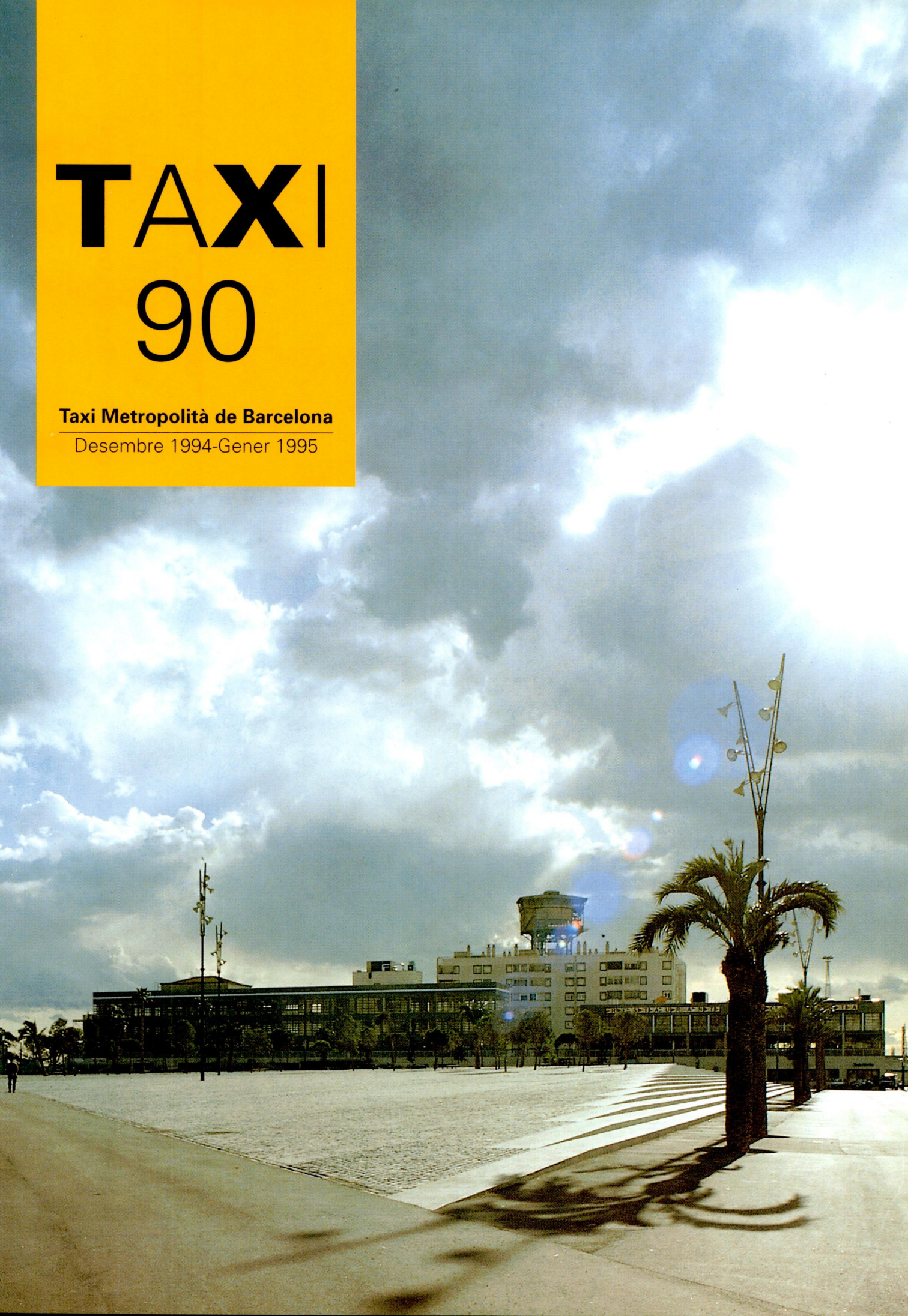
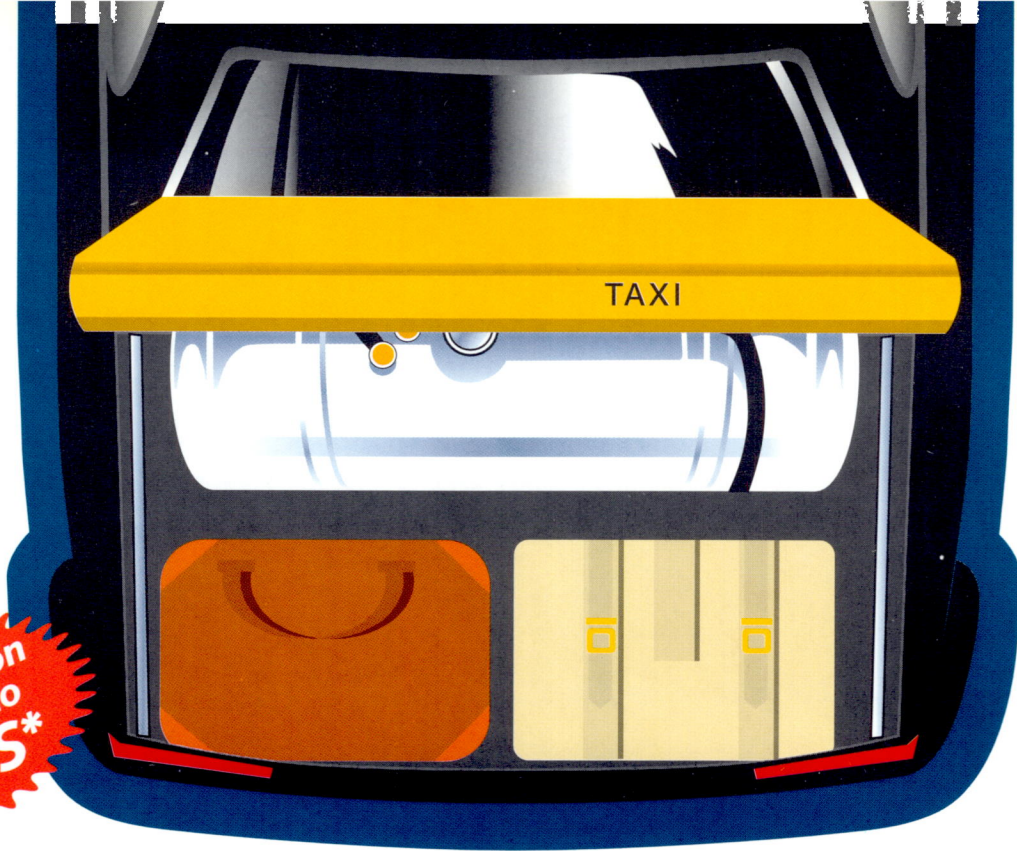


TAXI 90

Taxi Metropolità de Barcelona

Desembre 1994-Gener 1995





Transformación
a gas butano
GRATIS*

Con gas butano su taxi vivirá más años, y vivirá mejor.

Está comprobado que la vida útil de los taxis a gas butano es prácticamente el doble que la de los taxis diesel. Además, si instala el gas butano en su taxi, reducirá los costes de su mantenimiento. Cambiará el aceite y el filtro sólo cada 15.000 Km., no cada 5.000 Km. Se ahorrará entre dos y cuatro pesetas por Km. y el coste de compra del vehículo será menor.

Con gas butano, el motor de su taxi irá más suave, notará menos vibraciones, no tendrá malos olores y escuchará menos ruido. Y, por otro lado, estará contribuyendo a mantener el medio ambiente más limpio. Las emisiones contaminantes de los taxis a gas butano son prácticamente nulas. Hay muchas buenas razones para instalar el gas butano en su taxi. No lo piense más. Hágalo ya.

**Para vehículos con catalizador: GRATIS, 10.000 ó 25.000 ptas. según la marca a instalar o el taller elegido. Promoción válida hasta agotar existencias.*

Talleres oficiales para la transformación de TAXIS a G.L.P.

Talleres Foncri

C/Pallars, 327. Tel.: 307 26 56.
08018 Barcelona.

Ciutat Groga

C/Lutxana, 115. Tel.: 485 04 26.
08018 Barcelona.

Pedro Moreno

C/San Cosme, 161. Tel.: 783 71 55.
08922 Tarrasa (Barcelona).

Neumáticos Garcilaso

C/Padre Claret, 520. Tel.: 352 24 59.
08027 Barcelona.

Cooperativa de la Indústria del Taxi

C/Espronedca, 123. Tel.: 307 66 08.
08014 Barcelona.

Reprisauto

C/Saboneria, 11-13. Tel.: 710 68 48.
08204 Sabadell (Barcelona).

Meridiana Motors

Avda. Meridiana, 326. Tel.: 349 30 58.
08027 Barcelona.

Joan

C/Vila-Vall Llebrera, 8. Tel.: 395 68 00.
08915 Badalona (Barcelona).



Edita

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

Gestió i Publicitat:

CETRAMSA
Avinyó, 7 – bis
08002 Barcelona

Direcció i coordinació

P. Rocío Terán

Publicitat

Elvira Cerdà
Teléf.: 412 44 66

Col·laboren en aquest número

010 - Barcelona Informació
Amics de Ciutat Groga

Correcció

Roser Berdagué

Grafisme

Oriol Alcaraz i Francesc Igual

Fotografia

Grup Muntaner
Arxiu Revista del Taxi

Tiratge:

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

Impressió

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

Coberta

Plaça Final / Passeig Joan de Borbó
a la Barceloneta

Fotografia:

Màrius Brossa

• S u m a r i •

Editorial

De pressa, de pressa

Pàgina: 4

El taxi para quien lo trabaja

Pàgina: 6

Entrevista a Joan Torres

President de l'Institut Metropolità del Taxi

Pàgina: 8

Notícies

Pàgina: 11

Bojos per Barcelona

—suplement—

Guanyem Mercat

Pàgina: 16

Barcelona Informació

Pàgina: 19

Agenda

Pàgina: 20

La bústia del taxi

Pàgina: 21

Pàgines grogues

Acta nº 31, 32, 33 i 34

Pàgines centrals

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

De pressa, de pressa

La darrera assemblea celebrada en el Poliesportiu de Sant Andreu el passat octubre i la manifestació de novembre a la Plaça de Sant Jaume van comptar amb el suport d'una part molt important del col·lectiu.

Pel que fa referència a l'incident que va ocasionar fractures i contusions a un taxista, l'Institut i els sindicats li van donar —creiem— el suport moral i econòmic que li corresponia com a participant en l'exercici de la llibertat que suposa assistir a una manifestació pública i col·lectiva en defensa de les legítimes reivindicacions.

L'Institut Metropolità del Taxi, per la seva banda, va entendre la manifestació massiva com a resposta positiva del sector a les demandes reivindicatives presentades pels sindicats majoritaris.

En les Actes que es van publicar en aquesta mateixa Revista es comprova que l'Institut va fer avinent a les forces representatives del sector que recolza i recolzarà aquestes demandes i més encara si són sostingudes per tot el col·lectiu.

Malgrat tot, aquesta Administració opina també que els resultats dels plantejaments sindicals, atesa la seva radicalitat, no deixen de resultar difícils, malgrat que és ben clar que tot és difícil.

En aquesta conjuntura creiem oportú recomanar als sindicats que es fixin terminis raonables, no excessivament dilatats, per



assolir els objectius desitjats, perquè altrament es pot crear una frustració en el conjunt del sector. A tall d'exemple, caldria pensar que, així com s'estan fent gestions davant l'Administració per obtenir suport econòmic per la reconversió, s'hauria d'actuar per tal de determinar quina aportació està disposat a fer el taxista, dada imprescindible per arribar a qualsevol acord amb les institucions.

I encara, una puntualització final: molts taxistes s'han aproximat els darrers dies a aquest Institut per queixar-se de determinades mesures que aquesta casa està aplicant i es proposa aplicar. Tothom ha de saber que aquestes mesures responen únicament a la política que els sindicats majoritaris han defensat davant aquesta Administració, política que troba consens en el conjunt del sector si hem de fer cas a les mobilitzacions massives que van tenir lloc els darrers mesos. Haurà, potser, d'entendre's que els canvis bons per a un col·lectiu són sovint sagnants per a una part d'aquest. En qualsevol cas, l'Institut Metropolità del Taxi està intentant atendre de la millor forma possible aquests casos individuals ■

La última assemblea celebrada en el Polideportivo de Sant Andreu el mes de octubre pasado y la manifestación de noviembre en la Plaça de Sant Jaume han contado con el apoyo de una parte muy importante del colectivo.

En cuanto al incidente que ocasionó fractures y contusiones a un taxista, el Institut y los sindicatos le han dado —así lo creemos— el soporte moral y económico que le correspondía como participante en el ejercicio de la libertad que supone asistir a una manifestación pública y colectiva en defensa de las legítimes reivindicaciones.

El "Institut Metropolità del Taxi", por su parte, entendió esta manifestación masiva como una respuesta positiva del sector a las peticiones reivindicativas presentadas por los sindicatos mayoritarios.

En las Actas que se han publicado en esta misma revista, se comprueba que el Institut ha manifestado a las fuerzas representativas del sector que apoya y apoyará estas peticiones, y más si son refrendadas por todo el colectivo. No obstante, esta administración opina también que los planteamientos sindicales, debido a su radicalidad, no dejan de resultar difíciles, aunque es evidente que todo es difícil.

En esta coyuntura creemos oportuno recomendar a los sindicatos que se fijen plazos razonables, no excesivamente dilatados, para alcanzar los obje-



tivos deseados, porque de lo contrario se puede crear frustración en el conjunto del sector. A modo de ejemplo, así como se están haciendo gestiones ante la Administración para obtener soporte económico para la reconversión, cabría quizás actuar para determinar qué aportación está dispuesto a hacer el taxista, dato imprescindible para llegar a cualquier acuerdo con las instituciones.

Y una puntualización final: muchos taxistas se han acercado estos últimos días a este Institut para quejarse de determinadas medidas que esta casa está aplicando y se propone aplicar. Todos deben saber que estas medidas responden únicamente a la política que los sindicatos votados mayoritariamente han defendido ante esta administración, política que parece encontrar consenso en el conjunto del sector en vista de las movilizaciones masivas que han tenido lugar en los últimos meses. Deberá quizá entenderse que los cambios buenos para un colectivo son a menudo dolorosos para una parte del mismo. En cualquier caso, el Institut Metropolità del Taxi está intentando atender de la mejor manera posible estos casos individuales ■



Cándido Ferreira, arrojado entre los dos policías municipales y rodeado de airados taxis

El agresor, detenido por la Guardia Urbana, tiene n

Una reconversión que costaría 2.100 pesetas a cada ciudadano

M. M. Barcelona
Actualmente hay 10.900 taxis en el área metropolitana de Barcelona. Para examina

Un conflicto marcado por las elecciones

BARCELONA. (Redacción.) — Las cada vez más cercanas elecciones municipales del mes de mayo marcan este nuevo conflicto entre la Administración y el sector del taxi en Barcelona. Si en los últimos años, el malestar general del sector parecía controlado, la irrupción de un nuevo sindicato —la ACT, afín a la Convergència i Unió (CIU)— ha sacudido a los taxistas y los ha unificado bajo una bandera. Primero fue la de "Reconversión" con la que se impulsieron en las segundas elecciones (en mayo pasado) con el 20,13 % de votos. Después, se unieron al STAC, segundos con el 19,73 % de los votos, e hicieron suyo el lema de éstos: "Un taxi, un conductor". Y después de las vacaciones no

han perdido el tiempo: la ACT impulsó la Coordinadora Metropolitana del Taxi, donde agrupó no sólo a los sindicatos mayoritarios —los que obtuvieron más del 10 % de los votos y, por tanto, son miembros de pleno derecho del consejo consultivo de la EMT—, sino que se abrió a los minoritarios. Todos ellos han convocado ya dos paros en sólo dos meses —el anterior fue el pasado 6 de octubre—.

Para la Entitat del Transport, la ACT es un submarino de desprestigio que impulsa una campaña de desprestigio pulsa una campaña de desprestigio "Barcelona". Su relación con el alcalde de Barcelona, Jaume Riera, ha sido siempre negativa por el sindicato, a pesar de tener su sede en el Hotel d'Entitats de Benestar Social, tener como presiden

te a un concejal de este partido y coincidir siempre con las tesis de la coalición nacionalista. Es más, uno de sus líderes, Josep Maria Goñi, no tiene ningún reparo en afirmar que está dispuesto "a reventar los acetos electorales de Maragall si no nos resuelve el problema". Los responsables de la EMT afirman que no lograrán calmar al sector hasta después de las elecciones municipales. A pesar de que durante la manifestación se oyeron consignas contra Pasqual Maragall y Jordi Pujol, los manifestantes se situaron nada más llegar a la plaza de Sant Jaume frente al Ayuntamiento. Ayer mismo, el grupo municipal de CiU pidió un pleno extraordinario para tratar el conflicto. ●

Un conductor atropella a manifestación

J. M. SIB...

Indefensos taxistas

EL TAXISTA sabe que una distracción suya, incluso mínima, puede provocar un accidente. Pero esa concentración que debe prestar a su trabajo lo convierte, especialmente por la noche, en víctima indefensa de atacadores y criminales. En una ciudad como Madrid, cada día, o más precisamente cada noche, se producen en torno a una decena de atracos a taxistas. A veces, con agresión: entre 1982 y 1985, 72 conductores resultaron heridos; en ocasiones, como ayer, con efectos mortales: dos taxistas fueron asesinados de madrugada.

Perseguido por los manifestantes, un agente de la Guardia Urbana, alertado por sus compañeros, dio el alto al conductor en la confluencia entre Roselló y Pau Claris. Logró detenerlo, tras un forcejeo en el que Cándido Ferreira intentó, sin éxito, arrebatarle el arma reglamentaria, que se disparó sin salir de la funda, por lo que la bala rebotó en el suelo.

Contrariamente a lo que pasó en la huelga del pasado 6 de octubre, en que el paro de los taxistas contribuyó de forma notabilísima a aligerar y hacer fluida la circulación por el centro de Barcelona, ayer por la mañana el centro urbano fue un espeso magma de coches particulares atrapados en la trampa en que se convirtió el Eixample. La culpa la tuvo la

mayoría de los 10.900 taxis que circularon y contribuyeron a facilitar el desplazamiento de los coches privados. Ayer, como en anteriores huelgas, los ciudadanos, especialmente los usuarios del puerto y de las estaciones y autobuses de Benestar Social, se vieron sorprendidos por el paro y desprevención. De rebote

huelga de los taxistas. Como la protesta nada tenía que ver con lo sucedido en Madrid. La conducta de un irresponsable que lanzó su coche contra los manifestantes, no obstante, estuvo a punto de teñir también la jornada barcelonesa de cadáveres. Los taxistas barceloneses consideran que hay demasiados vehículos en servicio y quieren restringir el número de profesionales. Para conseguir este objetivo es lógico que pidan la congelación de nuevas licencias, extremo que el Ayuntamiento acepta. Menos lógico es que se proponga restringir el acceso a la profesión y limitar a un conductor el uso de un vehículo. Estas dos peticiones suponen negar —salvo a familiares de taxista en determinadas circunstancias— el acceso al oficio y mermar la explotación de un vehículo en una industria en la que no sólo hay pequeñas compañías sino familias que, por turnos, amortizan la inversión de su vida.

...tas pres-
su servicio— contribuiría
2.100 pesetas a la amortiza-
del sector. Con la hipotética
ción de 3.500 licencias se
de los 3,6 taxis por 1.000
ntes que hay en la actuali-
1,5.

...a de la EMT
ad Metropolitana del
(EMT), a través del
ropolitano del
el planteamiento
on los

El centro, atascado



El asesinato de dos taxistas colapsa Madrid

Madrid / Barcelona. — La masiva protesta por el brutal asesinato de dos taxistas en la madrugada de ayer en el centro de Madrid provocó durante todo el día un colapso circulatorio sin precedentes en la capital. Los dos taxistas fueron asesinados en el espacio de pocas horas. Una de las víctimas recibió un tiro en la nuca y la otra, un disparo en la sien, sin que ninguna de las dos tuviera la posibilidad de defenderse. Por la noche, la policía detuvo a un sospechoso de ser el autor de las

muerdes. El doble asesinato centró el paro de seis horas realizado ayer por los taxistas del área metropolitana de Barcelona para exigir una reordenación y la reducción del número de licencias. La manifestación del sector, en la que participaron 7.000 personas, provocó importantes retenciones. La jornada de protesta atravesó por un momento de gran tensión cuando un conductor atropelló a dos taxistas al paso de la marcha por el paseo de Gràcia. PÁGINAS 3, 4 Y EDITORIAL

El taxi para quien lo trabaja

Aprobada inicialmente la modificación del Art. 17 Ap. 1 del Reglamento Regulator del Taxi

Con los votos favorables del Grupo Socialista y de Iniciativa per Catalunya, y la abstención de Convergència i Unió y del Grupo Popular, el Pleno de la Entitat Metropolitana del Transport del 22 de diciembre aprobó inicialmente la propuesta de modificación del artículo 17, ap. 1º, del Reglamento Regulator del Servicio de Autotaxi y, por lo tanto, la decisión del Pleno se encuentra ya en proceso de información pública y audiencia de los interesados por un período de 30 días, con el fin de que se puedan presentar las reclamaciones y sugerimientos oportunos. Si transcurrido este

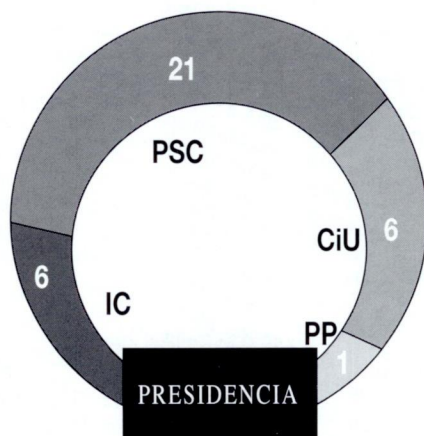
período no se presentan alegaciones, el acuerdo inicial será definitivo. Con la propuesta de esta modificación reglamentaria, el Institut Metropolità del Taxi ha recogido la reivindicación formulada por las fuerzas representativas del taxi bajo el lema: "Un Taxi, un conductor" y ha dado un paso más en la línea de trabajo que define la política global que el Institut ha venido llevando a cabo en los últimos años para mejorar el sector, política que recientemente se ha visto reforzada con la adopción de nuevas medidas de acceso a la profesión y que a medio y largo plazo

encontrará mayores concreciones. La propuesta de modificación del artículo 17, ap. 1 del Reglamento, se materializa porque se entiende que, para conseguir una disminución real del número de vehículos en circulación, que son los que conforman la oferta del servicio, es necesario evitar el doble turno en la conducción de los mismos. El sector debe comprender que no se llegará a ningún resultado positivo disminuyendo únicamente el número de licencias mientras los vehículos de las que permanecen en activo se explotan las 24 horas del día en diferentes turnos.

Composición del Pleno de la Entitat Metropolitana del Transport

Grup Socialista

Badalona	2
Barcelona	5
Castelldefels	1
Cornellà de Llobregat	1
Esplugues de Llobregat	1
Gavà	1
L'Hospitalet de Llobregat	2
Montcada i Reixac	1
Montgat	1
Sant Boi de Llobregat	1
Sant Joan Despí	1
Sant Just Desvern	1
Santa Coloma de Gramenet	2
Viladecans	1
Total	21



IC

Badalona	1
Barcelona	1
El Prat de Llobregat	1
Sant Adrià del Besòs	1
Sant Feliu de Llobregat	1
Santa Coloma de Gramenet	1
Total	6

CiU

Barcelona	4
L'Hospitalet de Llobregat	1
Tiana	1
Total	6

PP

Barcelona	1
-----------	---

Votos de los Grupos Políticos

Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC)

Voto favorable, porque con esta modificación se inicia el proceso de una reivindicación histórica de una parte importante del sector del taxi y constituye el primer paso para situar al sector en el nuevo marco laboral del futuro. Se subraya la preocupación —pese a la dinámica de la política— del cambio de posicionamiento que algún grupo político pone de manifiesto al abstenerse a la modificación reglamentaria, ya que anteriormente se la defendía.

Iniciativa per Catalunya (IC)

Voto favorable, porque con la adopción de esta medida, que determina

que el taxi es para quien lo trabaja y que se expresa en el lema "Un taxi, un conductor", se aporta un elemento clarificador al sector. IC puntualiza, sin embargo, que esta medida no soluciona toda la problemática del taxi.

Grupo Popular (PP)

Abstención cautelar, en espera de los resultados que se obtengan del período de información pública. Se solicita un informe de los Servicios Jurídicos y de la Secretaría de la EMT para corroborar si la modificación del artículo 17 no vulnera los derechos adquiridos del taxista y el carácter de servicio público que tiene el taxi. Asimismo se pide un

informe técnico sobre el impacto que la medida tendrá en los profesionales del taxi y en los usuarios.

Convergència i Unió (CiU)

Abstención, porque la problemática del taxi necesita de un marco global. Esta medida, argumenta CiU, necesita primero la conformidad jurídica y, por otra parte, no puede tratarse sin considerar otras propuestas para la mejora del sector, ya que todas ellas están relacionadas. Reclama un marco financiero global para todas ellas. Espera el resultado de la información pública.

Propuesta de modificación del Artículo 17, ap. 1

El actual Art. 17, ap. 1, del Reglamento Regulator del Servicio,

Al permitir la contratación de conductores asalariados, está impidiendo un control efectivo sobre la oferta:

"Toda persona titular de licencia de las clases A) y B) tendrá la obligación de explotarla personalmente o conjuntamente mediante la contratación de conductores asalariados que estén en posesión del carnet de conducir metropolitano, y afiliados a la Seguridad Social, en régimen de plena y exclusiva dedicación, y de incompatibilidad con otra profesión."

Hincapié en la explotación directa de la licencia, en la conducción personal del vehículo aplicada a la misma, en la plena y exclusiva dedicación del taxista y en la incompatibilidad con el ejercicio de otra profesión.

"Toda persona física, titular de licencia de las clases A) y B), tendrá la obligación de explotarla de forma directa, conduciendo personalmente el vehículo aplicado a la licencia, en régimen de plena y exclusiva dedicación y de incompatibilidad con otra profesión.

En torno a los titulares que adquirieron la licencia antes del 14 de abril de 1979.

"Los titulares actuales de una o más licencias, que hubieran estado adjudicadas o adquiridas antes del 14 de abril de 1979, podrán explotarla mediante la contratación de un único conductor, familiar o asalariado, que

esté en posesión del carnet de conducción metropolitano y afiliado a la Seguridad Social, en régimen de plena y exclusiva dedicación e incompatible con otra profesión".

El "Titular no conductor" para los casos de incapacidad laboral transitoria o por suspensión del permiso de conducción

"Los titulares de licencia que no puedan conducir porque se encuentren en situación de incapacidad laboral transitoria, o estén cumpliendo una sanción de suspensión del permiso de conducir impuesta por la Prefectura de Tráfico o la autoridad judicial, pasarán a la situación de "titular no conductor", siempre que la causa sea debidamente acreditada ante este Institut, y se podrá autorizar a otro conductor contratado en las condiciones señaladas en el párrafo anterior por el tiempo en que se prevea su ausencia".

ATENCIÓN

SRES. TAXISTAS

OFERTAS EN LA TIENDA DE RECAMBIOS
DEL 2 DE ENERO HASTA EL 31 DE MARZO DE 1995

Artículo	Dto.
Amortiguadores Monroe	55%
Embragues Luk o Valeo	45%
Discos de Freno AD-PRO	50%
Pastillas Freno R-H	65%
Pastillas Freno Necto	55%
Aceite ELF	45%
Aceite ESSO *	45%

* Por la compra de 5 latas regalamos 1

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

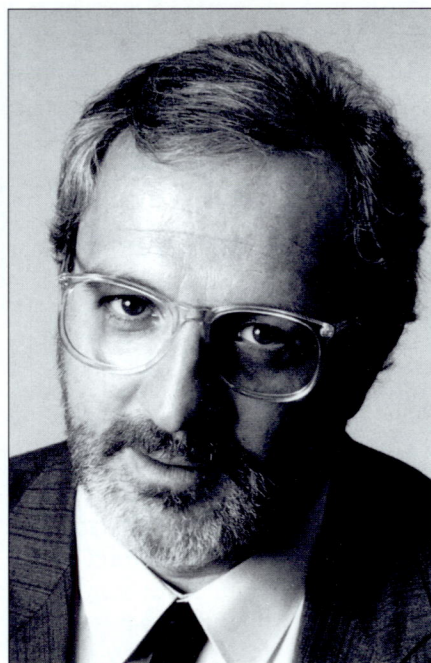
CIUTAT

LUTXANA, 115 - TEL. 485 04 26
08018 BARCELONA

Joan Torres

President del Institut Metropolità del Taxi

Joan Torres, en su calidad de President del Institut Metropolità del Taxi y coincidiendo con el fin de año, realiza en esta entrevista un repaso de la situación del sector del taxi ante la perspectiva futura de una reconversión.



■ A partir de la Consulta electoral de mayo se han sucedido una serie de acontecimientos en el sector. Como Presidente del Institut, ¿qué lectura hace de todos ellos?

Después de la Consulta, el Institut ofreció tres caminos para ligar la representación sindical con la gestión y estrategia de lo que debía ser el mundo del taxi. Se fijó la constitución de una Mesa Técnica, presidida por el Gerente y Director Técnico del Institut, que reuniría a los sindicatos más representativos con objeto de analizar los problemas diarios de la gestión del taxi. Por otra parte, se comunicó la idea de constituir un "Consell Consultiu" bajo la presidencia del propio Presidente del Institut y en el que se daría participación a los sindicatos, estamentos de la sociedad civil que tienen que ver y opinar sobre la prestación de un servicio público como el taxi —OCU, Federación de Vecinos, etc.— y, además, a operadores institucionales que también afectan al sector como la Guardia Urbana de Barcelona, de El Prat y otros que podrían aportar elementos de solución a sus problemas. Si había acuerdo entre los sindicatos, se planteó también la posibilidad de tener una representación en el seno del Consell d'Administració de l'Institut, con carácter consultivo no vinculante, para así tener más presencia en los órganos de gobierno de todo el servicio del taxi. Sin embargo, se dijo que para paliar esta representación se convocarían reuniones extraordinarias del Consell d'Administració, junto con los sindicatos, para que también ellos pulsaran las diferentes opiniones de los grupos políticos que conforman el Institut y que, a su vez, éstos pudieran contrastar opiniones e ideas con los sindicatos. Como todos saben, la Administración tiene sus plazos, se ha tenido que confeccionar la normativa que debe regir los referidos Consells, ésta ha tenido su período de enmiendas y, finalmente, se aprobó en el último pleno. Esto es lo que deberían haber sido las relaciones de normalidad entre sindicatos y Administración pero, durante este período, por protagonismo de algún sindicato y la politización que propició sobre las relaciones entre el sector y la propia administración, se ha acelerado todo un proceso de reivindicación que comportó el intento de

consenso de un documento marco de lo que sería la reestructuración y reconversión del sector, pero tuvo sus elementos de presión en la última manifestación y asambleas. Aún cuando es legítimo el hecho de la reivindicación, creo que se ha producido una aceleración de este proceso como consecuencia de un interés político, dadas las circunstancias electorales en las que se moverá este último período de legislatura municipal.

■ En este período se ha hablado también de una mala gestión de los fondos destinados a la amortización de licencias. ¿Qué puede decir al respecto?

En estos momentos hay un argumento de fondo en el malestar del taxi que se centra en un desequilibrio entre oferta y demanda, el elevado nivel impositivo y el tema de los seguros. A este malestar interno se han añadido dos componentes demagógicos: uno ha sido, como utilización política, decir que el taxi no tuvo una tutela durante los Juegos Olímpicos, afirmación absolutamente falsa. La tutela fue la que fue, el público que vino fue el que vino, y las razones de seguridad fueron las razones de seguridad, que evidentemente quizá no colmaron las expectativas que se generaron en el sector, que fueron buenas, aunque no las óptimas que se habían generado. Además, para intentar agitar más al sector, se utilizó otro elemento demagógico al decir que en el proceso de amortización de licencias que la Administración realizó de acuerdo con los sindicatos existían unas cantidades sin justificar. Esto es absoluta y radicalmente falso, comprobado por los interventores de las distintas administraciones que durante el período tuvieron la responsabilidad del taxi como es la Corporación Metropolitana o la propia Entitat Metropolitana del Transport. Por las respuestas tanto públicas y auditadas, no hubo tal dejación de las cantidades aportadas; muy al contrario, se amortizaron más licencias de las habituales en función de una cantidad suplementaria que en su día puso la Corporación. Por tanto, estas acusaciones son rotundamente falsas y de una utilización demagógica por parte de algún sindicato y algún grupo político. Ello ha llevado incluso a la EMT a

considerar si actuaba judicialmente sobre estas declaraciones.

■ **Reconversión, reestructuración, amortización son tres conceptos que están presentes en el sector, pero que crean una cierta confusión. ¿Podría aclarar o diferenciar sus objetivos?**

Reconversión es cambiar de profesión y, en definitiva, se podría traducir en que una reconversión consistiría en una amortización de licencias, reducir el número de licencias que hay en este momento. Actualmente, en Barcelona y área metropolitana hay 11.000 licencias reales y 8.000 activas como consecuencia de los días de fiesta. La reconversión consistiría en reducir unas 3.000 licencias de las reales. Esto sería la reconversión en el sentido de amortización de licencias. Podría haber otro método que consistiría en reconvertir este sector a otro nivel de licencia, que



diera origen a otro tipo de transporte en el área metropolitana. Se trataría de diferentes opciones que también están planteadas. Para la reconversión que hoy está en discusión es necesaria una aportación económica del propio sector, al ser el taxi un transporte público de interés privado, y otra de las distintas administraciones. Nosotros entendemos que una reconversión depende del gobierno autonómico o estatal y que el mundo local no tiene participación —la reconversión de Sagunto o SEAT no la hicieron los ayuntamientos, sino el Estado y la Generalitat, respectivamente—. Además, para abrir el proceso de reconversión son necesarios unos estudios previos, un expediente que declare al sector en crisis, así como una documentación y justificación de la situación. El acuerdo con los sindicatos ha sido constituir una Comisión Técnico-Jurídica con representantes de los propios sindicatos y con técnicos elegidos por éstos y la Administración para elaborar el referido estudio. Esto está en proceso constituyente y dictaminará el camino a seguir en el tema de la reconversión.

■ **¿Se está, por tanto, ante un proceso lento?**

El proceso de diagnóstico puede ser rápido. Los dictámenes podrían estar elaborados en dos o tres meses. En cambio, el hecho de iniciar la reconversión dependerá del diagnóstico. Si éste es favorable se deberán estudiar los mecanismos de avales y financiación necesarios y determinar qué aportación se consigue de las diferentes administraciones. Por tanto, no puede haber calendario hasta que no haya este dictamen.

■ **¿En qué medida el Institut está dispuesto a aportar recursos a la reconversión?**

El Institut, en función de sus posibilidades o de las transferencias que le hagan las distintas administraciones para llevar a cabo este proceso de reconversión, está dispuesto a colaborar. Éste ha sido el compromiso adquirido ante los sindicatos, será una colaboración mínima, pero es la expresión de un gesto político. Toda la recaudación extra del Institut que no afecta al coste del servicio iría destinada a los temas de reconversión, pero representa una cantidad pequeña respecto a las grandes cantidades que se necesitan. Repito, es un gesto de voluntad política que hace el Institut para estar presente en este tema.

■ **¿Y dónde queda la reestructuración?**

Una reconversión sin reestructuración no es posible, por tanto hay que buscar elementos de reestructuración que consisten en eliminar oferta de taxis que hay en la calle. Esto históricamente ya se hizo: con la misma flota se estableció un día o dos de fiesta, en una época se habló de turnos y ahora se plantea disminuir el número de asalariados. Si actualmente hay 8.000 licencias activas diarias, existe un 10% más de presencia de taxis como consecuencia de la prestación del doble turno realizado por asalariados o familiares. De lo que se trataría ahora es de reducir esta cantidad, hacer una foto fija de la oferta, y no reemplazar las bajas que se produzcan en este proceso, o bien se habló también de la posibilidad de controlar las horas de trabajo, a través del tacómetro, que ya funciona en otro tipo de transportes y que debería ser estudiado o consensuado con los sindicatos. Debo advertir aquí que las medidas de reestructuración deben ser muy flexibles; cuando se dispare la demanda, por ejemplo, se debería dar automáticamente una libertad de utilización del servicio, porque la Administración tiene otro compromiso con el resto de la ciudad: asegurar la calidad del servicio en la calle. La Administración juega con la bondad del servicio y del cliente; por tanto, está obligada a arbitrar medidas flexibles.

■ **En todo este proceso no se ha oído la voz de los asalariados que, sin duda, tendrán algo que decir.**

El tema de la reconversión es posible desde la teoría, será más difícil desde la perspectiva legal o desde la perspectiva de la reivindicación sindical de mayores puestos de trabajo, pero creo que deberíamos ser conscientes de que ello será fruto del pacto, porque liberalizar mucho el sector nos obligaría a "pan para hoy y hambre para mañana". Quizá tendríamos que pedir sacrificios a los propios asalariados o a los propios taxistas a fin de que en esta reconversión, para que todo el mundo se gane la vida, debe haber unos momentos de contención de los accesos a la profesión, pero repito de la forma más flexible posible.

■ **¿Todas estas medidas se aplicarán a partir de enero del 95?**

Hay voluntad de aplicarlas en enero de 1995. Esto obliga a cambios reglamentarios que tienen un trámite, porque hay que garantizar la bondad jurídica de los mismos y, además, hay luego un proceso de audiencia pública. Por tanto, las nuevas disposiciones reglamentarias podrían ser efectivas en los dos primeros meses del nuevo año.

■ **Últimamente se ha venido haciendo hincapié en la idea de las empresas de taxis, ¿qué hay de nuevo al respecto?**

Creo que sería conveniente legalizar las empresas o flotillas de taxi, porque en estos momentos no lo están. Para no alterar la filosofía de que el taxi es para los autónomos se tendría que limitar esta legalización a unos porcentajes que ya se han señalado alguna vez, el 5% o 3% de la flota actual. Ello tendría, sin duda, ventajas e inconvenientes. El hecho de las economías de escala que se dan en toda explotación de conjunto es una ventaja. Se debería valorar también como imagen que los sistemas de explotación de futuro pasan por la agrupación de licencias, autónomos que se unen formando cooperativas, una empresa, una sociedad anónima laboral, etc., porque son una solución a los problemas de rentabilidad ante la oferta y demanda, las tarifas, etc. y comporta beneficios. Si existirían empresas o agrupaciones de taxis, por ejemplo, las compras de coches se podrían adquirir por el sistema leasing, contratar seguros colectivos más económicos, recambios, etc. Los costes bajarían considerablemente. La explotación agrupada — ya no digo empresarial — de licencias es más racional y moderna que la del autónomo que ha de sufrir los inconvenientes de la compra unitaria y no colectiva.



■ **¿Ello implica un cambio de mentalidad?**

Sin duda. El cambio legislativo necesario para permitir estas flotas y hacer un seguimiento posterior de la rentabilidad de las legalizadas permitiría este cambio de mentalidad que sería oportuno en el mundo del taxi.

■ **El nuevo año nos plantea el clásico tema tarifario, ¿cómo serán las tarifas de 1995?**

Creo que tampoco hay un estudio serio a nivel tarifario y habrá que plantearse también en un futuro un cambio en

este sentido. Ya lo hicimos en su momento (tarifas metropolitanas, por coronas). Estamos aún en el primer año de la aplicación de la desaparición de las coronas, habrá que ver qué maduración ha tenido este mercado más universal en la tarifa única. Supongo que en el futuro tendremos que hacer varios cambios, pero están aún por analizar. Por tanto este año se ha previsto simplemente el aumento del I.P.C. para restituir los costes de explotación que se han producido en el sector. Creo, sin embargo, que si no hay reestructuraciones en el futuro y reconversión a nuevas economías de escala

en agrupaciones de explotación será difícil absorber los costes a partir de las tarifas.

■ **Madrid ha sido escenario del asesinato de dos taxistas. Como Regidor del Ámbito de la Vía Pública, ¿qué nos puede decir de los índices de seguridad en Barcelona? ¿El taxista puede circular tranquilo?**

Estamos en índices de seguridad mayores que en otras capitales del Estado, porque existe una mayor coordinación policial, un plan de drogas que limita la drogadicción y contempla una atención específica al afectado que le evita recurrir a mecanismos ilegales para obtener la droga, hay una mayor coordinación en los permisos penitenciarios, están establecidos los juicios rápidos y unos mecanismos de coordinación a nivel policial, judicial y de la fiscalía, así como

elementos sociales a través del "Modelo de Seguridad Barcelona". Todo ello hace que el índice de victimización de Barcelona sea relativamente bajo y, sin duda, incide en la seguridad del taxi. Además, el sector tiene mecanismos propios: los acuerdos ya históricos con la policía a través de una señalización o a través de lo que hace el propio sector con los radio-telefonos provocando mecanismos de alarma para la cobertura policial o de los propios compañeros cuando se produce una situación de conflictividad. ■ P. R. Terán



ENRIQUE AVALO VENTURA
CORREDOR DE SEGUROS

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

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

Estamos a su servicio

Infórmese sin compromiso alguno

Provença, 173, 1.º 2.ª
Teléfono 453 24 72
Telefax 323 46 08
08036 BARCELONA

Operació Gaudí

El "Barri de la Ribera" se convierte en zona peatonal desde el 15 de enero

El taxi dispone una puerta de acceso por el Passeig del Born

A partir del próximo 15 de enero, el "Barri de la Ribera" se convertirá en zona de prioridad peatonal, quedando, por tanto, limitada la circulación de vehículos. Los residentes con vehículos censados en el barrio y aquellos que hayan sido previamente autorizados, como el servicio de taxi, serán los únicos autorizados a acceder a la zona y la velocidad no podrá superar los 10 km./hora.

El área afectada por esta medida está limitada por la Via Laietana, c/. de la Princesa, c/. del Comerç y Passeig d'Isabel II.

El horario de regulación de vehículos será el mismo que ya se estableció en otras zonas peatonales. Por tanto, el "Barri de la Ribera" quedará cerrado al tránsito rodado todos los días de 11 a 14 y de 17 a 20 horas. Al tratarse de un punto de la ciudad con especial actividad nocturna, los viernes, sábados y vigilias de festivos, la prohibición se prolongará hasta las 6 de la mañana.

Durante ese horario, los vehículos de residentes, entre los cuales el Ayuntamiento ha repartido una tarjeta inteligente, podrán acceder a la zona por la calle Joan Massana y por la del Comerç-Passeig del Born. En el resto de calles de posible entrada de vehículos se situarán



unos fitones retráctiles que impedirán la entrada de los vehículos no acreditados.

¿Cómo podrá acceder el servicio de taxi a la zona?

El taxi sólo podrá acceder al Barri por la entrada del Passeig del Born (c/ Comerç). En este punto se ha instalado un interfono a través del cual el taxista recibirá la autorización de entrada a la zona. Este interfono está conectado directamente con el "Centre de Control del Tràfic de

l'Àmbit de la Via Pública de l'Ajuntament de Barcelona".

Todos los vehículos, incluido el taxi, podrán salir por las calles Rec, Montcada, dels Aguilera y Canvis Vells. En estos puntos se han situado unos sensores de tierra que bajarán automáticamente los fitones, permitiendo la salida del vehículo.

Un paso más del proyecto Gaudí

La experiencia que se inicia en el Barri de la Ribera, se desarrolla en el marco del proyecto GAUDI (Generalized and Advanced Urban Debiling Innovation), impulsado por la Unión Europea y en el que, además de Barcelona, participan otras cuatro ciudades: Bolonia, Dublín, Marsella y Trondheim. Se trata de un proyecto que pretende impulsar novedades estratégicas y tecnológicas en el campo de la gestión del transporte y el tráfico. Barcelona, particularmente, está interesada en aplicar sistemas de control de accesos a zonas restringidas al tráfico. Para cualquier consulta sobre este tema, los Taxistas pueden llamar al teléfono del "Servei d'Atenció i Informació al Ciutadà": 402 35 00.

Fem civisme, fem Barça

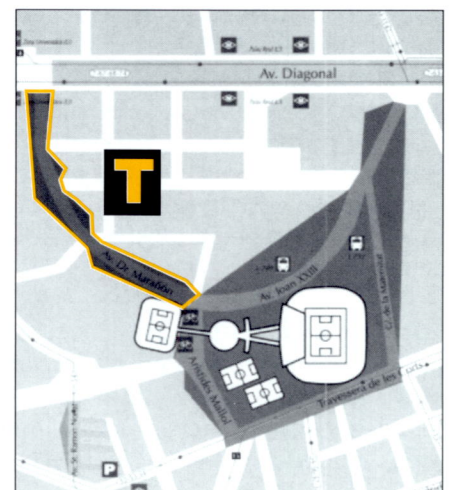
Después de cada partido del Barça, el taxi tiene 1500 carreras aseguradas

El Ayuntamiento de Barcelona, junto con el C.F. Barcelona, han iniciado desde hace algunos meses la campaña "Fem Civisme, fem Ciutat", que promociona la utilización del transporte público antes y después de los partidos en el Nou Camp. Con esta campaña se pretende restringir el uso del coche privado y hacer más fácil el acceso al campo.

Además, al taxista se le permite aparcar y entrar a ver el partido, siempre y cuando se salga puntual —5 minutos antes de finalizado el partido— y recojan pasaje. Si el taxista sale puntual, no encontrará embotellamientos de salida. En el período

que ya se lleva de Campaña, se ha comprobado que el público empieza a abandonar el "Nou Camp" antes de finalizado el encuentro y, especialmente, cuando el aficionado intuye que el resultado del Barça está asegurado.

Hasta la fecha, la experiencia es muy positiva para el Taxi, ya que después de cada partido se generan alrededor de 1.500 carreras. El Institut Metropolità del Taxi prevé instalar a corto plazo pantallas de TV en la parada destinada en la zona para que los taxistas que acudan a la misma puedan ver los partidos que se retransmiten por TV.



Jugar a dos barajas

Ante la noticia publicada el jueves 29 de diciembre en el periódico La Vanguardia titulada "El principal sindicato del taxi pide rebajar tarifas para ser competitivos", el "Institut Metropolità del Taxi" ha visto necesario enviar al director de este periódico una carta firmada por el Gerente de este Institut con el fin de hacer algunas precisiones con respecto al contenido de la noticia, carta que se publica en esta página. Asimismo, reproducimos el documento remitido por ACT, STAC y GUT al Institut el 11 de noviembre de 1994 a través del cual estas fuerzas representativas del sector solicitaron la revisión tarifaria para 1995, proponiendo su incremento en función del IPC.

Doc-27/11/94
 1490 586

LAS ASOCIACIONES Y SINDICATOS, ACT, S.T.A.C. Y EL G.U.T.

Ante el incremento habido en el costo de explotación del sector de taxi, desde la aplicación de las tarifas vigentes, por medio de este documento:

S O L I C I T A N: Al IMT, la revisión de tarifas para el taxi Metropolitano, y proponen el incremento del IPC, consistente en un 6.8 %.

Estimando que las mismas deben situarse en el siguiente orden:

SAJADA BANDERA.....	250
TARIFA 2. Por kilómetro recorrido.....	94
Distancia recorrida primer salto.....	1687.09
TARIFA 1. Por kilómetro recorrido.....	109
Distancia recorrida primer salto, 145E.07	
HORA ESPERA.....	2.029
Valor del salto.....	5
AEROPUERTO, percepción mínima.....	1.600

Barcelona, 11 noviembre 1994

Documento enviado por ACT, STAC i GUT solicitando subida tarifaria al "Institut"

Contenido de la carta dirigida por Joan Laporta, Gerente del Institut, al director de La Vanguardia, Joan Tapia.

Señor:

Con ruego de publicación en el diario de su digna dirección, me gustaría precisar con respecto a la noticia sobre "subida de tarifas" aparecida el día de hoy, 29 - 12 - 94 lo siguiente:

La Associació Catalana del Taxi —ACT— pidió al Institut Metropolità del Taxi, en fecha 16/11/94, una subida tarifaria para el año 1995.

En la "Taula Tècnica" de 24/11/94 insistieron en la necesidad de este aumento de tarifas, llegándose finalmente a un acuerdo.

El 22/12/94, en reunión con el Presidente del Institut, Sr. Joan Torres, ratificaron su posición favorable al aumento de tarifas.

El Consell d'Administració del Institut de fecha 22/12/94 y el Pleno de la EMT del mismo día aprobaron por unanimidad dicho acuerdo tarifario, que la Comissió de Preus de la Generalitat de Catalunya ratificó el día 28/12/94.

Me sorprende la opinión en contra de la subida tarifaria de la ACT publicada en La Vanguardia del 29/12/94. Parece como si los señores de la ACT, en un tema que tiene dividido al sector —subir o no las tarifas—, jugara a dos barajas. Criticando la subida de tarifas, que han apoyado, contentan al sector partidario de la contención tarifaria, a la vez que el sector partidario de subir las tarifas ha visto como la ACT defendía dicha subida.

A no ser que todo se daba a una mala interpretación del periodista, cosa posible, si hemos de hacer caso de la declaración que pone en boca mía, a raíz del tema de la liberalización de tarifas, cuestión que ni siquiera se ha planteado en ningún órgano, ni de gobierno ni consultivo del Institut Metropolità del Taxi.

Fdo. Joan Laporta

Gerent de l'Institut Metropolità del Taxi
 Barcelona, 29 de diciembre de 1994

Tarifas del Taxi de Barcelona '95, aprobadas por la "Comissió de Preus" de la Generalitat

Carrera mínima	270 ptas.
Hora de espera	2.000 ptas.
km. T2	92 ptas.
km. T1	107 ptas.

Carrera mínima con origen Aeropuerto: 1.000 ptas.
 (incluidos suplementos)

Suplementos:

Aeropuerto	300 ptas.
Maletas	100 ptas.
Perros	125 ptas.

Los saltos del taxímetro se producen de 5 en 5 ptas.

La ida y regreso por el túnel de Vallvidrera corre a cargo del usuario.

Servicio de radio-taxi: no tiene ningún suplemento adicional. El taxímetro se pone en funcionamiento en el momento de la solicitud y aceptación de la carrera, y la cantidad marcada en el encochamiento del usuario no podrá superar nunca el precio de la carrera mínima.

ACTA nº 31

REUNION ADMINISTRACION - ASOCIACIONES DEL TAXI

Posicionamiento del Presidente de cada asociación representativa sobre Plan de Actuación del "Institut" para 1995

En Barcelona, a dos de noviembre de 1994, en la sede del Institut Metropolità del Taxi se reúnen D. Joan Laporta Argelich, Ingeniero Director, D. Andreu Nebot Mula, Director de Servicios Técnicos del Taxi; D. Jordi Rubio Sants y D. José Botana, en representación de la "Associació Catalana del Taxi" (ACT); D. Miguel Tomás Romero y D. Luis Berbel, en representación del "Sindicato del Taxi de Catalunya" (STAC); D. Julián Fuentes Bergadà, D. Miguel Cazcarra, en representación de la "Associació Empresarial del Taxi"; D. Dionisio Gracia Fajardo y D. Veremundo Cantil Piñeiro, en representación del "Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona" (STAB); D. Domingo Mesas Mesas, en representación del "Gremio Unión de Taxistas" (G.U.T.).
Actúa como secretaria la señora Irene Mestres Bouzó.

Se abre la sesión a las 12 horas para tratar el único punto de la Orden del día:

Posicionamiento del Presidente de cada asociación representativa del sector acerca del documento del Plan de Actuación del Institut Metropolità del Taxi para 1995.

El Sr. Laporta realiza una breve introducción del tema explicando a los asistentes la posición de los partidos políticos frente al documento, así como la de las dos asociaciones profesionales que manifestaron su posición vía fax (STAC y ACT).

Expone que el Institut llevará adelante el programa de reestructuración tomando como base el documento marco. Si no es firmado por las asociaciones representativas, el propio Institut concretará el ritmo y los matices del programa, teniendo en cuenta la actitud de las asociaciones. Esto se debe a que se ha creado una conciencia en el sector de necesidad de reestructuración.

Informa a los asistentes que ya se ha iniciado el proceso de reestructuración, con la suspensión de exámenes para la obtención de la credencial de aptitud de taxista, lo cual comporta una disminución en la oferta y la posibilidad de regular el precio de las licencias.

Manifiesta finalmente que en el próximo Consejo de Administración del Institut se propondrá un paquete de medidas tendentes a conseguir la reestructuración.

El Sr. Tomás expone la posición del STAC, que estaría de acuerdo con el documento marco si, mientras no se modifique el reglamento, la congelación de asalariados se entiende de forma que, a partir del 1 de enero de 1995, no puedan sustituirse los conductores asalariados de autotaxi cuando dejen de prestar servicio.

El Sr. Mesas expone la posición del GUT en el sentido de que, si se ve que el documento se concreta en una actuación práctica y el primero de enero de 1995 ya se amortiza la primera licencia, estará de acuerdo.

El Sr. Rubio, en representación de ACT, se ratifica en la posición de la Associació de rechazo del contenido del documento por dos motivos:

- porque es una propuesta poco elaborada y deliberadamente ambigua, que no obliga al Institut a aportar recursos propios para hacer la reconversión del sector.
- porque en ninguna parte del documento se constata la voluntad del Institut de devolver el dinero que entre 1984 y 1990 recaudó para amortizar licencias y que, finalmente, parece que ha sido destinado a otros fines. Traicionado de esta manera el espíritu del acuerdo global para la promoción del taxi firmado por la CMB y los sindicatos del sector.

Seguidamente formula un conjunto de propuestas para mejorar el documento, las cuales se recogen en el anexo.

El Sr. Cazcarra, en nombre del Presidente de la Associació Empresarial del Taxi, presenta un documento con un conjunto de enmiendas que reafirman la posición de la Associació Empresarial. Si estas enmiendas no se incorporan al documento, no lo aceptan.

El Sr. Gracia expone la posición del STAB, que aceptaría el documento marco por el bien del sector si se llegase a un acuerdo con las cinco asociaciones. Al no ser posible, ofrece trabajar con el Institut en todo lo que considere bueno para el taxi, poniendo de manifiesto todo aquello en que no esté de acuerdo.

Presenta un documento que se incorpora con la presente acta.

El Sr. Laporta concluye manifestando que llevará adelante el documento marco, el cual ya se ha puesto en marcha con la suspensión de exámenes y con la presentación de un conjunto de medidas en aras de la reestructuración del sector. Se reafirma en que la reconversión se realizará, la apoyen o no las asociaciones representativas, en base a los documentos que se han elaborado.

Opinión sobre suspensión de exámenes

Finalizado el posicionamiento de las asociaciones representativas se abre un turno de palabras para conocer la opinión de los sindicatos respecto a la supresión de exámenes.

La Associació Empresarial del Taxi se muestra absolutamente opuesta a la medida, ya que supone abaratar el precio de las licencias al no existir potenciales adquirentes de las mismas.

El STAC manifiesta su actitud positiva porque significa la voluntad de llegar a "un taxi, un conductor". Considera que el precio de las licencias no bajará y que aún hay muchas personas con Carnet de Taxista que pueden adquirirlas.

La ACT está de acuerdo como una medida transitoria hasta que se llegue a "un taxi, un conductor".

El Sr. Laporta manifiesta a instancia del Sr. Cazcarra que se ha previsto como excepción a la suspensión de exámenes el caso del familiar de primer grado o del cónyuge viudo que herede

una licencia de autotaxi y que la vigencia de la medida será durante 1995.

El Sr. Gracia, después de dar datos sobre el precio de las licencias en otras ciudades de España, expone que debe evitarse que baje mucho dicho precio en el Área.

El Sr. Laporta expone para mejor entendimiento del colectivo que la posición de las asociaciones respecto al documento marco, en síntesis, es el siguiente:

- La ACT, el STAC y el GUT no firman el documento marco por falta de radicalidad.
- La Associació Empresarial del Taxi y el STAB no lo firman porque sus inconcreciones podrían llevar a una posición demasiado contundente.

Concluye manifestando que el documento firmado con la Associació Empresarial del Taxi y con el STAB el pasado 29 de septiembre, al ser un documento de trabajo, ha perdido sentido después de las redacciones de los documentos posteriores.

El Sr. Rubio formula como ruego que se reúna lo antes posible "la Taula Tècnica del Taxi" para tratar el tema tarifario.

El Sr. Cazcarra manifiesta que está de acuerdo en que debería aprobarse una tarifa con carácter máximo.

No habiendo más asuntos que tratar se levanta la sesión a las catorce horas, extendiéndose la presente acta.

REUNION ADMINISTRACIÓN - ASOCIACIONES DEL TAXI

Otras asociaciones del taxi opinan sobre la problemática del sector

En Barcelona, el día 25 de noviembre de 1994 y en la sede del Instituto Metropolitano del Taxi, se reúnen D. Joan Laporta Argelich, Ingeniero Director del citado Instituto; D. Andreu Nebot Mula, Director de Servicios Técnicos; D. Evaristo Magaña Calera y D. Juan Méndez Macarró en representación de la Asociación Sindical de Transportistas Autónomos de las Comunidades (A.S.T.A.C.); D. José Cabrejas Esteban y D. Pedro Hernández, en representación de la Asociación de Trabajadores Autónomos del Taxi de la C.G.T.; D. Mario Fernández Robles y D. Paulino López Gómez en representación de la Asociación Profesional del Taxi (A.P.T.); así como D. Juan García Medina y D. Rafael García García, en representación de la Unión General de Trabajadores (U.G.T.). Actúa como secretaria Dña. Amparo Gómez Alvarez de Luna.

El objeto de la reunión es el intercambio de impresiones sobre la problemática del Taxi y se abre la sesión a las 13:15 horas con la intervención del Sr. Nebot, quien transmite a los presentes el contenido de la reunión celebrada el día anterior con los representantes mayoritarios del sector.

El Sr. Fernández Robles solicita que se le aclare en qué consiste la reconversión y quién ha de pagar la retirada de licencias.

Concretamente desearía saber cuántos años serían necesarios para llegar a la reconversión y qué cantidad de dinero tendrían que pagar los taxistas pues, al parecer, no son conscientes de que es un proyecto muy largo y costoso y que el dinero tendría que salir de los propios profesionales a quienes beneficiaría.

El Sr. Magaña Calera expone que el taxista no puede pagar el

Acta

70 por ciento del importe de la retirada de licencias, porque no lo tiene. Culpa a las Administraciones Públicas de esta situación, por lo que pide que se comprometan a hacer un aval para que se vaya pagando poco a poco y añade que la cifra del 70 por ciento no salió de la coordinadora, sino que fue propuesta por un Sindicato concreto.

El Sr. Cabrejas Esteban hace constar que las reuniones debieron mantenerse con todos los componentes de la coordinadora, así como que ciertas cuestiones, como el modo en que van a llevarse las movilizaciones, han de hablarse entre las Asociaciones de taxistas, pero no en presencia de representantes de la E.M.T. Añade que la C.G.T. siempre ha sostenido que es la Administración la que tiene que poner todo el dinero necesario, al ciento por ciento, aunque son respetuosos con la posición mayoritaria del sector. Se da cuenta de que en el tema de la reconversión hay muchas cosas que aclarar, no sólo con la E.M.T., sino también con los Departamentos de Industria, Transportes y Trabajo de la Generalitat de Catalunya. El objetivo que a su juicio ha de perseguirse es que el taxista, si ha de pagar algo, que sea en su cuantía mínima, pues precisamente este profesional es el que se encuentra en situación de crisis. Concluye afirmando que la reconversión de este sector no es comparable con la de una gran empresa, a la que le mueve el ánimo de lucro, sino que ha de llevarse a cabo entre trabajadores que lo único que desean es mantener su puesto de trabajo.

El Sr. García Medina cree necesario que en primer lugar se realice un estudio para que sea presentado al colectivo, pues no puede obligarse a los taxistas a hacer unos pagos, sin más explicaciones.

El Sr. Cabrejas Esteban vuelve a señalar que estas cuestiones no deben plantearse en este lugar, ante los representantes del Instituto Metropolitano del Taxi, sino entre las propias Asociaciones y manteniendo las posturas ya comprometidas anteriormente, pues el solo hecho de haberse reunido por separado (las Asociaciones más representativas y el resto de las mismas), ya está dividiendo la información al no conocerse previamente los acuerdos a que los primeros han llegado.

El Sr. Laporta explica que esta reunión tiene como único objeto e informar a los presentes, aunque dicha información pueden también obtenerla de los Sindicatos mayoritarios. Si los presentes desean acudir a las próximas reuniones conjuntamente con los Sindicatos mayoritarios y éstos lo admiten, por parte del Instituto no existe ningún inconveniente en que se haga así.

Añade el Sr. Nebot que precisamente se ha acordado la realización de un estudio encomendado por los propios Sindicatos a quien ellos mismos elijan, para que no existan reticencias, comprometiéndose a pagarlo el Instituto Metropolitano del Taxi.

Explica el Sr. Laporta que el Presidente del Instituto, Sr. Torres Carol, se ha comprometido a acompañar a los representantes de los taxistas en la entrevista que se va a solicitar al Sr. Farreras, Conseller de Treball de la Generalitat de Catalunya, para plantearle los problemas del sector del taxi y para que les asesore sobre el mejor camino a seguir a fin de declararlo

en situación de crisis, por lo que la solicitud que se ha de presentar debería ir firmada por los representantes de todos los Sindicatos existentes que así lo deseen.

El Sr. Cabrejas Esteban razona que, puesto que son los Ayuntamientos y la E.M.T. en este caso, quienes tienen la facultad de otorgar las licencias, la responsabilidad de haber dado más de las necesarias es de dichas Administraciones Locales, y a ellas les corresponde proceder a su reducción; a lo que responde el Sr. Laporta que cuando la política municipal es liberal y otorga tantas licencias como le son solicitadas (por ejemplo: licencias de apertura de bares), esperando que el mercado se regule por sí mismo, dichas licencias no tienen ningún valor económico; pero tan pronto como la autoridad municipal interviene contingentando el número de licencias que se conceden, con la única finalidad de favorecer a sus titulares para que se ganen mejor la vida, automáticamente empiezan a cobrarse derechos de traspaso por la persona que abandona la actividad contingentada.

El Sr. Fernández Robles pregunta si se ha pensado en modificar el sistema de descanso semanal, a lo que responde el Sr. Laporta que ya se ha pensado en controlar el número de horas de servicio activo pues, tal como está en la actualidad, el que trabaja más horas gana más dinero, pues los más fuertes resistirán más horas trabajando y no es justo que ganen más que los más débiles o de más edad; fijando un número máximo de horas de servicio se repartirían las carreras más equitativamente con jornadas de trabajo más humanas.

El Sr. Magaña Calera informa que, en su experiencia como conductor de camiones en el transporte de mercancías, ha podido comprobar que a pesar del uso de los tacógrafos se siguen efectuando horas de exceso (aunque algunos sean sancionados) y que controlar esto en el servicio del taxi le parece más difícil.

El Sr. Fernández Robles aclara que la pregunta formulada sobre el sistema de fiestas viene motivada por la conveniencia de hacer coincidir los dos días consecutivamente, lo que facilitaría las reparaciones de los vehículos y la distribución del tiempo de los profesionales del taxi; a lo que contesta el Sr. Cabrejas Esteban diciendo que dicho sistema es el existente en Sevilla porque allí puede controlarse, pero en Barcelona no será fácil hacerlo, porque el número de vehículos y licencias es mayor.

Se entra en un debate general sobre las distintas posibilidades que se les ocurren a los presentes para ampliar el mercado del taxi y, en especial, la disuasión del vehículo particular para que circule por el centro de la ciudad.

El Sr. García García manifiesta su opinión de que todo lo que se trate debe hacerse sobre la base del resultado del estudio que se va a encargar, pues de sus conclusiones dependerá también el porcentaje de licencias que realmente se vea que son necesarias por cada mil habitantes, a lo que responde el Sr. Laporta explicando que dicho estudio debería ir referido al número de vehículos/hora en circulación por cada mil habitantes, pues el número de licencias no daría un resultado real, toda vez que aunque una persona tenga un taxi, si no quiere salir a trabajar nadie puede controlarlo, al igual que los que

trabajan horas de exceso sobre las que realizan los demás.
El Sr. López Gómez cree que los dos puntos son favorables a la reconversión y además su solución en este momento de crisis podría ser muy rápida: eliminar los vehículos particulares del centro de la ciudad y controlar las horas de conducción de cada taxista; a esto añade el Sr. García García que el taxi sería también más competitivo si hubiera más carriles bus-taxi, de modo que la velocidad de cruce en el centro de la ciudad fuera considerablemente más rápida en taxi que en vehículo particular.

El Sr. García Medina solicita información sobre las tarifas que van a aplicarse en 1995, por lo que el Sr. Laporta indica que personalmente cree que es un error incrementarlas por el importe del I.P.C., ya que así se perderán carreras por su encarecimiento. Explica que cuando no hay trabajo, los precios bajan y cuando lo hay, los precios suben, pero como han pedido este aumento los taxistas (aunque con bastante incongruencia han acusado al Instituto Metropolitano del Taxi de haber creado la crisis por subir las tarifas), tiene que avenirse a propiciar dicha subida.

ACTA nº 32

REUNIÓN ADMINISTRACIÓN - ASOCIACIONES DEL TAXI

Informe de las actuaciones del Institut de acuerdo al "Plan de Trabajo para 1995"

*En Barcelona, a 15 de noviembre de 1994, en la sede del Institut Metropolità del Taxi se reúnen D. Joan Laporta Argelich, Ingeniero Director; D. Andreu Nebot Mula, Director de Servicios Técnicos del Taxi; D. Josep M^a Goñi, D. José Botana y D. Antonio Barreal, en representación de la "Associació Catalana del Taxi" (ACT); D. Miguel Tomás Romero y D. Luis Berbel, en representación del "Sindicato del Taxi de Catalunya" (STAC); D. Julián Fuentes Bergadà y D. Miguel Cazcarra, en representación de la "Associació Empresarial del Taxi"; D. Dionisio Gracia Fajardo, en representación del "Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona" (STAB); D. Domingo Mesas Mesas, en representación del "Gremio Unión de Taxistas" (G.U.T.).
Actúa como secretaria la señora Irene Mestres Bouzó.*

El Sr. Laporta toma la palabra exponiendo a los asistentes que se propone dar cuenta de las actuaciones que pretende realizar el Institut de acuerdo con el Plan de Trabajo presentado para 1995.

Hace hincapié en el hecho de que no estamos ante una reconversión que se da en sectores declarados en crisis, echando gente fuera, sino ante una reestructuración en donde se pretende organizar el trabajo de otra forma. Entiende el Sr. Laporta que la reconversión se hace desde los órganos de gobierno centrales, sean del Estado o de la Generalitat.

El cuanto a la medida de **"un hombre, un taxi"** anuncia que la propuesta que formulará va más allá, pues se trata de **incorporar a todos los taxímetros un reloj y delimitar las horas de trabajo de los conductores**, estableciendo una **jornada flexible**. Para adaptar el taxímetro, el taxista no tendrá que pagar casi nada, gracias a un pacto que se está tratando con las casas de taxímetros. Por otra parte, a aquellas personas que les resulte imposible adaptar el taxímetro, podrán delimitar su horario de trabajo de otra forma, mediante un

distintivo que indique desde el exterior del vehículo el horario que realizan.

El sistema mediante taxímetro funcionaría de forma que se pondría en marcha el reloj descontador a las seis horas y, cuando el vehículo estuviera en situación de libre o de tarifa, iría descontando. Con esta medida se conseguiría, en la situación de crisis económica general en la que nos encontramos, una distribución más equitativa del trabajo, disminuyendo el predominio de las personas más jóvenes y fuertes sobre la gente mayor, que no puede trabajar tantas horas. Por otra parte, considera que no es correcto que se realicen jornadas laborales tan largas en el taxi.

Para no causar traumas, propone que los taxistas autónomos trabajen 10 horas, aunque cree que son demasiadas y que los asalariados trabajen 8 horas, para adecuarlo a la legislación laboral. También propone que la persona que tenga un asalariado y lo despida, no pueda contratar otro.

En cuanto a los familiares, si es un hijo, propone que reparta las 10 horas de trabajo con su padre. Si el familiar no forma parte de la unidad familiar, se considera un asalariado.

El Sr. Tomás manifiesta que, aunque el STAC ya había formulado la propuesta de regulación horaria, entiende que era una situación determinada y que ahora no puede aceptarla porque desvirtúa la propuesta original.

Propone primero ir a adaptar la medida de "un taxi, un conductor" y después estudiar la regulación horaria en una segunda fase.

El Sr. Laporta manifiesta que la propuesta del STAC de "1 hombre, 1 taxi" no tendría repercusión en la calle en un período inferior a tres años. Por otra parte, en el mundo empresarial algunas personas desaprensivas podrían utilizar esta medida para esclavizar a los asalariados, ya que no encontrarían más trabajo. Además, con esta propuesta se eliminan los 700 familiares que conducen.

El Sr. Tomás se opone a que de pronto se plantee este tema de nuevo cuando llevan seis meses negociando. Lo considera un elemento distorsionador.

El Sr. Gracia expone que el STAB se ha esforzado en buscar soluciones para el sector a fin de lograr la paz. Manifiesta que la empresa familiar en España y en el mundo es un modelo y que no han de compartir ingresos, sino trabajar lo máximo posible.

Con los dos días de fiesta, a su entender, los taxistas trabajan las mismas horas, por esta razón recaudan lo mismo.

Los taxistas, continúa, han de pagar seguros, impuestos, IVA, etc., igual que una empresa cualquiera y no se les puede limitar el horario de trabajo. Se opone a los turnos y a los tacógrafos.

El Sr. Laporta recuerda a todos que está actuando por el bien del taxi. En esta reunión pretende explicar la propuesta del Institut y, en función de las opiniones que manifiesten los sindicatos, definirlos.

El Sr. Goñi no admite que la Administración intente aplicar un plan de forma unilateral sin contar con el colectivo. Anuncia que no sólo no lo aceptarán, sino que, en la calle, la ACT se mostrará hostil. La propuesta del Institut le parece una provocación y está dispuesto a movilizar al sector.

El Sr. Laporta le responde que con su intervención, el Sr. Goñi ignora la gestión del documento de trabajo del Institut sobre la reestructuración del sector y la reunión de las asociaciones con el Sr. Torres, en donde los presidentes no se mostraron disconformes, sino que manifestaron que debían consultar con sus Juntas.

Ahora, con la propuesta del Institut, se intenta algo más que "1 coche, 1 conductor". Por ello no entiende la actitud del Sr. Goñi insistiendo en las movilizaciones. Denuncia que la ACT es un órgano instrumentalizado por CIU y que están haciendo una campaña política.

El Sr. Goñi le responde que moviliza al sector porque está pasando hambre. Las primeras ocho horas de trabajo deben dedicarse a pagar sus gastos de explotación. De esta situación son responsables los dirigentes del Institut.

El Sr. Nebot interviene para manifestar que, o bien conscien-

temente de mala fe o bien de forma inconsciente, con estas actitudes están llevando al sector a un callejón sin salida. En la propuesta de "1 taxi, 1 conductor" hay un tema gravísimo de derecho. Al taxista se le ha concedido una licencia con derecho a explotarla conjuntamente con un chófer y esto no puede cambiarse.

El Sr. Mesas sigue insistiendo en su postura de reuniones anteriores en el sentido de que se ha empezado por el último punto, en vez de empezar por las amortizaciones de licencias. Considera que, si el taxista debe hacer frente a todos los impuestos, no se les pueden limitar el número de horas de trabajo. Agrega que el Institut debería pedir un **aval bancario** para empezar a amortizar licencias.

Le responde el Sr. Laporta señalando que el **Institut no puede pedir ese aval, que deben hacerlo las propias organizaciones en representación del sector.**

El Sr. Julián Fuentes interviene para preguntar a los representantes de los taxistas autónomos cuántas horas trabaja un autónomo por término medio. Después de discutirlo entre ellos, llegan a la conclusión de que no disponen de ese dato.

El Sr. Fuentes continúa mostrando un artículo de prensa en el que se dice que el Conseller d'Indústria tiene cien mil millones para subvencionar pequeñas empresas, proponiendo que se realicen las gestiones oportunas para pedirlos.

El Sr. Gracia declara que, tanto en la reconversión como en la reestructuración, está dispuesto a colaborar, porque opina que no se hará sin que el sector aporte algo. Por su parte manifiesta que ya ha buscado un experto para el tema de la publicidad. Añade que las cinco asociaciones deben preparar un documento pidiendo dinero a la Generalitat, al Gobierno y a la Unión Europea (UE). Pone, como en anteriores ocasiones, a disposición de los demás el dossier elaborado por el STAB.

Añade que también **deberían pedir conjuntamente la declaración del sector en crisis.** Solicita de nuevo la auditoría del sector y los informes jurídicos necesarios. También debe estudiarse cómo puede obligarse a los taxistas a aportar el dinero necesario para la amortización de licencias. Concluye manifestando la conveniencia de que la reestructuración se haga con un acuerdo de todo el colectivo.

El Sr. Laporta finaliza la reunión tratando el tema empresarial. Expone que el **Reglamento Nacional contempla el tema de las empresas y propone que la Entitat Metropolitana del Transport lo regule estableciendo un mínimo de 10 licencias y exigiendo el traspaso de todas en bloque en caso de transferencia.** El volumen total de empresas podría ser del **3 % del total de taxis** y, una vez legalizadas, caducar todas aquellas licencias que se exploten ilegalmente.

Los representantes de las Asociaciones aquí presentes manifiestan por unanimidad que se formule esta propuesta por escrito y que la estudiarán.

No habiendo más asuntos que tratar y siendo las once horas y cuarenta minutos se levanta la sesión, extendiéndose la presente ACTA.

ACTA nº 33

REUNIÓN ADMINISTRACIÓN - ASOCIACIONES DEL TAXI

Ampliación de mercados, tarifas, intrusismo

En Barcelona, el día 24 de noviembre de 1994 y en la sede del Instituto Metropolitano del Taxi, se reúnen D. Joan Torres Carol, Presidente del citado Instituto; D. Joan Laporta Argelich, Ingeniero Director; D. Andreu Nebot Mula, Director de Servicios Técnicos; Juan Fuentes Bergadà y Miguel Angel Cazcarra Palacio en representación de la "Asociación Empresarial del Taxi" (A.E.T.); Dionisio Gracia Fajardo, en representación del "Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona" (S.T.A.B.); D. Miguel Tomás Romero y D. Luis Berbel Salcedo, en representación del "Sindicato del Taxi de Cataluña" (S.T.A.C.); D. Jordi Rubio Sanz y D. José Botana Botana, en representación de la "Asociació Catalana del Taxi" (A.C.T.), así como D. Domingo Mesas Mesas y D. Dionisio Avilés García, en representación del "Gremio Unión de Taxistas" (G.U.T.).
Actúa como secretaria Dña. Amparo Gómez Álvarez de Luna.

Ampliación de mercados

Se abre la sesión a las 12:20 horas con la intervención del Presidente del Instituto Metropolitano del Taxi, quien da lectura a los acuerdos adoptados en el día de la fecha por la Comisión de Gobierno de la "Entitat Metropolitana del Transport" consistentes en las siguientes propuestas que se encuentran sobre la mesa, para someterlas a la consideración del Consejo Metropolitano:

1º.- Solicitar a la Generalitat de Catalunya el trámite de modificación del artículo 38.3 de la Ley 12/1987, de 28 de mayo, de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor, en el sentido de que corresponda a los Ayuntamientos o Entes Metropolitanos legalmente constituidos la ordenación y gestión de los servicios urbanos de transportes con vehículos de capacidad máxima hasta nueve plazas, incluida la del conductor.

2º.- Solicitar a la Generalitat de Catalunya que, de acuerdo con la Ley 12/1987, de 28 de mayo, de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor, se devuelva la competencia sobre los vehículos "especiales o de abono" con licencia metropolitana de clase C, actualmente denominados "vehículos de alquiler con conductor", a la Entidad Metropolitana del Transporte y se contingente el número de autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor en toda Cataluña.

3º.- Aprobar inicialmente la Norma Complementaria XIX (Consejo Consultivo del Taxi), del Reglamento regulador del servicio de autotaxis; la modificación de los artículos 18 y 52 del Reglamento regulador del servicio de autotaxis; la modificación de los incisos g) y f) del apartado 1 del artículo 59, todos ellos del citado Reglamento, así como la normativa

reguladora de la "Taula Técnica del Taxi" y otras medidas de participación y someter dicha normativa y todas las modificaciones propuestas a información pública y audiencia de los interesados por un período de treinta días, para que puedan presentar reclamaciones y sugerencias.

El Sr. Tomás Romero solicita que se le aclare qué tienen que ver todas estas medidas con el orden del día propuesto y el Sr. Torres Carol le responde que están relacionadas con el primer punto, dedicado a la reconversión, y que respecto a la propuesta-tema de su sindicato, existe un compromiso firme por parte del Instituto Metropolitano del Taxi a fin de adoptar las medidas necesarias para declarar contingentados los asalariados en 1º de enero de 1995; en cuanto al incremento de tarifas, en el que el Instituto también es responsable frente a los ciudadanos, que sean iguales al I.P.C., viéndose más adelante cómo van a aplicarse.

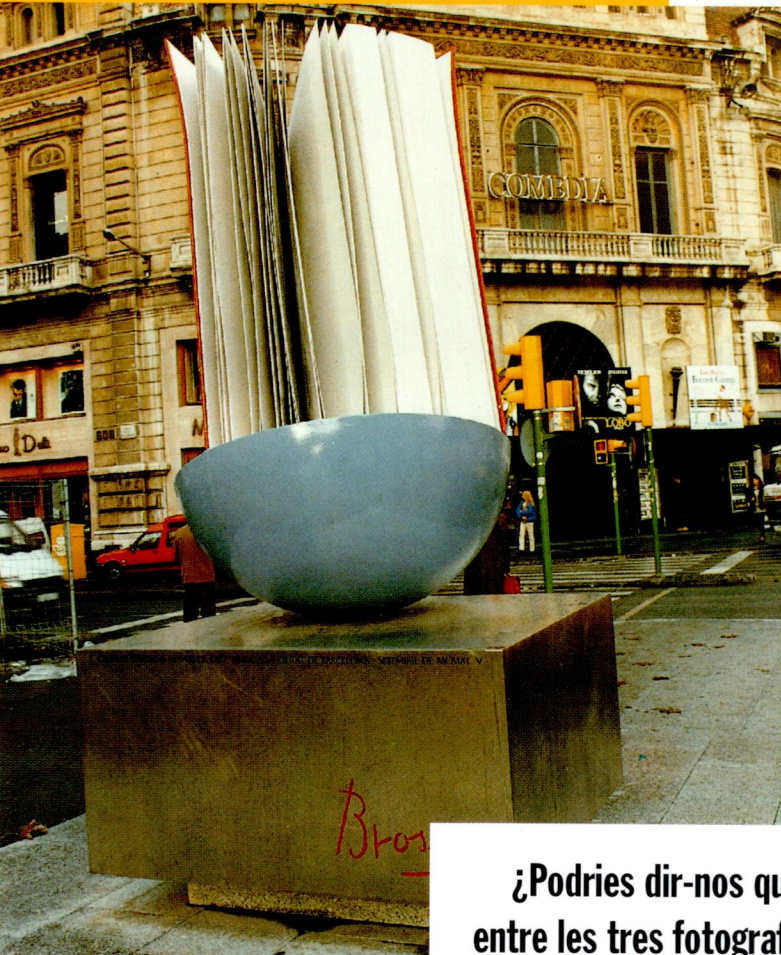
Respecto al tema de la amortización de licencias, el Sr. Rubio Sanz informa que tiene conocimiento de que la Comunidad Económica Europea da ayudas, a través del Ministerio de Transportes, para regular la oferta y la demanda del transporte por carretera, a lo que responde el Sr. Torres Carol que estas ayudas han de ser solicitadas por alguien y los temas relativos al transporte deben canalizarse a través de la Comisión Nacional del Transporte, por lo que son los representantes de ámbito estatal los que han de pedirlo formalmente.

El Sr. Mesas Mesas manifiesta su deseo de conocer hasta dónde va a llegar el Instituto Metropolitano del Taxi en el tema de la reconversión y el Sr. Torres Carol le responde que las propuestas presentadas al Consejo Metropolitano de la E.M.T. por la Comisión de Gobierno que antes mencionó son medidas importantes para la reconversión y, además, ya se ha

BOJOS BARCELONA

"Ja que encara que sigui el mateix el bé de l'individu que el de la ciutat, és evident que és molt més gran i més perfecte aconseguir i salvaguardar el bé de la ciutat."

(Aristòtil)



¿Podries dir-nos quina relació hi ha entre les tres fotografies i on es troben?

La resposta correcta rebrà 20 punts.



TAULA DE CANVI

● Sóc un taxista que té molt interès en l'art i l'història de Barcelona. M'ofereixo a compartir experiències i realitzar visites culturals amb altres afeccionats. Estic disponible els dimecres al matí. Ref: 001

● Me ofrezco para dar clases de matemáticas de 3º de BUP, COU i 1º de Facultad. Naturalmente, gratis. Sesiones de inmersión. Otros temas y edades, consultar a "Amics de Ciutat Grogà". Ref: 002.

● Sóm uns bojos pels escacs, raó per la qual volem formar, de mica en mica, un veritable Club i, sobretot, passar-nos-ho d'allò més bé. Anima't. Ref: 003

● Amant de la música s'ofereix a donar classes d'iniciació al jazz. Ref: 004.

● Si en tus horas libres quieres jugar frontón tenis y, además, participar en un Campeonato dirigido al colectivo del taxi, sólo tienes que pasar por Lutxana, 115. Ref: 005

● Me interesa contactar con personas amantes de la poesía. Dirigirse al Presidente "Amics de Ciutat Grogà". Ref: 006

● Si quieres aprender a solucionar y comprender los problemas mecánicos de tu



Sortida a Collserola

vehículo, infórmate del nuevo curso que está a punto de iniciarse. Ref: 007

● Busco un projector Super-8 a canvi d'uns patins de línia. Ref: 008

● El meu marit fa el taxi des que ens vam casar. Jo, doncs, sóc mestressa de casa, però també una experta en decoració floral. Fa un temps que em dedico a compartir els meus coneixements amb la gent que es mostra interessada en aquest delicat art. Si t'engresca la idea d'aprendre'l, estic a la teva disposició. Ref: 009

● Tenemos interés en formar un Equipo de Pesca marina. Si te encuentras motivado por esta actividad y quieres participar, haz un esfuerzo y llámanos. Ref: 010

● Rutina..., monotonía..., aburrimiento... ¿No sabes cómo variar esta situación? Te esperamos en el nuevo

grupo de teatro.

En él podrás desarrollar tu creatividad, tu imaginación y tu fantasía.

Atrévete. Ref: 011

● Els minyons de Terrassa ?? Els xiquets de Valls ?? NO !!

Es tracta dels Castellans d'Amics de Ciutat Grogà!! La participació col·lectiva alça castells. Apunta't. També comptem amb tu.

Ref: 012

● "Persona de 45 años colecciona postales antiguas de Barcelona. Me interesa contactar con otros aficionados". Ref: 013

● La biblioteca dels Amics de Ciutat Grogà admet donatius de llibres sobre Barcelona. Ref: 014

● "Amics de Ciutat Grogà" està preparant la calçotada per als dies 11 i 18 de febrer.

Este año, ¡no te la pierdas! Recibirás más información en nuestro teléfono

habitual. Ref: 015

● Ens hem posat en marxa per poder fer sortides i visitar diferents llocs de Catalunya i conèixer indrets als quals, amb el quatre rodes, els que estem acostumats a fer-lo servir a la ciutat, no podem arribar-hi.

Fa alguns dies ja vam realitzar la primera de les sortides, aprofitant que el diumenge, 13 de novembre, es va celebrar el "Dia de Collserola".

Després de plantar arbres als voltants de la Font de Canyelles, vam encetar la passejada cap a la Font de Santa Eulàlia, Coll Ventós, Turó d'en Forja i, tot davallant, cap a la Font dels Caçadors, Can Cerdà i Can Coll. A més d' un dia esplèndid, vam gaudir del paisatge i la natura.

● La próxima salida es el 25 de febrero. Nuestro punto de encuentro: Estació de Sants (taquillas cercanías). Hora: 8:30 a.m. Te preguntarán ¿Dónde vamos? Mira: de Sants a Papiol tomaremos el tren, después iniciaremos un recorrido a pie para visitar Les Escletxes, la Ermita de la Salut, la Colònia Montserrat y La Floresta. ¡Ah!, y todos aquellos que se sientan con ánimos podrán subir al Puig Madrona. El regreso está previsto a las 17 o 18 h. Si quieres que contemos contigo, nos encontrarás en el 485 04 26. Ref: 016

Crèdits:

Edita: AMICS DE CIUTAT GROGA
Gener de 1995 - Núm. 1
c/ Lutxana, 115 - 08018 Barcelona.
Tel. 485 04 26 - Fax 485 07 14

Redacció: Els taxistes JOAQUIM ALTARRIBA, IGNASI CUEVAS, ROSA DELGADO, LLORENÇ FONTANALS, ELENA LARA, LEANDRE NAVARRO I EMILI BISBAL.

Disseny gràfic: ENRIC SATUÉ.

Dipòsit legal: B-20237 - 94

Taula de canvi vol ser un **mercat d'intercanvi**, obert a tothom.

Si vols participar, envia la teva oferta i te la publicarem.

Procura ser concret. Amb 5 línies en tindràs prou.

No oblidis de donar el teu nom, l'adreça i el número de telèfon.

Envia la teva correspondència a:

Amics de Ciutat Grogà
c/ Lutxana, 115, 08018 Barcelona.

Si estàs interessat en alguna de les ofertes que surten en aquesta pàgina, truca al telèfon: 485 04 26 (demaneu per la M. Àngels).

Us recordem que totes les ofertes que aquí s'exposen són **totalment gratuïtes**.

El Geni, la censura i el pudor



La Font del Geni Català, obra de l'escultor i arquitecte Francesc Daniel Molina, va ser instal·lada al Pla del Palau en el moment de la seva urbanització a mitjan segle XIX i en ocasió de la portada d'aigües de Montcada a Barcelona. Sobre el pedestal hi ha un geni alat, jove i nu, que

representa Catalunya. ● Afegint una petita dosi d'imaginació a allò que explica Francesc Puig i Alonso en el llibre *Curiositats barcelonines* — recomanable per a tots els enamorats de Barcelona—, sabem que quan es va inaugurar el monument es produïren greus trasbalsos comercials a la ciutat. Sembla que, a partir de la construcció de la Font, hi hagué un trasviament important de clients de Santa Caterina, que preferien anar a comprar al Born per tal d'admirar la magnífica estàtua. ● Les batalles comercials, doncs, no són d'avui. Davant aquesta situació, els venedors de la Boqueria van decidir construir pels voltants dels respectius mercats una altra escultura semblant, no sabem si alada, però sí armada. ● El bisbe de Barcelona es va esverar i va demanar a l'ajuntament que al Geni Català li posessin faldilles —no sabem mai per què no li van posar pantalons, que hauria estat més lògic. ● Quan a aquesta font li va tocar la restauració, a l'època de l'alcalde Pasqual Maragall, els tècnics municipals van despullar l'estàtua i van tenir la gran sorpresa que havia desaparegut el penis de la figura alada. ● L'ajuntament va fer la ximpleria de perdre el temps buscant pels magatzems municipals aquell tros d'estàtua. ● Absurd, ¿qui sap on para? ● No tenim testimonis històrics incontrovertibles, però la hipòtesi més assenyada és que una catalana ardent i laica, negà de fet el dret del bisbe a intervenir en aquest assumpte i, abans de perdre tan preciada part de l'estàtua, se l'endugué a casa seva. ● Veieu, però, en la fotografia de la font un cop recuperada la integritat física de la figura alada. ● Es tracta, evidentment d'una reconstrucció, ja que ni la catalana ni els seus hereus no van retornar mai l'objecte. ● Com veieu, l'ajuntament va encarregar a uns tècnics la restauració de la Font i de l'estàtua i no sabem a instàncies de qui, el treball ha resultat totalment "light", no podem dir si per desanimar les dones del nostre país, per cometre una altra barbaritat o per evitar complexos als homes que ben aviat farien el buit al Pla del Palau i deixarien deserta tota l'àrea que va des del Moll de la Fusta fins al nou Passeig Marítim de la Barceloneta.

SuperTaxista

La vida quotidiana

Yo, Simón

Aquella noche ya estaba un poco cansado de dar vueltas sin que las ruedas llevaran más peso y no se puede decir que la jornada hubiera sido demasiado brillante. Había dejado el último pasaje en la plaça Eivissa hacía ya unos doce semáforos.

Por otra parte, me gusta hablar siempre y cuando tenga un interlocutor, aunque, a veces, mejor no decir nada, porque "te salen con cada una....".

De todas formas, faltaba un cuarto de hora para ir a buscar a una chica que trabajaba en un bingo de la calle Trafalgar, cerca del Arc de Triomf. Fue, hasta que tuvo que dejarlo, un servicio fijo. Era simpática y, como muchos de nosotros, necesitaba hablar de sus problemas con alguien ajeno a su círculo, que pudiera ver las cosas objetivamente.

Y, si no, ¿por qué habla la gente con un desconocido con el que se encuentra a solas y le dice: "tiéndase en el sofá"? ¿Sólo por el rótulo de la puerta?

¡Ostras! Casi me salto un tomate. Será mejor que deje las cavilaciones para cuando no conduzca.

Lo que sucede es que en casa, si no estoy ayudando a hacer los deberes a mi hija Paula, la mujer quiere que le ponga grasa a las bisagras, le cambie la cadena del lavabo o lave los platos, porque es martes o jueves (las clases de aeróbic, claro). No es que me disguste hacerlo, todo lo contrario. La mayoría de veces me aburre la tele y ya me he leído todas las aventuras de Carvalho.

En realidad, el espacio de tiempo en solitario, y muchas veces excesivamente largo, que hay entre pasaje y pasaje es uno de los pocos momentos del día en los que puedo recordar historias y, ¿por qué no intentar entender la razón por la cual la gente se comporta a veces de una manera tan extraña? Sí, sí, ya lo sé, pero se puede divagar mientras se controla lo que sucede alrededor; es cuestión únicamente de gastar los Pirelli.

El caso es que tan sólo faltaban diez minutos para que cerraran el Bingo y estaba parado en el tricolor a la altura de la Casa Macaya cuando de repente, una persona que yo pensaba que iba a cruzar, se precipitó sobre el capó....

"Bon dia".

"Bon dia".

"Senyora, vostè dirà..." Mi acento no es de la Garrotxa, pero creo que se me entiende bastante bien. Además, ya hemos arrancado y no sé si girar hacia el Besòs o el Llobregat, o, por el contrario, seguir hasta el puerto.

"Aï, sí, perdoni. Miri, vull anar a l'Institut de les Lletres Catalanes que, segons m'han dit, es troba a la Casa Amatller del Passeig de Gràcia.

"Doncs miri, senyora, això és el Passeig de Gràcia i aquest edifici que té al davant és la Casa Amatller. Ja la hi he portat".

La encoché en la salida del metro de Diagonal.

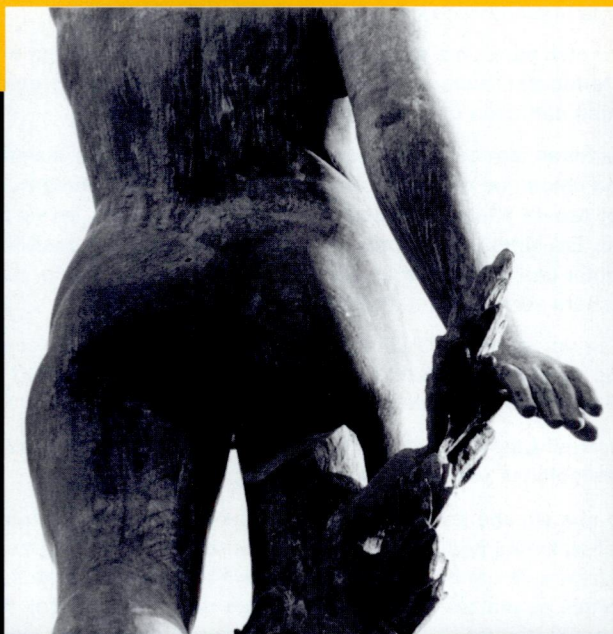
Supongo que las distancias son relativas cuando una persona no conoce por dónde se mueve..., pero... ah, sí, estaba pensando en lo que pasó la última noche que vi a aquella chica que trabajaba en el bingo. Araceli, creo que se llamaba. Otro día será.... Simón

QUANTS..?

Saps quants paraigües hi ha a la casa Bruno Quadres?
Puntos: 4

Salt de cavall

El cul més maco de Gràcia



A Gràcia, tothom estava enamorat del mateix cul. Era el més maco. ● Si Gràcia mai no va ser franquista, penso que és perquè els van robar el cul. ● Un senyor d'aquest districte de Barcelona ens ha fet arribar la fotografia que ara publiquem perquè tingueu una guia per localitzar aquest cul esplèndid. ● AJUDEU-NOS a trobar-lo. SuperTaxista

A la millor resposta documentada, 10 Punts.

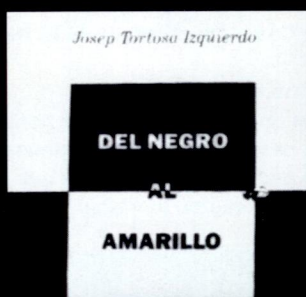
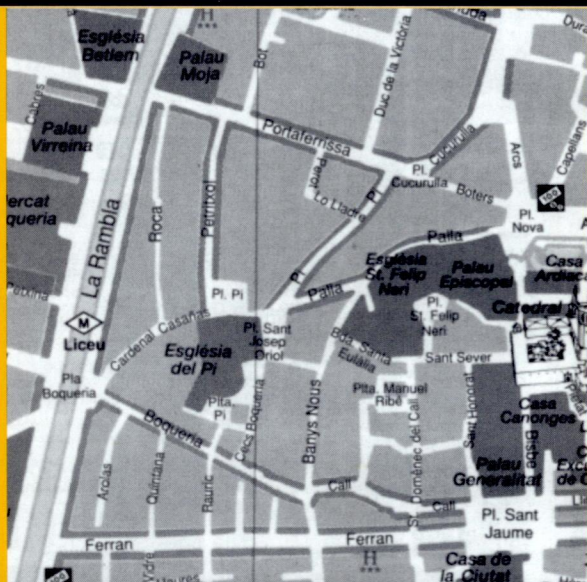
Recorda que, darrera aquest cul tan desitjat, hi ha una història, que segur tu ens la pots transmetre amb la teva imaginació —màxim 5 línies—

Carrerer

Perot lo Lladre, el bandoler

Enllaça el carrer del -- i ----- Perot lo Lladre va ser un bandoler del segle XVI, que en realitat es deia Pere Rotxa Guinarda. Va ser Itan gran la seva fama que ----- de Cervantes fa trobar Don Quijote amb ell pel camí quan es dirigia cap a Barcelona. Com passa a totes les llegendes del lladre bo, Perot robava als rics per auxiliar els pobres, com Joan de ----- molts segles abans. Existeix un rumor, molt més divertit que real: diu que Perot lo Lladre va fugir de la justícia i va anar a Amèrica i que l'ex-candidat a la presidència dels Estats Units, Ross Perot, podria ser un dels seus descendents.

En omplir els espais buits, a més de guanyar 5 punts, sabràs alguna cosa més de la teva ciutat



Anecdòtario
de un taxista barcelonès
(1956-1981)

UN NOU AMIC

Vaig llegir *Del negro al amarillo*, un llibre escrit per un taxista barceloní, on explica un grapat d'anècdotes de la seva vida professional que són molt curioses de conèixer, perquè reflecteixen una diversitat de comportaments humans, així com la disposició de les persones a confiar al taxista problemes molt íntims, que no voldrien de cap manera que se sabessin mai.

Del negro al amarillo és la mena de llibre que ensenya una mica com és la vida real. Es llegeix molt bé. Els taxistes haurien de tenir-lo a la seva biblioteca. Al ciutadà del carrer, fins i tot, li agradarà.

Enamorats de Barcelona

Alguien dijo que nosotros, los taxistas, “éramos los cronistas de Barcelona”. El que conoce esta profesión por dentro sabe que tal afirmación no está vacía de contenido, ya que con la experiencia profesional de cada uno de nosotros se podría escribir la mejor crónica ciudadana.

Este vínculo tan estrecho de nuestra profesión con la ciudad hizo plantear a “Amics de Ciutat Grogà” la posibilidad de presentar una publicación periódica que no sólo sirviera como un clásico medio de comunicación entre sus asociados, sino también como un medio de intercomunicación e interrelación con otros colectivos ciudadanos que, al igual que todos nosotros, sienten un particular “enamoramamiento” por la ciudad del gótico, del modernismo, de las vanguardias, de la imaginación, de la vitalidad, en definitiva, de Barcelona.

Desde aquí invitamos formalmente a “propios y extraños” a participar en esta peculiar experiencia, porque sólo con el empuje e iniciativa de todos podremos reunir y compartir experiencias, mejorar día a día, y contagiar a otros una forma diferente de hacer ciudad. Desde este primer número que ahora sale a la luz, queremos desearles también unas “FELICES FIESTAS”.

Ignasi Cuevas

Presidente “Amics de Ciutat Grogà”

Algú va dir que nosaltres, els taxistes, “érem els cronistes de Barcelona”. Qui coneix aquesta professió per dins sap que tal afirmació no és buida de contingut, ja que amb l'experiència de cadascun de nosaltres es podria escriure la millor crònica ciutadana.

Aquest vènicle tan estret de la nostra professió amb la ciutat va fer plantejar a “Amics de Ciutat Grogà” la possibilitat de fer una publicació que no tan sols serveixi com a clàssic mitjà de comunicació entre els seus associats, sinó també d'intercomunicació i interrelació amb altres col·lectius ciutadans que, al igual que nosaltres, senten un particular “enamoramament” per la ciutat del gòtic, del modernisme, de les avantguardes, de la imaginació, de la vitalitat, en definitiva, per a Barcelona.

Des d'aquí invitem formalment “a propis i estranys” a participar en aquesta peculiar experiència, perquè tan sols amb el suport i la iniciativa de tots podrem reunir i compartir experiències, millorar dia rera dia i encomanar als altres una forma diferent de fer ciutat.

Des d'aquest primer número que ara surt a la llum, volem desitjar-vos també unes “BONES FESTES”.

Ignasi Cuevas

President “Amics de Ciutat Grogà”

Acumula punts per al “pot milionari”

“**Bojos per Barcelona**” vol ser una publicació dinàmica i, per això, com segurament ja heu comprovat, algunes seccions estan obertes a la col·laboració i participació dels amics i lectors. Per valorar les respostes encertades o la millor col·laboració, s'ha establert un sistema de punts, que s'especifica a cada secció. D'aquesta manera, durant els 10 números de la revista previstos per a 1995, el lector podrà anar acumulant un determinat nombre de punts. A fi d'any, entre els lectors que tinguin més del 95% de punts de qui n'acumuli el màxim, **Bojos per Barcelona** sortejarà un “pot” que pretén ser “milionari” i equivaldrà al 10% de la quantitat que es recapti per subscripcions. Si, per exemple, hi ha 10.000 subscripcions, el “pot milionari” que se sortejarà serà d'un milió de pessetes, és a dir, el 10% de deu milions.

Punts que podeu acumular

Si endevines la relació que hi ha entre les tres fotografies de la coberta i el lloc on es troben : 10 punts.

La secció Quants? t'ofereix: 4 punts.

La resposta més ben argumentada i documentada en relació amb la fotografia publicada en “Salt de Cavall” = 10 punts.

Si omplis correctament els espais buits de “Carrerer “ = 5 punts.

Cada resposta correcta de l'espai “T'invitem a Ramblejar” = 1 punt (total =10)

Les respostes correctes a les preguntes plantejades per “Barcímètre” = 10 punts

Cada resposta encertada de “Fes un Tomb” = 1 punt (total 10).

Si aconseguixes resoldre l'encreuat que et proposem en “Posa't en Joc” = 8 punts.

A la millor fitxa escrita sobre cada cromó = 2 punts.

Hi ha un taxi circulant per les nostres pàgines. Si el trobes, et pertanyen 3 punts.

Ah, pren nota! si subscrius un nou lector, obtindràs 10 punts.

El “pot milionari” té un valor inicial de 100.000 ptes.

Acumula puntos para el “bote millonario”

“**Bojos per Barcelona**” quiere ser una publicación dinámica y por este motivo y, como seguramente ya habréis comprobado, algunas secciones están abiertas a la colaboración y participación de los amigos y lectores. Para valorar las respuestas acertadas o la mejor colaboración, se ha establecido un sistema de puntos que se especifica en cada una de las secciones. De esta manera, durante los 10 números de la revista previstos para 1995, el lector podrá ir acumulando un determinado número de puntos. A fin de año, entre los lectores que tengan más del 95% de puntos de aquél que acumule el máximo de los mismos, “**Bojos per Barcelona**” sorteará un “bote” que pretende ser “millonario” y que consistirá en el 10 % de la cantidad que se recaude por suscripciones.

Si, por ejemplo, la revista tuviera 10.000 suscripciones, el “bote millonario” que se sorteará será de un millón de pesetas, es decir, el 10 % de diez millones.

Puntos que podéis acumular

Si adivinas la relación que existe entre las tres fotografías de la portada y el lugar en el que se encuentran: 10 puntos.

La sección “Quants?” te ofrece = 4 puntos.

La respuesta mejor argumentada y documentada relativa a la fotografía publicada en “Salt de Cavall” = 10 puntos.

Si rellenas correctamente los espacios vacíos de “Carrerer” = 5 puntos.

Cada respuesta correcta del espacio “T'invitem a Ramblejar” = 1 punto (total = 10).

Las respuestas correctas de las preguntas planteadas en “Barcímètre” = 10 puntos.

Cada respuesta acertada de “Fes un Tomb” = 1 punto (total = 10).

Si consigues resolver el crucigrama que te proponemos en “Posa't en Joc” = 8 puntos.

A la mejor ficha escrita sobre cada cromó = 2 puntos.

Hay un taxi circulando por nuestras páginas. Si lo encuentras, te pertenecen 3 puntos.

¡Ah, toma nota! si suscribes a un nuevo lector tendrás 10 puntos.

El “bote millonario” tiene un valor inicial de 100.000 ptas.



Aquí tens l'espai necessari per escriure les teves respostes:

Coberta _____

Quants? _____

Salt de Cavall _____

Carrerer _____

T'invitem a Ramblejar _____

Barcímètre _____

Fes un tomb _____

Posat en joc: (Adjunta la solució de l'encreuat) _____

La Ciutat en cromos _____

Si la nostra idea et sembla engrescadora, aquí tens unes butlletes de subscripció per poder rebre els propers números al teu domicili. Si tens un amic i vols fer-li un regal, tan sols has d'omplir la butlleta, nosaltres ens encarregarem de la resta.

Si nuestra propuesta te entusiasma, aquí tienes una boletín de suscripción para poder recibir nuestros próximos números en tu domicilio. Si tienes un amigo y te apetece hacerle un regalo, tan sólo debes rellenar el boletín, nosotros nos encargaremos del resto.

Subscripció anual a **BOJOS**  **BARCELONA**

Nom _____

Cognoms _____

Adreça _____ D.P. _____

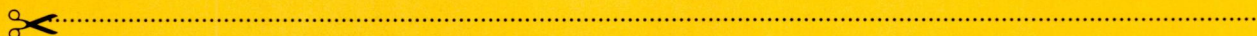
Telèfon _____

Subscripció per 10 números 1.000 ptes.

Tramesa en metàl·lic o taló al portador a "Amics de Ciutat Groga"

c/ Lutzana, 115 - 08018 Barcelona

Aquesta subscripció és feta per a _____ Subscriptor Sí NO



Suscripción anual a **BOJOS**  **BARCELONA**

Nombre _____

Apellidos _____

Dirección _____ D.P. _____

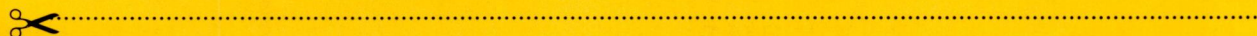
Teléfono _____

Suscripción por 10 números: 1.000 ptes.

Envío en metálico o talón al portador a "Amics de Ciutat Groga"

c/ Lutzana, 115 - 08018 Barcelona

Esta suscripción la hace para _____ Subscriptor Sí NO



Subscripció anual a **BOJOS**  **BARCELONA**

Nom _____

Cognoms _____

Adreça _____ D.P. _____

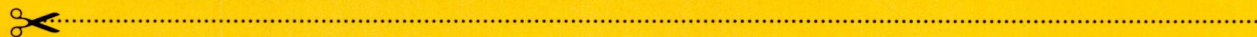
Telèfon _____

Subscripció per 10 números 1.000 ptes.

Tramesa en metàl·lic o taló al portador "Amics de Ciutat Groga"

c/ Lutzana, 115 - 08018 Barcelona

Aquesta subscripció és feta per a _____ Subscriptor Sí NO



Suscripción anual a **BOJOS**  **BARCELONA**

Nombre _____

Apellidos _____

Dirección _____ D.P. _____

Teléfono _____

Suscripción por 10 números: 1.000 ptes.

Envío en metálico o talón a l'Associació d'Amics de Ciutat Groga

c/ Lutzana, 115 - 08018 Barcelona

Esta suscripción la hace para _____ Subscriptor Sí NO

Obsequiï

als seu amics amb una subscripció anual a:

Regale

a sus amigos una suscripción anual a:

BOJOS PER BARCELONA

Els agradarà.

i passareu una bona estona

Despeses de tramesa dels 10 números:

1.000 ptes.

Les gustará

y pasarán un buen rato.

Gastos de envío de los 10 números:

1.000 ptas.



Per millorar dia rera dia necessitem la vostra opinió

Què us sembla "Bojos per Barcelona"?

Quina nota li donarieu?

(Penseu que és el número 1, no sigueu cruels)

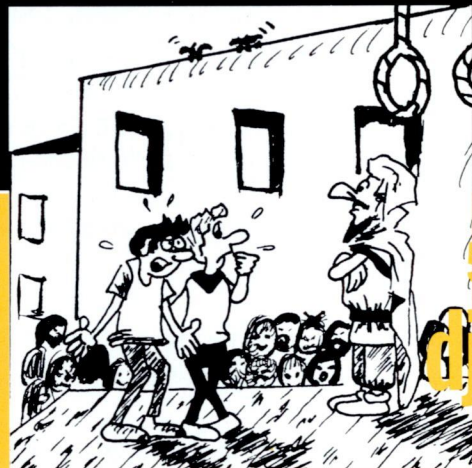
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Barcelona en la llegenda

Els Corbs Delators Plaça del Rei, antic lloc d'execucions



1. El cas és que, fa molt de temps, dos innocents acusats d'un crim que no havien comès, al matí havien de ser penjats.



2. Tot i que van demanar perdó dient que eren innocents, les proves eren clares: no hi tenien res a fer.



3. Els assassins de debò —un parell de malfactors—, gaudien ja del seu triomf tot guaitant l'execució.

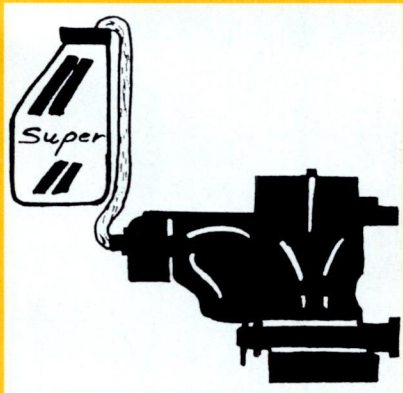


4. Dos corbs, testimonis immutables, sabent qui havia comès el crim, com impulsats pel vent, van atacar els assassins.



5. Creient que era obra de Déu, es van tornar mig bojos, varen confessar el seu crim i varen ser castigats.

Cofis-i-mofis



Renoi!, tinc espatllada la bomba de benzina, què faig?

● No pateixis. Si se t'espantilla la bomba de benzina del cotxe i en tens una llauna plena —de benzina, és clar— i un tub de goma, pots colocar la llauna en un lloc proper al carburador —ben segura— i introduir-hi el tub. En el moment d'arrencar el cotxe, el carburador anirà xuclant la benzina que li faci falta, mentrestant tu podràs arribar fins a un garatge o benzínera. **Llorenç Fontanals**

¡Se rompió el cable del acelerador!

● No te impacientes. Hasta que puedas llegar a un punto donde puedan repararlo haz el siguiente apaño: ata una cuerdecita a la palanca del acelerador permitiendo que salga por el capó, sosténla con la mano izquierda por la ventanilla y tira de ella. Pero, ¡atención con los acelerones!, no es lo mismo el pie que la mano.

Rosa Delgado

T'invitem a **Ramblejar**

Si et consideres un bon ramblejador, amb seguretat podràs afrontar aquest dur qüestionari.

1. "Dona passejant per La Rambla" es un cuadro de
2. ¿Para qué Exposición se construyó el monumento a Colón?.....
3. El 3 de noviembre de 1915 un incendio destruyó el Teatre Principal, ¿qué parte quedó únicamente en pie?
4. ¿Dónde y cómo mató a 20 personas Santiago Salvador?.....
5. ¿En qué poema en prosa García Lorca hace un homenaje a las floristas de La Rambla?
6. ¿En qué gran lugar estaba el Convento de los Trinitarios?.....
7. ¿Qué otro nombre recibe el "Plà de l'Os"?
8. ¿De qué otra ciudad de Catalunya son originarios los plátanos de La Rambla?.....
9. Canaletes, Caputxins, Flors i
10. ¿Quién dedicó una canción a La Rambla con su trompeta?.....

No oblidis d'enviar-nos les respostes. Punts: 10

BARCELONAUTES



La parada "Carolines" es va fundar l'any 1888

L'Àvia Carolina

L'Àvia Carolina Ruíz Serrat és avui la figura més emblemàtica d'una família que ha donat a La Rambla cinc generacions de floristes. Fins l'any 1984 va ser fidel testimoni de la delirant quotidianitat del passeig urbà més conegut al món i les seves mans van donar forma als rams més variats per als personatges més diversos de Barcelona. Poques persones tenen la satisfacció d'enamorar-se de la seva activitat, però una d'aquestes és, sens dubte, l'Àvia Carolina. Encara avui els ulls se li humitegen quan recorda la gent que va passar per la seva parada i va apreciar el seu art, un art que, com ho van fer els seus avantpassats, va saber transmetre a la seva família i, en definitiva, a la ciutat.

- Quan va començar a fer de florista?
Molt joveneta, quan encara no m'havia casat.
- Tota la seva família es va dedicar a aquest ofici?
Formo part de la tercera generació. Tota la família sent aquest ofici, veu una flor i veu el món.
- Quins records guarda del seu ofici com a florista?
El de treballar molt, sense parar.
- Algun especial?
Tots són especials. La gent m'estimava molt, pel meu nom i per la meua simpatia.
- La seva parada va ser i és visitada per grans personalitats. Quina li ve ara a la memòria?
El Dr. Flemming, una persona simpàtica, afectuosa, que quan em veia m'abraçava i, naturalment, Ramon Casas, que va ser el meu padrí.
- Tinc entès que Salvador Dalí també era un assidu visitant vostre. Quina era la seva flor favorita?
El nard.
- Què té La Rambla que no té cap altre passeig del món?
Les flors, el més bonic del món.
- Acabeu d'estrenar noves parades. Està contenta amb el nou model?
Tan se me'n dona. El que ha de tenir la florista són unes bones mans per treballar els rams. A la resta, no li dono importància. La florista que sent la flor és "la reina de La Rambla".
- ¿La flor que més estima?
La violeta.
- ¿Una flor per la nostra amistat?
Totes.



¡Segur que aquests senyors van agafar un taxi!

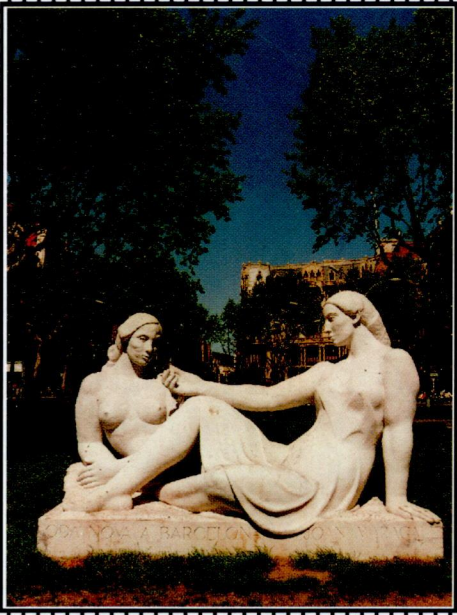
Fem ciutat

On viu vostè?

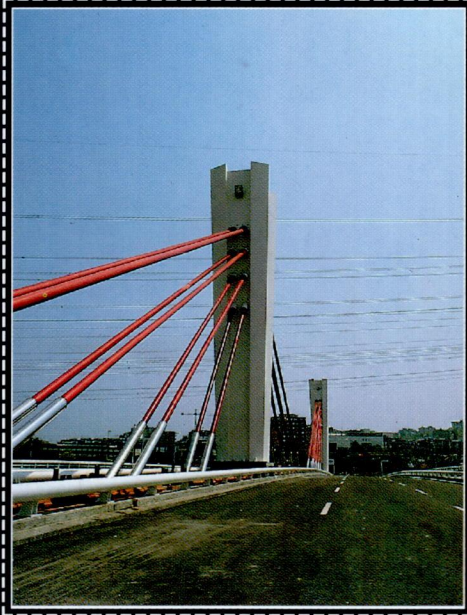
Dia rera dia observem a les diferents ciutats metropolitanes embussos de trànsit, aparcaments que ja no se sap si són en doble o triple filera. I tot és ple de cotxes particulars. Per postres, les més nombroses queixes provenen dels mateixos particulars. ● Estic convençut que aquests senyors ni tan sols s'han aturat a fer comptes i no s'adonen que, per fer certes petites gestions durant el dia, i després de sospesar els maldecaps que els arriba a produir la circulació per ciutats amb aquestes característiques, surt més a compte utilitzar el transport públic, o el taxi, el qual es lloga i prou. Esperem també amb impaciència que els alcaldes posin fi a aquesta disbauxa. ● **Leandre Navarro.**

La ciutat en cromos

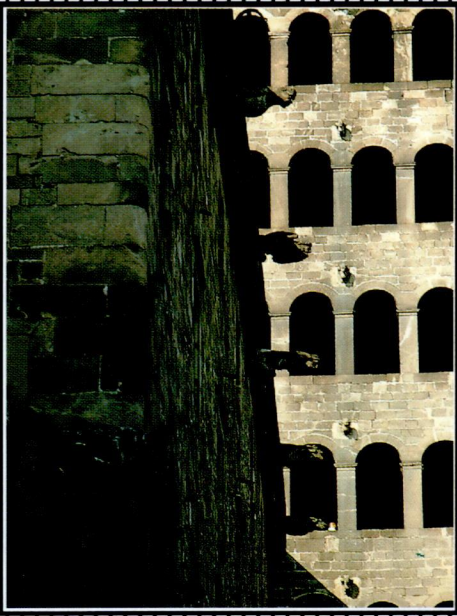
12



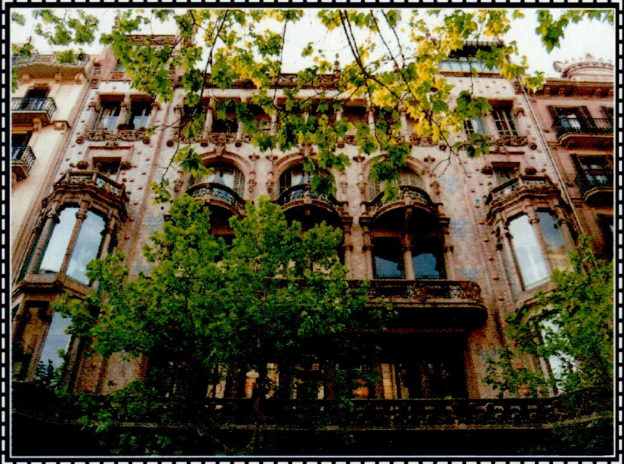
6



2



20



30



Bojos per Barcelona vol fer un àlbum de 300 cromos amb la participació d'altres "bojos". Per aquest motiu, cerquem la vostra col·laboració. Aquí teniu les primeres fotografies que en formaran part. Fes-nos arribar una fitxa amb les següents dades: lloc d'emplaçament del monument, plaça, carrer, etc.; personatge o personatges que representa; autor del monument; any de col·locació a la via pública; llegenda i/o anècdota del lloc en qüestió. Us preguem concreció. Pel fet de participar en aquest joc, rebreu 2 punts per cada cromo.

declarado que a partir de 1º de enero de 1995 sólo se admitirá un conductor por cada vehículo; en cuanto al intrusismo, se seguirá luchando por todos los medios, como ya se venía haciendo.

Añade el Sr. Torres Carol que lo que el sector está pidiendo es la reconversión. En el año 1984 no se hablaba de reconversión, sino de amortización de licencias, para lo que se habilitó una sobretasa con cuyo exceso se fueron amortizando; sin embargo, ahora el planteamiento no es la amortización, sino la reconversión. Si tras el estudio de esta última se ve que es preciso amortizar licencias, ya se proveerán los mecanismos legales y presupuestarios adecuados para hacerlo, pero lo primero es fijar el modo como va a llevarse a cabo la reconversión.

El Sr. Rubio Sanz manifiesta que la reconversión vendría dada por la amortización de licencias, que cada vehículo fuera explotado por una sola persona y se erradica el intrusismo, pero que la gente de la calle entiende que la reconversión es principalmente la amortización de licencias.

El Sr. Laporta interviene para señalar que ya se ha firmado un documento en el que el Instituto se compromete a abonar un 30 por ciento del importe total que haya de destinarse a la amortización de licencias, pero para poder llegar a ello es preciso conocer primero a cuánto asciende ese importe total y cuánto van a aportar los taxistas.

El Sr. Torres indica que para reconvertir es preciso analizar las perspectivas sociales, legales y económicas del sector y si entre estos mecanismos entra el de volver al punto en que se quedó en 1984, así se hará, pero que antes hay que conocer el punto de partida en que nos encontramos.

El Sr. Rubio Sanz solicita un "gesto" del Instituto Metropolitano del Taxi, para que se vea la cantidad que ofrece con destino a la amortización de licencias; añadiendo el Sr. Botana Botana que ya se ha hablado con el colectivo de los taxistas que han de aportar el 70 por ciento del importe de la amortización de las licencias necesarias para llegar al objetivo del 2,5 por cada mil habitantes, a través de sobretasas recabando, en principio, un aval a la Generalitat sobre todo el importe de la operación, corriendo a cargo del Instituto el 30 por ciento restante; a lo que responde el Sr. Torres Carol indicando que la Generalitat puede avalar a la E.M.T. cuando ésta se lo solicita para otros fines de servicio público, pero para el tema del taxi, que es un servicio privado (aunque de interés público), es el propio sector el que ha de solicitarlo de la Generalitat.

El Sr. Nebot Mula indica que, cuando el 14 de julio pasado se llegó a un compromiso, la Asociación Catalana del Taxi no quiso firmarlo como habían acordado, según consta en el acta de dicha fecha.

El Sr. Rubio Sanz responde que en las actas no se refleja lo que se dice en las reuniones, ante lo que el Sr. Cazcarra Palacio interviene para decir que siempre se reciben las actas antes de ser publicadas en la revista, para que sean examinadas por los participantes en la reunión y, si no se está de acuerdo, se pueden poner objeciones.

El Sr. Laporta recuerda que en diciembre de 1984 se firmó el

acuerdo para la amortización de licencias y, como no era el momento adecuado para incrementar las tasas, en aquel momento se aprobó un aval sobre la futura subida de dichas tasas, aval que no llegó a utilizarse.

El Sr. Botana Botana manifiesta que ha de ser el Instituto el que publique un incremento sobre las tasas de transferencia, destinado a la amortización de licencias, y el que debería dar al avalista el importe de dicha sobretasa para que sobre ello se avale, a lo que responden los Sres. Torres y Laporta que actualmente es ilegal establecer una sobretasa, puesto que la Ley vigente determina que el importe de la tasa ha de cubrir exclusivamente el coste del servicio prestado al ciudadano.

Necesidad de un estudio

El Sr. Tomás Romero explica que se ha llegado al acuerdo de formar un Consorcio para estos temas, con la figura jurídica que le corresponda y que, además, ha de realizarse un estudio del que se deduzcan las licencias que realmente sobran y el dinero que haría falta para amortizarlas y pregunta si al final -cuando se haya efectuado dicho estudio, se haya formalizado el expediente de declaración del sector en crisis y se haya conseguido el aval, contando con las aportaciones que corran a cargo de los taxistas- aportará el Instituto Metropolitano del Taxi lo que le corresponda.

El Sr. Rubio Sanz manifiesta que existe una empresa en Alicante que ya ha realizado un estudio sobre el taxi y que se le podría encargar ese estudio, porque tiene experiencia sobre la problemática del sector; el Sr. Laporta les aconseja que se dirijan al mejor gabinete, porque del resultado del estudio dependerá la viabilidad en la práctica de las propuestas y el éxito o fracaso de la operación que se emprenda.

El Sr. Tomás Romero indica que a partir de la semana del 28 de noviembre se llevarán a cabo tres o cuatro entrevistas, con otras tantas empresas, para elegir la mejor de todas ellas.

En este punto de las conversaciones interviene el Sr. Gracia manifestando que se encuentra de acuerdo con el Sr. Torres Carol en que la reconversión del sector no es igual a la amortización de licencias y que en la página 5 de la revista nº 89 se habla de los acuerdos que respecto a la primera se habían adoptado, lo que también aparece en las páginas amarillas, pero desea que quede bien claro que el anterior acuerdo de amortización de licencias se firmó el 22 de diciembre de 1983, por lo que próximamente van a cumplirse los once años desde entonces. Cuando en aquellas fechas la E.M.T. anunció el incremento de las tasas para dicha finalidad, el S.T.A.B. no lo aceptó y presentó un recurso de reposición contra la Ordenanza Fiscal, que nadie más impugnó por lo que, tras una negociación entre la asociación que representa y la E.M.T., se accedió a retirar el recurso a cambio de que la entonces Corporación Metropolitana de Barcelona adelantara 120.000.000 de ptas. para retirar las licencias a precio de mercado; por lo que pide, para probar sus manifestaciones, que se publique en la Revista del Taxi el contenido del compromiso a que llegó la C.M.B., firmado por el Sr. Laporta en fecha 22 de diciembre de 1983 y la copia del escrito donde el

S.T.A.B. desistía del recurso de reposición, registrado de entrada el día 27 de diciembre siguiente, documentos que aporta en fotocopia. Con estas bases se retiraron 111 licencias, pero eso sólo no es la reconversión, por lo que trae también un estudio sobre la misma que, al parecerle mejor lo que se ha tratado en la mesa, no precisa explicarlo; añade finalmente que ha salido en las conversaciones la palabra "aval" y ésto requiere que exista un patrimonio detrás del mismo.

El Sr. Tomás Romero responde que el aval sería posible si se declarase el sector en crisis.

El Sr. Torres Carol explica que esto es lo mismo que cuando se declara una zona catastrófica, como muy recientemente ha ocurrido con los pasados incendios; a partir del momento de dicha declaración es cuando se puede empezar a hablar de los mecanismos de reconversión. Pero la E.M.T. no es la que tiene que efectuar la declaración, puede cooperar o ayudar a las instituciones encargadas de hacerlo en lo que éstas le requieran, pero no puede hacerlo por sí misma.

El Sr. Botana Botana identifica el aval como una garantía de cobro y por ello cree que si la Administración Local garantiza que ese dinero se recuperará vía tasas, o como sea, no es preciso que el taxista ponga todo su patrimonio detrás de la amortización de las licencias.

El Sr. Gracia opina que antes habrá que iniciar el camino del expediente de crisis y los informes preliminares y añade que si se hubiera ratificado el documento que ya se les ofreció, se tendría algo avanzado.

Prosigue el Sr. Torres Carol afirmando que el estudio será una "foto fija", sobre la que se basará toda la negociación; por lo que propone que se forme un equipo fijo, entre las Asociaciones y la Administración, para encargar su estudio a unos buenos profesionales del que se fíen todas las partes, con lo que se avanzaría bastante en las posteriores conversaciones.

El Sr. Torres se ausenta momentáneamente de la reunión, siendo las 13:30 horas.

El Sr. Rubio Sanz aclara que no estuvo presente en la reunión del pasado mes de julio.

El Sr. Laporta indica que, respecto a las propuestas efectuadas por el Presidente del Instituto y en especial los escritos en los que se solicitan entrevistas en la Generalitat, tendentes a conseguir la declaración del sector en crisis, que han de ser firmados por las asociaciones más representativas y el Sr. Torres Carol, propone que sean firmados también por todas las Asociaciones que han participado en las elecciones. Todos se muestran de acuerdo con la propuesta y el Sr. Rubio Sanz alerta que se está hablando de reconversión del sector y no exclusivamente de amortización de licencias.

El Sr. Avilés García señala que el estudio tardará un tiempo en realizarse, por lo que la reconversión no podrá empezar a primeros de año. Por ello, estima que sería interesante que el Instituto Metropolitano del Taxi se comprometiese a iniciarla a primeros de 1995; a lo que responde el Sr. Cazarra Palacio que ya se ha comprometido dicho Instituto para tal fecha a llevar a cabo la política de, " un taxi-un conductor".

El Sr. Laporta manifiesta que cuando se haya declarado el

sector en crisis y el Ministerio competente pida ayuda al Instituto, para que la Administración Local aporte la cuantía que le corresponda, llegado este momento el Instituto Metropolitano del Taxi no se echará atrás y proveerá lo necesario para conseguir este dinero, pero que esto no podrá hacerse en el próximo presupuesto, que no se confeccionará hasta mediados de marzo por causas técnicas ajenas a estos temas, funcionando el primer trimestre con el presupuesto prorrogado de 1994. Por ello manifiesta que el Instituto se compromete a que en el presupuesto de 1995 habrá una partida abierta (sin dinero dentro, puesto que no se conoce la cuantía ni su procedencia), destinada a la amortización de licencias; desea, no obstante, hacer constar que ha de quedar muy claro que la operación no naufragará por causa del Instituto Metropolitano del Taxi.

El Sr. Avilés García expone que lo que quiere es el compromiso por parte del Instituto de que, a partir de primeros de años, no se realizarán más transferencias de licencias.

El Sr. Rubio Sanz afirma que entiende la postura del Sr. Avilés y solicita que los juristas del Instituto empiecen a estudiar la forma legal, vía tasas o lo que sea, para que empiece el próximo mes de enero la amortización de licencias.

El Sr. Laporta repite que la tasa únicamente puede cubrir el coste del servicio que se presta al ciudadano y que, si en el Instituto existiera un déficit de X ptas., habría que cubrirlo elevando la cuantía de las tasas, pero no puede incrementarse el importe de las mismas para otros propósitos.

No obstante la anterior precisión, el Sr. Tomás Romero solicita que desde primeros de enero empiece a cubrirse con sobretasas referidas a las sustituciones de vehículos y publicidad, así como con el importe de las multas, el fondo que se va a constituir en la partida del presupuesto de 1995 dedicado a la retirada definitiva de licencias, nutriéndose posteriormente dicha partida con el dinero que se recaude con los avales correspondientes.

El Sr. Nebot pone de manifiesto que, en cuanto a primeros de año empiece a desaparecer el doble turno, se notará inmediatamente una mejoría en la recaudación.

El Sr. Laporta da a conocer unas declaraciones que efectuó en el Canal 39 de televisión (de muy escasa audiencia), en el sentido de que la reconversión le parece un error y a continuación dijo: "De todas maneras, como los Sindicatos representativos opinan que es una cosa buena y, además, convocan manifestaciones masivas para apoyarla, voy a hacer todo lo que esté en mi mano para que la reconversión sea una realidad, pero rogando a los Sindicatos que la hagan de forma rápida porque, de lo contrario, esto provocaría un trauma a los taxistas, a los que se han dado expectativas y éstos necesitan, más que el resto de la población laboral, de unos líderes que les enseñen lo que es posible o imposible, porque de otra forma dirán -ya nos han vuelto a engañar". Afirma que esto lo declaró como persona individual pero, como cargo político, se compromete a hacer todo lo posible para que la reconversión sea una realidad.

Añade que también fue interrogado sobre su opinión acerca del lema "un taxi, un conductor", a lo que respondió que

tampoco lo cree, porque con un incremento del I.P.C. en las tarifas, como el que van a tener este año, se van a perder más carreras que las que tengan los conductores que sobran actualmente; mientras que dicho objetivo puede cubrirse al cabo de unos años con la política actual sobre los aspirantes a conductores de taxis. Continúa diciendo el Sr. Laporta que estas opiniones las pone de manifiesto porque, lo que más le dolería, sería que el taxista fuera de frustración en frustración. El Sr. Botana Botana pone de relieve que lo que acaba de hacer el Sr. Laporta es vaticinar que los esfuerzos de las Asociaciones se estrellarán contra la impotencia y su voluntad de no hacer nada al respecto.

El Sr. Tomás Romero expone que la responsabilidad del éxito o el fracaso en el tema de la reconversión es de los propios taxistas, pues los Sindicatos son simplemente unos portavoces del colectivo; añade que él sí cree en el lema "un taxi-un conductor", porque ve que la vía utilizada en las grandes empresas para su particular reconversión es la de eliminar personal, así como que también cree en la amortización de licencias, porque ya se ha hecho en otros sitios y, si los taxistas no quieren participar en esta fase dura del proyecto, liberarán a los Sindicatos de su responsabilidad.

El Sr. Cazcarra Palacio señala que con la medida más inmediata (la de eliminar conductores), ocurre igual que con la política del Gobierno, que su fracaso es el fracaso del Gobierno, no de las personas que lo apoyan; a lo que le contesta el Sr. Botana Botana que esta política no puede fracasar si no existen personas que pongan "palos a las ruedas".

El Sr. Berbel Salcedo solicita que se siga el orden del día.

El Sr. Fuentes retoma la frase del Sr. Botana sobre "poner palos a las ruedas" para aplicarla a la Asociación Catalana del Taxi, ya que son los propios miembros de dicha Asociación los que han hecho campaña entre sus clientes aconsejándoles que tomen el metro o el autobús y diciéndoles dónde pueden hacerlo; cuando, si fuesen verdaderos empresarios, conocerían el valor de la clientela y lo que cuesta hacerla y mantenerla.

Subida de tarifas

Acto seguido se pasa al tema de la subida de tarifas y el Sr. Laporta manifiesta que, una vez aprobadas por el Pleno, deben de permanecer quince días en audiencia pública, en espera de las impugnaciones del resto de las Asociaciones.

El Sr. Gracia Fajardo solicita que, si se aplican las tarifas que ya se han acordado, se empiece antes de Navidad.

El Sr. Laporta continúa diciendo que todos están de acuerdo, excepto en el tema de la carrera mínima; el año pasado se habían cedido unos metros y se comprometieron a recuperarlos en el presente año; porque el cliente entiende que la carrera mínima son dos kilómetros y se sentiría estafado, no siendo tampoco objeto suficiente de discusión sólo cincuenta metros arriba o abajo.

El Sr. Nebot opina que sería partidario de mantener la bajada de bandera en 260 ptas., pero que si se publica la actual en el diario, provocará un retroceso de la demanda.

El Sr. Laporta aclara que estas tarifas serán las máximas cuan-

do se haya modificado el Reglamento en ese sentido.

Intrusismo profesional

A continuación se trata el tema del intrusismo profesional.

Toma la palabra el Sr. Laporta, quien manifiesta que se ha solicitado a la Generalitat de Catalunya que la titularidad o la gestión de la clase C vuelva a manos de la E.M.T., para evitar que el esfuerzo de eliminar las licencias de la clase A sea anulado por el crecimiento incontrolado por el Instituto Metropolitano del Taxi de la clase C.

El Sr. Rubio Sanz recomienda que se pongan en contacto con la Policía Local de El Prat de Llobregat para que vigilen la zona del Aeropuerto, donde se encontrarán de todo.

El Sr. Nebot anima a que se hagan todas las redadas que sean necesarias, siempre que se pongan sus resultados en conocimiento del Instituto Metropolitano del Taxi para que se lleve a cabo la correspondiente investigación, añadiendo que en seis años se han aprehendido tres vehículos con número de licencia duplicado y que en los tres casos se han solucionado los problemas, siendo castigados los intrusos con toda ejemplaridad.

El Sr. Rubio añade que él mismo, con la colaboración de una patrulla de Mossos d'Esquadra, siguió a un coche del que se imaginaba tenía la calca duplicada. El taxista resultó ser otro militante de CiU que se identificó a la policía autonómica con el carnet del partido, alegando que se había olvidado en casa el DNI y el carnet de conducir.

El Sr. Nebot manifestó su sorpresa por la utilización de la Policía Autonómica, que la pagamos entre todos, para intereses particulares o de un determinado grupo y de sus luchas internas.

En cuanto a la regulación del lema "un taxi-un conductor", el Sr. Laporta desea que conste que será vigente a partir del 1 de enero de 1995, advirtiendo al Sr. Tomás Romero que no tiene garantías de que esto no sea impugnado y se haya de volver atrás, informando que el próximo día 12 de diciembre será aprobada por el Pleno una norma en tal sentido.

El Sr. Tomás Romero responde que está plenamente convencido de que habrá alguna impugnación y por eso, no se podrá llevar a cabo. Por ello, si en lugar de ejecutarse como una orden del pleno se realiza como modificación reglamentaria y, tras aprobar la propuesta inicial, sale a información pública, podrá impugnarse en el plazo previsto, a lo que el Sr. Laporta le responde que lo único que interesa es que el conjunto del sector está a favor de su aplicación.

El Sr. Berbel Salcedo desea conocer el modo cómo se va a poner en práctica esta medida y el Sr. Laporta le contesta que, cuando acuda un titular de licencia a las oficinas del Instituto Metropolitano del Taxi para dar de alta a un asalariado, se le negará el trámite explicándole que no puede hacerse con motivo de la reconversión, pues el bien del colectivo está por encima del interés individual.

Siendo las quince horas y veinte minutos, se levanta la sesión, de la cual se extiende la presente acta.



SINDICATO DE TAXISTAS AUTÓNOMOS DE BARCELONA

INSTITUT METROPOLITA DEL TAXI
2 - OCT. 1994
REGISTRE GENERAL
Entrada N.º

PARA QUE CONSTE EN ACTA

Fui a la pasada consulta electoral con un programa bien medido que, en realidad, en sus trazos esenciales, era el sío de siempre: la Licencia como parte integrante del patrimonio familiar (recuérdese mi Ponencia en el Congreso de Vigo) y una dignificación profesional y económica del colectivo en base a medidas realistas, puntuales y paulatinas, para las que se precisaría del compromiso conjunto de la administración y del sector.

Me sumo ahora al parecer mayoritario de los compañeros de comisión para no entorpecer la unidad en el seno de la Industria del Taxi, pero lo hago sin entusiasmo ni excesiva convicción. Mi antigüedad como líder del sector me permite intuir la inviabilidad de algunos de los acuerdos que obedecen antes (y perdonadme si me equivoco) a presiones extrasectoriales que a una convicción profunda de hallarnos en el camino de una verdadera solución.

Nadie tiene derecho a dudar de que yo esté en favor de la reconversión ¿Cómo puede dudarse de ello cuando la poca que se ha realizado (109 licencias en 4 años) ha sido efectuada a impulsos e iniciativa del STAB? ¿Acaso no fue el sindicato que presido quien pactó, en Diciembre de 1.983, con la entonces Corporación Metropolitana esa incipiente reconversión a cambio de la retirada costosa del recurso impugnatorio de las nuevas tasas? ¿Quién sino el STAB se ha dirigido hasta ahora a diversas Consellerías de la Generalitat y al propio I.M.T., solicitando colaboración económica para la anhelada reconversión?

Llevo sobre mis espaldas un cuarto de siglo de liderazgo sectorial sin que nunca se me haya podido echar en cara el incumplimiento de una promesa. De ahí mis reticencias ante algunos de los acuerdos que motivan esta nota aclaratoria. Ojalá los hechos futuros la acrediten como innecesaria, pero entretanto yo he de llamar a las cosas por su nombre: irrealizable, lo que me parece de muy difícil alcance, e inconstitucional lo que estime contrario al Principio de Libre Empresa y libertad de trabajo que postula la Constitución.

No podemos desorientar a los taxistas (nuestros amigos, compañeros y deudos) con ilusiones que no puedan realizarse. Si lo hiciésemos podrían pedirnos estrecha cuenta de nuestra gestión.

a Jota, 81 - Tels. 340 27 90 - 340 29 66 Fax. 340 38 62 - 08016 BARCELONA

D. Juan Fuentes Bergadá, en calidad de Presidente de la Asociación Empresarial del Taxi, y en su representación, formula la PROPUESTA DE REORDENACION DEL SECTOR, como sigue.

Con motivo de la consulta celebrada para fijar la representatividad del sector del taxi, surgió la necesidad de abordar una política de REORDENACION DEL SECTOR. Por ello las asociaciones firmantes, ACUERDAN para 1995, los siguientes puntos:

- 1.- Necesidad de abordar de nuevo la política de amortización de licencias, hasta llegar a 2,5 taxis por mil habitantes.
- 2.- Facilitar el acceso a la profesión, con objeto de que hayan más adquirentes y, consecuentemente se produzca una revalorización de las licencias.
- 3.- Libre transferencia de licencias y vehículos, con objeto de posibilitar la creación de empresas familiares.
- 4.- Proseguir la eliminación del intrusismo.
- 5.- Proceder a la reordenación del sector, con criterios de igualdad para todos los implicados: titulares, familiares y asalariados.
- 6.- Participación en la mesa de negociación de asalariados y familiares.
- 7.- Incrementar la demanda del sector, potenciando el taxi, al mismo nivel publicitario que el autobús y el metro.

1.- En relación a la AMORTIZACION DE LICENCIAS, es necesario establecer un fondo económico para hacer frente al pago de las licencias que se rescaten. A tal efecto se creará un organismo con participación del Institut del Taxi y las asociaciones profesionales representativas, a fin de gestionar dicho fondo.

Tal fondo se nutrirá:

- A) APORTACIONES DEL INSTITUT METROPOLITA DEL TAXI.
No sólo a base de tasas de publicidad, multas y parte de las transferencias, sino con aquellas cantidades que el Consejo de Administración del Institut, estime adecuado aportar.
- B) INGRESOS ATÍPICOS.
Aquéllos no contemplados en los supuestos de la propuesta.
- C) APORTACIONES DE OTRAS ADMINISTRACIONES.
Se propiciará la declaración del sector en crisis y evitar que el taxista tenga que asumir el exceso de licencias, no querido e impuesto, en su momento, por la Administración.
Por ello se solicitarán ayudas a las administraciones

relacionadas con el sector, tanto a nivel nacional, como europeo. Igualmente se solicitará la inclusión de nuestro sector en el ámbito de las PIMES, con objeto de poder recibir ayudas destinadas a tales empresas.

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

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

4.- Establecer un programa de actuación, exhaustivo, en orden a fijar con posterioridad, la prioridad en la lucha contra el intrusismo, dado que éste tiene lugar de múltiples formas y bajo supuestos muy dispares.

5.- Resulta obvio que cuando en un determinado sector, la reordenación del mismo afecte a situaciones distintas, todas las partes implicadas deben ser consideradas de igual manera.

6.- En consonancia con lo anterior, tanto asalariados como familiares, deben participar en la mesa de negociación.

7.- Proseguir en la línea de captación de nuevos mercados e insistir en que el taxi tenga el mismo tratamiento publicitario que el autobús y el metro, dada la incidencia del taxi, en el ámbito metropolitano en que trabaja.

Barcelona, dos de noviembre de mil novecientos noventa y cuatro.



DE: STAC
FAX: 485.31.7

A: SR.LAPORTA
FAX: 233.12.05

FECHA: 21 DE OCTUBRE DE 1.994
HOJAS: 1

Propuesta ante el Plan de actuación del Institut Metropolita del Taxi para el año 1.995.

1.- Mientras que no se produzca esta modificación sobre el actual reglamento para que cada coche sea conducido por una sola persona ya sea el titular, familiar o asalariado, contingentar los asalariados y dependientes en la línea de que cada coche sea conducido por una sola persona ya sea el titular, familiar o asalariado.

Fecha de aplicación de este punto 1 de enero de 1.995.

FDS. MIGUEL TOMAS ROMERO



Consell de Tinent, 313, planta 114
08002 Barcelona
Tel. (93) 273 02 94
Fax (93) 273 01 74

MODIFICACIONS AL DOCUMENT ELABORAT PER L'E.M.T., EN RELACIÓ A LA MODERNITZACIÓ DEL SECTOR DEL TAXI, APROVADES PEL CONSELL GENERAL DE L'ASSOCIACIÓ CATALANA DEL TAXI EL PASSAT 20 D'OCTUBRE DE 1.994.

El Consell General de l'Associació Catalana del Taxi reunit en sessió extraordinària per a debatre i cercar alternatives a la darrera proposta elaborada per l'IMET, (adreçada a aquesta Associació el passat dia 20 d'octubre a les 18 h.), ha decidit rebutjar el contingut del document anteriorment esmentat per als següents motius:

A) Perquè és una proposta poc elaborada i deliberadament ambigua, que no obliga a l'IMET a aportar recursos propis per fer la RECONVERSIÓ del sector.

B) Perquè en cap part del document es constata la voluntat de l'IMET de retornar els diners que entre 1.934 i 1.990 va recaptar per amortitzar llicències i que finalment sembla que han estat destinats a altres fins. Trinit d'aquesta manera l'esperit de l'Acord Global per la Promoció del Taxi signat per la C.M.B. i els sindicats del sector.

No obstant i malgrat que el document aportat per l'IMET no contempla una solució per aquestes demandes, volem aprofitar el contingut del Document per fer les següents aportacions:

PROPOSTA DE L'INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI

APROVAR EL PLA D'ACTUACIÓ DE L'INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI PER L'ANY 1.995 SEGONS L'A.C.T.

A la darrera consulta per a establir la representativitat de les diferents associacions professionals del taxi de l'Àrea Metropolitana, sorgí amb força als diversos programes electorals, la necessitat d'abordar una política de REESTRUCTURACIÓ DEL SECTOR; les associacions sotscasignants acorden per a 1.995 els següents punts.

Substituir, (sorgí amb força) per (va sorgir amb força).

1) Necessitat d'abordar de nou la política d'AMORTITZACIÓ DE LLICÈNCIES.

En aquest punt afegir, (fins arribar a 2,5 taxis per mil habitants).

2) Nova regularització del nombre de conductors per vehicle, amb l'objectiu d'aconseguir que el taxi sigui explotat (conduït) de forma exclusiva unipersonalment.

En aquest punt suprimir la paraula explotat

3) Regulació de les llicències en la línia de l'expedient en curs.

Substituir (de l'expedient en curs) per (del que ja estableix el reglament actual).

4) PROSSEGUIR L'ELIMINACIÓ DE L'INTRUSISME.

5) Increment de la demanda del sector.

En aquest cinquè punt al final volem afegir (Potenciar a través de campanyes de publicitat la captació de nous usuaris).

6) Regularització del sector empresarial en el marc del nou Reglament Nacional.

Aquest sisè punt quedaria suprimit

1.- En relació a l'AMORTITZACIÓ DE LLICÈNCIES es fa necessari establir un fons econòmic amb el qual fer front al pagament de les llicències que es rescatin. Convenen les parts firmants la conveniència de crear un organisme amb participació de l'Institut del Taxi i les associacions professionals, amb la finalitat de gestionar aquesta fons.

El fons es nodrirà:

A) APORTACIONS DEL TAXISTA

a.- Possibilitat d'establir aportacions directes de cada titular de llicència.

b.- Ingress que provinguí de la publicitat.

c.- En relació als nous adquirents s'estudiarà la fórmula jurídica que permeti obtenir aportacions destinades a l'amortització.

B) APORTACIONS PER PART DE L'INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI.

a.- Las taxes de publicitat que cobri l'Institut, revertiran en els Fons d' Amortització en proporció a les aportacions dels taxistes.

Suprimir d'aquest punt (en proporció a les aportacions dels taxistes).

b.- L'Institut establirà una sobretaxa per l'homologació de vehicles. L'import d'aquest increment es destinarà a l'amortització de llicències. (Aquestes mesures s'adopten , en el sentit que tots els estaments relacionats amb el taxi, efectuin aportacions per millorar el sector).

c.- El valor net de les multes s'aplicarà a aquests fons.

Substituir (net) per (total) .

En aquest apartat afegir dos nous punts el (d) i el (e) redactats amb els següents termes:

d.- L'IMET aportarà l'import de les quantitats recaudades en concepte de transferències de llicències, destinades a l'amortització i que no han estat destinades a tal fi.

e.- Els ajuntaments que pertanyen a l'EMT, subvencionaran al Fons d'Amortització de Llicències amb les quantitats recaudades als taxistes del seu municipi en concepte d'I.V.T.M. i d'I.A.E.

C) INGRESSOS ATÍPICS

a.- Donacions al Fons d'Amortització per part de particulars relacionats comercialment amb el sector del taxi.

b.- Qualsevol altre que no es contempli.

D) APORTACIONS PER PART D'ALTRES ADMINISTRACIONS

a.- Es procedirà a la declaració oficial de sector en crisi per al taxi, davant dels organismes competents. En conseqüència, es sol·licitarà a totes les Administracions relacionades amb el sector, les aportacions econòmiques que corresponguin.

2.- Pel que fa al tema de la nova regularització del nombre de conductors per vehicle procedirà a la congelació del nombre d'assalariats en el marc legal i reglamentari necessaris.

Per la posta en marxa del procés anterior, es procedirà a l'elaboració d'uns índexadors, per veure les millores del sistema. No obstant, la fluctuació del mercat determinarà la flexibilitat necessària de la mesura.

En aquest darrer punt eliminar (No obstant, la fluctuació del mercat determinarà la flexibilitat necessària de la mesura).

3.- Pel que fa al tema de la regularització de llicències, es procedirà durant l'any 1.995 a la seva regulació definitiva.

4.- S'evitarà l'intrusisme en base a l'anàlisi objectiva de la regularització del Transport realitzat pels automòbils lleugers entre 5 i 9 places, promovent els acords inter-institucionals precisos i especialment cercar una fórmula amb la Generalitat de Catalunya per tal que les llicències de classe C no s'incrementin en perjudici del sector del taxi.

Redactar un pla de treball per potenciar la detecció i erradicació de l'intrusisme, fomentant la participació de les associacions representatives del sector.

5.- Continuar i ampliar les experiències de captació de nous mercats: Barcelona Pass, Montjuïc, Barça, etc.

COMISSIÓ DE SEGUIMENT

Constituir una comissió de seguiment.

CALENDARI

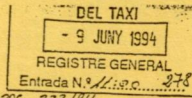
Aquests acords, es valoraran l'1 de gener de 1.995, per procedir a la seva aplicació en funció del calendari elaborat per la Comissió de Seguiment.

Aquest punt substituir-ho per (La Comissió de Seguiment procedirà a elaborar un calendari per l'entrada en vigor d'aquests acords l'1 de gener de 1995).

RATIFICACIÓ D'ACORDS

Donar compte dels acords assolits al Consell d'Administració de l'Institut Metropolità del taxi per a la seva ratificació.

Barcelona 20 d'octubre de 1994



Reunidas las organizaciones, Associació Catalana del Taxi (ACT), Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) y Gremio Unión de Taxistas (GUT) con el objeto de analizar y buscar soluciones a los graves problemas que afectan al sector del taxi han acordado trabajar de forma conjunta y prioritaria para exigirle a la Administración los siguientes puntos:

1) AMORTIZACIÓN DE LICENCIAS. Reiniciar el proceso de amortización de licencias de 1.984 hasta llegar a 2,5 taxis por mil habitantes.

- a.- Buscar ingresos atípicos para acelerar el proceso.
- b.- Pedir cuentas sobre los ingresos recaudados hasta hoy en este concepto.
- c.- Creación de una comisión encargada de gestionar dichos fondos.

2) UN TAXI, UN CONDUCTOR. Modificación del Reglamento Metropolitano para que cada vehículo sea conducido por una sola persona, ya sea titular o asalariado.

3) LUCRAR CONTRA EL INTRUSISMO EN EL SECTOR.

- a.- Que las organizaciones representativas participen activamente en el elemento sancionador.
- b.- Control de los contratos de trabajo y de las Altas y Bajas en la Seguridad Social.
- c.- Instar a las administraciones competentes la ampliación y mejora de la labor inspectora.

4) SUSPENSIÓN DE LOS EXAMENES PARA TAXISTA DURANTE EL AÑO 1.995. Hasta tanto no se consiga un taxi, un conductor.

5) CONTINGENCIACIÓN DE ASALARIADOS Y DEPENDIENTES DURANTE EL AÑO 1.995.

6) ELABORACIÓN DE UN ESTUDIO DE MERCADO SOBRE LAS NECESIDADES REALES DEL TAXI DE BARCELONA.

Asimismo las organizaciones firmantes acuerdan tener reuniones previas a las reuniones convocadas por el Institut Metropolità del Taxi (IMET).

Barcelona, 8 de junio de 1.994

Associació Catalana del Taxi
Jordi Rubio i Sanz

Gremio Unión de Taxistas
Domingo Mesas Mesas

Sindicat del Taxi de Catalunya
Miquel Tomás i Romero

“Amics de Ciutat Grogà”
Associació cultural i de lleure

Típica Calçotada

Salidas: días 11 y 18 de Febrero
c/ Lutxana, 115, a las 8 h. de la mañana

Los itinerarios serán sorpresa
(por la Comarca del Tarragonès)
El almuerzo se efectuará en un
renombrado restaurante de la comarca.
Después de la comida, “Gran Baile” con discos.

Visitas según tiempo

Al Monasterio de Santes Creus
(entrada al recinto a cargo del cliente)

por sólo... **3250.-**

Menores de 10 años: Medio cubierto: 2600.-



Desayuno

Pan de payés con tomate
Jamón y embutidos
Olivas, agua y vino
Café - Cortado - Café con leche o Infusión

Menú

1. Calçots amb romesc
 - Carxofes a la brasa amb all-i-oli.
 2. Escudella de Pagès.
 3. Graellada la casa: llom, xai, botifarra blanca i negra.
 4. Mongetes bullides.
 5. Pa torrat amb tomaquet.
- Postre, aigua, vi, cava, café, “gotes”
(Am ball)

Acta

Luz verde a la ampliació de las aceras de la calle Aragón

La disminució del tràfic en la calle Aragón després de la experiència de las Rondas ha permitido al Comitè de gobierno del Ayuntamiento de Barcelona aprobar la primera fase de ampliació de las aceras de la calle Aragón. El espacio afectado por esta reforma, cuya fecha de inicio se confirmará en los próximos meses, estará comprendido entre Passeig de Gràcia y Plaça Letamendi. En la nueva configuración de la calle se destinarán seis carriles para vehículos particulares, uno exclusivamente para "carril bus-taxi" y otro para aparcamiento.

Excelente campaña publicitaria sindical con el fin de recaudar fondos para la reconversión

El STAC (Sindical de Taxistes de Catalunya) ha impulsado una campaña publicitaria para promocionar el uso del taxi durante las fiestas de Navidad y fin de año y, a través de ella, recaudar fondos para el proceso de reconversión que propone al sector. Esponsorizada por SPANAIR y la Estrella, la campaña ha tenido como

El comportamiento de un taxista motiva polémica

El proppassat 6 de novembre el diari AVUI publicava en la secció "Cartes al director" la següent nota:

Taxistes flatulents

Quan un entra en algun taxi de Madrid o Barcelona, a vegades té la sensació d'entrar en un pis on es viu i que no ventilen. Un conegut periodista fa pocs dies es queixava que, havent agafat un taxi a primera hora de la tarda, aviat li van arribar uns efluis pestilents que només podien venir del conductor del vehicle i feien l'ambient irrespirable.

Això no hauria estat res si el passatger hagués pogut abaixar el vidre, però, en alguns taxis més moderns, aquesta funció es automàtica, i el comandament només és a mans del conductor. En el cas que el passatger sigui coratjós, demanarà al taxista que abaixi el vidre. Però en cas que sigui tímid, només té la possibilitat d'obrir la porta i tirar-se en marxa o resignar-se a morir asfixiat pel record de les lleties, sense ni gosar dir "senyor, aquesta pudor no és meua". **Pere Campàs Bonay, L'Estany (Bages).**

El taxista, Ignasi Cuevas, ara jubilat, va veure la necessitat de constestar aquesta apreciació de l'usuari enviant a l'esmentat diari la següent carta perquè també la hi publicuessin. Cal dir, però, que fins a la data de tancament d'aquesta revista no ha estat publicada.

"Sóc un ex-taxista amb 30 anys de professió i he llegit milers de diaris sense haver vist mai un escrit com el publicat per vostès (AVUI 6-11-94) amb el títol "Taxistes flatulents". Considero l'escrit un insult als taxistes per part de qui el signa i una mostra de manca de serietat i consideració de l'AVUI envers aquestes nombrós col·lectiu que tan important servei presta a la nostra ciutat. Jo suposo que milers de taxistes en tants anys d'ofici han hagut de suportar els pets sonors o pestilents dels usuaris (tenim molts clients periodistes, la qual cosa els agraim) sense dir res, ja que tots sabem que no sempre es pot evitar aquesta necessitat natural però desagradable. Tampoc recordo haver llegit mai als diaris cap protesta d'un taxista per aquesta raó. Potser perquè som més comprensius".

Cordialment, Ignasi Cuevas.



Restaurant
L'Escut

C. Pau Casals, 6 • Tel. 660 11 32 • Fax 684 11 59
Vallirana (Barcelona)

ATENCIÓ TAXISTES ATENCIÓ TAXISTES ATENCIÓ TAXISTES

50% DE DESCOMPTE

En tots els nostres serveis *,
si us acrediteu com a taxistes.

* Aquesta promoció no inclou la beguda,
ni és vàlida per dies especials:
Nadal, Sant Esteve, Cap d'Any, Any Nou i Reis

Perdí la licència, ¿qué hago?

■ Denuncie la pèrdua a la comissaria de policia más próxima.

■ Comunique la pèrdua a "l'Oficina d'Objectes Perduts de l'Ajuntament de Barcelona", c/ Ciutat, núm. 9. Si pasado un tiempo prudencial no la recupera, solicite un duplicado al "Institut Metropolità del Taxi".

Documentación que se le exigirá:

1 Permiso de Conducir de la Clase B-2
2 D.N.I.

Además deberá pagar 1.066 pts. La nueva licencia será entregada inmediatamente, siempre y cuando no exista ningún tipo de sanción por suspensión de licencia.

Creada la Confederación Canaria de Trabajadores Autónomos de Autotaxi

Las distintas Asociaciones del Taxi del Archipiélago Canario han creado la Confederación Canaria de Trabajadores Autónomos de Autotaxi y sus estatutos han sido aceptados legalmente por la Consejería de Trabajo y Función Pública del Gobierno de aquella Comunidad Autónoma. A partir de esta Confederación, presidida por Felix Marcero Marcero, los taxistas canarios tienen previsto iniciar una serie de actividades comunes entre las que destaca la organización de cursos de formación para este colectivo.

Proves d'accés a la professió

Percentatges d'aprovat per Escoles

MES D'OCTUBRE

Escola	Inscrits	Aprovats	%
Cooperativa del Taxi	18	8	44,4
Escola del Taxi Ciutat Grogà	23	13	56,5
Escola Solano	49	29	59,2
Escola Miramar	10	2	20,0
Lliures	24	11	45,8
Total	124	63	50,8

Circular sin luz verde le resta clientela

La "luz verde" indica al usuario del taxi que su vehículo está libre. No circule con la bombilla fundida, ya que un descuido de este tipo le puede significar "un cliente menos" y una sanción más.

Millora significativa de la velocitat en el centre de la ciutat

Dels Indicadors de Qualitat de Vida de Barcelona publicats recentment per l'Ajuntament, destaquen, entre altres, les dades que subratllen que la velocitat en el centre de la ciutat ha millorat considerablement i progressivament en el període 1988-1993. Així la velocitat de recorregut per entrar a la Diagonal s'ha incrementat en un 24,51%; en la Meridiana, un 6,03%; en el carrer Aragó, un 23,20%; i a la Gran Via, un 21,83%. Aquesta millora es deu, sens dubte, a la construcció de les Rondes.

Una altra dada significativa és que en aquest mateix període els accidents de circulació van disminuir en un 36,40% i l'índex de victimització a Barcelona va passar del 21,6 de 1988 al 13,6% en 1993, és a dir, aquest índex s'ha reduït en un 36,40%, perquè bàsicament s'ha aplicat a Barcelona un model de seguretat basat en la coordinació policial i judicial.

Atención con la bebida

Los taxistas, así como los conductores de autobuses, transporte escolar o menores, mercancías peligrosas, vehículos de urgencia y especiales no pueden conducir con tasas de alcohol en la sangre superiores al 0.3%.



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

**Condiciones especiales
Sres. Taxistas**

C/ Londres, 31

Tel. 439 38 80



**RECAMBIOS EN GENERAL
AL SERVICIO DEL TAXI**

**OFRECEMOS GRANDES
DESCUENTOS**

Central: Castillejos, 306 - 08025 Barcelona
Tel. 436 04 00 - Fax 436 04 05

Cartellà, 189 - 08031 Barcelona
Tel. 357 44 54

HORARIO: de 8 a 20 horas

NO CERRAMOS AL MEDIODIA

Solemne celebració del 75è Aniversari del I Saló Internacional de l'Automòbil

Amb un solemne acte, que va comptar amb la presència dels Reis d'Espanya, la Fira de Barcelona va celebrar el passat 17 de novembre el 75è aniversari de la celebració a Barcelona del I Saló Internacional de l'Automòbil. Des d'aquella data a l'Avinguda Reina M^a Cristina, molt a prop de la Av. Rius i Tauler, hi ha una Placa Comemorativa de l'aniversari, realitzada pel dissenyador gràfic Toni Miserachs i per l'arquitecte, Ignasi de Solà-Morales Rubió.



Inaugurada l'Avinguda del Carrilet a l'Hospitalet

Los ciudadanos de l'Hospitalet de Llobregat disfrutan ya desde el mes de noviembre de la urbanización de la Av. del Carrilet, concretamente del tramo comprendido entre el c/ d'Amadeu Torner y c/ Jacint Verdaguer, que se ha convertido en una agradable zona de paseo, antes atravesada por el antiguo carrilet. La obra ha sido financiada íntegramente por la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana. Las actuaciones de mejora en la zona continuarán en los próximos meses, ya que aún queda por urbanizar el tramo que la une con Barcelona. Tras esta última actuación, un gran paseo unirá este municipio con Barcelona.

Noves parades i girs exclusius per al taxi

Coincidint amb l'Operació Nadal 1994, l'Àmbit de la Via Pública de l'Ajuntament de Barcelona va autoritzar 19 noves parades per al taxi i sis girs exclusius per a aquest mitjà de transport. Si el balanç de l'experiència és positiu quedaran establerts definitivament.

Noves parades

Plaça de Catalunya - Av. Portal de l'Àngel
Canvi en bateria de Nou de la Rambla - Paral·lel
L'Illa Diagonal - pas inferior C/ Caravel·la Niña
Passeig Maragall - Peris Mencheta
C/ València - Dos de Maig
C/ Guipúscoa - Prim
Av. de Madrid - c/ Joan Güell
C/ Aragó - Av. Meridiana (Clot)
Av. del Paral·lel - Teatre Arnau
C/ Londres - Muntaner
C/ Sardunya - C/ Còrsega
C/ Dante Alighieri - C/ Pantà de Tremp.
C/ Camèlies - C/ Alegre de Dalt
C/ Còrsega - C/ Bruc
C/ València - C/ Pau Claris
Av. Drassanes - Pere Camps.

Girs exclusius per al taxi

Lateral muntanya Av. Diagonal - Balmes
Lateral mar Av. Diagonal - Casanova
Rambla Catalunya - València
C/ Marina - Pujades
C/ Marina - Av. Icària
Via Augusta - Passeig de la Bonanova.

Cambio de teléfonos

El teléfono de Información sobre els transports públics **412 00 00** deja de cumplir esta función. A partir de ahora este número estará dedicado a ofrecer información a las personas afectadas por minusvalías. Por su parte, el **412 44 44** dejará de ofrecer información referente al taxi.

Optica Ruiz Urrea

Diplomado A. Ruiz Beckers
Talleres propios. Fundada en 1924
Ronda San Antonio, 61
Teléfono 454 59 45
08011 Barcelona

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

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

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

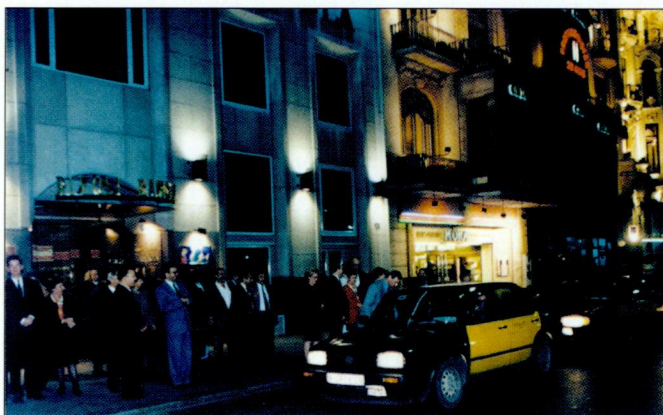
20% de Descuento a los Sres. taxistas y familiares.

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

Guanyem **MERCAT** Ganemos **MERCADO** **MERCAT**

Ciutat Grogga, miembro de "Convention Bureau"

En la línea de abrir nuevos mercados al sector, el "Departament de Promoció del Taxi de Ciutat Grogga" ha iniciado una vía de colaboración directa con empresas, colectivos o sociedades, etc., que organizan a lo largo del año diversos Congresos en Barcelona. Esta iniciativa se ha podido llevar a buen término porque desde el pasado mes de octubre, Ciutat Grogga ha sido aceptada como miembro activo de "Barcelona Convention Bureau", la empresa pública que depende de "Turisme de Barcelona" y que está encargada de la promoción de la ciudad como sede de congresos, reuniones, convenciones y viajes de incentivo.



Antes de encochar, cada cliente recibió un "pin" como recuerdo del Taxi de Barcelona

El Taxi protagonista en el Congreso de Fidunió Internacional

Los primeros resultados positivos que comporta ser miembro activo de "Barcelona Convention Bureau" se materializaron el pasado noviembre. El 18 de ese mes, Barcelona acogió el III Congreso Internacional de Fidunió Internacional, dirigido a auditores, expertos asesores y consultores independientes. Desde un primer momento sus organizadores mostraron especial interés en contratar el servicio de taxi para los traslados de sus congresistas a la cena de clausura. Ante esta demanda, el Departament de Promoció del Taxi invitó a algunas radio-emisoras de taxi a presentar presupuestos, resultando la oferta de ServiTaxi la más ventajosa para los organizadores del Congreso.

Cuarenta coches para ochenta congresistas

Cuarenta coches recogieron a los congresistas del Hotel Rívoli de Barcelona para llevarlos al Restaurante Talaia de la Villa Olímpica, en el que se celebró la referida cena de clausura. Finalizada la misma, se efectuó el servicio de regreso al hotel. Para dar una imagen positiva del taxi de la ciudad, los organiza-

dores del propio Congreso entregaron un pin de la colección de taxis de Barcelona a cada congresista antes de encochar. La experiencia ha sido valorada de forma muy positiva por el Grupo Fidunió Internacional, quien ha resaltado la profesionalidad de los conductores taxistas y la calidad de la flota. Por su parte, Juan López, relaciones públicas de ServiTaxi, considera que esta experiencia fue el primer paso de una fórmula de servicio muy positiva para las radio-emisoras y que deberá potenciarse en el futuro. Subrayó la buena organización que hubo a la hora de encochar a los clientes, tanto a la salida del hotel como del restaurante. Para este servicio, ServiTaxi puso a disposición de los organizadores un total de 40 vehículos.

Campaña de la Colección de Pins

Si lleva la colección en su coche, Usted puede ganar 5.000 pesetas.

Desde el mes de diciembre y hasta enero se viene emitiendo en Radio "TeleTaxi" un conjunto de spots publicitarios para promocionar la utilización del "Taxi como medio de transporte" y del "Taxista como hombre del año en Barcelona", así como otros spots que impulsan una segunda etapa de la "Campaña de Pins".

Al respecto recordamos que durante la tercera semana de enero una azafata visitará las diferentes paradas de taxi de Barcelona para hacer entrega de cinco premios de 5 mil pesetas cada uno al taxista que en aquel momento lleve en su coche una colección de pins.

Si Ud. no dispone todavía de esta histórica colección, aún puede adquirirla en Ciutat Grogga por 2.400 pesetas. Recuerde que se trata de una serie limitada.

Promocionem el Taxi!!

El Departament de Promoció del Taxi de Ciutat Grogga está confeccionando una lista de profesionales taxistas con algún conocimiento de idiomas, con el objeto de atender la demanda de servicios de taxi programados para empresas vinculadas a la actividad congresual y a la actividad de cruceros turísticos de Barcelona.

Los taxistas afiliados a las emisoras de radio-taxi interesados en participar en este proyecto pueden llamar a Rosa Cabré, Departamento de Promoción del Taxi. Teléfono: 485 04 26.

11.850 carreres de taxi generaren els esdeveniments al Parc de Montjuïc

Mes	Nº de personas	Taxis	Nº de clients
Octubre	67.000	3.350.-	9.000.-
Novembre	170.000	8.500.-	23.000.-

El taxi, molt més a prop de l'activitat teatral

5.700 taxis van cobrir la demanda d'usuaris de taxi que cada dia va generar l'activitat teatral a Barcelona durant el mes d'octubre i novembre. Aquest nombre de taxis va tenir una demanda potencial de 114.000 espectadors, dels quals el 13,5% van escollir aquest mitjà de transport, és a dir, 15.400 persones.

Recordi que altre punt de demanda de taxis és el Moll Adossat del Port de Barcelona. Durant els mesos d'octubre i novembre, per exemple, hi van arribar un total de 34.185 passatgers. També en aquest punt, el taxi disposa d'una parada específica.

El taxi menos visto en los talleres.



► Sólo las cosas que se hacen bien desde un principio pueden responder a todas las expectativas. Así es como Mercedes-Benz construye los coches con menor frecuencia de servicio postventa del mercado. Y por si esto fuera poco, Autolica ha creado "Servei Taxi":

un servicio exclusivo para los propietarios de Taxis Mercedes-Benz, que pone a su disposición la tecnología y la experiencia necesarias para mantener su taxi en óptimas condiciones, en el menor tiempo posible y con el menor coste para usted. Y además le ofrecemos una

campana de financiación con las mejores condiciones, para hacer más fácil su decisión.



Mercedes-Benz

"Servei Taxi"
Autolica

Concesionario Oficial Mercedes-Benz

Ventas: C/ Lauria, 115. Tel.: 215 21 70. 08037 BARCELONA.

Servicio: Pº Zona Franca, 10. Tel.: 222 07 58. 08038 BARCELONA.

Salons del 95

FIRA DE BARCELONA

CALENDARI 1ER. TRIMESTRE

BCN REGAL del 21 al 23 de gener

PIELESPAÑA del 20 al 23 de gener

HISPACK Saló Internacional de l'Envàs i l'Embalatge del 6 al 10 de gener
Moda a Barcelona

GAUDI BARCELONA Temporada tardor/hivern 95/96 Prêt-à-porter masculí i femení i els seus complements del 11 al 13 de febrer

INTERMODA de l'11 al 13 de febrer

SPORT, SALO INTERNACIONAL DE L'ESPORT del 18 al 20 de desembre

BELLEZA ESPAÑA del 25 al 26 de febrer

XVIII SALO D'ANTIQUARIS DE BARCELONA del 4 al 12 de març

MOSTRA MAQUINÀRIA CONFECCIÓ del 8 al 12 de març

ENSENYAMENT del 9 al 11 de març

INTERFARMA del 9 al 11 de març

MOSTRA TEIXITS Temporada primavera - estiu 1996 del 16 al 18 de març

BARCELONA CONGRESUAL

I Curso Internacional sobre oncología ginecológica.

Lloc: CSU de la Vall d'Hebron

Núm. de congresistas: 200

del 1 al 3 de febrero

Congreso SUETI (Secretarial Internacional d'Estudiants i Traductors en traducció i interpretació)

Lloc: a determinar

Núm. de congresistas: 500

del 6 al 12 de febrero

IV Simpósium de Enseñanza de las Ciencias Naturales

Lloc: Universitat de Barcelona

Núm. de congresistas: 700

del 16 al 18 de febrero.

IV Simpósium de Atención Sociocultural

Lloc: Fira Palace

Núm. de congresistas: 1.000

del 1 al 2 de marzo.

SEAT

Auto Fuber

Grupo Volkswagen

SERVICIO OFICIAL **SEAT** DEL POBLE NOU

SR. TAXISTA: AUTO FUBER TIENE BUENAS NOTICIAS PARA UD.

"CAMPAÑA TAXIMETRO"

SEAT TOLEDO TAXI DESDE...

1.500.000 PTAS.
GASOLINA -EQUIPO BUTANO GRATIS-

1.650.000 PTAS.
DIESEL



Y ADEMÁS PARA USTED...

Oferta válida hasta 31-12-94



...UN TAXITRONIC-TX28 ¡GRATIS!

TALLER DE GUARDIA SABADO Y DOMINGO TODO EL AÑO EXCLUSIVO PARA CLIENTES DE AUTO FUBER. SABEMOS LO QUE NECESITA.

VENTAS, TALLERES Y RECAMBIOS Badajoz, 52 Poble Nou Tel. 485 00 49*

Talls de trànsit

■ El carrer Denia de Madrazo a Laforja romandrà tancat fins al 29 de febrer per obres de construcció del clavegueram. Els desviaments en la primera fase es podran fer per Madrazo, Muntaner i Laforja o Madrazo.

■ Per causes de sanejament i recobriments asfàltic, l'Avinguda Diagonal (costat mar), des de la Plaça Francesc Macià a la Plaça Joan Carles I, quedarà interrompuda al trànsit fins al 28 de febrer, data en la qual es preveu la finalització de les obres.

■ Per obres de remodelació del paviment, el carrer pla de Fornells, entre Mina de la Ciutat i Via Favència,

romandrà tancat al trànsit fins al 23 de febrer. Els desviaments es faran per Mina de la Ciutat, Cantera a Nou Barris i Via Favència, Garellano i Alcàntara a Mina de la Ciutat.

■ Per obres d'ampliació de les voreres del Passeig Pi i Molist, entre el passeig Verdum i Escultor Ordóñez, quedaran suprimits durant dos mesos els dos carrils bus i un carril de circulació i en quedaran només dos per a la circulació. Les línies d'autobusos que actualment pugen pel Passeig a l'alçada d'Escultor Ordóñez giraran a la dreta i pujaran pel carrer Degà fins al Passeig Verdum.

■ Per a la construcció del clavegueró es tallarà el trànsit als carrers Tucumán (entre Passeig Guayaquil i Caracas), Caracas (entre Tucumán i Clariana) i tot el carrer Clariana. Està previst que aquestes obres es finalitzin el 8 d'abril.

■ Fins al 2 de març, també estaran tallats al trànsit la Ctra. Antiga del Prat, entre Zona Franca i Ràdio, i el mateix carrer Ràdio, entre Ctra. Antiga del Prat i Arquitectura. Els desviaments es faran per Zona Franca, Alts Forns o Energia a la Zona Franca.

■ Per obres de construcció del túnel i estació Magòria, la Gran Via —calçada central— entre St. Roc i Mossèn Amadeu Oller, romandrà tallada fins al 29 de novembre del 95. Els conductors podran fer els desviaments per l'andana del costat.

■ Recordi que les restriccions de trànsit a la Travessera de Gràcia, entre Escorial i Sardanya, es perllongaran fins al 28 de gener.

■ A partir de la 2a. quinzena del mes de gener, el trànsit al barri de la Ribera quedarà restringit als veïns de la zona i a serveis públics, entre ells el taxi, o d'emergència. L'ajuntament ja està repartint les targetes "intel·ligents", que permetran l'accés als cotxes censats al barri.

■ Com ja sabeu, l'Avinguda Meridiana està en procés de transformació per convertir-se en un gran boulevard. Per aquest motiu, la calçada central, entre el carrer Tedeschini i Escòcia, quedarà tallada fins al 15 de gener. El lateral de muntanya, de Fabra i Puig a Escòcia, romandrà també tallat fins al 30 d'abril. Fins a aquesta mateixa data també es veurà afectat el tram comprès entre el carrer Garcilaso i Antilles.

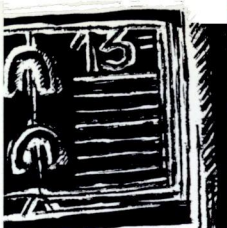


Això no són escombraries.

Els fàrmacs que ja no necessitem o que han caducat, no són escombraries. Si van a parar als abocadors poden acabar contaminant l'aigua. Per això necessiten un tractament

especial. La conservació del medi ambient depèn de cadascun de nosaltres. Des d'ara, llença els fàrmacs que ja no necessitis als contenidors que trobaràs a les farmàcies.





Exposicions

El noucentisme, un projecte de modernitat

des del 23 de desembre fins al 12 de febrer del 95

L'exposició vol expressar l'esperit que va caracteritzar el desenvolupament del primer terç del segle XX a Catalunya. L'exposició posa de relleu tot allò que el Noucentisme va aportar per a la construcció d'una determinada cultura moderna, fet que el visitant pot apreciar i gaudir en els tres apartats en els quals s'ha dividit la mostra "Vers la ciutat, Mediterrània i Tradició".

S'han reunit un total de cinc-cents obres representatives de totes les disciplines artístiques, que donen una visió molt rica del Noucentisme. Tanmateix es poden veure les obres més representatives de Tomás Aymat, Adolf Florensa, Pau Gargallo, Manolo Hugué, Jaume Mercader, Rubió i Tudurí, Josep Obiols i Joaquim Torres García, entre d'altres.

Lloc: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona — Casa de la Caritat.

c/ Montalegre, 5

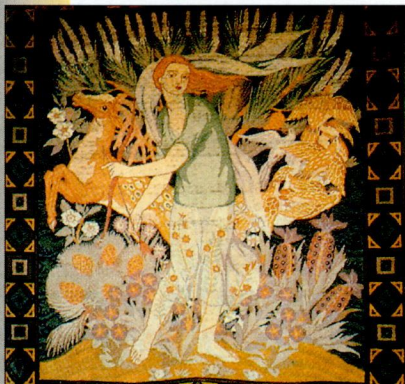
Molt recomanable

"Henri Cartier - Bresson"

La primera exposició de més de cent dibuixos, fotogràfies i pintures a Catalunya que el fotògraf francès Henri Cartier-Bresson va realitzar en els anys trenta.

Primeres fotografies i darrers dibuixos

Lloc: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona — Casa de la Caritat.
c/ Montalegre, 5
fins al 29 de gener del 95



Paisatge del Vallespir, Joaquim (1874-1956) 1912 Oli sobre tela. Fotografia de Rafael Vargas.

Cerdà, Urbs i Territori

Després de la visita a aquesta magnífica mostra tindrà una visió global de l'obra d'Ildefons Cerdà, el primer tractadista d'urbanisme de l'època moderna.

Lloc: Antiga caserna Jaume I.
c/ Francesc d'Aranda, 19

Horari: de 10 a 14 h.

i de 16 a 20 h.

L'entrada és gratuïta.

Visites comentades per al públic general a les 12:30 i 18:00 h.

Molt recomanable

Teatre

Otel·lo

de William Shakespeare
versió de Josep M. de Sagarra
direcció: Mario Gas

fins al 5 de febrer

Lloc: Espais Escènics Municipals del Mercat de les Flors,
c/ Lleida, 59

Horari: de dimarts a dissabte, a les 21 h. Diumenge i festius, a les 19 h.

E.R.

de Josep M. Benet i Jornet
direcció: Josep Montanyès

Lloc: Teatre Lliure,
c/ Montseny, 47

Horari: de dimarts a dissabte de 5 a 8 del vespre.
diumenges i festius, dues hores abans.

fins al 8 de gener.

Concerts

Concerts de l'Orquestra de Cambra Catalana

Suite "La Lyra"

G. Ph. Telemann

J. Haydn

Concert en Do M per a violí i orquestra.

Solista: Mariana Abacioale

J. B. Pergolesi

Stabat Mater

Lloc: SAT — Centre Urbà de les Arts i l'Espectacle

c/ de les Monges, 2-6 (Fabra i Puig)

dies: 21 i 22 de gener

Encara hi és a temps:

Cegada de amor

Lloc: Teatre Tívoli

C/ Casp

20.000 representacions.



**SERVICIO
HIDRÁULICO
AUTOMOCIÓN**

REPARACIÓN

- Servo direcciones
- Bombas dirección
- Tubería Hidráulica

Trato Especial a Taxistas

Gran Via, 867
08018 Barcelona

Tel. 485 56 71

COLOCACIÓN
INMEDIATA
DE CRISTALES
NACIONAL
IMPORTACIÓN
TAXISTAS 20% DTO.

MONTAJE DE CRISTALES
GRABADO MATRÍCULAS
TECHOS SOLARES



Telf: 231 45 08 • 232 20 76

Aragón 489, esq. Castillejos – 08013 BARCELONA



L'usuari li agraeix

La Secció d'Objectes Perduts de l'Institut Metropolità del Taxi rep diàriament notes o trucades d'agraïment de diferents usuaris dirigides a diversos professionals del taxi que fan tot el possible perquè aquells puguin recuperar els objectes que es deixen o obliden per distracció a l'interior dels vehicles. Us detallem seguidament la relació de taxistes que van rebre l'agraïment del client durant el mes de novembre i desembre:

Nom del taxista	Núm de Llicència
Eudaldo Reus G.	8749
Miguel Angel Moreno	4598
Ernesto Ferrer Villalta	3312
Ramiro Fernández	5999

Agraïments especials

L'usuari Marc Luis Guevara agraeix al taxista que va entregar la seva cartera a la Universitat Politècnica de Barcelona, que se l'havia deixat oblidada en el seu taxi el passat 25 de novembre, quan va fer el recorregut Av. del Paral·lel -c/ Ali-Bei. El passat 24 de novembre, un senyor gran va agafar un taxi a l'alçada del c/ València. Durant el recorregut, l'esmentat usuari es va trobar malament i el taxista el va portar al Servei d'Urgències de l'Hospital Clínic. A conseqüència de l'estat en què es trobava, es va deixar oblidat en el taxi "un paquet de plànols de maquinària". El taxista referit hauria de trucar al tel:209 38 14 (demandar per Montserrat Ariño).

De darrera hora

El señor Castillo (teléfono 357 99 17) desearia ponerse en contacto con el taxista que, el 30 de octubre, conducía un Renault-21 y presenció un accidente en la carretera de Vilassar de Dalt, ayudando al propietario de un vehículo blanco, marca Toledo.

Fe d'errades

En la secció "La bústia" del número 89 es deia que la llicència 6622 corresponia a Manuel López, quan en realitat aquest número de llicència pertany al taxista Ramón Canalis.

FIAT TEMPRA 1.9 DIESEL

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

CLIMATIZADOR,
SERVODIRECCION
Y
PINTADO DE TAXI

PROMOCION
ESPECIAL
TAXI



FIAT CROMA 2.0 TURBODIESEL i.d.

CLIMATIZADOR
AUTOMATICO
Y
PINTADO DE TAXI

**MERIDIANA
MOTORS, S.A**

ANTES DE COMPRAR CONSULTE

FIAT
Tecnologia lider.

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

RADIADORES PARA EL AUTOMÓVIL

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

Venta de radiadores nuevos

Servicios rápidos,
con instalación en el automóvil

La Polar

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

25% DESCUENTO

EN EL CAMBIO DE:

ACEITE. Todas las marcas
FILTROS
AMORTIGUADORES. Marcas *Monroe* y *Boge*

Y... GRAN OFERTA DE BATERIAS

* Oferta válida hasta el 30 de marzo de 1995

Talleres IDEAL - AUTO
C/ Varsovia nº 25 Telf. 435 31 22

OFERTA
IDEAL

CERMASA CENTRO DE REVISIONES MÉDICAS

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

Este centro situado a 300 m. de la Jefatura Provincial de Tráfico es el primer paso
para renovar su permiso de conducir
No se confunda, CERMASA en el nº 162

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

RECICLAJES TRADER, S. L.

Reparación y sustitución de

Transmisión $\left\{ \begin{array}{l} \text{Reparada} \\ \text{Semi-nueva 25\% dto.} \end{array} \right.$
Direcciones $\left\{ \begin{array}{l} \text{Asistidas} \\ \text{Mecánicas} \end{array} \right.$

Esferas suspensión CITROËN
SERVICIO ESPECIAL AL AMIGO
TAXISTA (Mano de obra gratis)
C/Caballero, 61 **SERVICIO RÁPIDO**
Telf. 490 23 71

FA SSEGURANCES Agencia de seguros

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

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

RADIADORES AUTOMOVILES RADIAUTO

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

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

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

Se gratificará INFORMACIÓN

Sobre servicio realizado el
pasado 14 de noviembre;
se recogieron 20-25 álbumes
de fotos (books) en la
c/ Maestro Juan Corrales, 88
de Esplugues (Group
Estudios) que se llevaron a
"La Agencia" en la c/ Reina
Elisenda, 11 de Barcelona.

PONERSE EN
CONTACTO CON
Srta. Marta

Tel. 488 26 62

NEUMATICOS Hnos. ROJAS

y **kléber**

ESPECIALIDAD EN:
FENÓMETRO • EQUILIBRADO DE RUEDAS
(DINÁMICO Y ESTÁTICO)
COMPROBACIÓN ELECTRÓNICA DE SUSPENSIÓN
C/Aragón, 138 Tel. 453 37 32
C/Hernán Cortés, 17 Tel. 231 78 07
C/Valencia, 561 Tel. 232 64 17

Romabell, s.l.

Taller de reparación de automóviles
siempre al servicio del

TAXI

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



Sólo los mejores pueden hacer una carrera tan larga.

Sólo los mejores coches consiguen llegar tan lejos, hacer tantos clientes, tantos kilómetros, pasar tantos años en carrera y seguir estando en tan buena forma como el Opel Vectra.

Equipado con unos motores del más bajo consumo, con los últimos avances en seguridad y fiabilidad.

La ingeniería de más larga vida, ingeniería libre... de gastos.

Descubra el Opel Vectra, y sabrá porque sólo los mejores pueden hacer una carrera tan larga.



taxímetros Barcino®

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:



TAXITRONIC

GRAN OFERTA*

HALE®
electronic

La Tecnología del mañana, hoy



HALE MCT-04

Tamaño:

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

Peso: 145 grms.

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

HALE electronic MCT-04

- * ABONO POR SU VIEJO TAXIMETRO
- * 1er. CAMBIO TARIFAS GRATIS (AÑO 94)

APROBADO SEGÚN NORMATIVA TAXÍMETROS I.M.T.

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

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