio de Vilasar de Dalt que, con firmeza, tesón, delicadeza y humanidad me socorrieron de forma admirable. Hago extensiva mi gratitud al personal sanitario de Can Ruti, donde me dispensaron los primeros auxilios. Y naturalmente, también al Servicio de Traumatología del Dr. Arandes, en el Hospital Clínico de Barcelona, al Dr. Fuster, que fue el artífice de la operación, y a todo el personal sanitario de dicho servicio. Vaya a todos mi eterna gratitud.

Rafael Millán Lozano,
Titular de la Licencia 8947
de la EMT.

Subscripció gratuïta

Si encara no rep la Revista Taxi Metropolità de Barcelona i està interessat o interessada a rebre-la, ompli si li plau la butlleta següent:

Nom _____

Cognoms _____

Adreça _____

Codi Postal _____

Municipi _____

Si es tracta d'una empresa, especifiqui'n el nom:

Trameti aquesta butlleta a l'adreça següent: c/ 62, núm 420. Zona Franca. 08040 Barcelona. Especifiqui en el sobre: «Revista del Taxi».

TELEMOBILE

EL PODER DE LA COMUNICACIÓN AL INSTANTE



GX 9000 TMA-450



GX 9900 TELEFONO PORTATIL CELULAR TMA-900



GX 8900 TELEFONO MOVIL CELULAR TMA-900

GX 9000 TMA-450

- * Marcación abreviada (50 números de memoria)
- * Kit manos libres
- * Posibilidad de alarma externa
- * Código bloqueo
- * Control de volumen en el auricular
- * Microtelefono extraíble

GX 9900 TELEFONO PORTATIL CELULAR TMA-900

- * 100 memorias alfanuméricas
- * Bloqueo electrónico de protección
- * Marcación de hasta 16 dígitos
- * Indicador de batería descargada
- * Contador tiempo de la llamada
- * Kit instalación coche opcional

GX 8900 TELEFONO MOVIL CELULAR TMA-900

- * 60 números de memoria
- * Operación manos libre
- * Autodesconexión
- * Bloqueo electrónico de protección
- * Enmudecimiento de la radio de coche
- * Iluminación del teclado



SCS

COMPONENTES ELECTRONICOS. S.A.

Precios especiales para los Sres. taxistas a través de **Ciutat Grogà**.

**DISTRIBUIDORES EN
TODA ESPAÑA**

Miguel Hernández, 81-87 (Esquina C/Ciencias). Polígono Industrial Gran Vía Sur. Tel. (93) 263 24 24. Fax (93) 263 31 31. 08908 Hospitalet de Llobregat (Barcelona)

TAXISTA PONTE EN LINEA

ALCANCE LA CIMA DE GANANCIAS EN SU TRABAJO



**SUBVENCIONADO.
DIRECTAMENTE
SOBRE EL PRECIO**

**REGALO
PARA VD. DURANTE 4 MESES
SERVICIO MENSAVOZ**
SERVICIO MENSAVOZ: LE GARANTIZA
LA RECEPCION DE TODAS SUS LLAMADAS
DURANTE LAS 24h. DEL DIA,
LOS 365 DIAS DEL AÑO

- Aparato homologado por Telefónica.
- Modalidad "Manos Libres".
- Temporizador (**control tiempo llamada**).
- Medidor de intensidad de señal.
- Memoria/agenda.
- Entrega de tarjeta de precios a cobrar a sus clientes.

TELEFONO + MANOS LIBRES = **79.900** PTS. + IVA

TELEFONO + MANOS LIBRES + INSTALACION + SEGURO A TODO RIESGO = **112.900** PTS. + IVA

OPCIONES:

- Seguro de mantenimiento anual.
- Conversión de telefono movil a telefono portatil.

**Consiga su
TELEFONO
POR SOLO
4.603,-
pts. al mes**

SISTEMAS DE FINANCIACION		
A 6 Meses22.226,-pts. A 12 Meses11.623,-pts. A 24 Meses 6.343,-pts. A 36 Meses 4.603,-pts.	Financiación por LEASING	Targetas de crédito VISA MASTER CAR AMERICAN EXPRESS ACCES TARGETA 6000

-INSTALACION EN TALLERES PROPIOS, AUTORIZADOS Y ADHERIDOS A LA CAMPAÑA "TAXI POSA'T GUAPO"

EMPRESA ADHERIDA
A LA CAMPAÑA "Taxi Posa't Guapo"



Shuils s.a.

Provenza, 111 - 113, Entlo. (Urgel)

Tel: **323 67 61 - 323 67 02**

454 46 02 - 454 46 03

Fax: 323 04 26

08029 Barcelona

OPEL VECTRA



PARA USO PROFESIONAL.

El Opel Vectra GL 1.7 Diesel es un trabajador infatigable.

Consumo muy poco: 4,4 l. a 90 Km/h. y dispone de un amplio maletero con una capacidad de hasta 530 litros VDA.

En versiones de 4 ó 5 puertas, y con el confort y la seguridad de su ingeniería alemana Opel.

Descubra el Vectra más profesional en su Concesionario Oficial Opel.



Le esperamos

AUTO BAIX

Ctra. Sta. Cruz de Calafell, km 9,2
Tels. 654 05 12 / 654 15 12 - SANT BOI DE LLOBREGAT (Barcelona)

BENEDITO, S.A.

Exposición: Vía Augusta, 232. Tel. 209 39 11
Taller: Aribau, 320. Tel. 209 42 99 - BARCELONA

FANAUTO, S.A.

Gran Vía de Carlos III, 70-74
Europa, 18. Tel. 321 92 00 - BARCELONA

IBERTRACCION, S.A

Avda. dels Països Catalans, s/n. Tel. 371 30 50
ESPLUGUES DE LLOBREGAT (Barcelona)

MASTERDIESEL

Avda. Guipúzcoa, 83. Tel. 313 59 12
Avda. Meridiana, 235. Tel. 340 37 17 - BARCELONA

MOTOR REPRIS, S.A.

Gran Vía Corts Catalanes, 484 (esquina Viladomat)
Tels. 424 93 04 / 423 85 74 - BARCELONA

ROMAGOSA

Padilla, 318. Tels. 256 63 00 / 348 01 66
BARCELONA

SANTAUTO, S.A.

Pº. Lorenzo Serra, 20. Tels. 386 61 54 / 386 10 00
SANTA COLOMA DE GRAMANET (Barcelona)

Concesionarios Oficiales

OPEL 
Mejores por experiencia

TAXI 66

Taxi Metropolità de Barcelona

Desembre 1991 - Gener 1992

