

TAXI 23



CORPORACIÓ
METROPOLITANA
DE BARCELONA



Exemplar num. 23
Febrer 1987

CMB
CARRER 62 NUM 420 SECTOR A ZONA FRANCA 08004 BARCELONA
TEL (93) 336 61 61 - TELEX 53276 CMBC E

Tarifa mínima: 200 ptas



Editorial

Aquest any no podem parlar d'un augment de les tarifes, tal com ho entén el sector, sinó d'una remodelació tarifària. Segons les dades extretes de l'estudi econòmic que ha servit de base per a aquesta remodelació, els costos anuals totals de l'any 1985, comparats amb els de l'any 1986, es mantenen estables.

S'ha observat un increment dels costos financers, a causa de la puja de preu dels cotxes i, en conseqüència, de la quota anual d'amortització, però també s'ha produït una lleugera reducció dels costos de rodatge i de manteniment a causa de la disminució del preu dels derivats del petroli; això es tradueix en una pràctica estabilització dels costos.

Si unim tot això a la necessitat de promocionar la utilització d'aquest servei, evitant preus impopulars i mantenint alhora el poder adquisitiu dels professionals del sector, veurem la causa que ha dut a la Direcció de Serveis de Transports a proposar la remodelació tarifària, aprovada per la comissió de Govern de la CMB i per la Comissió de Preus de la Generalitat.

D'altra banda, el fet d'establir un preu fix per als 1920 metres de recorregut sis minuts per a les zones A i B, per a qualsevol dia i hora, pal·liarà la diferència existent avui dia entre els ingressos per carreres curtes percebudes pels taxistes que treballen durant el període diürn i dia laborable i pels que treballen en dia festiu o període nocturn.

L'objectiu d'aquest canvi en l'estructura de les tarifes d'autotaxi és el de potenciar la demanda d'aquest servei entre aquells ciutadans que encara es resisteixen a utilitzar-lo, tot oferint-los, per un preu mòdic, la possibilitat de traslladar-

Editorial

Este año no podemos hablar de un aumento tarifario, tal como lo entiende el sector, sino de una remodelación tarifaria. Según datos extraídos del estudio económico que ha servido de base para dicha remodelación, los costes anuales totales del año 1985, en comparación con los del año 1986, se mantienen estables.

Se ha observado un incremento de los costes financieros, debido a la subida del precio de los automóviles y por consiguiente de la cuota anual de amortización, pero también se ha producido una ligera reducción de los costes de rodaje y mantenimiento debido a la disminución del precio de los derivados del petróleo; esto se traduce en una práctica estabilización de los costes.

Todo ello, unido a la necesidad de promocionar la utilización de este servicio, evitando precios impopulares y manteniendo a su vez el poder adquisitivo de los profesionales del sector, ha llevado a la Dirección de Servicios de Transportes a proponer la remodelación tarifaria, aprobada por la Comisión de gobierno de la CMB y la Comissió de Preus de la Generalitat.

Por otra parte, el hecho de establecer un precio fijo para los 1920 metros de recorrido o 6 minutos para las zonas A y B, y para cualquier día y hora, paliará la diferencia existente hoy entre los ingresos por carreras cortas percibidos por los taxistas que trabajan durante el período diurno y día laborable y por los que trabajan en festivo o período nocturno.

El objetivo de este cambio en la estructura de las tarifas de autotaxi es el de potenciar la demanda de este servicio entre aquellos ciudadanos que todavía se resisten a utilizarlo, ofre-

se amb comoditat per la ciutat amb rapidesa.

Per promocionar aquesta tarifa estem preparant una campanya d'informació a l'usuari, dirigida especialment a aquells sectors als quals pugui interessar aquest servei.

D'altra banda, volem informar-los a tots vostès que aquest any no es repartiran les tradicionals tablilles d'aplicació de noves tarifes, perquè la modificació de preus ha sigut una reestructuració tarifària més que un augment lineal sobre les tarifes de l'any anterior.


Per això, i tenint en compte que l'augment s'experimentarà només en les carreres curtes, s'ha repartit entre els professionals del sector una autorització per al cobrament de 200 pessetes com import mínim del servei metropolità de l'autotaxi, fins a l'adaptació del taxímetre a les noves tarifes.

ciéndoles, por un precio módico, la posibilidad de trasladarse cómodamente por la ciudad con rapidez.

Para promocionar esta tarifa, se está preparando una campaña de información al usuario, dirigida especialmente a aquellos sectores a los que este servicio puede interesar.

En otro orden de cosas, queremos informarles que este año no se repartirán las tradicionales tablillas de aplicación de nuevas tarifas, porque la modificación de precios ha consistido en una reestructuración tarifaria más que en un aumento lineal sobre las tarifas del año anterior.


Es por ello que, teniendo en cuenta que donde más se experimentará el aumento es en las carreras cortas, se ha repartido entre los profesionales del sector una autorización para el cobro de 200 ptas. como importe mínimo del servicio metropolitano de auto-taxi, hasta la adaptación del taxímetro a las nuevas tarifas.




SERVEI METROPOLITÀ D'AUTOTAXI
TARIFA MÍNIMA
Entra en vigor a partir del 16 de febrer

Per resolució de la Comissió de Preus de Catalunya de dia 4 de febrer de 1987 la tarifa mínima a cobrar en el Servei Metropolità d'Autotaxi és de 200 ptas. Per aquest import l'usuari té dret a 1.920 metres de recorregut o 6 minuts de temps.

D'acord amb aquesta resolució s'autoritza el cobrament de la tarifa mínima aprovada fins al 16 de març de 1987 data màxima per l'adaptació del taxímetre a les noves tarifes.







CORPORACIÓ METROPOLITÀNA DE BARCELONA
SERVEI DEL TAXI







CORPORACIÓ METROPOLITÀNA DE BARCELONA

tarifa 1987

Zona	Tarifa	Horario	Ptas. Km	SUPLEMENTOS	Ptas.
A	3	Laborables de 6 a 22 h	50	 Aeroportu, entrada i sortida	150
	2	Laborables de 6 a 22 h Sabats i festius de 0 a 24 h	70	 Sortida estacions de metrocam	55
B	2	Laborables de 6 a 22 h	70	 Per cada maleta, paquet o baul superior a 55x35x35	40
	1	Laborables de 6 a 22 h Sabats i festius de 0 a 24 h	80	 Penes discrecionals	40
En todos los casos				Balada de bandera (inclou 1.920 metres o 6 minuts)	200
Hora de espera					960

GRATUITOS Y OBLIGATORIOS

Menores de 55 x 35 x 35

Los usuarios tienen el derecho a solicitar un recibo

Noves tarifes de taxi.

VIATGI DE NÀPOLS A BUENOS AIRES PER NOMÉS 200 PTES.

200 PESSETES PER A RECORREGUTS DE MENYS DE 2 KMS.

Per exemple: des del C. Nàpols al C. Buenos Aires. O des de la Plaça Catalunya a la Monumental. I en totes les distàncies inferiors a 2 Kms que es realitzin amb menys de 6 minuts (s'ha comprovat que és un temps suficient en condicions normals de circulació).

VOSTÈ HI POT SORTIR GUANYANT.

Primer avantatge: 200 pessetes és un preu assequible a

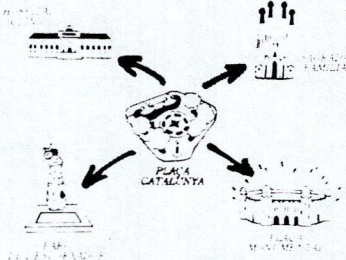
tothom.

Segon avantatge: Per endavant, vostè sap més exactament quant haurà de pagar.

Tercer: Es calcula que en les distàncies de més a prop dels 2 Kms. el taxi serà fins i tot més econòmic.

IDESPRÉS DELS 2 KMS.?

La baixada de bandera serà sempre de 200 pessetes, però inclourà els 2 primers Kms. o 6 minuts. A partir d'aquí, s'aplicaran pràcticament les mateixes tarifes de l'any 86.



Alguns exemples de recorregut d'aproximadament dos kilòmetres.

Estudio económico para una propuesta tarifaria

En la realización del estudio económico que ha servido de base en la remodelación de tarifas, se analizó el porcentaje anual de aumento de costes, y seguidamente, en función de una posible variación y de las características inherentes al servicio, se evaluó un sistema tarifario para el año 1987.

Los costes correspondientes al ejercicio anterior (1985) comparados con los del actual (1986) permiten extraer el porcentaje anual de aumento de costes del sector. Veamos la tabla comparativa al pie de página.

Según estos datos, se puede apreciar un incremento de los costes financieros debido a la subida del precio de los automóviles y por consiguiente de la cuota anual de amortización; y una ligera reducción de los costes de rodaje y mantenimiento debido a la disminución del precio de los derivados del petróleo. Globalmente, esto se traduce en una práctica estabilización de los costes anuales totales, con un porcentaje de aumento inferior al 2%.

Para proceder al estudio fue necesario analizar ciertas características inherentes al servicio. Así, se constató que la longitud media de una carrera tipo es de 3,95 km, que un 75% de las carreras que se realizan diariamente tienen una longitud comprendida entre dos y ocho kilómetros, que sólo esporádicamente se realizan carreras de menos de 1,5 km, que por debajo de los 2,5 se hacen entre un 15% y 20% y que la mayoría de carreras se establecen entre 2 y 2,5 km.

El número de carreras que realiza diariamente un taxista se cifra en 22. Para la carrera tipo de 3,95 km, durante 6,72 minutos se aplica la tarifa horaria y durante 2,295 km la tarifa kilométrica. El tiempo invertido para realizar este recorrido es de 13,5 minutos, con una velocidad comercial de 18 km/h.

Teniendo en cuenta estos datos, se procedió a calcular el incremento que experimentaría la recaudación de un taxista, si se aplicara el sistema tarifario recientemente aprobado, y dio como resultado el 3,4% de aumento respecto al año anterior.

	COSTE ANUAL 1985	COSTE ANUAL 1986
COMBUSTIBLE 6,07 × 43303	262.850.-	251.157.-
NEUMÁTICOS 4 × 6500	26.000.-	23.000.-
REPARACIONES 921.546 × 7/100	64.508.-	77.500.-
ACEITE 0,42 × 0,42 × 43303	18.187.-	16.239.-
GASTOS DE RODAJE Y MANTENIMIENTO	371.545.-	367.896.-
GASTOS ADMINISTRATIVOS	47.267.-	45.810.-
SEGURIDAD SOCIAL	228.108.-	228.108.-
GASTOS FIJOS ANUALES	275.375.-	273.910.-
AMORTIZACIÓN VEHÍCULO 941546/7	134.507.-	155.000.-
AMORTIZACIÓN TAXIMETRO	3.214.-	3.143.-
COSTOS FINANCIEROS	137.721.-	158.143.-
TOTAL	784.641.-	799.949.-

Expediente de tarifas

¿Qué es el expediente de aumento tarifario?

Cada año se adaptan las tarifas aplicables al servicio de autotaxis y autoturismos. En general, el profesional del sector se entera de dicho aumento cuando pasa a recoger las tablas de conversión, pero hasta llegar a ello el trabajo ha sido arduo y difícil.

Para que el industrial del taxi pueda conocer cómo se lega al cambio de tarifas, vamos a proceder a su explicación paso a paso.

Como primera aclaración diremos que en el expediente de aumento tarifario intervienen dos organismos: la Corporación Metropolitana de Barcelona y la Generalitat de Catalunya.

Por su parte, la CMB establece en el artículo 35.1 del Reglamento de Autotaxi que en el expediente de tarifas serán oídos, por un término de quince días hábiles, las agrupaciones profesionales y centrales sindicales respectivas del sector, así como los consumidores y usuarios.

En cuanto al procedimiento de inicio y seguimiento del expediente, al no venir reflejado en el Reglamento de Autotaxis, se estará a lo establecido en la Ley de Procedimiento Administrativo.

Iniciación del expediente

Según lo anterior, el expediente puede iniciarse de oficio o a instancia de parte. Es de oficio cuando la Administración lo inicia sin que nadie lo solicite; es de parte cuando algún interesado, en general sindicatos y asociaciones profesio-

nales, solicitan a la Administración su propuesta concreta de aumento tarifario.

En ambos casos la Dirección de Servicios de Transportes realiza un estudio económico que servirá de base a la propuesta de aumento.

Seguimiento del expediente

Este estudio se envía a los interesados, sindicatos, asociaciones profesionales y OCUC para que expongan las sugerencias o alegaciones que tengan al respecto, por un período de quince días hábiles.

Con todas las propuestas iniciales y posteriores al estudio, existentes en el expediente de aumento, se elabora una propuesta a la Comisión Informativa de Transportes para que la eleve la Comisión de Gobierno.

El acuerdo tomado al respecto por la Comisión de Gobierno que, a su vez, se elevará al Consejo Metropolitano, servirá de propuesta de aumento tarifario en el expediente que, a través del Grupo Territorial de Treball, se enviará a la Comisión de Preus de Catalunya, para su aprobación definitiva.

Por su parte, la Generalitat, según Decreto 127/86 de 17 de abril, establece que al expediente de aumento tarifario se adjuntará la siguiente documentación:

- Memoria o estudio económico que sirva de base a la propuesta, acompañado de la documentación contable que reglamentariamente se establezca.

- Acuerdo del Pleno de la Corporación (en este caso Consell Metropolità) proponiendo las tarifas correspondientes.

Una vez recibido el expediente en el Grup Territorial de Treball, éste podrá solicitar informes a los vocales de los departamentos de la Generalitat en la materia de que se trate, y que deberá emitirse en el plazo máximo de diez días, pasados los cuales el Grup Territorial de Treball continuará la tramitación del expediente y realizará un informe técnico preceptivo en un plazo máximo de treinta días. Pasado este plazo, el expediente deberá remitirse a la Comissió de Preus de Catalunya, que dictará la oportuna resolución en el plazo máximo de tres meses a partir de su inicio. Si la Comissió de Preus no dictara resolución en el plazo estipulado ésta se entenderá favorable, por silencio administrativo positivo, a la tarifa propuesta por la Corporación Local (en este caso CMB).

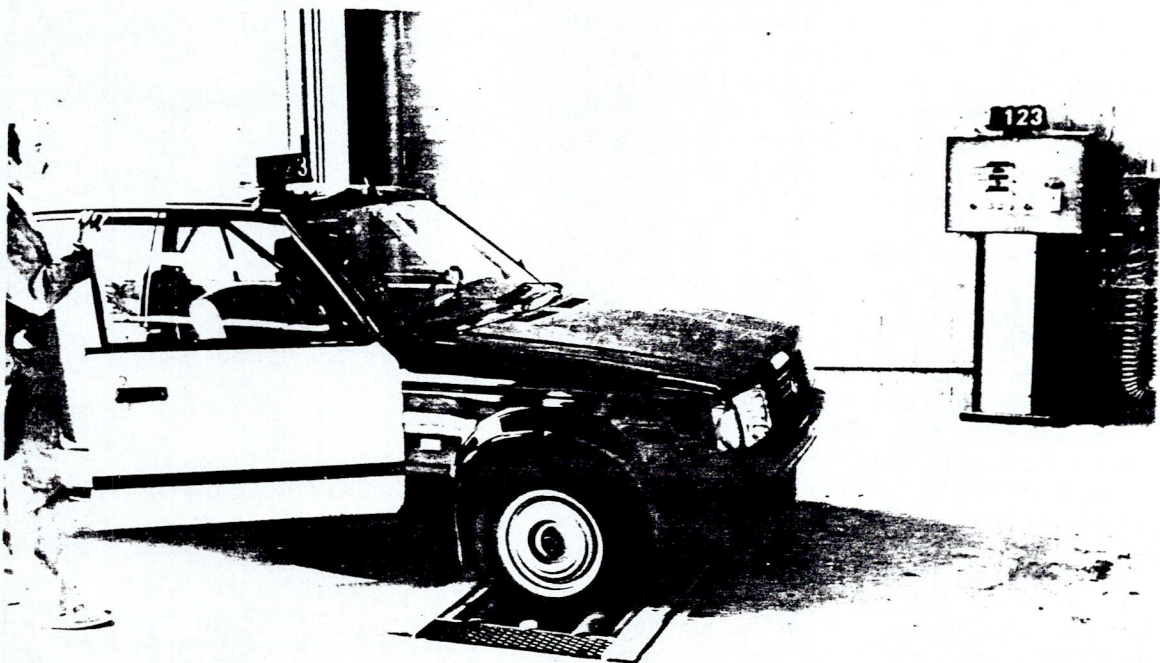
Las tarifas aprobadas por la Comissió de Preus no podrán superar el máximo consignado como

tarifa resultante del acuerdo adoptado por el Pleno de la Corporación, siempre que este acuerdo vaya acompañado del estudio económico anteriormente citado.

Los plazos aquí establecidos podrán suspenderse si el organismo que tiene que informar o resolver considera que falta información o documentación esencial para la realización de su función.

A estos efectos, las corporaciones (en este caso CMB) podrán suspender, por una sola vez, el plazo de treinta días del que disponen para emitir su informe y dirigirse directamente al solicitante para pedirle la ampliación que sea necesaria. La Corporación dará cuenta de la suspensión a la Comissió de Preus.

El aumento tarifario entrará en vigor a partir de la fecha que a tal efecto se establezca en el acuerdo, si bien los interesados podrán interponer el correspondiente recurso ante la Comissió de Preus, si lo consideran necesario.



TAXI

Los suplementos tarifarios: su historia

Los suplementos en las tarifas de autotaxi vienen siendo tradicionales en la prestación de este servicio, si bien los conceptos y su clasificación han ido variando a lo largo de los años.

Desde 1930 a 1957 no existió una diferencia ente tarifas y suplementos, ambos estaban englobados en el mismo concepto: tarifas, en las que se incluía desde la bajada de bandera y el precio por kilómetro recorrido, hasta los precios por bultos o equipajes.

Lo que entonces se especificaba eran los retornos del Tibidabo, de Vallvidrera o del castillo de Montjuïc. En 1930 también existían los viajes a precio fijo; así, por ejemplo, para ir al hipódromo el usuario debía pagar 10 pesetas, al Estadio de Montjuïc y a los campos de fútbol 5 pesetas, y a las plazas de toros 4 pesetas., ida o vuelta sin retorno. En ningún caso se admitían perros u otros animales domésticos, y la "propina" estaba incluida en las tarifas.

A partir de 1950 se ampliaron los retornos, en función de algunos puntos de la ciudad más apartados del centro pero que, por algún motivo, iban adquiriendo movimiento ciudadano. Mientras que por los tradicionales retornos, Tibidabo, Vallvidrera y castillo de Montjuïc, se cobraba 20 pesetas, por ir a Verdún, a los cementerios, a los campos de fútbol, al Carmelo, etc., se cobraba en concepto de retorno 5 pesetas y 2,50 por retornar de una plaza de toros. A lo largo de aquellos años se fueron modificando los lugares considerados para el cobro de retorno.

En 1953 se suavizó la norma que no permitía la aceptación de perros u otros animales domésticos, desde entonces, el conductor podía admitirlos si el animal ofrecía seguridad higiénica e

iba custodiado por su dueño; por este servicio el taxista cobraba 2 pesetas.

En aquel mismo año, los viajes a precio fijo se limitaron a los realizados desde cualquier punto de la ciudad al aeropuerto, incluido el equipaje, una hora de espera y regreso a cualquier punto de la ciudad. Por 50 pesetas incluido el equipaje.



AYUNTAMIENTO DE BARCELONA

Tarifa de precios del servicio público de auto-taxis en este término municipal

Arranque o bajada de bandera, con 250 metros de recorrido	10' - Ptas.
Cada Km. (por fracciones de 250 metros o 1/4 de Km.)	4' - »
Automóvil parado cada hora	72' - »
Automóvil parado cada 30 segundos	1' - »
Equipaje compuesto de dos maletines de mano de dimensiones máximas 45 x 35 x 25 cms. de largo, ancho y respectivamente	GRATIS
Cada maleta sin basear de mano de dimensiones máximas 85 x 55 x 25 cms. de largo, ancho y alto respectivamente	5' - »
Maletas bultos u otros de cada 50 x 35 cms. de largo, ancho y altura máximos de coche a punto de conducción	5' - »
Por cada perro u otro animal pequeño, seguridad higiénica y custodia por su dueño y no hay peligro para la salud pública, quiere admitirse y conducir	5' - »
Por seis personas por figurar entre ellas alguna mujer	Sin Recargo

SUPLEMENTOS

Estaciones del Norte, Francia, Apeadero P. de Gracia, Marítima, IBERIA de la Plaza de España, a la salida desde las paradas, si el pasajero previamente fijadas (el viaje de ida a estas estaciones sin suplemento ni retorno)	10' - »
Fútbol, entradas desde cualquier punto de la ciudad	10' - »
Fútbol, a la salida desde las paradas previamente fijadas	10' - »
Toros, entradas desde cualquier punto de la ciudad	10' - »
Toros, a la salida desde las paradas previamente fijadas	10' - »

RETORNOS

Aeropuerto	50' - »
Tibidabo	20' - »
Vallvidrera	20' - »
Castillo de Montjuïc	10' - »
Torre Baró y Ciudad Menguano	10' - »
San Gines del Aguado desde Puerto Valle Héctor (ad. norte)	10' - »
Zona Franca a partir de Cruce del Tren y desde Paseo de la Agrícola	10' - »
Carretera de Vallvidrera hasta depósito de aguas	5' - »
Pie Fontaner Tibidabo	5' - »
Cementerio Nuevos	5' - »
Montaña de Montjuïc desde Fuente Española	
Paseo Colón frente Muelle de la	
Cruz y Fuente de Gai	5' - »
Paseo Guad. y Monte Carmelo	5' - »
Carretera de la Ribera hasta San Jerónimo	5' - »
Fuente del Llob	5' - »
Fuente del Puerto	5' - »

Barcelona, 1 de Noviembre de 1966.

je, se podía ir del aeropuerto a cualquier punto de la ciudad.

En 1962 hubo importantes cambios en torno a los suplementos de las tarifas. Se suprimieron los viajes fijos al aeropuerto, se pasó a cobrar 50 pesetas por retorno y 5 pesetas por retorno del faro del puerto.

Para la asistencia a campos de fútbol o plazas de toros se estipularon paradas obligatorias previamente fijadas, y se cobraba un suplemento de 10 pesetas en los campos de fútbol y de 5 pesetas en las plazas de toros.

En 1966 se aprobó una gran lista de retornos, los suplementos se ceñían a las estaciones, campos de fútbol y plazas de toros. En el año 1973 las tarifas se estructuraron de la siguiente manera: tarifas básicas y tarifas de servicios complementarios: suplementos y retornos.

Como tarifas básicas quedaron la bajada de bandera, kilómetro recorrido y hora de espera. Los suplementos se aplicaba en caso de ir más de tres personas en el taxi, por los equipajes en

los viajes a las estaciones, a los espectáculos y a los extrarradios, además de los retornos establecidos para ese año.

En 1977, al ser asumidas las competencias del taxi por la Corporación Metropolitana de Barcelona, se estableció el ámbito territorial metropolitano, que consistía en tres zonas diferentes y se aplicaba una tarifa básica para cada una de ellas.

De esta forma, se suprimieron todos los suplementos en concepto de retornos y sólo quedaron los referentes a estaciones, equipajes, espectáculos, aeropuerto, festivos y nocturnos.

En 1978 las zonas del área metropolitana se redujeron a dos y en cada una de ellas se aplicaban tres tarifas (1, 2, 3), lo cual supuso la anulación de los suplementos en concepto de nocturnos y festivos, por que se consideraban como tarifas 1 y 2.

En la remodelación tarifaria aprobada para el presente año, los sábados se considerarán como festivos.



Escuela de taxistas: Todo en marcha

Con 400 alumnos se cerró el plazo de inscripción para el curso de inglés y de turismo iniciado por Corporación Metropolitana de Barcelona para los conductores de autotaxi.

La respuesta ha sido de gran entusiasmo hacia esta nueva iniciativa; los cursos de Barcelona, l'Hospitalet de Ll. y Santa Coloma de Gramenet, así como el especial de becados, han quedado cubiertos.

Para poder cumplimentar todas las inscripciones recibidas ha sido necesario organizar más grupos de trabajo dentro de estos primeros cursos, de tal manera que ninguno de los inscritos se quedara sin asistir a ellos.

El día 11 de febrero se inaugurará la Escuela de

Taxistas; el acto, que estará presidido por el Alcalde de Barcelona y Presidente de la Corporación Metropolitana, Pasqual Maragall, y el Director General del INEM Pere Miquel Acebillo Marin, se celebrará a las 6 de la tarde en el auditorio de Les Cotxeres de Sants.

En dicho acto, (a cada uno de los taxistas inscritos en los cursos) se hará entrega, de una carpeta con todo el material necesario para el seguimiento de las clases.

Queremos felicitar desde estas líneas a todos los conductores de autotaxi por la voluntad y entusiasmo que han demostrado con su respuesta. Reafirmándonos en nuestra idea de que el taxista es y desea ser un buen profesional.



Estàveu assabentats que ...

Als Municipis de l'Àrea Metropolitana se celebren anualment Fires i Mercats de gran tradició? Anem a conèixer-ne algunes.

MOLINS DE REI: Fira de la Candelera. Primer dissabte i diumenge de febrer. Fira agrícola i ramadera.

Organitzada per l'Ajuntament de Molins de Rei amb el patrocini dels Departaments d'Agricultura, Ramaderia i Pesca, i de Comerç i Turisme de la Generalitat, i de la Diputació de Barcelona.

El recinte firal s'estén pràcticament a tot el poble, excepte les vies de circumval·lació. 15.000 m² d'exposició i 37.600 m² de recinte total. Serveis d'aigua, electricitat, vigilància i assegurances. Oficina de recepció i informació i serveis de auxili ràpid. S'edita catàleg.

La Fira de la Candelera fou fundada l'any 1851. Per l'evolució mateixa de la comerça, d'uns anys ençà, s'ha incorporat la jardineria i ha desaparegut el bestiar, però en conserva l'essència agrícola, e la tradició ramadera es conserva l'Exposició de Cavalls (quadres de l'antic Hostal de Sant. Av. Barcelona, Club d'Enganxades i Equitació de Catalunya).

Les principals activitats presents són: planters i jardineria, maquinària agrícola, alimentació, artesania i agricultura ecològica, Fira de Vins, Fira d'Olis, formatges, avellana, automòbil i comerç local. També ceràmica, antiquaris, etc.

A la darrera edició hi havia 516 estands i fou visitada per unes 350.000 persones. Entre les principals institucions participants cal destacar: Generalitat de Catalunya (INCAVI i Direcció

Sabía Vd. que ...

En los Municipios del Área Metropolitana se celebran anualmente Ferias y Mercados de gran tradición? Vamos a conocer algunas de ellas.

MOLINS DE REY: Feria de la Candelaria. Primer sábado y domingo de febrero. Feria agrícola y ganadera.

Organizada por el Ayuntamiento de Molins de Rei con el patrocinio de los Departamentos de Agricultura, Ganadería y Pesca, y de Comercio y Turismo de la Generalitat, y de la Diputación de Barcelona.

El recinto ferial se extiende prácticamente a todo el pueblo, excepto las vías de circunvalación, 15.000 m² de exposición y 37.600 m² de recinto total. Servicios de agua, electricidad, vigilancia y seguros. Oficina de recepción e información y servicios de pronto auxilio. Se edita catálogo.

La Feria de la Candelaria fue fundada en 1851. Por la propia evolución de la comarca, desde hace años, se ha incorporado la jardinería y ha desaparecido el ganado, pero conserva su esencia agrícola. De la tradición ganadera se conserva la Exposición de Caballos (cuadras del antiguo Hostal de Sant. Av. Barcelona, Club de Enganches y Equitación de Catalunya). Las principales actividades presentes son: semillero y jardinería, maquinaria agrícola, alimentación, artesanía y agricultura ecológica. Feria de Vinos, Feria de Aceites, quesos, avellana, automóvil y comercio local. También cerámica, anticuarios, etcétera.

En la última edición había 516 stands y fue visitada por unas 350.000 personas. Entre las prin-

General d'Esports), Diputació de Barcelona (Servei d'Agricultura, Ramaderia i Pesca), Corporació Metropolitana de Barcelona i Ajuntament.

Per a informació: Ajuntament de Molins de Rei. Tel. 668 14 90 - 668 14 35.

GAVA: Fira dels espàrrecs. 29 i 30 d'abril i 1 maig. Productes agrícoles, hostaleria i mostra industrial. Organització: Ajuntament.

Firal: Torre Lluch, Parc municipal i Rambles. Serveis d'aigua, electricitat, megafonia i vigilància.

La Fira s'inicià el 1935 i durà fins al 1936. Es reinicià el 1958. A la darrera edició fou visitada per 300.000 persones.

Hi participen l'Ajuntament, pagesos independents, expositors particulars, ràdio, restaurants, bodegues, Unió de Botiguers, etc.

Per a informació: Ajuntament de Gavà. Tel. 662 02 00.

cipales instituciones participantes hay que destacar: Generalitat de Catalunya (INCAVI y Dirección General de Deportes), Diputación de Barcelona (Servicio de Agricultura, Ganadería y Pesca), Corporación Metropolitana de Barcelona y Ayuntamiento.

Para información: Ayuntamiento de Molins d Rei. Teléfonos: 668 14 90 y 668 14 35.

GAVA: Feria de los espárragos. 29 y 30 de abril y 1 de mayo. Productos agrícolas, hostelería muestra industrial. Organización: Ayuntamiento.

Ferial: Torre Lluch, Parque municipal y Rambles. Servicios de agua, electricidad, megafonia y vigilancia.

La Feria se inició en 1935 y duró hasta 1936. Se reinició en 1958. En la última edición fue visitada por 300.000 personas.

Participan el Ayuntamiento, payeses independientes, expositores particulares, radio, restaurantes, bodegas, Unió de Botiguers, etc.

Para información: Ayuntamiento de Gavà. Teléfono: 662 02 00.

Hacienda rebaja el módulo simplificado en la declaración del IVA

La orden de 26 de diciembre/86, publicada en el BOE del día 31 determina los módulos e índices correctores correspondientes al régimen simplificado del Impuesto sobre el Valor Añadido para el año 1987.

Según dicha orden, el módulo simplificado para el servicio de transporte de viajeros en automóvil de turismo con taxímetro, epígrafe de licencia fiscal 711.22, es el siguiente:

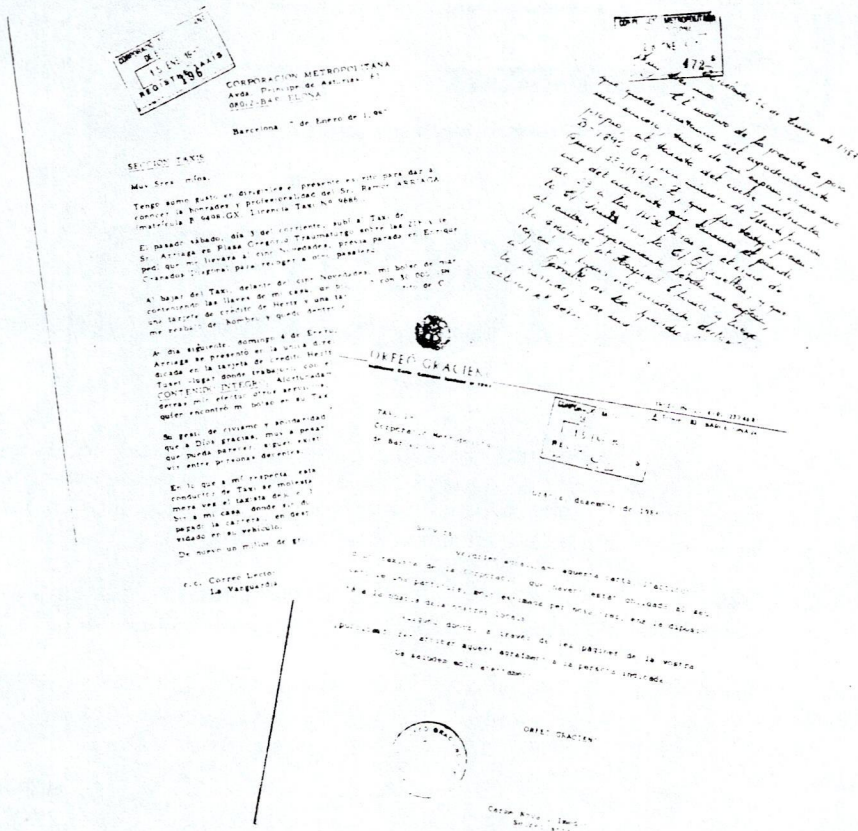
Módulo	Definición	Unidad	Cuota anual/p. uni
1	Personal empleado	Persona empleada	47.200,-
2	Número de vehículos	Vehículos	10.800,-

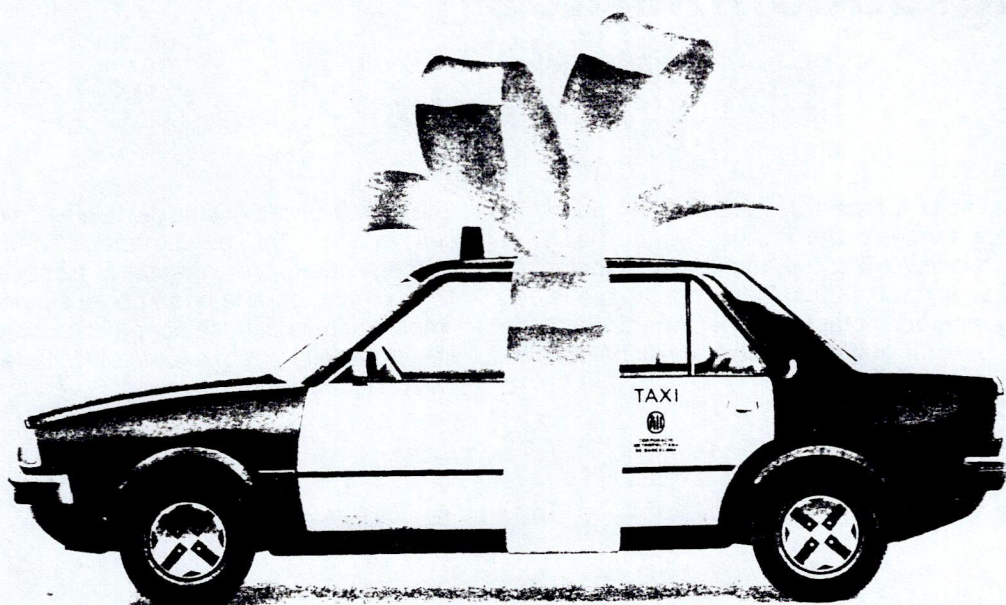
TAXI

Agradecimientos

La señora Mercè Pueyo quiere agradecer el comportamiento del taxista que el día 16 de enero la llevó desde Diagonal/Corte Inglés a la C/ Escorial a las 20 h. Rogamos a este taxista se ponga en contacto con el Departamento del Taxi para facilitarle el teléfono de dicha señora.

Agradecemos la actitud del taxista que el día 7 de enero a las 10 h. de la mañana condujo a una señora desde Virrey Amat al Hospital de San Pablo, sin cobrarle nada por el servicio. Rogamos a este taxista se ponga en contacto con el Departamento del Taxi para facilitarle el teléfono de dicha señora.





Te'l regalem.

La campanya "te'l regalem" ha sido una primera experiencia, y como tal, podemos decir que ha sido positiva. La cantidad de bonos-taxi repartidos ha sido insuficiente, pero los taxistas han comprendido que colaborar en este tipo de campanyas significa un aumento de Ingresos, y por lo tanto, una buena iniciativa que hay que repetir.

Nuestro objetivo es pues, continuar y extender la campanya a todo el año, ampliando la oferta de bonos-taxi a todo el comercio, sobre todo a los grandes almacenes.

Por todo ello, valoramos que la campanya ha significado el primero de un éxito importante para el sector.

TAXI '92

COMISIÓN
METROPOLITANA
DE BARCELONA

El ciclismo: un deporte popular

El ciclismo olímpico

Desde que en 1886 en Atenas se reanudaron los JJOO de la era moderna, el ciclismo ha estado presente en todas las manifestaciones olímpicas. Las especialidades de este deporte admitidas por los países organizadores han sido, y lo son en la actualidad: Fondo, contra reloj por equipos (especialidades por carretera), velocidad, contra reloj salida parada, persecución individual y por equipos (especialidades en pista).

Fondo

Contra reloj por equipos: Es un tipo de carrera consistente en comparar los tiempos realizados por cada equipo de 4 ciclistas que luchan sobre una distancia dada, generalmente de 100 kms.



En los JJOO, las carreras contra reloj por equipos son de cuatro hombres cuya clasificación es establecida en función de los tiempos sumados de los tres primeros. El interés de este tipo de carrera es el de conseguir medias excepcionales.

Velocidad

En esta especialidad, de pista dos corredores deben realizar un sprint sobre una distancia de mil metros. En los últimos 200 metros es donde los sprinters juegan su verdadera carrera.

Persecución individual y por equipos

Es la especialidad más simple y atlética; en ella, los corredores participan de dos en dos. Cada uno de ellos se sitúa en sentido opuesto al otro y en ambos extremos de la pista. El objetivo consiste en ganar terreno al contrincante y a ser posible, avanzarlo.

En la persecución por equipos, el resultado depende tanto de la homogeneidad del conjunto como de la calidad individual de los miembros de la misma formación. Clasifica el 3º corredor contra reloj salida parada.

Contra reloj salida parada

El ciclista debe realizar una prueba bajo la fórmula y distancia que su título indica.

El ciclismo olímpico sólo se admite en su categoría de amateur; no se acepta la de profesionales, si bien en 1920 hubo un intento de la Unión Velocipédica de Francia por imponer la licencia única suprimiendo las categorías de amateurs y profesionales y clasificando a los corredores por categorías de edad. Pero la Unión Ciclista Internacional condenó formalmente esta iniciativa. El mantenimiento del ciclismo en el programa de los Juegos Olímpicos, en su categoría de amateurs, ha estado particularmente defendido por los países del Este, en los que el deporte profesional no está reconocido.

Esta polémica entre amateurs y profesionales está vigente en la actualidad y se hace extensible a todas las especialidades deportivas. Algunas, como el fútbol, han conseguido cláusulas especiales en cuanto a la participación de los atletas, pero otras, como el ciclismo, continúan igual de rígidas.

El ciclismo español en los Juegos de 1992

En lo referente a instalaciones hay que destacar la construcción del Velódromo Municipal en 1984; fue la primera instalación deportiva construida por el Ayuntamiento de Barcelona, pensada y diseñada en la perspectiva de los Juegos de 1992.

Todos los ciclistas juveniles, amateurs y profesionales están disfrutando ya de esta magnífica construcción, los entrenamientos y las competiciones se suceden diariamente en el Velódromo. Los Clubs, la Federació Catalana de Ciclisme y l'Escola de Ciclisme, están organizando diferentes actividades de las que informaremos más adelante.

En cuanto a la preparación deportiva de futuros ciclistas olímpicos, la Federación está realizando un trabajo de preselección entre cadetes y juveniles de toda España, con la intención de prepararlos para 1992.

La gran afición por este deporte que existe en España y fundamentalmente en Cataluña, se verá recompensada, sin duda, con este importante movimiento deportivo.

El ciclismo catalán y el español

El ciclismo se introduce en España a través de Cataluña, pionera en la práctica de este deporte. Así, en 1884 se funda el Club Velocipédico Espanyol, que fue origen de la Federación Española de Ciclismo.



En el ciclismo español, y en este caso en el catalán, hay que distinguir tres categorías claramente diferenciadas: profesionales, amateurs y ciclo-turismo.

En la **categoría de profesionales** forman parte aquellos ciclistas que por despuntar en su especialidad se dedican a la práctica del ciclismo y perciben por ello importantes sumas de dinero, que varían en función del puesto que ocupen en el palmarés de los campeonatos.

Los corredores profesionales no pueden participar en los JJOO, ya que las reglas de este gran certamen deportivo prohíben la participación de deportistas profesionales. Ello es la causa de que los ganadores de las medallas olímpicas no sean los hombres que son conocidos popularmente en cada momento.

Todos los corredores, sean profesionales o amateurs, deben solicitar una licencia a la federación. Con ella pueden inscribirse en las competiciones que deseen dentro de su categoría y, al mismo tiempo les asegura de posibles accidentes.

Los corredores profesionales forman grupos deportivos promocionados por empresas comerciales de las que reciben salarios o primas a cambio de obtener buenas actuaciones que favorezcan su publicidad.

Existen numerosas carreras en las que pueden participar los ciclistas profesionales; en España, las más importantes son: la Vuelta Ciclista a España, iniciada en 1935; la Vuelta a Cataluña, primera prueba por etapas, nació en 1911 y es la tercera prueba mundial en antigüedad, la Semana Catalana del Ciclismo, la Escalada de Montjuïc, la Vuelta al País Vasco...

En la **categoría de amateurs** participan aquellos ciclistas que no viven económicamente de la práctica de este deporte. También deben estar federadas si quieren participar en competiciones organizadas.

El problema del ciclista en esta categoría es el

de no poder mantener su status de amateur; de manera que, cuando comprueban que por sus resultados deportivos pueden estar ampliamente remunerados, pasan a la categoría de profesionales.

Algunos países, como por ejemplo los nórdicos, subvencionan a sus ciclistas amateurs para que puedan participar como tales en las grandes competiciones internacionales que se organizan para esta categoría.

A nivel internacional, las carreras más importantes para los corredores amateurs son las de los JJOO, realizadas cada cuatro años, y la Carrera de la Paz, la más célebre y codiciada por todos. Esta carrera se organiza conjuntamente por la República Democrática de Alemania, Checoslovaquia y Polonia.

En Cataluña, para los corredores amateurs y juveniles, se celebraron en el año 1986 más de 500 carreras, organizadas por la Federación y los Clubs más importantes; entre estas pruebas cabe destacar: la Vuelta a Tarragona, la Volta a Lleida o la Volta a l'Empordà.

El ciclo-turismo es una categoría en la que puede participar cualquier aficionado al ciclismo que haya obtenido su licencia. Es en esta categoría en la que se desarrolla el ciclismo como deporte popular. En los últimos años el ciclo-turismo se ha convertido en el deporte de grupo de amigos, de quien quiso ser corredor y no pudo, del abuelo que quiere mantenerse en forma y del niño que desea ser la futura cantera de corredores. Prueba de ellos es la existencia de 3.100 licencias de ciclo-turismo y 210 clubs federados, sólo en la provincia de Barcelona.

En esta especialidad se puede decir que cada actuación deportiva es, a la vez, entrenamiento y competición. El objetivo es cronometrar la próxima pendiente, el mayor trofeo es conseguirlo.

Los clubs importantes, como la Unión Esportiva de Sants, organizan anualmente, para sus asociados, diversas carreras, que cada año van ad-

quiriendo mayor importancia a nivel organizativo y de participación.

El Ciclismo en Pista

Es la especialidad más antigua de este deporte así, mientras el Campeonato del Mundo en pista existe desde 1985, el de ciclismo en carretera existe desde 1927.

Una pista ciclista está compuesta de dos líneas rectas llanas y de dos curvas resaltadas como mínimo, con revestimiento de madera o de cemento.

En la actualidad, el ciclismo en pista no es tan popular como el de carretera y, según los expertos en este deporte, ello se debe, entre otras cosas, al deseo de riesgo que tienen los corredores, al querer salir de una pista cerrada para lanzarse a las carreteras. Así opina Carles Al-

vareiz, de la U.E.S. "Aunque la pista fuera el circuito de Montjuïc, el ciclista acabaría por salir del recinto".

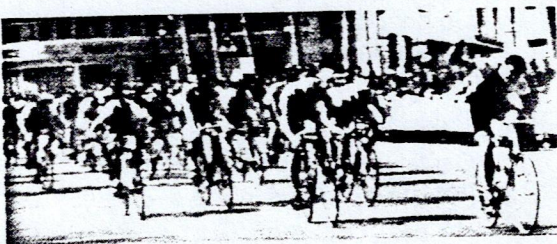
Las especialidades más características del ciclismo en pista son velocidad, persecución, kilómetro salida parada – fondo y medio fondo tras moto.

Con la construcción del Velódromo Municipal situado en el Valle de Hebrón, los aficionados al ciclismo podrán disfrutar de las diversas competiciones que la Federación, los clubs y l'Escola de Ciclisme han programado para este período.

Para que ustedes puedan disfrutar, también, de ellas, les informamos que el día 22 de Febrero a las 11 horas se iniciará el Torneo Interescuelas para Cadetes Juveniles y Aficionados. Participarán las escuelas de los velódromos de Martoró, Barcelona, Tarragona, Montroig y Lleida.

Datos de interés

- La edad en la que el ciclista consigue su máximo rendimiento se estipula entre los 26-29 años.
- Los niños pueden practicar el ciclo-turismo a partir de los 10 años.
- Es uno de los deportes considerado físicamente completo.
- Si quiere practicar este deporte, póngase en contacto con el club más próximo a su domicilio o infórmese en la
Federació Catalana de Ciclismo
C/ Fontanella, 11
- Si lo que quiere es disfrutar de un espectáculo, puede asistir al Velódromo del Valle de Hebrón.



Nota: Agradecemos la colaboración prestada por la Federación Catalana de Ciclismo y l'Unió Exportiva de Sants, en la elaboración de este artículo.

CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA
Direcció de Serveis de Transports - Unitat del Taxi

Edita:
Assessoria de Comunicació i Relacions
Servei de publicacions
Realització:
Servei gràfic de la CMB
Diposit legal: B. 27.521 - 1983
ROMARGRAF, S. A.

ESCOLA DE TAXISTES

Cursos d'anglès i de turisme



La Corporació Metropolitana de Barcelona i l'INEM posen en funcionament l'Escola de Formació de Taxistes. Els cursos d'anglès

i de turisme que s'impartiran en aquesta primera etapa, s'inicien amb 350 alumnes, tots ells conductors d'autotaxis.

ANIMA'T, MAI NO ÉS TARD PER APRENDRE



CORPORACIÓ
METROPOLITANA
DE BARCELONA

inem
barcelona