

TAXI 83

Taxi Metropolità de Barcelona

Desembre 1993



Hay Taxistas con Suerte !

Primero, disfrutan de un taxi Mercedes-Benz y ahora, del "Servei Taxi" de Autolica.



Un servicio exclusivo para los propietarios de taxis Mercedes-Benz. Con el nivel técnico y experiencia necesarios para mantener su taxi en óptimas condiciones de funcionamiento y con el menor tiempo y coste para Vd.

Tarifas y ejemplos de operaciones más habituales

"Servei Taxi"	Servicio de Conservación cada 10.000 Km.	Servicio de Mantenimiento cada 20.000 Km.	Servicio de Conservación cada 60.000 Km.	Renovar pastillas de frenos Del.	Renovar pastillas y discos de frenos Del.	Sustituir disco de embrague
Mano de obra y material incluidos A estos precios hay que añadir el IVA	Incluye: - Cambio de aceite motor - Cambio de filtro aceite - Servicio de lubricación	Incluye: - Cambio de aceite motor - Cambio de filtro aceite - Servicio de lubricación - Servicio mantenimiento	Incluye: - Cambio de aceite motor - Cambio de filtro aceite - Cambio filtro combustible - Prefiltro combustible - Filtro de aire - Servicio de lubricación - Servicio mantenimiento - Servicio adicional			
190 2.5 D	5.600,- pts.	10.860,- pts.	15.870,- pts.	7.860,- pts.	19.230,- pts.	34.800,- pts.
250 D	5.600,- pts.	10.860,- pts.	16.030,- pts.	8.550,- pts.	19.920,- pts.	32.700,- pts.
300 D	6.130,- pts.	11.400,- pts.	16.670,- pts.	8.550,- pts.	19.920,- pts.	35.370,- pts.
300 D Turbo	6.130,- pts.	11.400,- pts.	22.970,- pts.	8.550,- pts.	24.200,- pts.	

* Precios Octubre'93



Mercedes-Benz

"Servei Taxi"
Autolica

Taller : Autolica
Pº Zona Franca, 10 08038 Barcelona
Telf. 223 07 58

Ventas: Automóviles Fernández
C. Urgell, 233/Avd. Sarrià, 6 08036 Barcelona
Telf. 410 72 93

Edita

Institut Metropolità del Taxi
c/ 62, núm. 420
Zona Franca,
08040 Barcelona

Consell Assessor

Joan Laporta
Andreu Nebot
Amparo Gómez
Xavier Labori

Gestió i Publicitat

CETRAMSA
Avinyó, 7 - bis
08002 Barcelona

Direcció i coordinació

P. Rocío Terán

Publicitat

Elvira Cerdà
Telèf.: 412 44 66

Col·laboren en aquest número

Fira de Barcelona (Premsa)
Pere Fàbregues García
Juan Carlos García
Anastassios Gentzoglani
010 - Barcelona Informació
René León

Correcció

Montserrat Capdevila

Grafisme, muntatge i fotomecànica

Oriol Alcaraz i Francesc Igual

Fotografia

Arxiu Revista del Taxi
Fira de Barcelona
Juan Carlos García
Barcelona Convention Bureau
Guàrdia Urbana

Tiratge:

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

Certificat per l'Il.lm. Sr.

Francesc Lliset i Borrell,
Secretari General de l'EMT

Impressió

Gramagraf
c/ Sant Joan, 22 - 23
Santa Coloma de Gramenet

Dipòsit Legal

B. 27.521 - 1983

Coberta

Palau Nou de la Rambla

Fotografia

Grup Muntaner

S u m a r i .

Fira de Barcelona

Pàgina: 5

Entrevista a Airy Garrigosa

Directora adjunta de
"Barcelona Convention Bureau"

Pàgina: 7

Nace en Orlando la "Asociación Internacional de Regulación del Transporte"

Pàgina: 9

El taxi y los taxistas de Tokio

Pàgina: 11

Notícies

Pàgina: 13

1^a Trobada d'Amistat Guàrdia Urbana Taxi de Barcelona

Pàgina: 18

La industria del taxi: Pruebas teóricas y empíricas de la desregulación (2)

Pàgina: 19

L'insomni, un noctambulisme forçós

Pàgina: 20

La bústia del taxi

Pàgina: 23

On anem...?

Pàgina: 24

Tarifes Autotaxis per a 1994

Pàgina: 25

*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.*

Consulta sobre representativitat

El mes de maig de 1990 va tenir lloc, per primera vegada a Barcelona, una consulta sobre el grau de representativitat que cada un dels sindicats, gremis i associacions del taxi tenia en el sector. Va ser una jornada important, tant pel que fa al percentatge de participació com per l'ordre i el respecte mutu que hi va haver durant la campanya d'explicació i el dia de la consulta.

Aquell dia van sortir com a més votades les organitzacions següents:

Gremio Unión de Taxistas 40'2%; Sindicat del Taxi de Catalunya 18'4%; Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona 18'4%; Asociación Empresarial del Taxi 8'9%

Un cop realitzada la consulta, a iniciativa del Gremio Unión de Taxistas, es va fer una aliança entre tots quatre grups per tal de presentar una veu unitària dels taxistes envers l'Administració.

Al llarg dels darrers quasi quatre anys, aquest equip ha fet nombroses accions en les diverses Administracions, tant Estatals com Autonòmiques i Locals. Aquests quatre sindicats, són i continuaran essent, fins al dia de la propera consulta, els únics representants del conjunt de taxistes reconeguts per l'Institut Metropolità del Taxi.

No és competència d'aquest Institut entrar a valorar l'eficàcia d'aquests quatre sindicats: les futures consultes valoraran aquesta gestió. Però l'única cosa que podem dir és que l'existència d'un sol interlocutor de cara a les Administracions ha estat per ella mateixa d'una eficàcia important, i que el paper realitzat per ells, durant aquests anys, ha estat digníssim.

S'obre, ara, una nova etapa que culminarà d'aquí a uns quants mesos en una nova consulta. Ja es nota que tots els grups existents en el sector del taxi comencen a moure's per tal de donar-se a conèixer, i donar a conèixer els seus programes de futur, de cara a ser elegits com a representants dels taxistes.

Seria bo per al sector que es mantingués el grau de seriositat que va donar-se a l'anterior consulta. Ens ha de doldre a tots que algun full de propaganda utilitzi el llenguatge de la calúnnia i de la demagògia.

Esperem que aquestes posicions seran passatgeres i minoritàries, i que el sector les sabrà valorar com es mereixen. La lluita per al millorament del sector, tots ho sabem, és lenta i difícil, poc espectacular. Requereix dedicació i constància.

Si trobem solucions fàcils ens estem enganyant. Hi ha camins, però sempre lents i complexos.

Aquests mesos propers seran de reflexió per al sector del taxi, per tal d'encertar l'elecció d'aquelles organitzacions que, amb més seriositat, amb més credibilitat, intentaran millorar el taxi de Barcelona.

A lo largo de casi cuatro años este equipo ha venido realizando numerosas acciones en las diversas Administraciones, tanto estatales como autonómicas y locales. Hasta el día de la consulta estos cuatro sindicatos son y continuarán siendo los únicos representantes del conjunto de taxistas reconocidos por el Institut Metropolità del Taxi.

No es competencia de este Institut entrar a valorar la eficacia de estos cuatro sindicatos: las futuras consultas valorarán esta gestión. Pero sólo podemos decir que la existencia de un único interlocutor de cara a las Administraciones ha sido, por sí misma, de una eficacia importante y que el papel realizado por ellos durante estos años ha sido dignísimo.

Se abre ahora una nueva etapa que culminará de aquí a unos meses en una nueva consulta. Ya se observa como todos los grupos existentes en el sector del taxi comienzan a moverse con el fin de darse a conocer y dar a conocer sus programas de futuro con el fin de ser elegidos como representantes de los taxistas.

Sería bueno para el sector que se mantuviera el grado de seriedad que se dio en la anterior consulta. A todos ha de dolernos que alguna hoja informativa utilice el lenguaje de la calumnia y la demagogia. Esperemos que estas posiciones serán pasajeras y minoritarias, y que el sector las sabrá valorar como se merecen. La lucha por la mejora del sector - todos lo sabemos- es lenta y difícil, poco espectacular. Requiere dedicación y constancia.

Si encontramos soluciones fáciles nos estamos engañando. Hay caminos, pero siempre lentos y complejos. Estos próximos meses serán de reflexión para el sector del taxi con el fin de acertar en la elección de aquellas organizaciones que, con más seriedad y más credibilidad intentarán mejorar el taxi de Barcelona.

El mes de mayo de 1990 se celebró, por primera vez en Barcelona, una consulta sobre el grado de representatividad que cada uno de los sindicatos, gremios y asociaciones del taxi tenía en el sector. Fue una jornada importante, tanto por el porcentaje de participación como por el orden y el respeto mutuo que hubo a lo largo de la campaña de explicación y durante el mismo día de la consulta.

Ese día las siguientes organizaciones resultaron las más votadas:

Gremio Unión de Taxistas 40'2%; Sindicat del Taxi de Catalunya 18'4%; Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona 18'4%; Asociación Empresarial del Taxi 8'9%

Una vez realizada la consulta, a iniciativa del Gremio Unión de Taxistas, se estableció una alianza entre los cuatro grupos con el objeto de presentar una voz unitaria de los taxistas hacia la Administración.

Fira de Barcelona

1993

41 salones con más de 2,5 millones de visitantes

El año que estamos a punto de finalizar ha permitido la convocatoria en el recinto de Montjuïc de salones monográficos de gran magnitud y proyección internacional, entre los que destacan Construmat, Hispack, Graphispag, Tecnoalimentaria, Automóvil, Expoquímica y Expoaviga, que han atraído a nuestra ciudad un importante número de expositores, público en general y visitantes profesionales procedentes de toda España y de muchos países del extranjero.

Junto a ellos, FIRA DE BARCELONA ha convocado también una serie de certámenes relacionados con las industrias y los sectores de informática, fotografía, joyería, plástico, ocio en la nieve, deportes, turismo, editorial, textil, antigüedades, peletería, confección, enseñanza, salud, artículos para el hogar, regalo, náutica, etc., que, con periodicidad anual, configuran la oferta tradicional de la Fira.

La celebración de los salones que puntualmente forman parte del calendario anual de la FIRA DE BARCELONA se ha compatibilizado con la convocatoria de nuevas manifestaciones como Firestiu, Festival de la Cultura Popular, que realizó su primera edición el pasado mes de junio y que tendrá continuidad en el futuro, sumándose a las manifestaciones previstas para 1994.

A todo ello hay que añadir, además, el importante nivel de contratación que ha registrado el Palacio de Congresos del recinto ferial, que ha mantenido una gran actividad a lo largo del año con el desarrollo de congresos, reuniones profesionales y convocatorias de variados sectores, impulsados por la tarea de promoción realizada en España y en el exterior.

El número de visitantes que al final de este año habrán pasado por el recinto ferial superará los 2'5 millones de personas, que aportan directamente a la ciudad de Barcelona un gran impacto económico, en especial en los sectores de los servicios, comercio, espectáculos y ocio, transportes, hostelería y restauración, entre otros.

Calendario 1994

Para el año 1994, FIRA DE BARCELONA ha realizado un importante esfuerzo desde el punto de vista comercial y de promoción y ha diseñado un calendario que reúne la oferta de 40 salones de

Durante 1993, el calendario de manifestaciones de FIRA DE BARCELONA ha incluido en su oferta un total de 41 salones de diferentes ámbitos profesionales, cuya celebración permite realizar un balance positivo para el presente ejercicio, no sólo por la importante contratación de espacio, la afluencia de expositores y visitantes, sino también por el enorme impacto económico que representa la celebración para un buen número de sectores y para la propia ciudad.

los más variados sectores profesionales.

Además de la presencia de los certámenes de ya larga tradición en el recinto de Montjuïc, la oferta prevista para 1994 contempla también un conjunto de salones que por primera vez estarán presentes en FIRA DE BARCELONA.

Como ya es sabido el desdoblamiento de la tradicional Fira de Mostres ha dado lugar a la creación, por un lado, de Firestiu, cuya primera edición tuvo lugar en 1993, y de la Fira Industrial de Barcelona, por otro, que se celebrará por vez primera el año próximo. Este certamen, dedicado a diversas ramas de la actividad industrial, centrará su atención en los bienes de equipamiento industrial y servicios a la empresa y estará dirigido específicamente al profesional que desarrolla su actividad en los procesos de producción.

Otras importantes novedades en el calendario de 1994 son Firastock, la única feria de España dedicada a la venta de stocks de diversos sectores; Mercaseguro, Salón Internacional del sector Seguro; e In-Cosmetics, una feria internacional de carácter itinerante dedicada al mundo de la cosmética que periódicamente exhibe su oferta en las principales capitales del mundo y que ha incluido a Barcelona en su programa para el próximo año.

Entre las grandes manifestaciones previstas para 1994 en FIRA DE BARCELONA destaca de manera especial Alimentaria, Salón Internacional de la Alimentación — que registra una cifra de más de 340.000 visitantes profesionales— y que se celebrará del 1 al 6 de marzo. Considerado como uno de los salones más importantes del mundo en su especialidad, este certamen incorporará además nuevos sectores, entre los que se encuentra la convocatoria por primera vez de Punta de Venta, dedicado al Autoservicio no alimentario.

FIRA DE BARCELONA, situada ya en el contexto europeo como una de las Instituciones líderes en la organización de certámenes feriales, está realizando un gran esfuerzo en varios frentes para continuar siendo uno de los motores de la actividad económica de la ciudad y del país y para mantener su posición de liderazgo en la zona de influencia del Mediterráneo.



Calendario de manifestaciones feriales 1994

Enero

32º Festival de la Infancia y Juventud
26 diciembre-4 enero
BCN Regal, regalo informal de
Expohogar, 22-25 enero

Febrero

Piel España,
4-7 febrero
Fira Industrial de Barcelona
9-12 febrero
Interfashion,
11-13 febrero
Gaudí Hombre Otoño-Invierno 95/96
12-14 febrero
Mujer Gaudí Otoño-Invierno 95
12-14 febrero
Vida estética,
12-14 febrero
Intimoda, Febrero

Marzo

Alimentaria, 1-6 marzo
Sport, Salón Internacional,
19-21 abril
IN-COSMETICS, 21-24 marzo
Mostra Teixits -Temporada 95
23-26 marzo

Abril

EXPOMÓVIL, 8 al 12 de abril
EuroSurfas, 8-12 abril
Expodidáctica, 14-17 abril
SITC, Salón Int. de Turismo en
Catalunya, 21-24 abril
REHABITEC, 27 abril-1 mayo

Mayo

Salón de la educación, 3-8 mayo
XVIII Salón de Anticuarios de Barcelona
7-15 mayo
Firastock, 28-30 mayo

Junio

Firestiu, Festival de Cultura Popular
Junio

Septiembre

Informat, Septiembre
Expotrónica, 12-18 septiembre
Sonimag, 12-18 septiembre
Gaudí Hombre, Primavera-Verano 95
Septiembre
Mujer Gaudí, Primavera-Verano 95
Septiembre
NoviaEspaña, Septiembre

Octubre

Expohogar, 30 septiembre-4 octubre
Barnajoya, 30 septiembre-4 octubre
Mostra de Teixits Otoño-Invierno
94/95, 10-22 octubre
Hostelco, Salón inter, de equipamien-
tos restauración, hostelería y colecti-
vidades, 22-26 octubre
Expofryc, Salón aplicaciones técnicas
frío y climatización, 22-26 octubre

Noviembre

Mercado del vehículo de Ocasión
5-13 diciembre
Salón Internacional del caravaning
5-13 noviembre
NIVALIA, Ocio en la nieve
5-13 noviembre
Mercaseguro
8-11 noviembre
Expominer
11-13 noviembre
Salón Náutico Internacional
26 noviembre-4 diciembre

Diciembre

33º salón de la Infancia y Juventud
26 diciembre-4 enero 95

FIAT TEMPRA 1.9 DIESEL

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

CLIMATIZADOR,
SERVODIRECCION
Y
PINTADO DE TAXI

PROMOCION
ESPECIAL
TAXI



FIAT CROMA 2.0 TURBODIESEL i.d.

CLIMATIZADOR
AUTOMATICO
Y
PINTADO DE TAXI

**MERIDIANA
MOTORS, S.A**

ANTES DE COMPRAR CONSULTE

FIAT
Tecnología líder.

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

Airy Garrigosa, Directora adjunta de "Barcelona Convention Bureau"

Barcelona ha gaudit durant 1993 d'una excel·lent activitat congressual. El bon nivell científic i d'investigació de diversos sectors del país, especialment del mèdic, i l'atractiu turístic de Barcelona són els factors principals que van incidir en l'elecció d'aquesta ciutat com a seu de reunions internacionals. Però l'èxit no radica únicament en aquets aspectes, darrera de tot hi ha el treball de "Barcelona

Convention Bureau", una oficina pública que estudia, busca i investiga el mercat congressual internacional amb per tal de presentar la candidatura de Barcelona, una tasca no sempre fàcil per la gran competència que hi ha entre totes les ciutats del món. Sobre aquests temes parlem amb

Airy Garrigosa, directora adjunta de Barcelona Convention Bureau, la qual, a més, es mostra molt optimista a l'hora de valorar el paper del taxi en les activitats de transport que generen aquests esdeveniments.

¿Què és i quines funcions desenvolupa Barcelona Convention Bureau a la ciutat?

És una oficina pública, finançada en part per empreses privades del sector, que es dedica a la promoció de Barcelona com a seu de congressos, reunions i convencions i també abraça viatges d'incentiu. Es tracta, d'altra banda, d'una oficina d'assessorament gratuït a totes les persones que organitzen congressos a la nostra ciutat.

¿Quin balanç pot fer de l'activitat de congressos i convencions d'enguany?

Molt positiu. Tenim xifres i resultats que així ho posen de manifest. Sense anar gaire lluny, durant els primers 8 mesos de 1993 hem enregistrat 390 reunions —congressos, seminaris, simposis, jornades, cursos i convencions—, quan el 92 se'n van realitzar 174, amb un total de 123.533 delegats —62.125 el 92—.

I, ¿quina ha estat la repercussió econòmica per a la ciutat?

El 1992 aquesta activitat va generar un total de 18.000 milions de pessetes i el primer semestre del 93 es va enregistrar el doble del mateix període de l'any passat.

¿Quant puja la despesa mitjana extracongressual?

A 10.084 pessetes persona i dia, distribuïda de la següent manera: compres, menjar i begudes, transports, entreteniment i altres.

Els bons resultats de l'activitat



congressual que vostè apunta, ¿són producte de la imatge que els Jocs Olímpics van donar a la ciutat o Barcelona camina cap a un model de ciutat congressual?

Crec que Barcelona és un model de ciutat congressual, ho ha estat sempre, ja que durant els anys 60 hi havia un lema que deia "Barcelona, ciutat de fires i congressos". A la nostra ciutat va haver-hi i hi ha molts congressos perquè s'hi investiga molt i hi ha molt bons científics, així com molt bons metges i moltes especialitzacions davanteres al món —cardiologia, oftalmologia, transplants, etc.—. Per tant, hi ha molts metges i científics que estan molt ben situats a nivell internacional, la qual cosa els permet invitar i proposar la seva ciutat com a seu dels congressos de la seva especialitat. A més a més, la ciutat té una sèrie d'infraestructures i, evidentment, s'ha esdevingut una ciutat molt atractiva per l'impacte dels Jocs Olímpics.

¿Quins són els sectors que generen més congressos, convencions, etc?

Destacaria, entre altres, el sector mèdic, el qual genera el 36 per cent dels congressos; el tecnològic industrial el 12,13%; el sector econòmic-comercial el 10,66 %; els sectors socials el 10,66 % y el cultural el 9,19%.

L'any 92 Barcelona va ocupar el 7è lloc en el rànking de la Unió Internacional de Convencions. ¿Podrà enguany pujar una mica més dins d'aquest rànking?

És molt difícil, perquè tenim

al davant París, Brussel·les, Viena, Ginebra, Londres i Madrid. No superarem aquestes ciutats, ja que el 92 Barcelona va pujar del 18è al 7è lloc per l'atractiu que va tenir, a part que hi havia una sèrie de congressos derivats exclusivament d'aquest fet. Probablement perdrà un punt, la qual cosa està molt bé, sobretot si es té en compte que en aquest rànking de ciutats també hi ha Madrid. Tenim, doncs, dues ciutats espanyoles al rànking de primeres ciutats del món. Estem al davant de Nova York, Río de Janeiro, Hong Kong i altres ciutats de nacions importants.

Tot i així, Barcelona no té la mateixa convocatòria de congressos nacionals que Madrid, per exemple.

Barcelona Convention Bureau es va dedicar més a potenciar el congrés internacional que el nacional, ja que aquest últim és més fàcil que vinguí sol. En canvi hi ha molta competència entre ciutats de tot el món per ser seu d'un congrés internacional i s'ha de lluitar i treballar amb molts anys d'anticipació. Per això hem pensat que era molt més rendible invertir el nostre esforç en el mercat internacional.

En aquesta activitat que genera la mobilitat de tantes persones, ¿quin paper considera que hi hauria de tenir el taxi?

Crec que té un paper molt important, ja que el visitant de congressos és d'un nivell mig-alt i té tendència a utilitzar el transport més còmode i més fàcil, és a dir, el taxi, malgrat que sigui més car. Puc dir que s'estan plantejant molts congressos amb transport públic: metro, bus i taxi. Hi ha una tendència creixent a suprimir el trasllat clàssic dels congressistes dels hotels amb autocar. Per tant, en aquest aspecte el taxi té un paper important. Enguany ja s'han materialitzat algunes col·laboracions i operacions molt interessants, com en el cas del Congrés de Reumatologia del mes de juliol, on els mateixos organitzadors van establir un sistema de transport dels congressistes amb taxi. Aquesta va ser una experiència molt positiva i crec que encara podem fer junts moltes més coses.

¿Creu necessari millorar alguns elements en el servei del taxi per guanyar més mercat?

Considero interessant que hi hagi cada dia més professionals taxistes amb unes nocions mínimes i bàsiques d'anglès. A vegades els congressistes es lamenten que no poden entendre's amb el taxista. Tinc coneixement que s'ha fet alguna cosa en aquest sentit, però crec que tot el que es faci per incrementar el nombre de professionals taxistes amb coneixement d'anglès seria molt positiu.

¿Cóm es presenta l'any 94?

He de dir que no serà un dels millors anys quant a congressos, però sí s'experimentarà un increment important en convencions d'empreses.

¿Això vol dir menys gent?

No, hi ha convencions molt importants que requereixen grans espais i ara Barcelona les té. Ara podem comptar amb contrac-

tes d'aquest tipus gràcies a les noves infraestructures de la ciutat, per exemple tenim un Palau Sant Jordi on el 91 ja es va fer una convenció de 20.000 persones i, enguany, es va organitzar una operació molt important de l'Opel a l'Estació del Nord. Avui, fins i tot, l'Àrea d'Esports de l'Ajuntament s'està plantejant conservar aquest punt de la ciutat com un espai obert per a la presentació de productes i convencions.

¿Quins congressos de l'any 94 podria destacar?

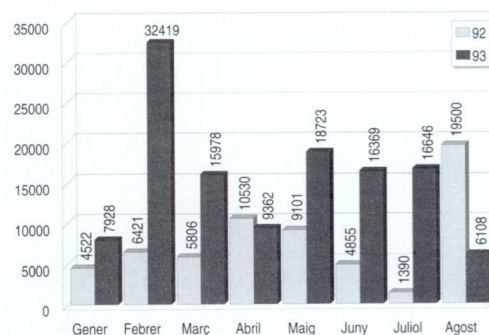
El Congrés Internacional d'Anestèsia que el mes de maig reunirà a 1.000 persones; el de Pediatria, d'àmbit nacional, de 3.000 professionals; l'europeu d'immunologia i el de la Societat Europea de Neurologia, tots dos de 2.000 persones, que se celebraran durant el mes de juny. Finalment en destacaria un altre que es desenvoluparà el mes de novembre per a la "Pau al Món", oficial pel "Dalai Lama" i que aglutinarà a 5.000 persones.

¿Quins factors incideixen més a l'hora d'elegir una ciutat com a seu d'un congrés o convenció?

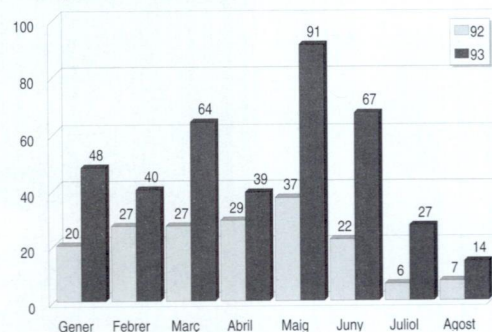
Molts factors. Primer hi ha un factor científic, depèn també de la força del científic, mèdic o institució en qüestió dintre de l'organisme internacional. En segon lloc compta molt l'atractiu turístic de la ciutat: com més atractiva sigui aquesta, més gent hi haurà al congrés. D'altra banda, cal dir que Barcelona Convention Bureau permanentment realitza investigacions sobre congressos, perquè cal perseguir-los un per un, s'ha de saber negociar, presentar candidatures i oferir una multitud de coses. Es tracta d'una negociació molt similar a la dels Jocs Olímpics.

P. R. Terán

Nombre de delegats de reunions celebrades a Barcelona de gener a agost de 1993. Gràfic comparatiu 1992-1993.



Nombre de reunions per mesos. Gràfic comparatiu 1992-1993.





Nace en • *Orlando*

la "Asociación Internacional de Regulación del Transporte"

El pasado mes de octubre se celebró en Orlando, Florida, la segunda Conferencia Internacional sobre la Regulación del Transporte en autotaxi. En la edición de este año participaron 120 personas y se contó con una mayor presencia de países europeos. Estuvieron presentes Francia, Suecia, Rusia, Gran Bretaña y Holanda; en nombre de España participó el Institut Metropolità del Taxi de Barcelona.

La cita de Orlando fue una ocasión para constituir la Asociación Internacional del Taxi (International Association of Transportation Regulator), "IATR", ya que hasta ahora funcionaba únicamente dentro de Estados Unidos y Canadá con las siglas NATH (North American Transportation Regulators Inc.).

La nueva asociación pretende ser un foro de encuentro, debate y cooperación entre las administraciones encargadas de la regulación del taxi en cada una de las ciudades del mundo. En cuanto a su estructura interna, la Asociación Internacional del Taxi contará con miembros regulares, asociados y honorarios. Los primeros deberán ser personas con responsabilidad directa en la regulación del transporte del taxi en su ciudad o municipio. Podrán ser miembros asociados las personas que trabajen indirectamente para el sector a través de la educación, investigación, etc. y, finalmente, serán miembros honorarios aquellas personas que destaquen por el hecho de contribuir al progreso y conocimiento de la Asociación.

En el encuentro de Orlando se ha definido precisamente el organigrama de la IATR. Las tareas organizativas y administrativas estarán en manos de un presidente, cargo que recayó en Michel Trudel, responsable de la Comisión del Taxi del Ayuntamiento de Québec (Canadá), además de un vicepresidente, un secretario y un tesorero. Por otra parte, una junta de directores de diversos países, elegidos en las asambleas anuales, será el staff de la Asociación. Los miembros de la primera Junta fueron elegidos también en Orlando y está integrada por los representantes de Hong Kong, Londres, Estrasburgo y Barcelona.

Diversas soluciones para los mismos problemas

El Congreso de Orlando fue una valiosa oportunidad para tener una radiografía de la situación del sector en distintas partes del mundo. Se pudo comprobar que los sistemas de regulación del sector del taxi son muy similares en Europa y Canadá. La media de ciudades presentes en el Congreso tenían una licencia por cada 300 habitantes. En la ciudad de México, por ejemplo, hay concedidas 64.000 licencias de taxi para una población de 18 millones de personas. En casi todas

las ciudades se exige al taxista dedicación exclusiva, salvo en Nassau —Bahamas—, donde el taxista puede compatibilizar su tiempo con otro tipo de actividad remunerada.

Asimismo se pudo constatar que todas las experiencias de liberalización de licencias han sido un fracaso, porque han creado una confusión extraordinaria en la titularidad de las licencias y han emperorado el servicio. Los casos más comentados fueron los de Texas (San Antonio) y el de Montreal (Canadá). En esta última ciudad se retiraron 750 licencias y el resultado fue catastrófico; los taxistas comprobaron que ganaban más dinero trabajando más barato que trabajando menos y con unas tarifas más altas, además se incrementó el número de asalariados.

Francia, Canadá, Inglaterra y España fueron los cuatro países que se mostraron más interesados en los temas relacionados con la formación del profesional taxista.

Alternativas de mercado

En Montreal se comprobó también, a través de una encuesta realizada en 1987, que un 50% de los clientes utiliza cada vez más el taxi como complemento de otro medio de transporte, ya sea para ir al aeropuerto, a la estación de ferrocarril o a un centro de alquiler de automóviles. La experiencia de Montreal

se da en otras ciudades. La comunidad urbana de Estrasburgo (Francia) publicó, por ejemplo, un cartel que expone los méritos del taxi como complemento de los transportes públicos o como alternativa del coche privado. La ciudad francesa de Amiens ofrece el transporte gratuito en taxi entre un estacionamiento de disuasión y su centro peatonal.

Otro caso muy particular es el de Holanda, país en que está implantado desde 1989 el "Treintaxi". Este servicio permite trasladar en taxi a los clientes desde las estaciones de tren a sus domicilios o viceversa y se ha ido incorporando progresiva-



Barcelona presentó una ponencia sobre formación

mente a 81 ciudades. La Compañía de ferrocarriles de Holanda firmó el contrato de este servicio con la empresa Netherlands Co-operative of Taxi Firms, la cual fundó "TreinTaxi VOF", empresa encargada de realizar el servicio en todas las ciudades de Holanda con la cooperación de los taxistas locales. Los billetes del "Treintaxi" se adquieren en las respectivas estaciones a un precio que está previamente establecido y que responde a unos criterios de zonificación de las respectivas ciudades. El precio mínimo es de 5 guilders —365 pesetas—. Este servicio tiene además una parada especial en cada estación, donde el taxista espera 10 minutos para ocupar el coche e iniciar la carrera. En dos ciudades, Leiden y Delft, ya funciona un Treintaxi nocturno. Si bien en las grandes ciudades esta iniciativa fue duramente recibida por los taxistas, hoy casi todos los profesionales taxistas han entendido que es una alternativa laboral que proporciona buenos ingresos económicos.

El taxi en Orlando

Orlando es una ciudad de 128.400 habitantes, en la que circulan 1000 taxis. Allí actúa la Empresa Mears Transportation Group, que pudo



Entrada al Aeropuerto de Miami

ser visitada por todos los congresistas. Esta empresa alquila vehículos por horas, días o semanas a los taxistas que disponen del carnet municipal que les acredita como tales. La persona que se acoge a este sistema, además del alquiler diario, proporciona un porcentaje de las ganancias a la mencionada empresa, pero sin establecer ninguna clase de relación laboral.

Todos los coches tienen una emisora de radio con los adelantos técnicos más sofisticados. El salario medio de un taxista en Orlando se sitúa entre los 1.000 y 1.200 dólares mensuales. Otro aspecto que llama la atención de esta ciudad es el funcionamiento del taxi en su aeropuerto. Para realizar este servicio, una sola organización tiene establecido un contrato con la administración del aeropuerto, siendo la concesión renovable cada dos años. Si otros grupos de taxistas tienen interés en trabajar en el aeropuerto deben contactar con la organización que tiene la concesión en exclusiva.

Algo similar sucede con los hoteles. Cada uno de ellos, o el gremio correspondiente, contrata los servicios de una empresa de autotaxis, que también disfruta del servicio en exclusiva. Asimismo, los hoteleros han establecido unos precios fijos que el taxista no puede variar.

ASEGURE

**su vehículo,
la protección de su familia
y la sustitución de su viejo taxi**

En un único paquete asegurador

Con una compañía de primera línea

Con facilidades de pago

winterthur

Colabora ESPABROK
Correduría de Seguros



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

El taxi y los taxistas de Tokio

Juan Carlos García, periodista
Texto y fotos

La larga estancia de Juan Carlos García en Japón le permite con autoridad ofrecernos una panorámica del servicio del taxi en Tokio. Este periodista ha podido comprobar que el taxi en la capital japonesa es uno de los más caros del mundo, aunque en estos momentos también está afectado por la crisis económica. Si usted lector, tiene la oportunidad de visitar esta capital, valere su economía ante la alternativa de tomar un taxi desde el aeropuerto. Nunca un taxi del o al aeropuerto baja de las 25.000 pesetas.

Hasta hace poco ser taxista en Tokio era un buen asunto, hasta el punto de que los padres japoneses lo recomendaban a sus hijos. La recesión ha empobrecido este oficio, ya que el ciudadano, habitual consumidor de este servicio, se ha retraído y ya no busca los taxis por comodidad, sino por absoluta necesidad.

Antes, un taxi con el color de libre en las horas punta en Shibuya o Shinjuku, era un objeto curioso por lo raro. Hoy, las colas kilométricas serpentean por las inmediaciones de los grandes edificios buscando clientes a la salida de las distintas jornadas de trabajo. Parece ser una única opción, ya que todavía rige el derecho del trabajador a que le paguen el regreso a su casa en taxi —tras una determinada hora—, no importando que viva a dos horas de su centro de trabajo y la tarifa suba 30.000 pesetas.

El más caro del mundo

El taxi japonés es el más caro del mundo, en la misma medida que lo es un simple café con leche. Un extranjero

que llega al aeropuerto de Narita (36 kilómetros hasta el centro de Tokio) y no esté al corriente de los precios en vigor sufrirá un tremendo shock cuando al llegar vea los ceros que acompañan a la primera cifra. Nunca un taxi del o al aeropuerto baja de las 25.000 pesetas.

Aparte de los altísimos precios, los taxis japoneses son todos iguales en cuanto a la marca y tamaño. Con ello se busca la perfecta armonía de lo monótono. En cuanto al color, hay cambios, y los tonos chillones pugnan por diferenciar y sobresalir. En el interior es preceptivo que figure la autorización del chófer para conducir estos vehículos, con foto incluida en actitud sonriente. En los asientos destinados a los usuarios se coloca a la vista publicidad —nunca pornográfica—, mientras éstos se pueden hundir en el confort de los asientos cubiertos de tela blanca con ribetes bordados, que hicieron sonreír al mismísimo presidente del gobierno español, Felipe González, en uno de sus viajes a la capital del Japón.

Lo más llamativo de los taxis japoneses



es que el chófer puede abrir la puerta de atrás, lo que constituye una prueba del continuo deseo de los japoneses de abaratar los esfuerzos. Lo que ocurre es que el extranjero tarda en adaptarse y se producen situaciones realmente cómicas.

Poco dialogantes y buenos conductores

Los taxistas japoneses no son dialogantes, aunque hay excepciones y muy graciosas por cierto. La gran mayoría es gente muy seria, siempre con guantes blancos, que conduce a una velocidad no excesiva y, además, con tremenda cautela. En su mayoría son buenos conductores y jamás se escucha un insulto de su boca ni se observa el más pequeño rictus de labios cuando se produce algún inconveniente viario. Sin duda les ayuda la tecnología, pues Tokio está llena, en sus avenidas y cinturones, de avisos para que el taxista sepa por qué calle se transita mejor o en qué zona concreta se ha producido un accidente.

Apoyo tecnológico

Es lógico que en el país de los grandes avances tecnológicos, los taxis también reciban apoyos de todo tipo. El interior de algunos taxis está lleno de artilugios, lo que les hace parecidos a los aviones. Todos los taxis, además, llevan unas pequeñas máquinas expendedoras de recibos en los que queda impreso el importe del viaje, la hora y el día del servicio.

Poco a poco me fui enterando de que

Más de 10.000 grandes empresas controlan el servicio de taxi en Tokio



los taxistas japoneses tienen una cierta fobia por el extranjero, más que nada por las dificultades que pueden aparecer a la hora de entenderse. Muchos prefieren viajar con el coche vacío a transportar a un ser incómodo con el que no se van a entender. Hay en realidad pocos taxistas que dominen el inglés, a pesar del alto nivel de conocimiento de este idioma entre la población japonesa. Es preciso saber que en Tokio no es nada sencillo encontrar una dirección. El sistema japonés no se rige por calles, sino por bloques, a lo que hay que añadir lo intrincado del tejido urbano de esta macrociudad de más de 20 millones de habitantes. Cualquiera, con estas condiciones, puede estar dando vueltas y revueltas en las cercanías del objetivo sin encontrarlo hasta después de muchas averiguaciones. En estos caos, los taxistas japoneses siempre piden disculpas y no cobran el tiempo que se pierde en el despiste. En los taxis japoneses no se pagan extras por bultos o maletas y, en general, los profesionales de este sector hacen gala de una considerable paciencia en el caso de personas imposibilitadas o en situaciones de agobio de tráfico.

No hay propiedad individual de licencias

Más de diez grandes empresas controlan el servicio del taxi en Tokio, con un parque superior a los 60.000 vehículos. Esto indica que no existe la propiedad individual de licencias en las grandes ciudades, a diferencia de los pueblos. Cada empresa posee su propio distintivo luminoso colocado en el techo del vehículo, produciendo por la noche un efecto visual agradable en las atiborradas avenidas de la ciudad. Los taxistas japoneses pertenecen a distintos sindicatos, los cuales son bastante diferentes a los españoles por su escasa o nula beligerancia. El trabajador japonés es ideal para la patronal por su casi total renuncia a las reivindicaciones laborales, y el taxista no es ninguna excepción.

Atmósfera de crisis

Hasta no hace mucho, el ciudadano japonés no dudaba excesivamente a la hora de tomar un taxi. La economía del país, en plena época de la llamada economía burbuja, potenció su uso, pero actualmente la atmósfera ha cambiado y

la crisis —pequeña en Japón en comparación con otros países— comienza siempre por la reducción de gastos superfluos. En estos días se ven muchos coches vacíos, aunque por la noche, cuando el metro deja de funcionar, el taxi vuelve a ser necesario e inevitable. Algunas personas prefieren dormir en hoteles de poca categoría situados en las cercanías de las estaciones de metro, aunque siguen siendo mayoría los que se rascan el bolsillo para dormir en su futón de cada día. El japonés es estoico a la hora de viajar. El metro de Tokio es el más duro del mundo por las apreturas. Sin embargo, en estos tiempos, cuando se sienta en un taxi, sabe perfectamente que está realizando un pequeño viaje de lujo. Son los tiempos que corren. “Hasta no hace mucho, el ciudadano japonés no dudaba excesivamente a la hora de tomar un taxi. La economía del país, en plena época de la llamada economía burbuja, potenció su uso, pero actualmente, la atmósfera ha cambiado y la crisis —pequeña en Japón en comparación con otros países— comienza siempre por la reducción de gastos superfluos”.



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.





Nace la Asociación de Pensionistas y Jubilados de Catalunya

Rafael Millán, taxista jubilado desde el año 1990, ha sido el promotor, junto con un grupo de jubilados, de la constitución de la Asociación de Pensionistas y Jubilados de Catalunya. Según Rafael Millán, esta nueva asociación pretende interrelacionar a la gente mayor con la juventud, terminar con los guetos y luchar por la integración plena de las personas mayores en la sociedad. Inicialmente proponen la creación del "Carnet Gran" como elemento de integración social de este colectivo y estrictamente válido para servicios, pero además tienen ya en cartera un conjunto de iniciativas que si se materializan permitirán a las personas jubiladas colaborar y participar en diversas actividades relacionadas con la vida diaria de las ciudades. La mencionada Asociación acaba también de participar como observadora en el reciente Congreso de la Gent Gran de Barcelona, haciéndose eco de sus conclusiones. Hasta el momento, la Asociación cuenta con 508 socios, la cuota de ingreso es de 200 pesetas. Los taxistas que ya están jubilados e interesados en participar en esta iniciativa pueden dirigirse a la calle Roger de Llúria, 128, 4º. 1ª.

III Concurs de fotografia "Albert Figuerola"

Ciutat Groga convoca el III Concurs de fotografia "Albert Figuerola" dirigit a tots els seus socis-taxistes i familiars que van realitzar el viatge a Turquia el proppassat mes de juny.

Qui era Albert Figuerola?

Una taxista que va viure entregat a la seva professió i que va lluitar per fer-la una mica més humana. És autor del llibre "Memòries d'un taxista barceloní". L'any 1984 la Generalitat de Catalunya li va atorgar la medalla al treball.

Bases del Concurs

- 1 Hi poden participar tots els taxistes i els acompanyants al viatge a Turquia.
 - 2 S'estableix una sola categoria: la de fotografies aïllades, amb els següents premis:
 - Primer premi:** viatge per a dues persones a Madrid.
 - Segon premi:** 15.000 ptes. per comprar objectes a la botiga de Ciutat Groga.
 - Tercer premi:** un llibre en edició de luxe.
 - 3 El tema de les fotografies és: Turquia.
 - 4 Les dimensions de les fotografies han de ser de 18x24 cm. i s'han de montar sobre una cartolina rígida.
 - 5 El nombre d'obres presentades no pot ser superior a 5.
 - 6 Les fotografies s'han de presentar dins d'un sobre tancat, fent figurar a l'exterior "III Premi de fotografia Albert Figuerola". En el dors de cada fotografia, enganxat al suport i dins d'un sobre tancat, s'ha de fer constar el nom de l'autor així com l'adreça i telèfon.
 - 7 Les fotografies s'hauran de lliurar abans del 14 de gener de 1994 al carrer Lutxana 115 de
- Barcelona, seu de CIUTAT GROGA.
- 8 Les fotografies presentades en aquest concurs seran retornades als seus autors un cop fallat el veredict del Jurat i, passat el període d'exposició d'aquestes, les fotografies guanyadores restaran en propietat de Ciutat Groga.
 - 9 El Jurat del premi estarà format pel President de l'EMT, Joan Torres, i pels fotògrafs, Pilar Aymerich, Colita, Oriol Maspons. Actuarà com a secretari del Jurat, Vicenç Soriano.
 - 10 El veredict del Jurat serà fallat públicament el divendres 28 de gener de 1994.
 - 11 L'organització del premi es compromet a exposar les obres presentades i tenir cura de la seva conservació.
 - 12 La presentació al concurs significa l'acceptació de totes les bases.
 - 13 En cas de no presentar-se cap obra mereixedora dels premis, l'organització es reserva el dret de declarar deserta aquesta convocatoria.
 - 14 Els premis no podran ser canviats pel seu valor en metàl·lic.

HALE
electronic

MEDIDAS: 159 x 57 x 18 mm

**NUEVO TAXÍMETRO
EN EL
MERCADO ESPAÑOL**

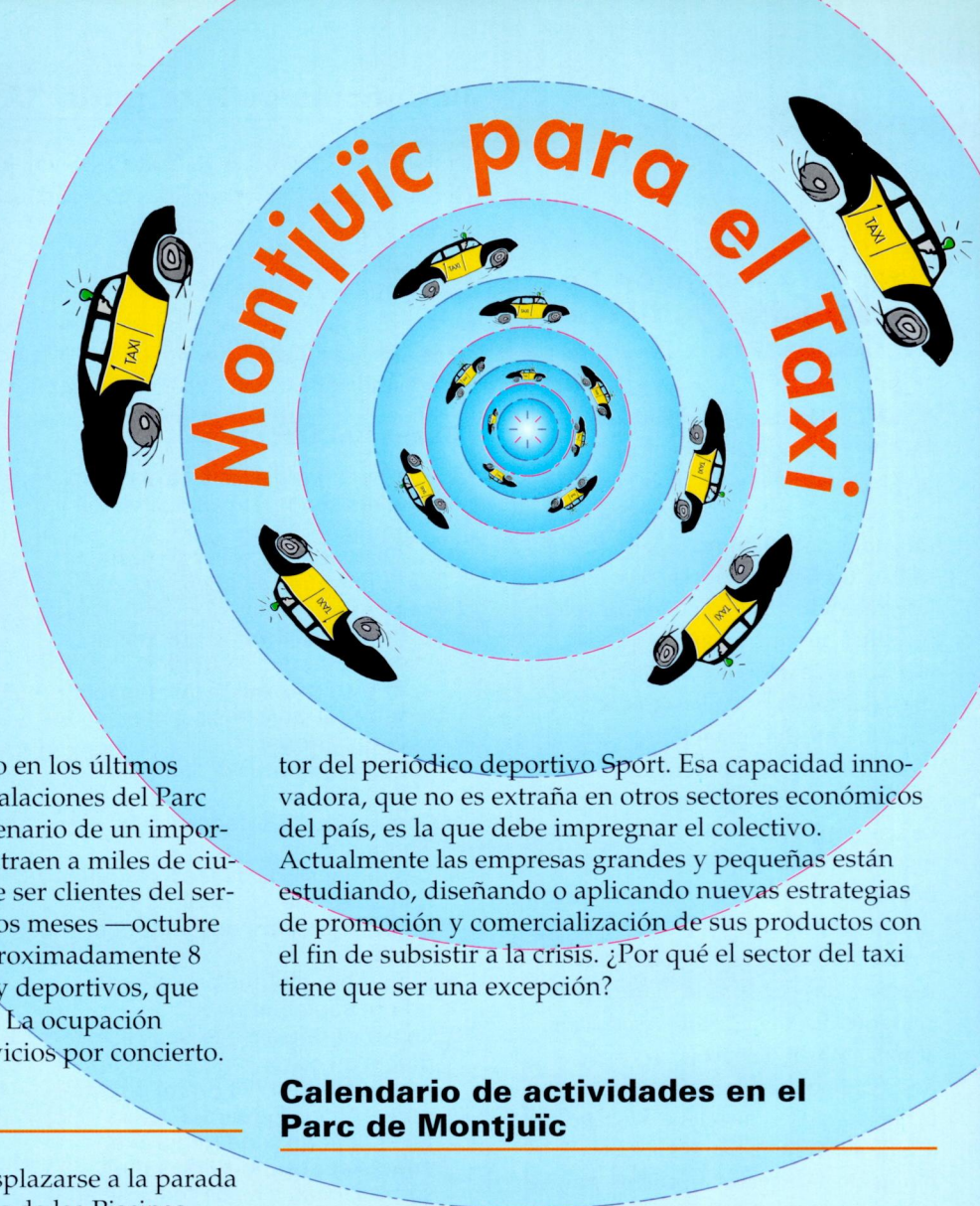
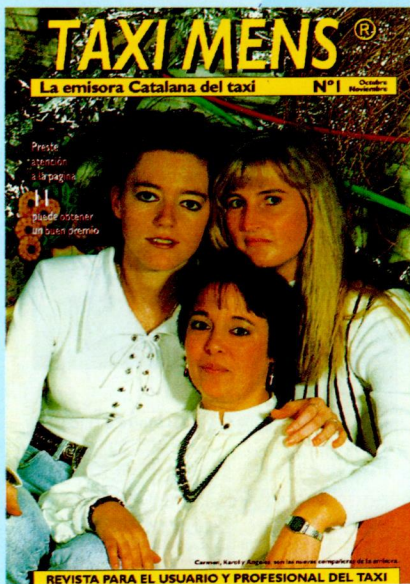


**PREGUNTE A SU INSTALADOR
O LLAME A:**



FORCAB SYSTEMS, S. L.
Distribuidor exclusivo para España

Balmes 161, 4º, 2ªB tel. 218 18 58 08008 - BARCELONA



Como ya hemos venido informando en los últimos números de nuestra revista, las instalaciones del Parc de Montjuïc son mensualmente escenario de un importante número de actividades que atraen a miles de ciudadanos, todos ellos susceptibles de ser clientes del servicio de taxi. Durante los últimos dos meses —octubre y noviembre— se han celebrado aproximadamente 8 conciertos y diversos actos lúdicos y deportivos, que han movilizado a 151.000 personas. La ocupación media de taxis ha sido de 1.500 servicios por concierto.

tor del periódico deportivo Sport. Esa capacidad innovadora, que no es extraña en otros sectores económicos del país, es la que debe impregnar el colectivo. Actualmente las empresas grandes y pequeñas están estudiando, diseñando o aplicando nuevas estrategias de promoción y comercialización de sus productos con el fin de subsistir a la crisis. ¿Por qué el sector del taxi tiene que ser una excepción?

14

A mí, ¿quién me paga el gas-oil?

Algún taxista puede opinar que desplazarse a la parada de taxis situada en las proximidades de las Piscinas Picornell o a la de la Av. M^a Cristina implica un gasto extra de combustible o de tiempo. Ello puede ser así o no en función de la óptica con la que se entienda el trabajo del taxi.

La espera más o menos prolongada en las paradas próximas a los grandes conciertos o actos deportivos del Parque de Montjuïc puede ser molesta pero, ¿no es más molesto circular sin la posibilidad de una carrera durante cierto tiempo por la ciudad, o estar charlando durante varios minutos con el compañero en una parada en la que no se vislumbra ni un cliente? ¿Se gasta más combustible circulando sin pasaje o subiendo a Montjuïc con la perspectiva segura de amortizar el viaje con una o más carreras? En las coyunturas difíciles, hay que multiplicar esfuerzos, invertir recursos, modificar comportamientos para ganar nuevos mercados ya que, en definitiva, el taxista es un pequeño empresario con iniciativa propia y, además, con la suerte de disponer de una herramienta de trabajo de una gran flexibilidad.

Brillante iniciativa

En la línea de los planteamientos tantas veces repetidos en los últimos meses, la radio emisora "Taxi Mens" tuvo una iniciativa digna de mención. En plena crisis económica, esta emisora tuvo la brillante idea de atraer más demanda con la publicación de 100.000 ejemplares de una revista dirigida al cliente del taxi y regalarla al lec-

Calendario de actividades en el Parc de Montjuïc

Palau d'Esports

Concierto
12 de diciembre

Concierto
17 de diciembre

Fira de Barcelona

Congreso de la Sociedad Española de Neurología
Palau de Congressos
del 6 al 10 de diciembre

VI Jornadas de Hipertensión Arterial
Palau de Congressos
del 13 al 15 de diciembre

La Universidad de Cambridge
del 13 al 14 de diciembre

Fira de la Infància i de la Joventut
del 26 al 4 de enero

Barcelona Regal
del 22 al 25 de enero

Congresos

Convención Nacional Grupo Vitalicio
del 13 al 16 de enero
1.500 delegados

Congreso Catalán de Odontología
Palau de Congressos
del 3 al 5 de febrero de 1994
1.000 congresistas

Poble Espanyol

Fiesta de Fin de Año al Poble Espanyol
31 de diciembre

Palau Sant Jordi

Concert Infantil
del 21 al 23 de diciembre

Eros Ramazzotti
6 de enero

ACTA nº 23

REUNIÓN ADMINISTRACIÓN - ASOCIACIONES DEL TAXI

En Barcelona, a cuatro de noviembre de 1993, en la sede del Institut Metropolità del Taxi, se reúnen D. Joan Laporta Argelich, Ingeniero Director; D. Andreu Nebot Mula, Director de Servicios Técnicos; D. Francisco Galván Martín, en representación del Gremio Unión de Taxistas (GUT); D. Miguel Tomás Moreno y D. José Alonso, en representación del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC); Dionisio Gracia Fajardo, en representación del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB) y D. Juan Fuentes Bergadà y D. Miguel Cazcarra, en representación de la Asociación Empresarial del Taxi (AET)..

Se abre la sesión a las once horas cuarenta y cinco minutos, pasándose a tratar el primer punto del orden del día: reflexión sobre la incidencia de la crisis en el sector del taxi.

Después de una intervención del señor Laporta para delimitar los objetivos de la reunión, toma la palabra el señor Tomás con el fin de formular la propuesta del STAC para hacer frente a la crisis. Expone que la situación actual es similar a la de hace 10 años, cuando se implantaron los dos días de fiesta semanal.

En aquel momento subraya que ya se fijó, como una segunda fase, el establecimiento de los turnos de trabajo, cuestión que quedó pendiente para el futuro.

En Barcelona la crisis se ha agudizado y la propuesta es retomar, a nivel de prueba, el establecimiento de turnos de trabajo.

El STAC, agrega, no está cerrado a otras propuestas. Añade que su Sindicato ha pedido ya por escrito al Institut Metropolità del Taxi que no se contraten más asalariados en el sector. Si es un colectivo que debe reestructurarse, no pueden entrar más personas a trabajar en él. De nada sirve que se amorticen licencias si después trabajan más coches a doble turno. Como legalmente no puede prohibirse que una persona contrate conductores asalariados, deben buscarse mecanismos para evitar el aumento de trabajadores en el taxi. Esto se logra estableciendo turnos de trabajo.

El Institut del Taxi, en base a sus competencias para regular el servicio, puede restringir de este modo el acceso de más personas al sector.

El señor Gracia interviene exponiendo que estamos en un momento muy delicado y que ante todo se debe sentar la cabeza para no aumentar los problemas que ya existen.

En principio, la Comisión de Sindicatos debe analizar el sector. La crisis del taxi es la misma que la del resto de sectores del país.

Aboga por acuerdos unánimes de la Comisión para luchar contra la crisis. Entiende que hay que comenzar por perseguir a los conductores que trabajan ilegalmente, pero no puede impedirse que entren nuevos asalariados.

En cuanto al tema de los turnos, manifiesta que antes de plantearlo debería saberse la opinión de los taxistas. A su entender, en la calle hay bastante oposición.

El señor Tomás le responde que es consciente de que otras organizaciones no son partidarias de los turnos, pero pue-

den plantearse alternativas como prohibir que se trabaje más de 12 horas diarias y que sea el propio taxista quien escoja el horario.

El señor Gracia continúa informando a los asistentes de que acaba de presentar una instancia al Institut para que éste continúe la política de amortización de licencias que se inició hace 10 años. Pide a esta Administración que se destinen fondos para ello y propone a los demás sindicatos que se dirijan en el mismo sentido a otros organismos competentes.

Sugiere que el Institut destine las tasas que se cobran por publicidad a la amortización de licencias.

Finaliza su intervención manifestando la conveniencia de que los cuatro sindicatos envíen una carta a todos los taxistas para que vean que la Comisión se está preocupando del asunto.

El señor Galván agradece la convocatoria de esta reunión y prosigue manifestando que inicialmente el taxi era supletorio y después complemento del transporte público. Ahora la administración se ha olvidado del papel que ha desempeñado y es un colectivo deficitario.

Considera positivo que la Comisión, sin hacer demagogia, se ocupe de la crisis del sector. Cree que el sistema apuntado por el señor Tomás se ha de estudiar, pero él propone un convenio marco a cinco años vista, en cuyo plazo se debería negociar temas como el Impuesto Municipal de Circulación y de Actividades Económicas, los seguros sociales, los seguros de los vehículos, el intrusismo, los vehículos de alquiler con conductor. Dichos temas deberían tratarse con los organismos competentes. Sostiene que es más aconsejable, a su juicio, la regulación horaria en el taxi que los turnos, dejando al taxista que marque su horario voluntariamente.

El señor Fuentes expone que se ha de buscar una alternativa a la crisis y defiende la persecución del fraude. Cree que es poco, pero que debe eliminarse.

El asunto de la regulación horaria ha de tenerse en cuenta y propone que los vehículos trabajen según los conductores que tengan. Añade que se podría estudiar que los taxis de empresas con doble turno lleven un distintivo.

Insiste, sobre todo, en el tema de promoción y búsqueda de mercados, proponiendo, por ejemplo, instaurar líneas de taxis alternativas del autobús. También debería trabajarse el tema de la publicidad de los taxis.

El señor Tomás insiste en que la Administración debe intervenir ante una situación de crisis regulando el sector. El STAC, manifiesta, no va a imponer nada a los taxistas, porque no tiene poder para ello y, además, considera que los propios taxistas han de decidir.

Propone que la Comisión estudie la reconversión, instaurando un sistema en el que el taxista trabaje cuando quiera, pero con un límite horario. Subraya que no puede permitirse que algunos profesionales trabajen hasta 16 horas diarias, lo cual es un verdadero peligro para la circulación. El Institut Metropolità del Taxi debería estudiar la demanda, horas de más afluencia de público, etc. para saber las necesidades de autotaxis.

Los sindicatos deben de explicar al sector el sistema propuesto y saber si el colectivo lo acepta.

Propone estudiar el tema en la Comisión y, una vez elaborada una propuesta de regulación horaria, hacerla llegar a la Administración y a los taxistas.

En principio, Miguel Tomás manifiesta no estar de acuerdo en permitir que más taxis de los que hay trabajen a doble turno.

El señor Cazcarra expone que la limitación horaria a los conductores de autotaxis debería ser para todos, tanto para los empresarios como para autopatronos.

El señor Alonso interviene para decir que el sector necesita una regeneración. Primero debería aplicarse el reglamento y eliminar las licencias que circulan en situación ilegal.

El señor Galván pide al señor Laporta que transmita al Presidente del Institut Metropolità del Taxi los puntos que se han tratado por la Comisión y, concretamente, la aplicación del 33,33% del recargo del IBI al sector del taxi, el tema del impuesto de circulación, la diferencia del precio de las tasas por transferencia de licencia con el resto de España, la publicidad en los autotaxis y que todo lo referente al sector se trate con la Comisión de Sindicatos representativos.

El señor Laporta le responde que, respecto a la aplicación del recargo del IBI al sector, es prácticamente imposible por los compromisos económicos ya adquiridos.

El señor Nebot toma la palabra para comentar que en principio la palabra regeneración le disgusta y que el taxista debe saber y tomar conciencia de que tiene "clientes", no usuarios.

Añade que llevar el coche limpio y prestar un buen servicio ya son formas de luchar contra la crisis, porque lo principal es buscar clientes y ganar mercado para el taxi.

El Institut Metropolità del Taxi ya está restringiendo el acceso a la profesión sin traumas, aumentando también el nivel de conocimientos necesarios para entrar en la profesión. También considera que sería conveniente la fusión de emisoras de radiotaxis.

El señor Galván insiste en que, siendo el taxi una industria privada de interés público, el Institut del Taxi debería dirigirse a la dirección General de Seguros, a Hacienda y a la Generalitat para conseguir un trato más favorable para el sector.

El señor Gracia considera que los taxistas deben conocer las cuestiones que está tratando la Comisión y los logros que ha conseguido.

Apunta temas como la reducción de módulos del IVA, la petición de amortización de licencias, la publicidad, los seguros, las tarifas. Insiste en que la Comisión siga trabajando unida y envíe una carta a los taxistas exponiendo todo ello.

El señor Fuentes se suma a la idea de enviar una carta a todos los taxistas y añade que se ha de seguir por el camino de concienciar al taxista que tiene unos clientes, como apuntaba el señor Nebot, y que la mejor forma de ampliar

mercado es mejorando el servicio.

El señor Galván pregunta si se ha hecho un estudio sobre la situación del sector y cuál es la predisposición del Institut Metropolità del Taxi.

El señor Laporta le responde que el Institut ha hecho lo que había acordado con los sindicatos y que parecía bueno para el sector.

Manifiesta que no hay nada alarmante en el taxi fuera de la crisis económica general.

Los soluciones no son muchas. El Institut Metropolità del Taxi ha lanzado la campaña ganemos mercado.

En cuanto a los turnos u otras alternativas, considera que los sindicatos han de proponer algo concreto. También entiende que es fundamental explicar a los taxistas lo que se ha hecho.

Añade que las administraciones no van a dar dinero para la reconversión. Además, si lo dieran, pregunta, ¿a quién se iba a quitar la licencia? Anualmente se transfieren sólo 200 licencias a personas que entran nuevas en el sector, por tanto, eliminar 3.000 licencias duraría quince años.

En Montreal —subraya—, es en la única ciudad en la que se eliminaron licencias. Ello hizo que su valor se multiplicara por ocho y, además —puntualiza—, actualmente hay los mismos taxis circulando por el aumento de asalariados. Contestando al señor Galván, el señor Laporta manifiesta que el Institut Metropolità del Taxi es deficitario. Los servicios que presta superan en unos 100 millones sus ingresos, con lo cual rebajar la tasa de transferencias supondría tener que aumentar los ingresos por otro lado.

En cuanto a las conversaciones con Hacienda, el señor Laporta entiende que los sindicatos y asociaciones deberán mantenerlas directamente.

Finalmente, señala que el tema publicidad es difícil por la atomización del sector.

El señor Galván manifiesta que es consciente de que el Institut es deficitario, por ello pide bonificación en los impuestos municipales y, por otra parte, cree conveniente que el Institut, además de los sindicatos, negocie con las otras Administraciones. Pide la posibilidad de establecer una línea de taxis de la Plaça de Catalunya al Aeropuerto y una línea de taxis que realice visitas turísticas por la ciudad.

El señor Laporta le responde que el servicio de los taxis que efectúan visitas turísticas ya funciona y respecto a la otra línea añade que se estudiará.

El señor Nebot comenta la petición de los radiotaxis de contar con una parada en el Aeropuerto.

El señor Galván manifiesta que las emisoras deberían hablar con los sindicatos.

El señor Laporta concluye la reflexión sobre la crisis exponiendo que no hay una crisis del sector del taxi, sino una crisis económica general de la sociedad. Como consecuencia de ello la ciudadanía está restringiendo gastos, entre ellos el taxi. Añade que es muy positivo que los sindicatos den a conocer lo que están haciendo mediante carta.

Pasando al punto de ruegos y preguntas, el señor Laporta informa a los sindicatos de que se les va a enviar una propuesta de aumento de tarifas del Institut Metropolità del Taxi para que hagan las alegaciones que crean pertinentes. Se comenta el tema "Empresas" —actualmente parado— y, finalmente, el acceso de los sindicatos representativos a la revista "Taxi", publicada por el Institut Metropolità del Taxi. Se llega al acuerdo de que se permita la publicación de escritos de los sindicatos referentes a temas en los que todos actúan de común acuerdo.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión a las quince horas quince minutos, extendiéndose la presente Acta.

Esborrany de les normes de la Convocatòria d'una Consulta per determinar la representativitat dels Gremis, Sindicats i Associacions Professionals a efectes de les relacions no reglamentades amb l'Administració

Exposició de motius

A fi de proporcionar a la Presidència de l'Institut Metropolità del Taxi (en endavant Institut) criteris complementaris per orientar la consideració de "més representatius" entre les Associacions, Gremis i Sindicats dels titulars de llicències d'autotaxis de la classe A.

Considerant l'escrit dels Sindicats, Gremio Unión de Taxistas, Sindicat del Taxi de Catalunya, Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona i Associació Empresarial del Taxi, de 21 de setembre d'enguany, en el qual es valora positivament l'experiència endegada a partir de la primera consulta (1990), així com les modalitats de cooperació amb aquesta Administració, afirmant el principi de la consulta general als professionals del sector, com a mètode més escaient per determinar la representativitat.

Tenint en compte l'escrit presentat per altres Associacions minoritàries el proppassat 4 de març (Confederació General de Treball, Sector Autònom d'UGT, Associació Professional del Taxi i Associació Sindical de Transportistas Autónomos de las Comunidades de España), en el qual es plantegen qüestions relatives al mateix assumpte de la representació i les relacions d'aquesta Administració amb els Sindicats, Gremis i Associacions Professionals.

Es convoca una consulta entre els esmentats titulars de llicència a fi de determinar per als propers quatre anys, quines són les Associacions, Sindicats i Gremis més representatius del sector.

La consulta es regirà, per a la seva celebració, per les normes següents:

Article 1r.

Subjectes de la consulta

Seràn subjectes de la consulta tots els titulars de llicències d'autotaxi de la classe A, que estiguin en ple exercici dels seus drets.

La Presidència de l'Institut elaborarà un cens dels titulars de llicència que serà exposat en un lloc de lliure accés als professionals, així com a la pròpia seu de l'Institut, a partir del dia següent de la publicació del decret de convocatòria de la consulta.

Els interessats podran presentar reclamacions durant els quinze dies següents a la publicació d'aquest decret. La Presidència de l'Institut resoldrà les reclamacions en un termini de deu dies i les notificarà als interessats, fent les modificacions en el cens de titulars que siguin pertinents.

Article 2n.

Presentació de candidatures - Requisits

Tots els Sindicats, Gremis i Associacions Professionals legalment constituïts i enregistrats que tinguin establerta la seva seu social dins el marc cobert per la competència territorial de l'Institut podran presentar candidatures.

Les candidatures constaran de vuit titulars de llicència d'autotaxi de la classe A i dos suplents.

Caldrà que els candidats es trobin en la plenitud dels seus drets cívics.

Article 3r.

Presentació de candidatures - Formalització

Les candidatures hauran de ser formalitzades per instància dirigida al Gerent de l'Institut, en la seu d'aquest organís-

me, abans d'exhaurir-se el termini de trenta dies naturals a partir de la publicació del decret de convocatòria de la consulta.

Article 4t.

Proclamació de candidatures

La Direcció de l'Institut notificarà als sindicats, Gremis i Associacions professionals la relació de candidatures presentades en un termini de deu dies després d'haver-se exhaurit el termini de presentació.

Així mateix, es disposarà la col·locació de les candidatures admeses en un lloc d'accés públic de la seva seu per a la seva consulta pública.

Article 5è

Campanya explicativa

Les candidatures podran desenvolupar activitats per donar a conèixer els mèrits dels seus membres i el seu programa. Aquestes activitats, en cap cas, seran susceptibles de repercutir en un entoriment del funcionament del servei o de la normalitat ciutadana.

La campanya electoral tindrà una duració de quinze dies des de la proclamació oficial de les candidatures i conclourà a les 0 hores del dia de les votacions.

Article 6è

Votacions

a) Data i horari

Les votacions se celebraran el 16è dia comptat a partir de la proclamació de les candidatures admeses. La Presidència de l'Institut procurarà que la data i els llocs de la votació siguin suficientment coneguts per tots els interessats.

Els Col·legis electorals es constituïran en el Consells de Districte de la ciutat de Barcelona. Aquests romandran oberts per als electors de 9 a 20 hores.

b) Taules de votació

Es constituirà una Taula formada per dos funcionaris de l'Administració Local, que actuaran per designació del Gerent de l'Institut com a President i Secretari respectivament.

Les candidatures admeses podran designar interventors, que presentaran les seves credencials al President de Taula. Aquest, prèvia comprovació de la validesa de les credencials, ordenarà al Secretari la seva admissió i la corresponent consignació a l'Acta com a membre de la Taula, fent constar quan es produeix la dita incorporació.

La Presidència de l'Institut es responsabilitza d'abastir els Col·legis Electorals de paperetes normalitzades de totes les llistes suficients per al desenvolupament de les votacions.

Per garantir el secret del vot, en el moment de la inserció a les urnes, les paperetes tindran una aparença externa idèntica amb independència de la candidatura seleccionada per l'elector.

Article 7è

Escrutini

En tancar-se l'horari previst de votació, el President de la Taula donarà per acabades les votacions i procedirà a anunciar públicament l'inici de l'escrutini. Aquest serà públic per a aquelles persones que reuneixin la condició d'electors.

El President procedirà a obrir l'urna i anirà extraient les paperetes, anunciant en veu alta els vots obtinguts. El Secretari prendrà nota i anotarà qualsevol incidència que li faci constar el President o els membres de la Taula i representants de les candidatures.

Finalitzat l'escrutini i el recompte, el President anunciarà els resultats obtinguts per cada llista i signarà l'Acta, invi-

tant el Secretari i els Interventors a signar. El Secretari lliurarà còpies de l'Acta als Interventors que ho sol·licitin.

Article 8è

Junta de Reclamacions Electorals

Les Actes, urnes i paperetes seran trameses immediatament pel Secretari a la seu de l'Institut, on s'haurà constituït una Junta de Reclamacions Electorals (JRE).

La JRE estarà constituïda pel Gerent de l'Institut, el Secretari General de l'Institut i dos assessors jurídics que reuneixin la condició de funcionaris. Així mateix, també formaran part de JRE dos representants de les candidatures participants, seleccionats per sorteig entre elles.

La JRE es farà càrrec de les Actes, urnes i paperetes, signant un rebut als Secretaris de les Taules on consti el moment de la recepció i les incidències, si n'hi haguessin.

Els representants de les restants candidatures podran seguir els treballs de la JRE i fer les observacions pertinents.

Article 9è

Proclamació dels resultats provisionals

La JRC proclamarà els resultats provisionals de les votacions, notificant-los a les candidatures admeses en el termini de 2 dies següents al de la celebració de la consulta.

Article 10è

Reclamacions i proclamació dels resultats definitius

Les candidatures admeses podran efectuar reclamacions en relació amb els resultats proclamats per la JRE dins un termini de 8 dies naturals des de la seva notificació. Les proclamacions s'hauran de plantejar fonamentalment en la seu de l'Institut, dirigint-les a la JRE.

Les reclamacions presentaran les alegacions corresponents i proposaran les proves oportunes.

La JRE comunicarà a les candidatures interessades la seva decisió, abans de quinze dies des de la finalització del termini de presentació de reclamacions i declararà definitius els resultats.

Art. 11è

Obtindran la consideració de Gremis, Associacions o Sindicats més representatius, aquells que hagin igualat o superat el 10% dels vots vàlids emesos a favor de les seves candidatures.

Art. 12è

Normes complementàries

Qualsevol aspecte no expressament regulat, que pugui presentar-se en tot el procés de la consulta, es regirà per l'analogia amb les normes i costums electorals generals.

Barcelona, 18 d'octubre de 1993.



Confederación del Taxi de España

D. Miguel Tomás Romero, mayor de edad, con D.N.I. número 37.583.946, en calidad de Presidente de la Confederación del Taxi de España, con domicilio a efectos de notificaciones en la ciudad de Barcelona, c/ de la Marina, número 82 bajos, como mejor proceda.

Expone:

1º Que actualmente las V.T. se conceden al titular del taxi conjuntamente con la matrícula del vehículo, lo que hace que cada vez que se cambia de vehículo se deba rehacer toda la documentación y renovar la V.T., por tanto se da al taxi el mismo tratamiento que a un vehículo discrecional, cuando el taxi está permanentemente identificado con el nº de la licencia municipal.

2º Que el actual Reglamento de vehículos de alquiler con alquiler está generando una duplicidad con las actuales licencias municipales, debido a que las autoridades autonómicas no tienen un carácter restrictivo en las concesiones de las mismas, como es el caso del País Vasco, Catalunya, Canarias, etc.

Actualmente el sector padece una grave crisis económica que se ve agravada por la competencia desleal que las concesiones de vehículos de alquiler con conductor hacen a los actuales titulares de licencias municipales.

3º Que el actual incremento de los precios de los carburantes, agravado con la presión fiscal que se ejerce sobre el mismo, no tiene en cuenta el carácter de transporte público que tiene el taxi, así como el tiempo transcurrido desde el último incremento de tarifas.

4º Teniendo en cuenta el aplazamiento de la obligación de depositar las fianzas colectivas y teniendo previsto el Ministerio de Transportes la puesta en práctica de las mismas a partir del próximo año 1994 y a fin de que nuestra Organización pueda hacer las gestiones oportunas ante las compañías financieras especializadas

al efecto, así como el mecanismo ante la administración para el depósito de las mismas.

Por todo ello,

Solicita:

1º Que las autorizaciones V.T. al sector del Taxi sean emitidas a nombre del titular y del nº de la licencia municipal, al margen de la matrícula del vehículo, con lo cual quedaría suficientemente controlada la emisión de la V.T. y se evitaría tener que renovarla en el momento del cambio del vehículo, lo que redundaría en un mayor beneficio para la administración y el administrador

2º Que las concesiones de Autorizaciones a los Vehículos de alquiler con conductor sean lo suficientemente justificadas y para ello se modifique el actual Reglamento, demandando una licencia municipal o bien que los informes de los municipios afectados tengan un carácter vinculante a la concesión.

3º Que se actualicen las actuales tarifas interurbanas de acuerdo con los incrementos de costes más la equiparación a la medida de tarifas urbanas.

Barcelona, 19 de octubre de 1993

EL PRESIDENTE
CONFEDERACION DEL TAXI DE ESPAÑA
FDO. MIGUEL TOMÁS ROMERO

Ministerio de Transportes y Obras Públicas — Dirección General de Transportes Terrestres — A/A. Sr. Director General del Transporte Terrestre

ACTA



Malgrat la crisi,

L'Escola del Taxi

reinicia la seva activitat

Gràcies a les gestions realitzades per l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT), primer davant l'INEM (Instituto Nacional de Empleo) i després davant el Departament de Treball de la Generalitat de Catalunya, Ciutat Grogà, S.A. va tenir l'oportunitat històrica d'organitzar i portar endavant des de l'any 1987 "l'Escola del Taxi", una iniciativa molt ben valorada pel propi sector, per la ciutat i, fins i tot, per altres professionals taxistes de la resta d'Espanya i de diversos països de la Comunitat Europea (CE).

Per primera vegada en la seva història, els taxistes de Barcelona van tenir a la seva disposició un lloc, obert a tothom, on van poder estudiar i/o reciclar-se en temes molt concrets i d'interès per a qualsevol professional. Els cursos d'anglès, turisme i història de la ciutat, així com els de català, mecànica i el gran nombre d'activitats complementàries van ser un veritable revulsiu per millorar el nivell cultural i professional de milers de taxistes que voluntàriament van seguir any rera any els programes específics dissenyats per l'equip docent de l'Escola. Els resultats d'aquest esforç individual i col·lectiu es manifesten en l'opinió i la imatge que la clientela té avui del sector. Per exemple, en un estudi realitzat per un equip d'investigadors de l'OCU (Organització de Consumidors i Usuaris) sobre el servei de taxi a vuit ciutats espanyoles i publicat el propassat mes de setembre a la revista "Compra Maestra" es diu respecte als taxistes de Barcelona:

"Comportamiento adecuado. Sin problemas en lo que se refiere al comportamiento general de los taxistas, en tres casos la selección del recorrido fue incorrecto: el taxi dio un pequeño rodeo innecesario...". Es destaca a més que La Coruña, Palma de Mallorca i Barcelona —en aquest ordre— són les tres ciutats més ben valorades pels usuaris. El camí de renovació que el taxi de la nostra ciutat va iniciar, doncs, els darrers cinc-sis anys ha de continuar, perquè, en definitiva, avui els ciutadans reclamen quali-

tat de serveis i prestacions i el taxi no s'escapa d'aquestes noves exigències de la demanda.

Una nova etapa

La retallada de totes les partides dels pressupostos nacionals i autonòmics incideix, com és lògic, en els programes d'ajut a iniciatives com la que fins ara va impulsar l'Entitat Metropolitana del Transport mitjançant Ciutat Grogà. Malgrat tot, l'Escola del Taxi continua endavant, en la mateixa línia de treball, però ara amb la col·laboració de tothom. De moment ja són molts els professionals taxistes que no han volgut interrompre el seu ritme de treball i, per un mòdic preu, s'han matriculat als cursos d'anglès i mecànica. Enguany, fins i tot, hi ha una novetat important: els taxistes que tinguin el nivell adequat podran preparar-se per a l'obtenció del Certificat de Cambridge i per a l'ingrés a l'Escola Oficial d'Idiomes. D'altra banda estan en procés de preparació cursos de català, turisme i, a més, cursos especials de matemàtiques i llengua, programats amb l'objecte que els fills i filles de taxistes que estiguin fent l'EGB o el BUP tinguin un suport continu en les referides assignatures i evitar, d'alguna forma, els problemes que es plantegen quan ja s'està malament en les esmentades assignatures, moment en què ja és molt difícil trobar una solució satisfactòria.

Relació contínua amb el teixit ciutadà

Dins la línia programàtica de Ciutat Grogà ha estat sempre present el desig que els socis-taxistes es relacionin constantment amb el teixit ciutadà per un doble motiu: per millorar la imatge del sector i incentivar el reciclatge professional. En aquesta nova etapa, aquests dos objectius són també prioritaris. Com cada any, ja s'ha estructurat un programa de visites i sortides culturals; el mes d'octubre, per exemple, cent

taxistes van tenir l'oportunitat d'anar al Parc Natural de la Garrotxa. En aquestes mateixes pàgines es relaciona la programació prevista per al curs 93-94, que està subjecta a possibles variacions de darrera hora.

D'altra banda s'ha convocat el III Concurs de Fotografia "Albert Figuerola", en el qual podran participar tots aquells socis de Ciutat Grogà i acompanyants que el darrer curs van tenir l'oportunitat de fer el viatge de fi de curs a Turquia (vegi's secció de notícies, pàg. 13). El veredict del Jurat, format pel President de l'EMT, Joan Torres, els fotògrafs Pilar Aymerich, Colita i Oriol Maspons, i per Vicenç Soriano com a secretari, es coneixerà el proper 28 de gener.

Activitats previstes per als propers mesos

Desembre

Sortida a la neu — Visita a la Vall de Núria

Dates: dissabtes 11 i 18

Està previst agafar el cremallera i el telecabina per pujar fins al Pic de l'Àliga.

El dinar es farà a l'Hotel de la Vall de Núria.

Preu: adults 4.600 ptes./nens 4.000 ptes.

Gener

Cap de setmana a Madrid en Talgo

Dates: sortida, divendres 28 a les 10 h. nit.; arribada a Barcelona, dilluns 31 a les 8 h. del matí.

Visites: Museo del Prado; Museo Centro de Arte Contemporáneo Reina Sofía, Palacio Real, etc.; preu aproximat: 18.000 ptes.

Febrer

Monestir de Vallbona de les Monges
Calçotada

Dates: dissabtes 19 i 26
preu 2.800 ptes.

la calçotada es farà en un conegut restaurant de Montblanc.

Més informació: Telèf: 485 04 26

Reunió dels representants del taxi amb el Cap de la Guàrdia Urbana de Barcelona

El 7 d'octubre passat, Joan Laporta, enginyer director de l'Institut Metropolità del Taxi; Andreu Nebot, director de Serveis Tècnics de la mateixa institució, i els quatre representants dels sindicats i associacions representatives del sector: Francisco Galván Martín, en representació del Gremio Unión de Taxistas (GUT); Miguel Tomás Moreno, del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC); Dionisio Gracia Fajardo, del Sindicat de Taxistas Autònoms de Barcelona (STAB) i Joan Fuentes Bergadà de la Asociación Empresarial del Taxi (AET), es van reunir amb el Cap de la Guàrdia Urbana de Barcelona, Julián Delgado, per tractar diferents temes d'interès per al col·lectiu del taxi.

Els representants dels sindicats i associacions van demanar especialment un major control de les parades de taxi. Per la seva banda, el cap de la Guàrdia Urbana es va comprometre a promoure una campanya per millorar aquest aspecte, però va subratllar que el Cos no té cap més arma que la denúncia, ja que no se'ls permet retirar el cotxe amb la grua sense avís o requeriment previ. Per aquest motiu va insistir que els taxistes denunciïn sempre aquestes situacions.

Respecte als possibles conflictes que a vegades es presenten entre agents del cos i taxistes, els representants del sector van demanar que els problemes que generi aquesta actitud es tractin des d'una perspectiva individual i no generalitzada. Els representants del taxi van transmetre a Julián Delgado les seves felicitacions pel 150 aniversari de la Guàrdia Urbana de Barcelona i per la tasca que el Cos realitza.



De particular a particular

Borsa de Llicències Bolsa de Licencias

Juan Gil Pascual
Llicència n° 7640
Telèfon: 300 68 36

Consuelo Córdoba Torres
Llicència n° 4438
Telèfon: 692 97 80
Per jubilació — *Por jubilación.*

Juan del Pozo Barbadillo
Llicència n° 486
Telèfon: 388 93 78
(de 14 a 17 hores)
Per jubilació — *Por jubilación.*

Antonio Roldán Losada
Llicència n° 10317
Telèfons: 674 42 30
Telèfon taxi: 908 69 32 75
(Aquests telèfons rectificuen els que es van publicar a la Revista n° 81)

Victorino Castalgo Benito
Llicència: 6720
Telèfon: 379 68 99
Per jubilació — *Por jubilación.*

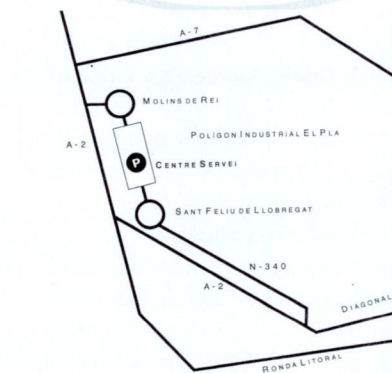
Justo Vaca Rodríguez
Llicència n° 9884
Telèfon: 431 10 96
Per jubilació — *Por jubilación.*

Nou Centre de Serveis al polígon industrial El Pla

El 10 de novembre passat es va inaugurar un nou Centre de Serveis en el Polígon Industrial El Pla, situat entre els municipis de Sant Feliu de Llobregat i Molins de Rei, molt a prop de Barcelona.

El nou centre ocupa una superfície total de 3.034 m², i l'edifici, a més d'allotjar un conjunt de modernes oficines, ofereix en la seva primera planta diversos espais destinats a conferències, informació al públic, demostració de productes industrials, etc., així com altres serveis addicionals —cafeteria, restaurant, bancs, etc.—.

El Centre de Serveis El Pla neix amb el propòsit de ser un model de serveis per als polígons industrials i, sobretot, un



espai aglutinador de les relacions empresarials i laborals d'aquesta zona, on hi són presents més d'un centenar d'empreses dedicades al sector químic, metal·lúrgic, del paper i de l'alimentació.

El Centre de Serveis està situat a la carretera N-340 i pròximament estarà connectat amb l'autopista A-2. A més, si es passa per la Ronda del Litoral (NII), està a 12 minuts de l'Aeroport d'El Prat i el Port de Barcelona.

Cap de setmana a Palma de Mallorca

Si desitja fer un parèntesi a la seva vida laboral, Ciutat Grogga li ofereix la possibilitat de visitar Palma de Mallorca un cap de setmana. Prengui nota de les característiques d'aquesta oferta:

Sortida: Tots els divendres a les 18:20 hores de l'Aeroport d'El Prat

Tornada: Els dilluns a les 8:30 del matí.

Estada:

a l'Hotel Samos *** Magalluf, situat a 14 quilòmetres de la Ciutat de Palma, i en règim de pensió completa. Preu per persona: 12.700 ptes.

a l'Hotel Balmes **, platja de Palma, en règim de pensió completa.

Preu per persona: 10.800 ptes.

Aquesta oferta és vàlida fins a mitjan desembre de 1993.

En cas de voler alguna variant d'aquesta oferta (una altra situació de l'hotel, més dies d'estada, etc.) i/o tenir més informació, podeu trucar a la secció de viatges de Ciutat Grogga, a càrrec de Montserrat Sarró (telèfon: 485 04 26).

Primera trobada d'amistat



Guàrdia Urbana

Taxi de Barcelona



Julián Delgado, cap de la Guàrdia Urbana, va rebre en nom del Taxi de Barcelona diverses plaques commemoratives pel 150 Aniversari del Cos.

Coincidint amb la celebració del 150 aniversari de la Guàrdia Urbana de Barcelona, el vint de novembre passat es va celebrar al Parc de la Ciutadella una trobada d'amistat entre la Guàrdia Urbana i el Taxi de Barcelona. Malgrat el mal temps que va fer, diferents seccions d'aquest Cos van realitzar una demostració de les activitats que desenvolupen a la ciutat.

Posteriorment es va realitzar una Gimcana entre quadres de la policia local i taxistes. En aquesta ocasió el guanyador va ser l'equip de la Guàrdia Urbana.

L'acte va comptar amb la presència de Joan Torres, president de l'EMT, i de Julián Delgado, Cap de la Guàrdia Urbana de Barcelona, així com de Joan Laporta, Gerent de l'Institut Metropolità del Taxi, Andreu Nebot, Director dels Serveis Tècnics de la mateixa institució, i Vicenç Soriano, Gerent de Ciutat Grogà. També van ser presents els quatre membres de les Associacions representatives del Taxi: Francisco Galván (GUT); Miguel Tomás (STAC); Dionisio Gracia (STAB) i Joan Fuentes (AET). Tots ells van ser els encarregats de lliurar els trofeus als equips i persones guanyadores dels diferents torneigs esportius que ambdós col·lectius han anat realitzant durant aquest any.

Com a cloenda es va fer un dinar a les "Set Portes", un restaurant emblemàtic de la ciutat i contemporani de la Guàrdia Urbana de Barcelona. Van assistir-hi, a més de les persones abans ja citades, els principals quadres de la policia local, responsables de les ràdio-emissores de taxi de la ciutat i el president de la Cooperativa Industrial del Taxi. Després del dinar, tots els sectors del taxi —Institut Metropolità del Taxi, Ciutat Grogà, Associacions Representatives del Sector, emissores de Ràdio-Taxi i Cooperativa Industrial del Taxi—, van fer lliurament a Julián Delgado, cap de la Guàrdia Urbana, d'un conjunt de plaques en commemoració del 150 aniversari del Cos.



Equips de la Guàrdia Urbana i del Taxi que van participar a la Gimcana



Trofeus lliurats als guanyadors de les trobades esportives celebrades entre els dos col·lectius durant el 93



Guàrdies i taxistes en una de les proves de la Gimcana

Detalls del dinar de cloenda de la 1ra. Trobada Guàrdia Urbana-Taxi a les "Set Portes"



Un pas endavant en el coneixement mutu

Tot agraïnt les atencions, Julián Delgado va manifestar que amb la celebració d'aquesta trobada es va donar un pas endavant en el coneixement mutu dels dos col·lectius. D'altra banda, va voler posar de relleu l'estreta relació que existeix entre la història de la Guàrdia Urbana i la del Taxi, assenyalant que ambdues transcurren paral·leles al desenvolupament de Barcelona. Finalment va dir que, des d'ara, aquesta trobada s'organitzarà anualment i va demanar voluntat i esforços d'ambdós col·lectius per llimar possibles asprous.

Pruebas teóricas y empíricas sobre la desregulación (2ª parte)

Anastassios Gentzoglani: Universidad de Sherbrooke
Departamento de Ciencias Económicas
Sherbrooke, Quebec

Traducción: Roser Berdagué

La experiencia de la desregulación del taxi: algunas comparaciones internacionales

La efectividad de la regulación es una cuestión empírica. Este sector intenta utilizar, sirviéndose de las herramientas de los economistas mencionadas más arriba, el rendimiento de la industria del taxi en el Canadá y compararla con el rendimiento en algunos otros países.⁹

La desregulación y la estructura de la industria

Lo que generalmente se espera observar después de la desregulación es un aumento del número de taxis, que es el fenómeno que ocurrió precisamente en todas las ciudades de los Estados Unidos que desregularon sus industrias del taxi.¹⁰ Sin embargo, la entrada se ha producido a pequeña escala principalmente por parte de taxistas individuales o pequeñas empresas.¹¹ Además, la mayoría de las entradas se concentran en ciertos segmentos

⁹ La eficiencia de distribución y la eficiencia dinámica son bastante difíciles de conseguir de manera empírica. Por esta razón los economistas examinan medidas más tratables de rendimiento, como son por ejemplo los beneficios de la industria y los márgenes de los costes.

¹⁰ Para las siguientes ciudades americanas hay datos fiables relativos al efecto de la desregulación: San Diego, Seattle, Sacramento, Phoenix, Tucson y Kansas City.

¹¹ La industria del taxi en Kansas City ha aumentado en un 18 % mientras que el índice de crecimiento de San Diego era de un 12 %.

del mercado como paradas de taxis (en aeropuertos y grandes hoteles). La incapacidad de los nuevos entrantes para realizar economías de escala ha tenido como resultado un elevado índice de cambio en la industria.

Calidad de servicio

La calidad del servicio, calibrada a través del tiempo de espera para conseguir un taxi, no ha cambiado en el mercado de las paradas (aeropuertos y grandes hoteles) pese al aumento del número de taxis. La situación es completamente diferente en el mercado de contratación por radio, donde un sistema eficiente de despacho y la disponibilidad de un gran número de taxis por compañía constituyen factores esenciales para satisfacer con rapidez a la clientela. Los mercados que han experimentado el índice de penetración más elevado, como San Diego, han notado únicamente una ligera disminución del tiempo de espera (10 minutos antes de la desregulación, 8 minutos después), mientras que en las demás ciudades el tiempo de espera ha continuado siendo el mismo o incluso ha aumentado ligeramente. Esto se explica fácilmente con el hecho de que el tiempo de espera no está en función del número de taxis, sino que depende de las dimensiones de la flota de cada compañía individual. Con todo, el índice de negativas a reali-

TABLA 3
TARIFA MEDIA DE UN TRAYECTO MEDIO DE TAXI (4.37 kilómetros)

Ciudad	(dólares canadienses)	Tarifa
Phoenix	(desregulado)	9.96
Oakland	"	6.98
San Diego	"	6.51
Seattle	"	5.88
Tucson	"	5.64
Kansas City	"	4.78
Montreal	(regulado)	5.71
Londres	"	9.24
París	"	14.16
Berlín	"	9.6
Nueva York	"	8.1
Tokio	"	14.4
Hong Kong	"	3.07

Fuente: Claude Rodrigues

"La structure de l'industrie du taxi et la désréglementation" y The Economist, diciembre de 1990.

zar trayectos cortos ha aumentado a medida que aumentaba el tiempo de espera de los taxis después de la desregulación (en ciertos lugares han llegado a esperar más de dos horas).¹²

¹² Se ha observado el mismo fenómeno en el mercado del taxi por teléfono. Los taxistas rechazaban los trayectos cortos o bien optaban por no presentarse cuando recibían una solicitud a través del teléfono.

Tarifas de los taxis

Las tarifas de los taxis han aumentado espectacularmente en todas aquellas ciudades que han experimentado la desregulación. La tabla 3 indica la tarifa media de un trayecto medio de taxi de 4.37 kilómetros.

Las tarifas de los taxis varían considerablemente de una ciudad a otra y estas diferencias se observan tanto en los mercados regulados como en los desregulados. El precio más elevado de París se atribuye a las regulaciones de entrada más estrictas que rigen en esta ciudad.

Estas regulaciones tienen como objetivo mantener una buena calidad del servicio.¹³ En Londres, los taxis son caros pero el servicio es bueno, ya que los taxis están muy limpios.

En resumen, es difícil emitir un juicio con respecto a las tarifas de los taxis sin tener en cuenta la calidad del servicio, si bien la calidad del servicio depende entre otras cosas del rendimiento de la industria.

Cuando la industria no es próspera desde el punto de vista financiero se resiente la calidad.

Los beneficios económicos de la industria del taxi

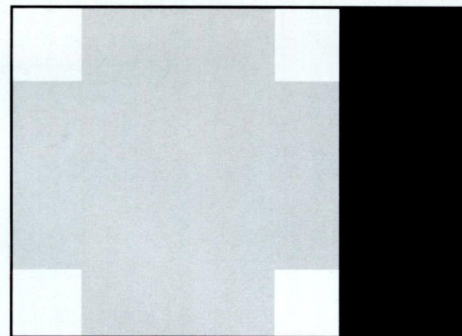
Las innovaciones, los beneficios de la productividad y el poder del mercado son factores significativos que afectan a los beneficios económicos de una industria. Las innovaciones permiten que una empresa se

¹³ Los futuros taxistas se ven obligados a asistir durante seis meses a clases en escuelas de taxi y después deben aprobar un examen. En 1990 estas reglas se hicieron más severas porque los taxistas seguían fallando.

sirva más eficientemente de sus recursos, que produzca a costes inferiores y aumente la productividad. Para la industria del taxi se pueden obtener los beneficios de la productividad utilizando técnicas del taxi como la medición electrónica y aplicando mejoras en el despacho y la estructura organizativa de la empresa. Es evidente que las empresas de taxi de dimensiones limitadas tienen muchas más dificultades para conseguir beneficios de productividad que las grandes empresas. Decíamos anteriormente que, después de la desregulación, la industria del taxi ha experimentado una entrada masiva de empresas de taxi individual. No es de extrañar que la productividad haya bajado entre el 34 y el 48% en ciudades como Seattle, Phoenix, Tucson y San Diego. La disminución de la productividad significa un empobrecimiento de los taxistas.

Por desgracia no contamos con datos que demuestren esta afirmación. Aunque no tiene mucho sentido económico limitarse a comparar los beneficios individuales de los taxistas en diferentes países, vamos a informar de algunas estadísticas en este aspecto. Un taxista de Tokio ganaba en 1989 13% menos que la media de trabajadores de oficina y un 12% más que la media de obreros y trabajaba muchas más horas que en los trabajos estándar. Estos ingresos más bajos pueden explicar por qué los taxistas de Tokio tienen más de cuarenta años ya que la mayoría tienen unos cincuenta y tantos. Si es que existe una relación entre edad y productividad, no sorprendería encontrar unos beneficios de productividad más bajos en el mercado del taxi de Tokio.

(Continuará en revista n°84)



L'INSOMNI, que en sí mateix no constitueix una malaltia sinó que és un símptoma, com ho són la febre, el dolor, el mareig, etc., afecta un terç de la població dels països desenvolupats.

A part de l'insomni, que és definit com una alteració de l'inici i el manteniment de la son —no aconseguim adormir-nos o ens adormim molt poca estona—, existeixen altres trastorns de la son. En l'hipersomni, per exemple, es produeix una son excessiva. Una de les patologies més freqüents és la narcolèpsia, és a dir, l'aparició d'uns excessos de son irreprimibles durant el dia, que solen anar acompanyats de pèrdues de to muscular. L'insomni, però, és sens dubte el trastorn de la son més comú i tant pot ser temporal o transitori com crònic.

Causas psico-fisiològiques

El 80 per cent dels casos d'insomni tenen causes psico-fisiològiques: estrès, nerviosisme, un xoc emocional, ansietat... També en son causa la falta d'exercici físic, les alteracions del ritme vigília-son, els canvis de torn laboral, els viatges transoceànics, les dietes desequilibrades, el consum excessiu d'excitants (cafeïna, cola, etc...), l'abús de la sal, els sopars copiosos, el consum de drogues estimulants (cocaïna, amfetamines, etc.). L'insomni transitori sol ser benigne i generalment obeeix a algunes de les causes que acabem de citar.

L'insomni crònic, en canvi, que pot mantenir la persona en vetlla nit rere nit durant setmanes, s'associa a una malaltia orgànica o psíquica. De fet, la relació entre la son i la salut física i psíquica és molt íntima.

En casos d'insomni crònic, doncs, el que interessa és atacar la causa. Si guarim la malaltia, l'insomni desapareixerà. És per aquesta raó que, en molts casos, la prescripció de fàrmacs narcotitzants no té sentit, sinó que cal fer un estudi de l'origen del desvetllament.



VASECTOMÍAS

SIN BISTURÍ Y SIN PUNTOS

(Técnica nueva. Incorporación inmediata a la vida cotidiana.)

Fimosis, frenillo, infecciones genitales. Todo tipo de problemática sexual: eyaculación precoz, impotencia, etc.

CENTRE
EMAI

Av. Diagonal, 369 - 1º 1ª (esq. Pau Claris)
08037 Barcelona - ☎ 215 73 23 y 487 23 98

Parking gratuito
SABA
Pau Claris/Mallorca

PRECIO ESPECIAL
AMIGOS TAXISTAS

L'insomni, un noctambulisme forçós

Pere Fàbregues Garcia, llicenciat en educació física
Corinne Vancells Guérin, professora de gimnàstica i aeròbic

Insomni i malalties

Les malalties que poden ocasionar l'insomni són diverses: apnea, ansietat, depressió, queixal del seny, artritis, úlcera...

L'apnea, certament, és una de les malalties més freqüents. Consisteix en una obstrucció de les vies respiratòries superiors que, conseqüentment, provoca una deficiència d'oxigen als pulmons i problemes cardíoc-vasculars diversos.

Aquesta obstrucció provoca un ronc desmesurat i suposa un esforç fisiològic prou important per despertar diverses vegades la persona que el pateix.

Les conseqüències d'aquest tipus d'insomni són: excessiva somnolència diürna, mals de cap matutins, deteriorament intel·lectual, pèrdua de memòria, trastorns de la conducta —canvis d'humor, irritabilitat, etc.—, pèrdua de la líbido, tendència a la depressió, enuresi —emissió involuntària d'orina, generalment nocturna—, etc.

Alguns d'aquests símptomes són especialment perillosos si la persona afecta condueix vehicles o manipula maquinària perillosa.

Control estricte dels fàrmacs

Cada malaltia amb insomni, per tant, necessita un tractament com més individualitzat millor. L'abús de somnífers constitueix un problema molt extès als països desenvolupats. Cal controlar estrictament l'ús dels fàrmacs. Entre els

insomnis crònics, per exemple, hi ha un risc de tolerància i dependència del medicament i el perill dels efectes secundaris i les conseqüències d'una sobredosi.

A més, l'insomni com a símptoma és valorat sovint subjectivament per part del pacient i moltes vegades li dona més importància de la que té.

De vegades, mitjançant una polisomnografia, s'estudia la son d'una persona que diu que no dorm i es comprova que, de fet, dorm com una soca. El problema és que a l'endemà l'individu no sent l'efecte reparador d'haver dormit. És per això que l'insomni també ha estat definit com la dificultat de sentir els efectes beneficiosos de la son.

En aquest sentit, la prescripció de narcotitzants constitueix un error. Fins i tot hi ha persones que, sense consultar el metge, adquireixen alguns somnífers a la farmàcia pensant que si el medicament no requereix recepta és perquè deu ser inofensiu, si bé en realitat no és així.

Ès imprescindible el consell del metge

Per tant, el consell del metge és imprescindible. A més, les necessitats de la son canvien en funció de l'edat, el sexe, el ritme de vida, etc. Les vuit hores "reglamentàries" són un punt de referència molt general i imprecís. Els petits, per exemple, dormen més que els adults. D'altra banda l'insomni sol afectar més sovint les dones que els homes, i més els

ancians que els joves. Convé no donar-hi més importància de la que té realment.

Com ja s'ha dit, l'insomni que pateix la major part de la gent —el transitori— no compromet seriosament la salut de la persona.

Abans de recórrer al somnífer, cal tenir en compte una sèrie de recomanacions:

- 1 respectar els horaris biològics de vetlla i son, intentant d'anar a dormir i llevar-se més o menys sempre a la mateixa hora.
- 2 fer una activitat suau, per exemple: caminar, nedar o anar en bicicleta preferentment al migdia o a mitja tarda, però no abans d'anar a dormir.
- 3 limitar el consum de cafè, cola, derivats del cacau i altres substàncies estimulants.
- 4 evitar el consum d'alcohol a les darreres 5 hores abans d'anar a dormir.
- 5 relaxar-se mitjançant les activitats rutinàries de sempre: prendre un bany calent, beure un vas de llet, llegir una estona.
- 6 Prescindir de la migdiada si es té costum de fer-la, tot i que pot ser molt saludable. És una forma d'acumular son per a la nit.
- 7 Evitar els excessos de llum o de soroll al dormitori. La temperatura ambiental ideal és de 20° C.

Optica Ruiz Urrea

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

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

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

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

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

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

POCOS COCHES PODRAN PRESUMIR



DE HACER TANTAS CARRERAS

Año tras año, cliente tras cliente, ningún coche podrá presumir de hacer tantos kilómetros, de ser tan robusto, cómodo y duradero como el Opel Vectra. Equipado con uno de los motores de más bajo consumo y con los últimos avances en seguridad y fiabilidad. La ingeniería de más larga vida, ingeniería libre... de gastos.

Opel Vectra. La carrera de su vida.



OPEL 

bústia del taxi

Agraïments

El proppassat 25 d'octubre, el President de l'Entitat Metropolitana del Transport, Joan Torres i Carol, va remetre al taxista Isidre Chaves una carta de felicitació per la seva conducta com a professional taxista. Isidre Chaves va retornar una suma considerable de diners en efectiu al passatger que l'havia deixat oblidada al seu taxi el passat mes de setembre.

Al taxista que el dimecres 27 d'octubre, a les 10:30 de la nit, va evitar que uns lladres li robessin la bossa a la seva clienta —una turista d'avançada edat acompanyada del seu marit— en el moment que aquesta anava a pagar l'import del servei en arribar a la Plaça de la Seu de Barcelona. Els agraïments van també al conjunt de taxistes de la parada de Via Laietana i Cambó, els quals no van dubtar a ajudar al seu company a recuperar la bossa de l'esmentada senyora.

Al taxista Rafael Beato Moreno, licència taxi nº 307, por devolver un bolígrafo a un usuario de nacionalidad suiza que lo reclamó desde Ginebra. Fecha: 28 /9/93.

Al taxista Antonio Salvatierra Serrano, licència nº 3213, por entregar a una pareja de Valencia una bolsa de viaje, con billetes de avión, dinero, pasaportes y tarjetas

de crédito, olvidada en el interior de su taxi. Fecha: 20 /10/93.

Al taxista que el 4 de octubre, a las 15'50 horas, presenciò un accidente en la Rambla del Poblenou y Wad Ras por el que resultó herido un niño de dos años, que fue trasladado en taxi al Hospital del Mar por él mismo. El referido taxista debe ponerse en contacto con el señor Juan Abad Bernat. Teléfono 308 50 84.

El 12 de noviembre, a las 23 horas, se olvidó en un taxi una bolsa de cuero que contenía un ordenador (DELL 325 SLi) y una impresora (Canon BT), ambos portátiles. El taxista que hizo el servicio debe llamar al teléf. 221 03 82 (Sra. Rod).

Un record per a Modesto Remedios Morales

El proppassat mes d'octubre va morir el taxista Modesto Remedios Morales. Aquest professional es va destacar especialment durant els Jocs Olímpics per haver retornat la medalla olímpica que l'atleta Robert Zmelic del Comitè Olímpic de Txecoslovàquia s'havia deixat oblidada al seu taxi. Modesto Remedios Morales va treballar com a taxista a Cerdanyola durant 18 anys. Des d'aquestes pàgines volem expressar a tota la seva família el condol per aquesta pèrdua.

Solució On anem...? Revista nº 81

1. Hospital de Sant Pau.
2. Museu Picasso.
3. Casa Pau Martí, C/ Còrsega, 271
4. Municipi metropolità de Gavà, Plaça Balmes — Avinguda Diagonal.
5. Parc Tecnològic del Vallès — Municipi metropolità de Cerdanyola.
6. Casa de les Punxes — Municipi metropolità de Tiana.

El premio de 10.000 ptas. ha correspondido al taxista Ramón Ros, licencia 5878. Estará a su disposición en el Institut Metropolità del Taxi, c/ 62, número 420, Zona Franca, 08040 Barcelona.



Fe d'errades

La Guàrdia Urbana de Barcelona va néixer el "26 de novembre de 1843" i no el 1943 com s'afirma a la pàgina 7 de la Revista nº 81.



Auto Fuber

Grup Volkswagen

SERVICIO OFICIAL SEAT DEL POBLE NOU

SEAT TOLEDO TAXI

UNICO DEL MERCADO DOTADO CON EQUIPAMIENTO ADICIONAL. ESPECIALMENTE DISEÑADO PARA EL SERVICIO DEL TAXI.



OPORTUNIDAD UNICA EN AUTO FUBER

AHORRO HASTA 300.000 ptas. EN LA COMPRA DE SU TOLEDO TAXI

Sr. Taxista:

En Auto Fuber recibirá un trato profesional, por tradición y vocación.

VERSIONES:

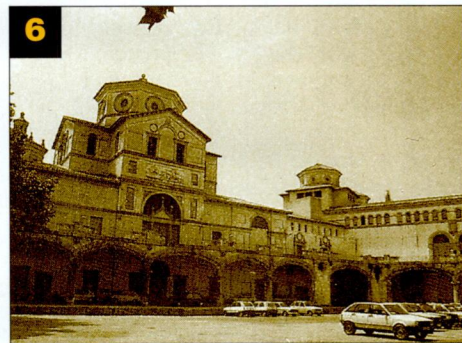
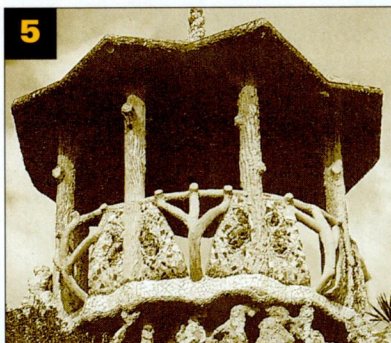
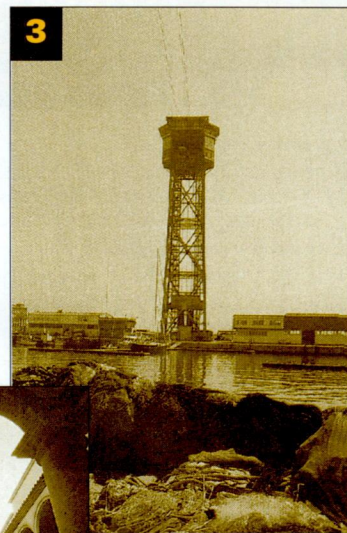
- 1.8 Gasolina Aire Acondic.
- 1.9 Diesel
- 1.9 Turbo - Diesel
- 1.9 Diesel - Aire Acondic.

TALLER DE GUARDIA SABADO Y DOMINGO TODO EL AÑO EXCLUSIVO PARA CLIENTES DE AUTO FUBER.

Tel 495 00 40 - Exposición V... - DADA 107 50



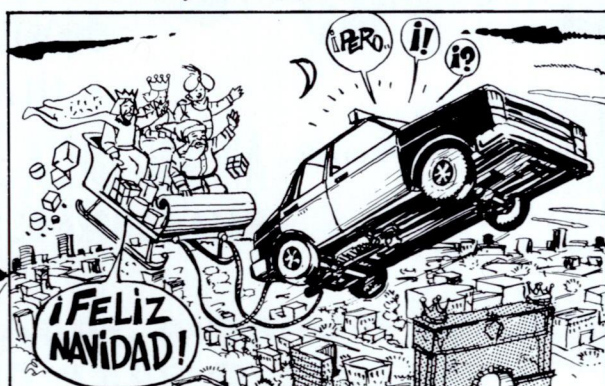
On Anem...?



Les respostes es poden enviar a l'adreça següent:
Revista Taxi, c/ 62, núm. 420,
Zona Franca,
08040 Barcelona.

Atenció:
El guanyador rebrà 10.000 ptes. de premi.

La Tira



Tarifas Autotaxis per a 1994 aprovades pel Consell Metropolità de l'EMT i trameses a la Comissió de Preus de Catalunya per a la seva autorització

Carrera mínima (1.745 m o 291 segons)	260.- PTA
Hora d'espera	1.900.- PTA
Km. T2	88.- PTA
Km. T1	102.- PTA

Tarifa 1 Aplicable a totes les nits de la setmana de 22 h. a 6 h. a tota l'Àrea.

Tarifa 2 Aplicables els dies feiners de les 6 h. a les 22 h. a tota l'Àrea.

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

Suplements

Aeroport	300.- PTA
Maletes	100.- PTA
Gossos	125.- PTA

Anada i Tornada pel Túnel de Vallvidrera a càrrec de l'usuari.

Els salts del comptador seran de 5 en 5 PTA.

Ràdio-Taxis sense suplement. Podran anar marcant des que els truquin, sempre que no superi la tarifa de la carrera mínima, en el moment que l'autotaxi accedeix al lloc d'encotxament de l'usuari.

Última hora

En la madrugada del 3 de julio de 1993, en la comarcal 242 (autovia Castelldefels) —Km 0,800—, entre las cuatro y las cinco de la madrugada resultó muerto José García Olivares al ser atropellado por un vehículo. Se ruega al taxista que presencié dicho accidente y lo comunicó a la policía de l'Hospitalet de Llobregat, se ponga en contacto con la Guardia Civil de Tráfico (sargento Bravo. Telf.: 352 61 61 ext. 212).



No regrese de vacío a Barcelona

A cada profesional taxista le corresponde 110 viajes en 1994

El Aeropuerto de El Prat ha mantenido durante 1993 la misma actividad que la registrada en los últimos años. Durante la semana que ahora analizamos se hicieron 18.179 servicios en taxi en las tres terminales. Si valoramos el movimiento anual con estos datos, se podría llegar a la conclusión que a cada profesional taxista de Barcelona y su entorno le correspondería un 1,7 viajes a la semana y una cuota anual de 110.

Movimiento de pasajeros, vuelos y taxis en el Aeropuerto de El Prat del 8 al 12 de noviembre de 1993

Franja horaria: de las 7:40 a las 24:00 horas

Terminal Nacional

	8/11	9/11	10/11	11/11	12/11	Total
Nº Pasajeros	3.945	3.777	4.400	4.702	5.008	21.832
NºTaxis	790	841	1.050	1.055	1.082	4.818
Nº vuelos	48	44	49	49	48	238
Ratio (*)	5	4,5	4,1	4,4	4,6	4,5

(*) Nº de pasajeros por taxi

Terminal internacional

	8/11	9/11	10/11	11/11	12/11	Total
Nº Pasajeros	6.150	5.523	5.898	5.802	5.730	29.103
NºTaxis	1.537	1.381	1.485	1.450	1.432	7.285
Nº vuelos	90	88	92	86	90	446

Ratio (*) 4 pasajeros por cada taxi

Un vuelo cada 38 minutos
Puente Aéreo

	8/11	9/11	10/11	11/11	12/11	Total
Nº Pasajeros	2.543	1.715	3.479	4.166	3.894	15.790
Nº Taxis	973	670	1.376	1.569	1.488	6.076
Nº vuelos	23	23	29	29	30	134
Un avión cada	35'	44'	35'	35'	34'	37'

Ratio (*) cada 2,6 pasajeros que llegan a Barcelona procedentes de Madrid utilizan el servicio de taxi, lo que quiere decir que durante esta semana el 69% de los pasajeros del Puente Aéreo escogieron el taxi como medio de transporte.

Con el esfuerzo de todos puede ser posible disminuir el índice 2,6 y, por consiguiente, atraer un porcentaje de pasajeros superior al 69%

Sr. Taxista: Con objeto del 40 aniversario de Editorial Pamiás se le obsequiará con una Guía Urbana de Barcelona Edición de Bolsillo por la compra de cada ejemplar de:

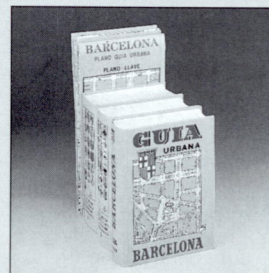
BARCELONA 2000 Y ZONA DE INFLUENCIA



Una Guía Urbana aún más práctica que contiene en un solo tomo, las poblaciones de Barcelona, Badalona, Cornellà, Esplugues, l'Hospitalet, Sant Adrià, Santa Coloma y Zona Franca.



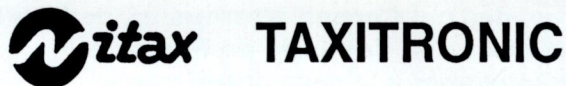
BARCELONA AREA Y REGION METROPOLITANA



Tres tomos con toda la información para conocer y desplazarse por la amplia zona que comprende esta guía. Una herramienta de trabajo indispensable para el taxi.

taxímetros Barcino®

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:



ABONO POR SU VIEJO TAXIMETRO

MONTAJES: TAXIMETROS - RADIO TELEFONOS - TELEFONOS - RADIOCASSETTE - ALARMAS
ELECTRICIDAD AUTOMOVIL. INSTALACION MAMPARAS SEGURIDAD

Lepanto, 217-219
(entre Aragón y Enamorados)
Tel. 447 15 61
08013 BARCELONA

NO CERRAMOS AL MEDIODIA

Horario:
Laborables de 7 a 19.30
Sábados de 8 a 19.30
Domingo y Festivos de 9 a 13

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



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

Cartellá, 189 - 08031 Barcelona
Tel. 357 44 54

RECAMBIOS EN GENERAL AL SERVICIO DEL TAXI

OFRECEMOS GRANDES
DESCUENTOS

HORARIO: de 8 a 20 horas

NO CERRAMOS AL MEDIODIA

Se Busca

FIAT UNO SX70
Color Blanco
Matricula B-5105-JP

SE GRATIFICARÁ
Llamar al Tfno. 2111990
4124466



NEUMATICOS
Hnos. ROJAS



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

Si desitja rebre la Revista Taxi Metropolità de Barcelona al seu domicili, ompli aquesta butlleta amb les seves dades i envii-la a la següent adreça: c/ 62, núm. 420, 08040 Barcelona / Si desea recibir la Revista Taxi Metropolità de Barcelona en su domicilio, rellene esta papeleta con sus datos y envíela a la siguiente dirección: c/ 62, núm. 420, 08040 Barcelona

Nom / Nombre. Cognoms / Apellidos

Domicili / Domicilio. Districte Postal / Distrito Postal

Professió o activitat / Profesión o actividad

Atenció: aquesta subscripció va dirigida a totes aquelles persones que no exerceixen com a taxistes.

Atención: esta suscripción va dirigida a todas aquellas personas que no ejercen como taxistas.

Si per motiu d'un canvi de domicili, qualsevol titular d'una llicència de taxi no rep la revista, ha de comunicar aquest canvi al departament corresponent de l'Institut Metropolità del Taxi. / Si por motivo de un cambio de domicilio, cualquier titular de licencia de taxi no recibe la revista, tiene que comunicar este cambio al departamento correspondiente del Institut Metropolità del Taxi

Es prega que es complimentin totes les dades amb lletra clara, especificant de forma correcta el domicili i districte postal.

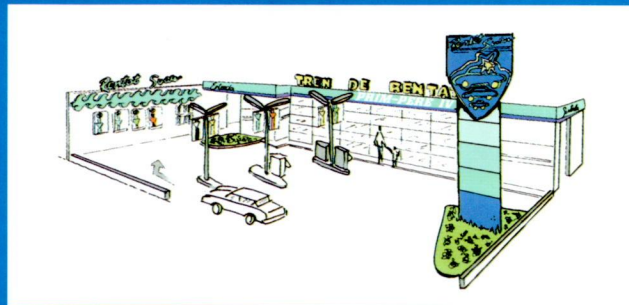
Se ruega cumplimentar todos los datos con letra clara, especificando de forma correcta el domicilio y distrito postal.



Venga a conocernos y obtenga un descuento del 60%* al lavar su coche

Rentat Swan PRIM-PERE IV

Pere IV, cantonada Rambla de Prim - 08019 Barcelona



Y además, para usted taxista, tenemos otra oferta muy especial



	precio tarifa	precio oferta
Normal	490	195
Activado	590	235
Recomendado	790	315
Completo	1.100	440

Nos preocupamos por el medio ambiente

- Utilizamos productos ecológicos
- Optimizamos los recursos energéticos
- Tratamos nuestras aguas residuales

Nos preocupamos por su automóvil

- Lavamos con gamuza todo tipo de vehículos
- Limpiamos en profundidad sin rayar la carrocería y sin perjudicar los accesorios exteriores

Nos preocupamos por nuestros clientes

- Repaso a mano a la salida
- El mejor lavado al mejor precio
- Atención personalizada



*Esta oferta sólo es válida con la entrega de este anuncio con el formulario relleno antes del 31-01-94. Si usted no quiere recortar esta página, cumplimente una fotocopia y muestre el ejemplar de la revista.

Nombre _____

Calle _____ Número _____ Piso _____

Población _____ C. Postal _____

Profesión _____ Edad _____



Citas de negocios.

1993

Fira de Barcelona
le ofrece este año 38 citas
de negocios.
38 Salones Monográficos
que le permitirán conectar
con la demanda nacional e
internacional de los
diferentes sectores
económicos.
Consulte sus citas en el
calendario.
Para hacer negocios tiene
todo un año por delante.

ALIMENTACION

- **TECNOALIMENTARIA**
Salón Internacional para la
Industria Alimentaria. 25 - 29
Enero
- **TECNOCARNICA**
Salón Internacional para la
Industria Cárnica y Afines. 10 - 14
Noviembre

ARTICULOS DE REGALO

- **BCN REGAL**
Sector del Regalo Informal
de Expohogar. 22 - 25
Enero
- **EXPOHOGAR**
Salón Internacional del Regalo y
Artículos para el Hogar. 25 - 29
Septiembre

AUTOMOVIL

- **AUTOMOVIL**
Salón Internacional del
Automóvil, Vehículo Industrial
y Motocicleta. 15 - 23
Mayo
- **Mercado del Vehículo
de Ocasión.** Noviembre
Diciembre

CONSTRUCCION

- **CONSTRUMAT**
Salón Internacional de la
Construcción. 29 Marzo
3 Abril

CULTURAL

- **XVII Salón de Anticuarios en
Barcelona.** 6 - 14
Marzo
- **Saló de l'Ensenyament.** 19 - 24
Abril
- **31 Festival de la Infancia
y de la Juventud.** 26 Diciembre
4 Enero 94
- **LIBER**
Salón Internacional del Libro. 22 - 26
Junio

DEPORTE Y SALUD

- **SPORT**
Salón Internacional del Deporte. 11 - 14
Marzo
- **EXPOSALUD**
Salón de la Salud, la vida en
forma y los productos
naturales. 22 - 25
Abril
- **NIVALIA**
Ocio en la Nieve. 25 - 28
Noviembre

EQUIPAMIENTO

- **HISPACK**
Salón Internacional del Envase
y Embalaje. 25 - 29
Enero

INFORMATICA

- **INFORMAT**
Salón Internacional de la
Informática. 19 - 24
Abril

- **MOSTRA TEJIDOS**
Primavera/Verano 94. 27 - 30
Marzo
- **MOSTRA TEJIDOS**
Otoño/Invierno 94-95. 16 - 19
Octubre
- **EXPOPELL**
Salón de la Moda de
Marroquinería, Viaje,
Complementos del Vestir,
Maquinaria y Materiales Afines. Octubre
- **NOVIAESPAÑA**
Salón de la Moda en Trajes
de Novia, Comunión, Ceremonia
y Complementos. 17 - 20
Septiembre

NAUTICA

- **32 Salón Náutico
Internacional.** 27 Noviembre
5 Diciembre

QUIMICA

- **EXPOQUIMIA**
Feria Técnica de la Química
Aplicada. 19 - 23
Octubre
- **EQUIPLAST**
Máquinas, Equipos, Moldes para
Plástico y Caucho. 19 - 23
Octubre

SONIDO E IMAGEN

- **SONIMAGFOTO**
Salón Internacional de la
Fotografía. 24 - 29
Septiembre

TURISMO

- **SITC**
Salón Internacional del Turismo
en Cataluña. 22 - 25
Abril

OTROS SECTORES

- **EXPOMINER**
Bolsa Exposición de Minerales
y Fósiles. 5 - 7
Noviembre
- **GRAPHISPAG**
Salón Internacional de las Artes
Gráficas. 26 Febrero
4 Marzo
- **EXPOAVIGA**
Salón Internacional de la Técnica
Avícola y Ganadera. 9 - 12
Noviembre
- **SIZOO**
Salón Internacional de la
Zootecnia. 9 - 12
Noviembre
- **MERCASEGURO**
Salón Internacional del Sector
del Seguro. 23 - 26
Noviembre
- **FIRESTIU**
Festival de Cultura Popular. 17 - 20
Junio
- **SADA**
Salón de la Industria Recreativa
y de las Máquinas Accionadas
por Monedas. 20 - 22
Octubre

JOYERIA

- **BARNAJOYA**
Salón Internacional de la
Joyería, Relojería, Platería,
Maquinaria y Afines. 25 - 29
Septiembre

MODA

- **PIELES PAÑA**
Salón Internacional de la Moda
en Ante, Nappa y «Double Face». 5 - 8
Febrero
- **GAUDI HOMBRE**
Salón Internacional de
Prêt-à-porter y accesorios
de Hombre. 18 - 20
Enero
- **GAUDI HOMBRE**
Salón Internacional de
Prêt-à-porter y accesorios
de Hombre. 12 - 14
Julio
- **MUJER GAUDI**
Salón Internacional de
Prêt-à-porter y accesorios
de Mujer. 13 - 15
Febrero
- **MUJER GAUDI**
Salón Internacional de
Prêt-à-porter y accesorios
de Mujer. 18 - 20
Septiembre



El máximo exponente.