

EL  
**TAXI**  
DE

METROPOLITÀ  
BARCELONA

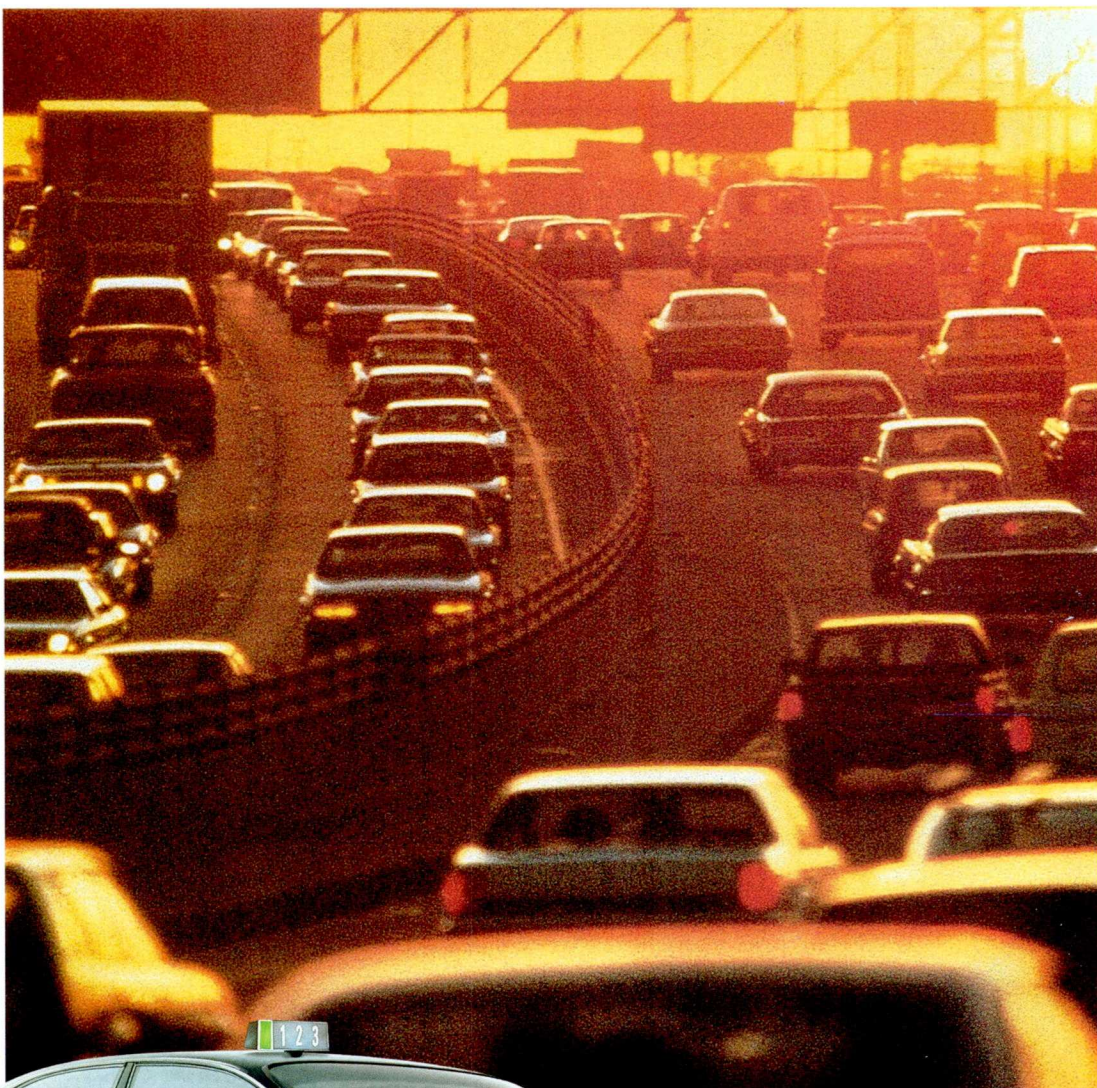
1 9 9 1

1 9 9 5

M e m ò r i a



# TOPEL OMEGA



## Hay quien sabe cuidar a sus clientes

Y por supuesto, también cuidarse a si mismo. Con la agilidad, el confort y la seguridad del Omega.

Para que las carreras pasen sin esfuerzo, para terminar la jornada más descansado.

Cuidando su bolsillo, con su innovadora Ingeniería alemana, ejemplo de economía y fiabilidad.

En gasolina o turbodiesel, ponga a trabajar al Omega, sabrá lo que es cuidarse.

INGENIERIA ALEMANA A SU ALCANCE

**OPEL** 

# Dos nuevos acuerdos perfilan el Plan de Viabilidad del Taxi

8

**El interés con que la Taula Tècnica del Taxi está abordando los temas relacionados con el Plan de Viabilidad ha permitido concretar dos nuevos acuerdos durante el mes de octubre de gran importancia para el sector. El primero ha hecho posible extender a los ayuntamientos del área metropolitana una solicitud para que la política de subvención que Barcelona aplica a los vehículos taxi de más de 12 caballos se generalice en el conjunto metropolitano, y que el diferencial bonificable se destine al fondo de amortización de licencias. Aprovechando la fuerza comercial del colectivo, el segundo acuerdo plantea obtener otros ingresos atípicos mediante la compra organizada de combustible. Los trámites para poder materializar ambos acuerdos están ya en fase de ejecución y han sido respaldados por todos los grupos políticos presentes en la EMT, así como por el Consell d'Administració del IMT.**

Todos los partidos políticos, reunidos en el Pleno de la EMT del pasado 8 de octubre, han decidido aceptar la petición formulada por la Taula Tècnica del Taxi, relativa a la necesidad de solicitar a todos los ayuntamientos del área metropolitana una aportación económica al Plan de Viabilidad y Modernización del Taxi derivada del Impuesto de Circulación.

La solicitud será transmitida a todos los municipios que integran la EMT, así como a todos aquellos con los cuales esta entidad tiene un convenio de colaboración en materia de administración del servicio de taxi.

La aportación de cada uno de los ayuntamientos consistiría en una cantidad equivalente al importe que le supondría conceder una subvención en el Impuesto de Tracción de Vehículos a todos aquellos titulares de vehículos taxi con una potencia superior a los 12 caballos fiscales. Esto representaría una cantidad igual a la diferencia entre la cuota que deban satisfacer y la que se aplica precisamente a los vehículos de 12 caballos. Como se recordará esta modalidad de bonificación ya se viene realizando en Barcelona desde 1995. Una aportación de los municipios metropolitanos de estas características al Plan de Viabilidad supondría una importante cifra de recaudación y permitiría ir avanzando aún más en el tema de la amortización de licencias.

## **Suministro de talonarios de combustible**

El Consell d'Administració del IMT ha aprobado, por su parte, las bases para la convocatoria de un concurso público dirigido a las compañías petroleras con el fin de suministrar talonarios para la adquisición de combustible en unas condiciones más ventajosas para los 10.930 taxistas del área metropolitana de Barcelona.

La empresa interesada en esta convocatoria deberá editar

talonarios de 50 unidades —ver figura 1—, que serán entregados al Institut Metropolità del Taxi para su distribución entre el colectivo.

Los taxistas podrán adquirir estos talonarios en las oficinas del IMT por una cantidad mínima que más adelante será determinada. Todos los ingresos recaudados por este concepto irán destinados al Plan de Viabilidad y Modernización del Taxi.

## **Forma de pago**

En la estación de servicio se abonará en efectivo el valor que especifique el talón, y a cambio, se recibirá la cantidad de combustible que por cada uno de los talones hubiese ofertado la empresa adjudicataria.

Para una mejor comprensión de toda esta mecánica, recurramos a un ejemplo práctico:

- El taxista adquiere por 2.000 ptas. un talonario de combustible de 50 unidades, cada una por valor de pago de 3.000 ptas. y valor de suministro de 3.200 ptas. *(En el supuesto que la petrolera ganadora del concurso ofertara 3.200 ptas. de valor de suministro por cada talón unitario).*

El taxista, a la hora de comprar el gasóleo, entregará a la estación de servicio 3.000 ptas. en efectivo junto con el talón unitario, cuyo valor de suministro es de 3.200 ptas. Por tanto, llenará el depósito de gasóleo de su vehículo por valor de 3.200 ptas.

En consecuencia, *por cada 3.000 ptas. de pago, el taxista de nuestro ejemplo carga 3.200 ptas. de combustible.*

## **¿Dónde y cómo repostar?**

La petrolera ganadora del concurso público deberá poner a

EDITA: **INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI,**  
c/ 62, núm. 18, Zona Franca, 08040 Barcelona

Gestió: (Rosa Cabré), Ciutat Groga, c/ Lutzana, 115, 08018 Barcelona, telèfon 485 04 26

Direcció i Coordinació textos: **P. Rocío Terán**

Fotografia Coberta: **Museu d'Art Contemporani de Barcelona. Màrius Brossa**

Publicitat i Grafisme: **Sercop sccl, telèfon 412 07 27**

Impressió: **Gramagraf sccl**

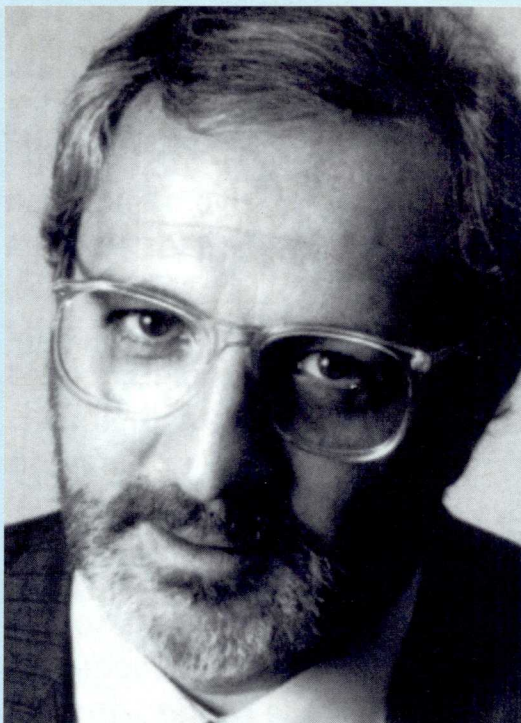
Dipòsit Legal: **B.27.521 - 1983**

Durant el darrer quadrienni, el taxi de Barcelona ha experimentat una important transformació com a conseqüència de la dinàmica de canvi que ha viscut la pròpia ciutat i l'entorn metropolità. A més, avui el sector està molt més estructurat, amb unes associacions representatives fortes que han sabut donar resposta a les vies de participació promogudes des d'aquesta Administració.

Tot i així, el camí no ha estat sempre fàcil. La crisi econòmica dels darrers anys ha repercutit de forma preocupant en el col·lectiu. Des d'aquesta Administració, i sempre amb diàleg amb els vostres representants, hem estudiat les fórmules més adequades per pal·liar aquesta difícil conjuntura. Les campanyes en col·laboració amb l'Ajuntament de Barcelona, la Fira, els teatres i altres empreses i institucions ens han permès donar-vos alternatives per obrir l'oferta de taxis a nous mercats; tanmateix, s'han estudiat noves fórmules per donar més flexibilitat al servei, que segurament trobaran una major concreció en el futur.

D'altra banda us podem dir que durant aquest període s'han posat unes bases sòlides per al desenvolupament futur del sector. L'Estudi que, d'acord amb els vostres representants, es va encarregar a un equip d'experts per analitzar la situació real del sector, ha estat de gran valor, ja que ara el taxi de Barcelona compta amb uns elements que permetran seguir unes determinades polítiques d'actuació. Aquest és precisament l'esperit de l'Acord que es va subscriure amb les associacions representatives al final de la meua Presidència. Ara s'ha de treballar per anar més endavant, perquè s'ha donat el primer pas —sempre el més difícil— per fer realitat la reestructuració que el sector ens va reclamar.

No voldria finalitzar sense dir-vos que per a mi ha estat molt enriquidor el treball amb el col·lectiu del taxi durant aquests set anys. Moltes gràcies per la vostra col·laboració. Desitjo a tots els professionals taxistes un futur esperançador.



*Durante el último cuatrienio, el taxi de Barcelona ha experimentado una importante transformación como consecuencia de la dinámica de cambio que ha vivido la propia ciudad y el entorno metropolitano. Además, hoy el sector está mucho más estructurado, con unas asociaciones representativas fuertes que han sabido dar respuesta a los cauces de participación promovidos desde esta Administración.*

*A pesar de ello, el camino no ha sido siempre fácil. La crisis económica*

*de los últimos años ha repercutido de forma preocupante en el colectivo. Desde esta Administración, y siempre en diálogo con vuestros representantes, hemos estudiado las fórmulas más adecuadas para paliar esta difícil coyuntura. Las campañas de colaboración con el Ayuntamiento de Barcelona, la Fira, los teatros y otras empresas e instituciones nos han permitido presentaros alternativas para abrir la oferta de taxis a nuevos mercados; asimismo se han estudiado nuevas fórmulas para dar mayor flexibilidad al servicio, que seguramente encontrarán una mayor concreción en el futuro.*

*Por otra parte os podemos decir que durante este período se han sentado unas bases sólidas para el desarrollo futuro del sector. El Estudio que, de acuerdo con vuestros representantes, se encargó a un equipo de expertos para analizar la situación real del sector, ha sido de gran valor, ya que ahora el taxi de Barcelona cuenta con unos elementos que permitirán seguir unas determinadas políticas de actuación. Este es precisamente el espíritu del Acuerdo que se suscribió con las asociaciones representativas al final de mi Presidencia. Ahora se debe trabajar para ir más adelante, porque se ha dado el primer paso —siempre el más difícil— para hacer realidad la reestructuración que el sector nos ha reclamado.*

*No quisiera finalizar sin deciros que para mí ha sido muy enriquecedor el trabajo con el colectivo del taxi durante estos siete años. Muchas gracias por vuestra colaboración. Deseo a todos los profesionales taxistas un futuro esperanzador.*

**Joan Torres**

*President de l'Institut Metropolità del Taxi*

**Joan Torres**

*President de l'Institut Metropolità del Taxi*

# El diàleg constructiu defineix les relacions amb les associacions representatives del sector

Durant els darrers quatre anys, l'EMT i l'Institut Metropolità del Taxi han mantingut un diàleg fluid amb les associacions representatives del sector, que ha permès tractar els problemes plantejats i trobar-los les vies de solució més adequades per a benefici de tot el col·lectiu.

**25. 9. 91.**

Primera reunió del President de l'EMT, Joan Torres, amb els representants dels taxistes, que li van plantejar, entre altres, la necessitat de potenciar la gratuïtat del Túnel de Vallvidrera per als professionals taxistes, la realització d'un estudi sobre els preus de l'assegurança de l'automòbil i el disseny d'un pla de treball per iniciar una campanya de promoció del taxi.



**25. 9. 91.**

*Primera reunión con el Presidente de la EMT Joan Torres. Los representantes de los taxistas le plantean, entre otras medidas, la necesidad de potenciar la gratuidad del Túnel de Vallvidrera para el profesional taxista, la realización de un estudio sobre los precios del seguro del automóvil y el diseño de un plan de trabajo para iniciar una campaña de promoción del taxi.*

**3. 10. 91.**

L'EMT presentava al sector un "Estudi sobre la variació del cost d'exploració del servei del taxi entre 1990-1991" com a base per a la revisió tarifària de 1992.

**3. 10. 91.**

*La EMT presentaba al sector un "Estudio sobre la variación del coste de explotación del servicio de taxi entre 1990 y 1991" como base para la revisión tarifaria de 1992.*

**23. 10. 91.**

El Ple de l'EMT aprovava les tarifes de taxi per a 1992. Com a novetat s'establí que el peatge del Túnel de Vallvidrera, anada i tornada, seria a càrrec del client. Per primera vegada, les associacions representatives havien presentat un estudi tarifari conjunt.

**23. 10. 91.**

*El Pleno de la EMT aprobaba las Tarifas de taxi para 1992. Como novedad establecía que el peaje del Túnel de Vallvidrera, ida y regreso, correría a cargo del cliente. Por primera vez las asociaciones representativas habían presentado a la negociación un Estudio Tarifario conjunto.*

**4. 11. 91.**

Acord complementari entre l'EMT i les associacions representatives per impulsar altres accions a fi de millorar la situació del taxi. Entre alguna d'elles figurava la proposta de promoure la creació d'una o dues emissores de taxi capaces de servir al conjunt de l'àrea, aprovar el "servei de taxi especial" per a persones amb problemes de mobilitat i participar en la campanya de normalització lingüística i promoció del sector.

**4. 11. 91.**

*Acuerdo complementario entre la EMT y las asociaciones representativas a fin de impulsar otras acciones para mejorar la situación del taxi. Entre alguna de ellas figuraba la propuesta de promover la creación de una o dos radio-emisoras de taxi capaces de servir al conjunto del área, aprobar el "servicio de taxi especial" para personas con problemas de movilidad y participar en la campaña de normalización lingüística y promoción del sector.*

**12. 2. 92**

Segona reunió amb el President de l'EMT. En aquesta oportunitat, Joan Torres va comunicar a les associacions del taxi, entre altres novetats, l'entrada en funcionament dels darrers trams del II Cinturó —pota sud i enllaç amb el Nus de la Trinitat— i la determinació d'implantar la doble direcció al Passeig de Gràcia.

**12. 2. 92**

*Segunda reunión con el Presidente de la EMT. En esta ocasión Joan Torres comunicaba a las asociaciones del taxi, entre otras novedades, la entrada en funcionamiento de los últimos tramos del II Cinturón —pata sur y enlace con el Nudo de la Trinitat— y la determinación de implantar la doble dirección en el Paseig de Gràcia.*

**Febrer 92.**

Sessió informativa organitzada per als responsables i juntes directives de les quatre associacions representatives a la Sala d'Actes de la Mancomunitat de Municipis de l'AMB. Joan

**Febrer 92.**

*Sesión informativa organizada para los representantes y juntas directivas de las cuatro asociaciones representativas del sector en el Salón de Actos de la Mancomunitat de Municipis de*

Torres, com a Regidor de l'Àmbit de la Via Pública, va donar a conèixer les principals mesures que definirien l'estratègia de circulació dissenyada per als Jocs Olímpics. El també President de l'EMT anunciava que el taxi disposaria durant els Jocs de 150 km. de carril bus-taxi i que arribaria allà on ho faci la resta del transport públic.

#### 24. 4. 92.

Reunió a l'EMT amb les associacions del taxi i representants del Servei d'Informació i Suport idiomàtic de la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques i del Consorci de Normalització Lingüística de la Generalitat de Catalunya per informar sobre les característiques de la Campanya que pretenia afavorir la normalització de l'ús del català en el col·lectiu del taxi.

#### 17. 6. 92

Administració i sindicats analitzen la modificació de la "Norma Complementària XVII del Reglament Regulador". Davant les diverses postures expressades per les associacions, l'EMT acceptava retirar el termini de tres dies per poder passar la revisió de taxímetres després d'una avaria i centrava el control sobre el rellotger del taxímetre, no sobre el taxista. La modificació va ser aprovada el 17 de setembre pel Consell Metropolità de l'EMT (B.O.P. 23. 10. 91).

#### 27. 10. 92

Les principals autoritats del Servei del Taxi de l'EMT es reunien amb els representants del sector per la negociació del model tarifari per a 1993. Les associacions sol·liciten la implantació de dues tarifes, una diürna i una altra nocturna en el conjunt de l'àrea i l'aplicació del suplement de sortida d'estacions. En aquesta trobada, l'EMT presentava, en forma de primícia, el material dissenyat pel Consorci de Normalització Lingüística i l'EMT per potenciar i generalitzar l'ús del català en el sector.



#### 10. 12. 92.

La Comissió de Preus de Catalunya anunciava l'aprovació de l'estructura tarifària per a 1993.

#### 2.93.

Els responsables de les associacions representatives del

sector visitaven el Centre de Control de les Rondes. En aquest marc es celebrà la tercera trobada amb el president de l'EMT, Joan Torres, qui explicà les raons que havien donat lloc a la constitució de l'Institut Metropolità del Taxi i posava especial accent en la necessitat que el sector sàpiga aprofitar la demanda que estaven generant les noves infraestructures olímpiques. Els taxistes, per la seva banda, li feien lliurament d'un document signat per tots en el qual sol·licitaven la convocatòria d'una nova consulta electoral al sector.

#### 21.9.93.

Les associacions representatives feien públic un document en què sol·licitaven la convocatòria d'una nova consulta general als titulars de llicència per renovar la representativitat del sector durant quatre anys més. En aquest valoraven de forma positiva la col·laboració establerta amb l'EMT. A més, es manifestaven

*l'AMB. Joan Torres, en calidad de Regidor de l'Àmbit de la Via Pública, daba a conocer las principales medidas que definirían la estrategia de circulación diseñada para los Juegos Olímpicos. El también Presidente de la EMT anunciaba que el taxi dispondría durante los JJ.OO. de 150 km. de carril bus-taxi y que llegaría hasta donde lo hiciera el resto del transporte público.*



#### 24. 4. 92.

*Reunión en la EMT con las asociaciones del taxi y representantes del Servei d'Informació i Suport Idiomàtic de la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques y el Consorci per a la Normalització Lingüística de la Generalitat de Catalunya, para informar sobre las características de la campaña que pretendía favorecer la normalización del uso del catalán en el colectivo del taxi.*

#### 17. 6. 92.

*Administración y sindicatos analizan la modificación de la "Norma Complementaria XVII del Reglamento Regulador". Ante las distintas posturas expresadas por las asociaciones, la EMT aceptaba retirar el plazo de tres días para pasar revisión de taxímetros tras una avería, centrando el control sobre el relojero del taxímetro no sobre el taxista. La modificación sería aprobada el 17 de septiembre por el Consejo Metropolitano de la EMT (B.O.P. 23.10.92).*

#### 27. 10. 92.

*Las principales autoridades del Servei de Taxi de la EMT se reúnan con los representantes del taxi para la negociación del modelo tarifario para 1993. Las asociaciones solicitan la implantación de dos tarifas, una diurna y otra nocturna, en el conjunto del área y la aplicación del suplemento de salida de estaciones. En este mismo encuentro, la EMT presentaba, en forma de primicia, el material confeccionado por el Consorci de Normalització Lingüística y la EMT para potenciar y generalizar el uso del catalán en el sector.*

#### 10.12.92.

*La Comissió de Preus de Catalunya anunciava la aprobació de la estructura tarifària para 1993.*

#### 2.93.

*Los responsables de las asociaciones representativas del taxi visitaban el Centro de Control de las Rondas. En ese marco se celebra el tercer encuentro con el Presidente de la EMT, Joan Torres, quien explicó las razones que dieron lugar a la constitución del Institut Metropolità del Taxi y hacía especial hincapié en la necesidad de que el sector supiera aprovechar la demanda que estaban generando las nuevas infraestructuras olímpicas. Los taxistas, por su parte, le hacían entrega de un documento firmado por todos en el que solicitaban la convocatoria de una nueva consulta electoral al sector.*

#### 21.9.93.

*Las asociaciones representativas del sector publicaban un documento en el que solicitaban la convocatoria de una nueva*

conformes amb el sistema de consulta directa, contestant així a la CGT, UGT autònoms, APT i ASTAC que, el 4 de març de 1993, havien formulat la proposta d'un nou reglament per determinar la representativitat del sector.

#### 7. 10. 93.

Julián Delgado, cap de la Guàrdia Urbana de Barcelona, rebia els màxims responsables del Taxi i de les associacions del sector. A la trobada es van encetar temes d'interès per al col·lectiu.

#### 18. 10. 93.

L'Institut anunciava oficialment la celebració d'una segona Consulta electoral als titulars de llicència el 17 de maig de 1994, per tal d'elegir els nous interlocutors amb aquesta Administració.

#### 4. 11. 93.

"La crisi del sector" va ser el tema que va reunir un cop més els responsables de l'Institut i les associacions representatives.

#### 15. 11. 93.

L'Institut comunicava a les associacions i, mitjançant aquestes, a tots els taxistes, que havien quedat ultimades les obres de millora als vials d'accés a la terminal del Pont Aeri: de cinc carrils disponibles, dos passaven a ser d'ús exclusiu per al taxi i



facilitaven l'"encotxament" dels passatgers procedents del Pont Aeri. Tanmateix, s'anunciava la unificació de la graella de taxis de l'aeroport, que permetia el

subministrament de vehicles a les tres terminals de l'aeroport.

#### 25.11.93.

El Consell Metropolità de l'EMT aprovava les tarifes per a 1994, amb una novetat bàsica: s'eliminava la tarifa T-3, mentre que la T-2 passava a aplicar-se durant el període feiner diürn i la T-1, els dissabtes, i diumenges diürns, així com els períodes nocturns.

Després de diverses negociacions iniciades per l'Institut i les associacions representatives del taxi, el Departament de Seguretat i Qualitat de la Generalitat de Catalunya acceptava la consideració de no ser necessària la modificació de taxímetres el 1994, ja que l'eliminació de la T-3 implicava únicament un reajustament de zones.

Eliminada la tarifa T-3, l'Institut ordenava desmuntar totes les tanques informatives referents al canvi de zona.

#### Febrer 94

Quarta trobada entre el President de l'Institut, Joan Torres, i les associacions representatives del sector. Els temes de debat: limitació del nombre d'assalariats del sector, necessitat de realitzar un estudi per analitzar la possibilitat d'unificar l'import de l'impost de circulació per a tots els taxistes de l'àrea metropolitana. Es van analitzar també alguns detalls de la propera

*consulta general a los titulares de licencia para renovar la representatividad del sector por otros cuatro años. En el mismo valoraban de forma positiva la colaboración establecida con la EMT. Además, se manifestaban conformes con el sistema de consulta directa, contestando así a la C.G.T., U.G.T. autónomos, APT y ASTAC-España que, el 4 de marzo de 1993, habían formulado la propuesta de un nuevo reglamento para determinar la representatividad del sector.*

#### 7. 10. 93.

*Julián Delgado, jefe de la Guardia Urbana de Barcelona, recibe a los máximos responsables del taxi y de las asociaciones representativas. En el encuentro se abordaron temas de interés para el sector del taxi.*



#### 18. 10. 93.

*El Institut anunciava oficialment la convocatoria a una segona Consulta electoral a los titulares de licencia el 17-5-1994, para elegir a los nuevos interlocutores con esta Administración.*

#### 4. 11. 93.

*"La crisis del sector" fue el tema que reunió una vez más a los responsables del Institut y de las asociaciones representativas del sector.*

#### 15. 11. 93.

*El Institut comunicaba a las asociaciones y, a través de ellas a todos los taxistas, que habían quedado ultimadas las obras de mejora en los viales de acceso a la terminal del Puente Aéreo; de los cinco carriles disponibles, dos pasaban a ser de uso exclusivo para el taxi, facilitando el encochamiento de los pasajeros procedentes del Puente Aéreo. Asimismo se anunciaba la unificación de la parrilla de taxis, que permitía el suministro de vehículos a las tres terminales del aeropuerto.*

#### 25. 11. 93.

*El Consell Metropolità de l'EMT aprovava las Tarifas para 1994, con una novedad básica: se eliminaba la Tarifa T-3, mientras que la T-2 pasaba a aplicarse durante el período laboral diurno y la T-1 en sábados y domingos períodos diurnos y nocturnos.*

*Después de diversas negociaciones emprendidas por el Institut y las asociaciones representativas, el Departament de Seguretat i Qualitat de la Generalitat de Catalunya aceptaba la consideración de que no era necesaria la modificación de taxímetros en 1994, ya que la eliminación de la T-3 implicaba únicamente un reajuste de zonas.*

*Eliminada la tarifa T-3, el Institut ordenaba desmontar todas las vallas informativas referentes al cambio de zona.*

#### Febrer 94.

*Cuarto encuentro entre el Presidente del Institut, Joan Torres, y las asociaciones representativas del sector. Los temas de debate: limitación del número de asalariados en el sector, la necesidad de realizar un estudio para analizar la posibilidad de unificar el importe del impuesto de circulación para todos los taxis del área metropolitana. Se analizaron algunos pormenores de*

Consulta electoral, així com els resultats obtinguts per les respectives associacions en les seves relacions amb les diverses organitzacions relacionades amb el taxi i el nivell de servei que s'oferia al taxista.

#### 10. 2. 94

En la Sessió Plenària del Parlament de Catalunya, el diputat socialista Celestino Corbacho, formulava al Conseller d'Indústria de la Generalitat de Catalunya, Josep M<sup>a</sup> Cullell, un conjunt de preguntes relatives a la reconversió del taxi de Barcelona i a la possibilitat que el govern català pugui destinar fons per a aquest fi, segons declaracions que diversos mitjans de comunicació atribuïen a persones relacionades amb Convergència i Unió i càrrecs de responsabilitat a l'EMT. El Conseller Cullell subratllava en la seva resposta que la Generalitat no tenia cap intenció de destinar fons de la Unió Europea a l'amortització de llicències de taxi a Barcelona. Atesa la importància del tema, l'Institut publicava el contingut sencer del debat a les pàgines de la Revista Taxi núm. 85.



#### 5. 5. 94.

L'Institut organitzava a la sala d'actes de la "Mancomunitat de Municipis de l'AMB" una conferència de Michel Trudel, coordinador Ministerial del Dossier del Taxi del Ministeri de Transportes de Quebec, i de Richard Boyer, responsable del Servei del Taxi de Montreal, perquè els taxistes de

Barcelona puguin conèixer l'experiència del "Pla d'amortització de llicències que aplicà Montreal el 1985".

#### 17. 5. 94.

Celebració de la II Consulta al sector per determinar quins eren els nous interlocutors davant l'Institut Metropolità del Taxi. Deu associacions es presenten a la Consulta: Gremio Unión de Taxistas (G.U.T.); Sindicat de Taxistes Autònoms de Catalunya (S.T.A.C.), "Sindicato de Taxistas Autònoms de Barcelona" (S.T.A.B.), Associació Empresarial del Taxi, Associació Catalana del Taxi (A.C.T.), Associació Professional del Taxi, Confederació General del Treball (C.G.T.), U.G.T., Unió de Petits Transportistes de Catalunya, Agrupació Catalana de Servei per al Taxi i "Asociación Sindical de Transportistas Autònoms de la Comunidad de España" (A.S.T.A.C.).



La Segona Consulta registrà una participació del 43,21%, un 10% menys que el 1990. En aquesta oportunitat les organitzacions més votades van ser: l'Associació Catalana del Taxi (20,13%), el Sindicat de Taxistes Autònoms de Catalunya (19,73%), l'Associació Empresarial del Taxi (14,93%) i el Sindicato de Taxistas Autònoms de Barcelona (14,25%). Els resultats van permetre comprovar que el sector comptava amb tres organitzacions molt estabilitzades: el STAC, el STAB i l'Associació Empresarial del Taxi.

#### 15. 6. 94.

El President de l'Institut, Joan Torres, es reunia per primera vegada amb els presidents de les associacions representatives

la próxima Consulta electoral, así como los resultados obtenidos por las asociaciones en sus relaciones con la distintas organizaciones relacionadas con el taxi y el nivel de servicio que cada una de ellas ofrecía al taxista.

#### 10. 2. 94

En la Sesión Plenaria del Parlament de Catalunya, el diputado socialista, Celestino Corbacho, formulaba al Conseller d'Indústria de la Generalitat de Catalunya, Josep M<sup>a</sup> Cullell, una serie de preguntas relativas a la reconversió del taxi de Barcelona y a la posibilidad de que el gobierno catalán destinase fondos para la misma, según declaraciones que varios medios de comunicación atribuían a personas relacionadas con Convergència i Unió y cargos de responsabilidad en la EMT. El señor Cullell destacaba en su contestación que la Generalitat no tenía intención de destinar fondos de la Unión Europea para la amortización de licencias de taxi en Barcelona. Por la importancia del tema, el Instituto publicaba el contenido íntegro del debate en las páginas de la Revista Taxi n<sup>o</sup> 85.

#### 5. 5. 94.

El Institut organitzava en la sala de actes de la "Mancomunitat de Municipis de l'AMB" una conferència con la participació de Michel Trudel, coordinador Ministerial del Dossier del Taxi del Ministeri de Transportes de Quebec, y de Richard Boyer, responsable del Servicio del Taxi de Montreal, con el fin de que los taxistas de Barcelona conocieran "el Plan de amortización de licencias que se aplicó en Montreal en 1985".



#### 17. 5. 94.

Celebración de la II Consulta al sector para determinar los nuevos interlocutores ante el Instituto Metropolità del Taxi. Diez asociaciones se presentan a la Consulta: Gremio Unión de Taxistas (G.U.T.), Sindicat de Taxistes Autònoms de Catalunya (S.T.A.C.), Sindicato de Taxistas Autònoms de Barcelona (S.T.A.B.), Associació Empresarial del Taxi, Associació Catalana del Taxi (A.C.T.), Asociación Profesional del Taxi, Confederació General del Treball (C.G.T.), U.G.T., Unió de Pequeños Transportistas de Catalunya, Agrupación Catalana de Servicio para el Taxi y Asociación Sindical de Transportistas Autònoms de la Comunidad de España (A.S.T.A.C.).

La Segunda Consulta registró una participación del 43,21%, un 10% menos que en 1990. En esta oportunidad las organizaciones más votadas fueron la Asociación Catalana del Taxi (20,13%), el Sindicat de Taxistes Autònoms de Catalunya (19,73%), la Associació Empresarial del Taxi (14,93%) y el Sindicato de Taxistas Autònoms de Barcelona (14,25%). Los resultados permitieron constatar que el sector contaba con tres organizaciones muy estabilitzadas: el STAC, el STAB y la "Associació Empresarial del Taxi".

#### 15.6.94.

El Presidente de l'Institut, Joan Torres, se reunía por primera vez con los presidentes de las asociaciones representativas sur-

sorgides de la darrera consulta per constituir la “Taula Tècnica del Taxi”. En aquesta primera presa de contacte, els taxistes li van exposar els assumptes que produïen més inquietud al sector: disminució de la demanda, excés de taxis i taxistes, alternatives per guanyar nous mercats, etc. Joan Torres, per la seva banda, va sol·licitar als nous representants reciprocitat en la informació, rigor en el debat i lleialtat al servei.

#### **Juliol 94.**

L'Alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, rebia els membres i responsables de les associacions representatives del sector que van resultar elegits a la II Consulta de maig. L'Alcalde comunicava als taxistes que, amb la futura aprovació de la carta Municipal i la Llei de Grans Ciutats, el Consistori podria reglar



mentar els problemes de circulació que afectaven l'activitat del taxi. Per la seva banda, els taxistes li van expressar la seva

preocupació davant la crisi econòmica i estructural del sector.

#### **29. 11. 94.**

Segona reunió de la “Taula Tècnica”. L'Institut Metropolità del Taxi formulava una primera proposta formal per iniciar el procés de reestructuració reclamat per diverses associacions del sector, que finalment va ser subscripta pel president de l'“Associació Empresarial del Taxi”, Joan Fuentes, i per Dionisio Gracia, president del “Sindicato de Taxistes Autònoms de Barcelona (STAB)”. La resta de sindicats i associacions (STAC, ACT i GUT) van ajornar la seva decisió davant l'absència dels seus presidents a la reunió. La referida proposta contemplava, entre altres mesures, eliminar 250 llicències d'autotaxi per any; aconseguir publicitat en els taxis —els diners es destinarien íntegrament a disminuir l'aportació del taxista—; convocar un referèndum entre els taxistas amb resultats vinculants per tal de conèixer si més del 50% del col·lectiu es mostrava d'acord amb la reconversió; procedir a la congelació provisional del nombre d'assalariats fins que no es determinés, a través d'una auditoria, la millor solució, i realitzar dues convocatòries anyals d'exàmens per a nous taxistes el juny i desembre, respectant els drets vigents i a l'espera dels resultats de l'auditoria.

#### **14 i 18. 2. 94**

La Taula Tècnica es reuniria en aquestes dues dates, per tal que els sindicats que encara no havien subscript la proposta inicial expressessin la seva postura i/o esmenes.

#### **19. 10. 94.**

El President de l'EMT, Joan Torres, formulava una segona proposta de sis punts a les associacions per a la reestructuració del sector i els sol·licitava que expressessin la seva opinió per proposar-la al Consell d'Administració de l'EMT. Els sindicats acceptaven en aquesta reunió la proposta de forma provisional argumentant que havien de sotmetre-la prèviament a l'opinió de les respectives juntes.

*gidas de la última consulta con el fin de constituir la “Taula Tècnica del Taxi”. En esta primera toma de contacto, los taxistas expusieron al Presidente los temas de mayor inquietud en el sector: disminución de la demanda, exceso de taxis y taxistas, alternativas para ganar nuevos mercados, etc. Joan Torres, por su parte, solicitó a los nuevos representantes reciprocidad en la información, rigor en el debate y lealtad al servicio.*

#### **Julio 94.**

*El alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, recibía a los miembros y responsables de las asociaciones representativas del sector que resultaron elegidas en la II Consulta de mayo. El alcalde comunicaba a los taxistas*



*que, con la futura aprobación de la Carta Municipal y la Ley de Grandes Ciudades, el Consistorio podría reglamentar los problemas de circulación que inciden en la actividad del taxi. Por su parte, los taxistas expresaron al alcalde su preocupación por la crisis económica y estructural del sector.*

#### **29. 11. 94.**

*Segunda reunión de la “Taula Tècnica”. El Institut Metropolità del Taxi formulaba una primera propuesta formal para iniciar el proceso de reestructuración reclamado por diversas asociaciones del sector, que finalmente fue suscrita por el presidente de la “Associació Empresarial del Taxi”, Joan Fuentes y por Dionisio Gracia, presidente del Sindicato de Taxistas Autònoms de Barcelona (STAB). El resto de sindicatos y asociaciones (STAC, ACT y GUT) pospusieron su decisión ante la ausencia de sus presidentes a la reunión. La referida propuesta contemplaba, entre otras medidas, eliminar 250 licencias de autotaxi por año; conseguir publicidad en los taxis —el dinero se destinaría íntegramente a disminuir la aportación del taxista—; convocar un referéndum entre los taxistas con resultados vinculantes para conocer si más del 50% del colectivo se mostraba de acuerdo con la reconversión; proceder a la congelación provisional del número de asalariados hasta que no se determinase, por vía de auditoría, la mejor solución, y realizar dos convocatorias anuales de examen para nuevos taxistas en junio y diciembre, respetando los derechos vigentes y en espera de los resultados de la auditoría.*

#### **14 i 18. 10. 94**

*Con posterioridad, la Taula Tècnica se reuniría en estas dos fechas para que los sindicatos, que aún no habían suscrito la propuesta inicial, expresaran su postura o enmiendas .*

#### **19. 10. 94**

*El Presidente de la EMT, Joan Torres, formulaba a las asociaciones una segunda propuesta de 6 puntos para la reestructuración del sector, y solicitaba que expresaran su opinión para proponerla inmediatamente al Consell d'Administració de l'EMT. Los sindicatos aceptaban en esta reunión la propuesta de forma provisional argumentando que debían someterla previamente a sus respectivas juntas.*

#### **24. 10. 94.**

*Presentación al “Consell d'Administració de la EMT” el contenido de la propuesta formulada el 19 de octubre a las asocia-*

#### 24. 10. 94.

Presentació al "Consell d'Administració de l'EMT" del contingut de la proposta formulada el 19 d'octubre a les associacions amb les respectives esmenes. La proposta plantejava la necessitat d'abordar novament una política d'amortització de llicències;

una regulació del nombre de conductors per vehicle amb l'objectiu d'aconseguir que el taxi sigui conduït de forma exclusiva i unipersonal; la regulació de les llicències en la línia de l'expedient en curs; prosseguir l'eliminació de l'intrusisme;

incrementar la demanda de taxis i regular el sector empresarial dins el marc d'un nou Reglament Nacional. A més, l'Institut proposava que s'apliqués un "Pla de Treball per a la reestructuració del taxi", amb un conjunt de mesures d'urgència, que es podrien aplicar des del 30 de novembre i durant tot l'any 95.

#### 24. 10. 94.

El Ple de l'EMT aprovava el "Pla de treball per al 95", amb els vots favorables del Grup Socialista i d'Iniciativa per Catalunya, mentre el Grup Popular ho feia a favor de la línia de treball, però sense pronunciar-se en relació amb el contingut fins que no es disposés d'una auditoria i d'informes jurídics i econòmics del sector. Convergència i Unió rebutjava el document.

#### 3. 11. 94.

Les associacions manifestaven el seu posicionament definitiu en relació amb el document marc aprovat pel Ple de l'EMT el 24 d'octubre. L'Associació Catalana del Taxi (ACT), el Sindicat de Taxistes Autònoms de Catalunya (STAC) i el "Gremio Unión de Taxistas" (GUT) es negaven a signar-lo argumentant una manca de radicalitat. Per la seva part, l'Associació Empresarial del Taxi i el "Sindicato de Taxistas Autònoms de Barcelona" manifestaven que no el firmaven perquè les seves inconcrecions podrien conduir a una posició molt contundent.

#### 24. 11. 94.

La "Taula Tècnica" es reunia un cop més i després de la impossibilitat d'arribar a un acord que satisfés a les parts. Joan Torres, com a President de l'Institut, manifestava als representants del col·lectiu que era imprescindible fer un "Estudi sobre el Taxi a Barcelona" per poder tenir una panoràmica real de la seva situació i per dissenyar vies d'actuació possibles per al procés d'amortització de llicències que reclamava el sector.

#### 22. 12. 94.

El Ple de l'EMT debatia i aprovava provisionalment la proposta de modificació de l'Art. 17 del Reglament Regulador del Servei amb els vots favorables del Grup Socialista i d'Iniciativa per Catalunya, l'abstenció cautelar del PP i l'abstenció total de Convergència i Unió. Amb aquesta mesura, l'Institut recollia la reivindicació formulada per les forces representatives del taxi sota el lema "Un taxi, un conductor".

#### 20. 1. 95

Reunió del president de l'Institut amb els sindicats i associacions representatives i l'Equip d'Experts que s'encarregaria

de les associacions, con sus respectivas enmiendas. La propuesta planteaba la necesidad de abordar nuevamente una política de amortización de licencias; una nueva regulación del número de conductores por vehículo a fin de lograr que el taxi sea conducido de forma exclusiva y unipersonal; la regulación de las licencias en la línea del expediente en curso; proseguir la eliminación del intrusismo, incrementar la demanda del sector, regular el sector empresarial en el marco de un nuevo Reglamento Nacional. Además, el Institut proponía aplicar un "Plan de Trabajo para la reestructuración del Taxi" con un conjunto de medidas de urgencia que se aplicarían a partir del 30 de noviembre y durante todo el año 1995.

#### 24. 10. 94.

El Pleno de la EMT aprobaba el "Plan de Trabajo" con los votos favorables del Grupo Socialista e Iniciativa per Catalunya, mientras que el Grupo Popular lo hacía a favor de la línea de trabajo, pero sin pronunciarse en cuanto al contenido, hasta no disponer de una auditoría e informes jurídicos y económicos del sector. Convergència i Unió rechazaba el documento.

#### 3. 11. 94.

Las asociaciones representativas manifestaban su postura definitiva en relación con el documento marco aprobado en el Pleno de la EMT el 24 de octubre. La "Associació Catalana del Taxi" (ACT), el "Sindicat de Taxistes Autònoms de Catalunya" (STAC) y el Gremio Unión de Taxistas (GUT) se negaban a firmarlo argumentando falta de radicalidad. Por su parte, la "Associació Empresarial del Taxi" y el Sindicato de Taxistas Autònoms de Barcelona subrayaban que no firmaban el documento porque sus inconcreciones podrían conducir a una posición muy contundente.

#### 24. 11. 94.

La "Taula Tècnica" se reunía una vez más y, después de la imposibilidad de llegar a un acuerdo que satisficiera a las partes. El Presidente del Institut, Joan Torres, manifestaba a los representantes del colectivo que era necesario elaborar un "Estudio sobre el Taxi en Barcelona" para poder tener una panoràmica real de su situación y diseñar las vías de actuación posibles para el proceso de amortización de licencias que reclamaba el sector.

#### 22. 12. 94.

El Pleno de la E.M.T. debatía y aprobaba provisionalmente la propuesta de modificación del Art. 17 ap. 1 del Reglamento Regulador del Taxi, con los votos favorables del Grupo Socialista y de Iniciativa per Catalunya, la abstención cautelar del PP y la abstención total de Convergència i Unió. Con esta medida, el Institut Metropolità del Taxi recogía la reivindicación formulada por las fuerzas representativas del taxi bajo el lema: "Un taxi, un conductor".

#### 20. 1. 95.

Reunión del Presidente del Institut con los sindicatos representativos y el Equipo de Expertos que se encargaría de elaborar el "Estudio sobre el Sector del Taxi de Barcelona". El Presidente



d'elaborar l'"Estudi sobre el sector del taxi a Barcelona". El President puntualitzava un cop més que el referit Estudi no pretenia contestar ningú, sinó ser un punt de referència que pogués donar resposta als interessos contradictoris que fins aquell moment s'havien posat de manifest en el col·lectiu. L'elecció dels experts es feia de mutu acord amb les associacions i sindicats representatius del sector.

### 16. 3. 95.

En un acte presidit per Joan Torres i amb la presència de les principals autoritats de l'Institut i de l'Equip d'Experts es presentava als mitjans de comunicació les conclusions de l'Estudi sobre la situació del sector. Aquest concloïa que els taxistes de Barcelona i àrea metropolitana hi tenien un dèficit d'exploració xifrat en un 12,74%. Per solucionar-lo recomanaven que s'apliquessin un conjunt de mesures, entre elles que es reduïssin 1.215 llicències en el termini de 5 anys i que es prohibissin durant el mateix període la contractació d'assalariats.

### 15. 3. 95.

La Junta de Portaveus del Parlament de Catalunya rebia el president de l'EMT, Joan Torres, alts càrrecs de l'Institut i els presidents de les associacions representatives. El president de l'EMT exposà als parlamentaris les conclusions de l'Estudi sobre el Taxi realitzat pels experts, mentre que Joan Laporta, gerent de l'Institut, els sol·licità que promoguessin la modificació de la Llei de Transports amb la fi de regular el taxi de 9 places. Per la seva banda, Miguel Tomàs, president del STAC, reclamà una Llei Catalana del Taxi i demanà que el Parlament animés l'executiu a donar suport financer a la reestructuració del sector. Els diversos grups polítics donaren el suport unànim al sector.

### 30. 3. 95.

Conegudes les conclusions de l'Estudi, l'Institut i les associacions representatives arribaven a un Acord per tal d'iniciar la reestructuració del sector.

### 30. 3. 95.

El Ple de l'EMT ratificava l'Acord amb els vots favorables del PSC, IC, CiU i l'abstenció parcial del P.P.

Dins el marc de l'Acord s'aprovava la "Disposició Transitòria Segona" per poder suspendre de forma temporal alguns articles del Reglament Metropolità del Taxi, i s'establia, entre altres mesures: reduir un mínim de 1.215 llicències en el termini de 5 anys; suspendre durant aquest període l'aplicació de l'art. 17 del Reglament de 1981, en el sentit de prohibir la contractació de més assalariats, deixant a mans del Consell de l'Institut els casos d'excepcionalitat,

prèvia consulta a la Comissió de Seguiment; suspendre l'aplicació dels articles 18, 19, 20 i 21, i el paràgraf 1 de la Disposició Transitòria del Reglament del Servei en l'apartat que determina excepcions a la regla d'intransmissibilitat de les llicències, amb excepció de la transmissibilitat que afecta familiars de primer grau.

*puntualizaba una vez más que el referido Estudio no pretendía contestar a nadie, sino ser un punto de referencia que pudiera dar respuesta a los intereses contradictorios que hasta la fecha se habían puesto de manifiesto en el colectivo. La elección de los expertos se hizo de mutuo acuerdo con las asociaciones y sindicatos representativos del sector.*

### 14. 3. 95.

*En un acto presidido por Joan Torres, las principales autoridades del Institut y el Equipo de Expertos, se presentaba a los medios de comunicación las conclusiones del Estudio sobre la*



*situación del sector. El mismo concluía que los taxistas de Barcelona y área metropolitana tenían un déficit de explotación cifrado en un 12'74%. Para solucionarlo recomendaban aplicar un conjunto de medidas, entre ellas reducir 1.215 licencias en un plazo de 5 años y prohibir durante este mismo período la*

*contratación de asalariados.*

### 15. 3. 95.

*La Junta de Portavoces del Parlament de Catalunya recibía al presidente de la Entitat Metropolitana del Transport, Joan Torres, acompañado de los altos cargos del Institut y presidentes de las asociaciones del sector. El Presidente de la EMT expuso a los parlamentarios las conclusiones del "Estudio sobre el Taxi". Joan Laporta, Gerente del Institut, les solicitó promover la modificación de la Ley de Transportes con el fin de regular el taxi de 9 plazas. Por su parte, Miguel Tomás, presidente del STAC, reclamó una Ley Catalana del Taxi y pidió que el Parlament instara al ejecutivo para el apoyo financiero destinado a la reestructuración del sector. Los distintos grupos políticos expresaron su apoyo unánime al sector.*

### 30. 3. 95.

*Conocidas las conclusiones del Estudio, el Institut y asociaciones representativas llegaban a un Acuerdo para iniciar la reestructuración del sector.*

### 30. 3. 95.

*El Pleno de la "Entitat Metropolitana del Transport" ratificaba el Acuerdo con los votos favorables del PSC, IC, CIU y la abstención parcial del PP. En el marco del Acuerdo se aprobaba la "Disposición Transitòria Segunda" con el fin de suspender de forma temporal algunos artículos del Reglamento Metropolitano del Taxi, que establecía, entre otras medidas: reducir un mínimo de 1.215 licencias en el plazo de cinco años; suspender durante ese período la aplicación del art. 17 del Reglamento Metropolitano del Taxi del 81, en el sentido de prohibir la contratación de más asalariados, dejando en manos del "Consell de l'Institut" los casos de excepcionalidad, previa consulta a la Comisión de Seguimiento; suspender la aplicación de los artículos 18, 19, 20 y 21, y el parágrafo primero de la Disposición Transitòria del Reglamento del servicio, en el apartado que determina excepciones a la regla de intransmisibilidad de las licencias, con excepción de la transmisibilidad que afecta a familiares de primer grado.*



## Modernització de la gestió administrativa

Els serveis administratius de l'Institut Metropolità del Taxi han desenvolupat durant aquest període les funcions d'assessorament, gestió i execució de tota la tramitació administrativa necessària per a l'exercici de la professió, introduint-hi un seguit de millores per tal d'oferir al taxista un servei molt més modern i àgil. Totes les tasques administratives han estat informatitzades, la qual cosa permet de millorar la tramitació automàtica dels diferents expedients i l'actualització permanent de la base de dades.

### PRINCIPALS SERVEIS:

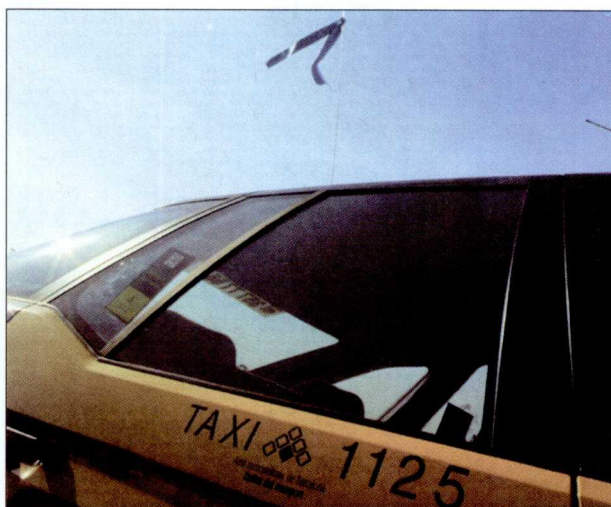
**Expedició de documents:**  
certificat de la llicència, carnets, certificacions oficials, etc.

**Sol·licituds:**  
substitució del vehicle aplicat a la llicència —canvi de material—, homologació de vehicles, transferència de llicències, inscripció d'exàmens per a proves d'accés a la professió, subvencions, ajuts, informació diversa, etc.

**Autoritzacions:**  
per exercir la professió —relacions laborals, carnet, etc.—; per a la baixa del vehicle per part dels serveis d'inspecció —vehicles immobilitzats—; provisionals, per exercir el drets inherents a la llicència —IAE—; per excedències; torn de vacances; de cooperació entre titulars de la llicència —malaltia —, etc.

**Revisions:**  
periòdiques del vehicle, del taxímetre i de la forma d'exploració de la llicència, revisions tècniques ordinàries i extraordinàries del material, etc.

**Servei d'inspecció:**  
comprovació de denúncies, aplicació del règim disciplinari, execució de les sancions imposades en estreta col·laboració amb la Guàrdia Urbana dels municipis metropolitans, control de les parades de l'aeroport per al correcte subministrament de vehicles a les diferents terminals.



### PRINCIPALES SERVICIOS:

**Expedición de documentos:**  
Certificado de la licencia, carnets, certificaciones oficiales, etc.

**Solicitudes:**  
sustitución del vehículo aplicado a la licencia —cambio de material—, homologación de vehículos, transferencia de licencias, inscripción de exámenes para las pruebas de acceso a la profesión, subvenciones, ayudas, información diversa, etc.

**Autorizaciones:**  
para ejercer la profesión —relaciones laborales, carnet, etc.—, para la baja del vehículo por parte de los servicios de inspección —vehículos inmovilizados—, provisionales, para ejercer los derechos inherentes a la licencia —IAE—, para excedencias, turno de vacaciones, de cooperación entre titulares de licencia —enfermedad— etc.

**Revisiones:**  
periódicas del vehículo, del taxímetro y de la forma de explotación de la licencia, revisiones técnicas ordinarias y extraordinarias del material, etc.

**Servicio de inspección:**  
comprobación de denuncias, aplicación del régimen disciplinario, ejecución de las sanciones impuestas en estrecha colaboración con la Guardia Urbana de los municipios metropolitanos, control de paradas del aeropuerto para el correcto suministro de vehículos a las diferentes terminales.

### Campanyes:

inspecció de relacions laborals en coordinació amb altres Administracions; inspecció del correcte funcionament del taxímetre; per evitar l'intrusisme professional; modernització de la flota — Campanya Taxi posa't Guapo—.

### Convenis:

Amb La Caixa per la gestió del cobrament de taxes que genera la gestió administrativa, i amb ECA-ITV per al pagament directe de les taxes de canvi de material en les seves mateixes oficines.

### Altres serveis:

Llibre de reclamacions.  
Bústia de suggeriments.  
Objectes perduts a l'interior del taxi: gestió per a la recuperació.



### Campañas:

inspección de relaciones laborales en coordinación con otras Administraciones, inspección del correcto funcionamiento del taxímetro, para evitar el intrusismo profesional, modernización de la flota — Campaña Taxi posa't Guapo—.

### Convenios:

Con La Caixa para la gestión del cobro de tasas que genera la gestión administrativa, y con ECA-ITV para el pago directo de las tasas de cambio de material en sus mismas oficinas.

### Otros servicios:

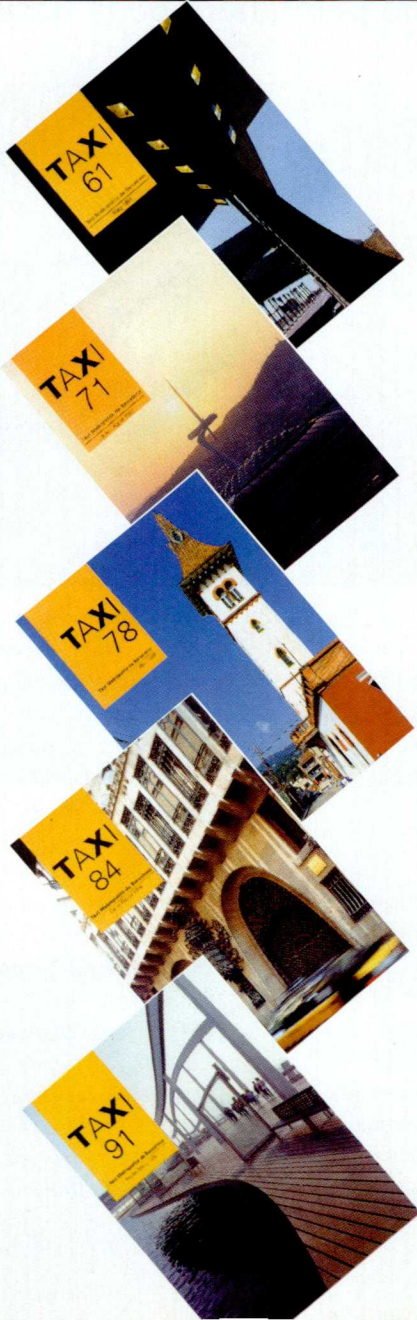
Libro de reclamaciones  
Buzón de sugerencias.  
Objetos perdidos en el interior del taxi: gestión para la recuperación.

## OBRES

L'Institut Metropolità del Taxi ha realitzat també durant aquest període una sèrie d'actuacions per modernitzar algunes infraestructures inherents al servei. Aquest és el cas del Centre de Gestió del Taxi i del sistema informàtic regulador del subministrament d'autotaxis a les tres terminals de l'aeroport de Barcelona, inaugurat el febrer de 1994. Gràcies a aquest nou sistema, el taxista obté informació puntual de l'estat de la demanda quan surt o accedeix a l'aeroport, i l'usuari és atès amb ordre i rapidesa quan surt d'alguna de les tres terminals per dirigir-se amb taxi a la ciutat. L'aeroport de Barcelona va generar durant aquests darrers anys una mitjana de 2.300.000 carreres anyals.

## REVISTA DEL TAXI

La Revista del Taxi s'ha consolidat aquest darrers anys com a mitjà d'intercomunicació entre aquesta Administració i el col·lectiu de taxistes, i les seves pàgines centrals, de color groc, han permès de fer un seguiment dels temes que els responsables de les associacions representatives del sector tracten periòdicament amb l'Institut.



## OBRAS

El Institut Metropolità del Taxi realizó también durante este período una serie de actuaciones para modernizar algunas infraestructuras relativas al servicio. Éste es el caso del centro de Gestión del Taxi y del sistema informático regulador del suministro de autotaxis a las tres terminales del aeropuerto de Barcelona, inaugurado en febrero de 1994. Gracias a este nuevo sistema, el taxista obtiene información puntual del estado de la demanda cuando sale o accede al aeropuerto, y el usuario es atendido con orden y rapidez cuando sale de alguna de las terminales para dirigirse en taxi a la ciudad. El aeropuerto de Barcelona generó un promedio de 2.300.000 carreras anuales.

## REVISTA DEL TAXI

La Revista del Taxi se ha consolidado estos últimos años como un medio de comunicación entre esta Administración y el colectivo de taxistas. Sus páginas centrales, de color amarillo, han realizado un seguimiento pormenorizado de los diversos temas que los responsables de las asociaciones representativas trataron con el "Institut".

## RESUM DE TRANSFERÈNCIES

### TRANSFERÈNCIES AUTORITZADES PEL GERENT METROPOLITÀ

Motiu	Quantitat					Percentatge				
	1991	1992	1993	1994	1995(*)	1991	1992	1993	1994	1995(*)
Transitòria 4	8	—	—	—	—	1,3	—	—	—	—
18 - 1. a)	44	9	—	—	—	7,3	1,7	—	—	—
18 - 1. b. h) Hereu	45	26	24	30	9	7,5	5,0	5,2	5,0	4,9
18 - 1. b. j) Jubilació	193	213	213	275	84	32,4	41,0	46,2	45,8	45,9
18 - 1. c) Invalidesa	23	25	19	14	3	3,8	4,8	4,1	2,3	1,6
18 - 1. d) Força major	28	34	34	64	16	4,7	6,6	7,4	10,7	8,7
18 - 1. e) Més de 5 anys	254	212	164	214	—	42,6	40,8	35,6	35,7	36,6
18 - 1. f) Mortis - causa	—	—	7	3	4	—	—	1,5	0,5	2,2
<b>Total</b>	<b>595</b>	<b>519</b>	<b>461</b>	<b>600</b>	<b>183</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

(\*) 1r trimestre 1995

### PERSONES QUE HAN ACCEDIT A LA TITULARITAT DE LLICÈNCIA

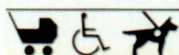
Antiguitat del Carnet del taxista	Quantitat					Percentatge				
	1991	1992	1993	1994	1995(*)	1991	1992	1993	1994	1995(*)
no tenen carnet	6	7	7	7	2	1,1	1,4	1,5	0,2	1,1
menys d'1 any	227	210	187	236	68	40,2	42,8	40,9	39,4	37,2
entre 1 i 2 anys	48	51	77	115	30	8,5	10,4	16,8	19,2	16,4
entre 2 i 3 anys	36	24	30	53	23	6,4	4,9	6,6	8,8	12,6
entre 3 i 4 anys	32	17	17	27	9	5,7	3,5	3,7	4,5	4,9
entre 4 i 5 anys	48	22	13	16	10	8,5	4,5	2,8	2,7	5,5
entre 5 i 10 anys	86	88	67	72	15	15,2	17,9	14,7	12,0	8,2
entre 10 i 15 anys	37	37	25	38	15	6,6	7,5	5,5	6,3	8,2
entre 15 i 20 anys	19	19	19	29	11	3,4	3,9	4,2	4,8	6,0
més de 20 anys	25	16	15	12	0	4,4	3,3	3,3	2,0	0
<b>Total</b>	<b>564</b>	<b>491</b>	<b>457</b>	<b>599</b>	<b>83</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

(\*) 1r trimestre 1995

## TARIFA TAXI 1995

Ptes./Ptas.

Carrera mínima	270
Hora espera	2000

 55 x 35 x 35 cm	Gratuït i oblig. Gratuito y oblig.
---------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------

Període/Período pta./km.


T-2 Diürn feiners de 6-22 h. Diurno laborables de 6-22 h.	92
--------------------------------------------------------------	----


T-1 Nocturn 22-6 h i Dissab./Fest. 0-24 h. Nocturno 22-6 h i Sáb./Fest. 0-24 h.	107
------------------------------------------------------------------------------------	-----


Percepció mínima de les carreres amb origen o destinació a l'Aeroport 1.000, - ptes. (inclòs carrera mínima, suplement de sortida i maletes).


Percepción mínima de los trayectos con origen o destino en el Aeropuerto 1.000, - ptas. (incluido carrera mínima, suplemento de salida y maletas).

### Suplements-Suplementos

 Aeroport / Aeropuerto Entrades i sortides/Entradas y salidas	300
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

 Maleta o similar +55 x 35 x 35 cm	100
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

 Gossos / Perros (Discrecional)	125
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

 Peatge Túnel Vallvidrera: anada i tornada a càrrec del client. / Peaje Túnel Vallvidrera: ida y vuelta a cargo del cliente	
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

Ràdio-Taxis, no podran superar la tarifa de la carrera mínima en arribar al lloc «d'encotxament».

Radio-Taxis, no podrán superar la tarifa de la carrera mínima al llegar al lugar de «encoché».

La tarificació de l'Àrea metropolitana de Barcelona, és la mateixa per a tot el territori.

La tarificación del Área metropolitana de Barcelona, es la misma para todo el territorio.

Consultes i aclariments / Consultas y aclaraciones Tel. 412 00 00

## TRANSFERÈNCIES DE LLICÈNCIES

Any	Núm de Transferències
1981	789
1982	529
1983	841
1984	734
1985	567
1986	640
1987	469
1988	373
1989	492
1990	453
1991	595
1992	519
1993	461
1994	600
1995 (*)	183

(\*) 1r Trimestre de 1995

## REVISIONS DE VEHICLES A L'ITV

Any	ITV Badalona	ITV Sant Just	Total
1991	7.417	4.246	11.663
1992	6.973	4.368	11.341
1993	6.315	4.498	10.813
1994	6.947	4.442	11.389
1995 (*)	2.234	1.471	3.705

(\*) 1r Trimestre de 1995

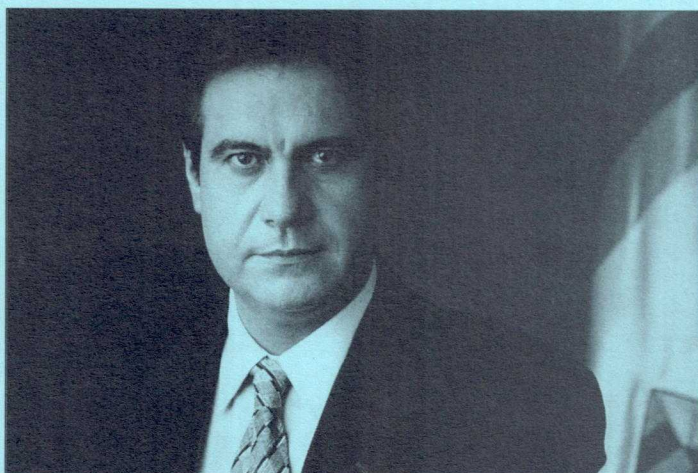
## ALTES I BAIXES DE CONDUCTORS

Any	Núm d'altres	Núm de baixes	Saldo anual
1991	1.494	1.632	-138
1992	1.593	1.600	-7
1993	1.534	1.525	+9
1994	1.858	1.881	-23
1995 (*)	392	359	+33

(\*) 1r Trimestre de 1995

## Celestino Corbacho

Alcalde de L'Hospitalet



Ha sido alcalde de L'Hospitalet en el último año, en sustitución de Ignasi Pujana. Hoy es candidato por el PSC para las municipales del 28 de mayo. Le acompaña en esta singladura un equipo renovado y joven, que ofrece a L'Hospitalet la posibilidad de seguir avanzando hacia un modelo de ciudad moderno, solidario con el entorno, con dos proyectos de enorme envergadura económica: Pedrosa y Granvía Sur. Pero Celestino Corbacho es, además, un conocedor de los problemas del taxi. Como diputado socialista en el Parlament de Catalunya expuso en la cámara diversos temas relativos al sector y al posible proceso de reestructuración. Asimismo ha sido uno de los promotores de la última reunión que las asociaciones representativas del taxi mantuvieron con los distintos grupos políticos de la Cámara catalana. Hoy, en su calidad de parlamentario, continúa ofreciendo al taxi su colaboración en los temas que estén a su alcance. En la conversación que ahora ofrecemos nos habla del presente y futuro de L'Hospitalet, el municipio que probablemente lo renovará en el cargo el día 28.

■ **¿Cuál es el balance de su corta experiencia como alcalde de L'Hospitalet?**

Positivo, porque durante este año hemos conseguido normalizar la vida pública en nuestra ciudad, que en el período 93-94 se vio alterada por las circunstancias que concurrieron en la persona del anterior alcalde. Creo, por otra parte, que he conseguido uno de los objetivos que para mí tenía gran importancia: restablecer las relaciones de una manera estable y lo más cordial posible con todas las instituciones del Estado y Catalunya, fundamentalmente con la Generalitat. No con un espíritu pactista por mi parte, sino de acuerdo con una visión pragmática de la realidad. Es decir, tengo claro que los problemas de la ciudad no se resuelven únicamente desde la propia ciudad, sino también desde la intervención de otras instituciones. Hoy, por ejemplo, no se puede hablar de educación o sanidad al margen de la Generalitat de Catalunya, porque es la que tiene los recursos y competencias. Por tanto, creo que siempre habrá más posibilidades si las relaciones son buenas que si no lo son. Con ese espíritu he realizado un trabajo profundo con las instituciones. Estoy seguro de que RENFE y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes serán más sensibles al estudio de los nuevos trazados ferroviarios, porque se han creado y potenciado unas condiciones previas de relación y trabajo. En concreto, me interesa establecer esta relación de trabajo, porque me importa y preocupa mucho el futuro de esta ciudad desde el punto de vista de las vías férreas que atraviesan diversos barrios.

■ **La asignatura pendiente de su municipio**

Sin duda.

■ **Su ciudad ha ganado también diversos espacios nuevos**

Hemos acabado algunas obras emblemáticas para el municipio: el Parc de Las Planes, l'Avinguda del Carrilet, una gran arteria que, además de proporcionar calidad de vida al ciudadano, lo comunica con Barcelona. Hemos mejorado la conectividad entre el barrio de Santa Eulàlia de Torrossa con la incorporación de escaleras mecánicas. Hemos inaugurado un Polideportivo en Bellvitge, unas pistas deportivas en el barrio de Santa Eulàlia y hemos acabado una zona verde histórica, conocida popularmente como "Bacoví" que databa de 1974. No quisiera dejar de nombrar otras dos actuaciones por el significado que tienen para el futuro de L'Hospitalet: me refiero al acabado del Polígono Sur con un millón de m<sup>2</sup> de zonas industriales y que ya está totalmente urbanizado, y el Polígono Pedrosa, con ochocientos mil m<sup>2</sup>, también urbanizados. En ambos polígonos se han invertido más de seis mil millones de ptas; sufragados por los propietarios del suelo. Uno de ellos lo ha desarrollado Incasol, organismo dependiente de la Generalitat y, el otro, el propio Ayuntamiento. Pero, lo más importante de toda esta intervención es que L'Hospitalet cuenta con 2 millones de m<sup>2</sup> urbanizados, de los cuales más de 500 mil están disponibles y esperando que nos lleguen nuevas actividades económicas.

■ **Ud. se presenta a las próximas elecciones municipales como cabeza de lista por el PSC, ¿qué apuesta de futuro ofrece a su ciudad?**

Seguir transformándola desde un punto de vista urbanístico, pero dando una respuesta más decidida a las necesidades más cualitativas de la población, por ejemplo la vivien-

da, hoy un problema fundamental. En los próximos años tenemos que ser capaces de desarrollar el programa que ya está en marcha y que prevé la construcción de más de mil viviendas. Al mismo tiempo debemos seguir trabajando para sacar a la ciudad los pocos metros cuadrados que le puedan quedar para hacer el máximo de viviendas nuevas posibles, porque en esta ciudad convergen dos circunstancias contradictorias: por un lado tenemos una fuerte demanda de vivienda y, por otro, 11.000 viviendas vacías.

■ **Su municipio ha perdido población en los últimos años.**

Sí, hemos tenido una pérdida de 30.000 habitantes. Pero ese fenómeno viene motivado por tres factores: la disminución de la natalidad, la no movilidad migratoria y el retorno a los lugares de origen de algunas personas en etapa de jubilación.

■ **El índice de paro es también importante en su ciudad**

Debo decirle que tenemos el índice más bajo de Catalunya.

■ **Catalunya está en el 12, y su municipio en el 10,4.**

Tratar estos temas me produce un cierto rubor, porque pienso que mientras en la ciudad haya un parado hay un problema, por lo tanto en la ciudad tenemos doce mil problemas porque hay 12.000 parados. Sin embargo, antes que nada, para ver el estado en que nos encontramos en relación con este tema tenemos que compararnos con nuestro entorno. En este sentido, si analizamos las cifras oficiales de paro, observamos que la media de Catalunya es del 12,4 % frente al 10,40% de L'Hospitalet y, si profundizamos el análisis y comparamos nuestro índice con el de Cornellà u otra población del entorno, vemos que ellas están en el 13 %. Ello significa que L'Hospitalet tiene la tasa de paro más baja de Catalunya y del área metropolitana de Barcelona. Tras esta afirmación no debe interpretarse que en nuestro municipio no tenemos problemas; bien al contrario, los tenemos, pero menos que en otros. Considero que la percepción de que L'Hospitalet está fuertemente castigado por el paro es un estereotipo, como la que sustenta que es una ciudad insegura. Al respecto debo decirle que es la tercera ciudad más segura del área metropolitana. No es un dato mío, proviene de la policía nacional y del gobierno civil.

■ **En algún momento se llegó a decir que era la ciudad sin ley**

Son estereotipos que pertenecen al pasado, que no se corresponden con la realidad. Por ejemplo, Barcelona tiene barrios con índices de delincuencia superiores al de L'Hospitalet. Creo que se da esta circunstancia porque intervienen varios factores. Nosotros hemos incrementado el doble el número de agentes de la policía local. También existe una buena coordinación entre ésta y la policía nacional. Todo ello redundará en que el grado de seguridad en L'Hospitalet sea sencilla y llanamente superior al de nuestro entorno inmediato. Con ello no quiero decir que no hay inseguridad ciudadana —siempre me gusta matizar estos

temas—; la hay, pero menos que en otras partes.

■ **También en algún momento se dijo que es una prolongación de Barcelona y recientemente que debería ser un distrito más de esta ciudad.**

En cuanto que es una continuidad, ya no es un estereotipo, es una realidad. L'Hospitalet forma parte de una continuidad urbana. En relación con la opinión de que debería ser un barrio más de Barcelona, lo dijo una persona, un intelectual en un medio de comunicación y se le contestó en su momento. L'Hospitalet nunca será un distrito de Barcelona por una razón obvia: el futuro no va por ahí. Es decir, el futuro en esta realidad es dual. Nosotros debemos de participar de una doble personalidad. Vivimos en una realidad que supera a las ciudades de las cuales formamos parte. Esa realidad se llama "la ciudad real" de los 3 millo-



Visita del Alcalde, Pasqual Maragall, acompañado por el Alcalde de L'Hospitalet, Celestino Corbacho, a las obras del nuevo recinto ferial Montjuïc-2 en el Polígono Pedrosa, que será inaugurado el próximo otoño.

nes de habitantes, que es la que nos permite formar parte del mapa del mundo. Formamos parte de él porque vivimos en un punto que denominamos Área metropolitana de Barcelona, de otro modo formaríamos parte del mapa de las provincias. En esa realidad, Barcelona es la ciudad que ejerce la fuerza, el epicentro, la potencia y le que le da el nombre. De todo lo positivo que ella produce, el resto de ciudadanos del entorno somos beneficiarios indirectos. Además, debo decir que los ciudadanos del entorno estamos enamorados de Barcelona, yo no la veo como algo negativo. Al contrario, la veo con una fuerza tremenda a la que debemos engancharnos. Ello no quiere decir que el futuro se deba construir sobre la idea de que el resto hay que anularlo. El futuro de esa ciudad real es perfectamente compatible con las microrealidades del conjunto de ciudades, que también tenemos nuestras personalidades, nuestras propias realidades, que constituyen nuestra riqueza y nuestra historia y que, en definitiva, en esta ciudad real tenemos nuestra importancia. Pero llegado a este punto, hagamos también un ejercicio de imaginación, quítele a Barcelona las ciudades del entorno y al final se quedaría en una capital con puerto de mar y punto. Por tanto, lo que se produce, finalmente, es una simbiosis de comunicación y retroalimentación de unos con otros.

■ **Una simbiosis que ha sido posible porque Barcelona**

tiene un alcalde con unas características muy determinadas ¿Considera que ello cambiaría si se produjera una eventual pérdida de la alcaldía de Barcelona por parte del señor Maragall?

Con Pasqual Maragall es fácil entenderse —más allá de que seamos del mismo partido—, porque tiene la gran virtud y particularidad de tener una visión que va más allá de su propia ciudad. Es un hombre sensible a las realidades de los entornos, que ha sabido vertebrar la acción de Barcelona, no como un elemento de negatividad respecto a los entornos inmediatos, sino para que comparta solidariamente su futuro con las demás ciudades metropolitanas y que, a su vez, éstas no se sientan amenazadas, sino invitadas a participar en un proyecto. Yo no contemplo la hipótesis de que Maragall deje de ser alcalde, pero si por desgracia así sucediera y el alcalde de Barcelona fuese el señor Lacalle o el señor Roca, veo el futuro con una cierta preocupación porque no tengo claro que ni uno ni otro sepan darle a Barcelona esa visión de compartir “un proyecto de solidaridad entre ciudades” y, sobre todo, ejerzan esa función de reparto equilibrado del territorio. Más bien podría darse el caso de convertir a Barcelona en una ciudad cerrada, muy endógena, que inevitablemente crearía el recelo y preocupación de las ciudades del entorno y podría producirse una cierta quiebra del proyecto de solidaridad de esa ciudad real a la cual antes me refería.

■ **No quisiera acabar esta conversación, sin que antes valore la envergadura del proyecto Gran Vía Sur.**

En todas las ciudades europeas, la arteria que comunica la ciudad con el aeropuerto es un lugar privilegiado, porque allí se concentran las actividades económicas que las refieren. Este no ha sido el caso de la Gran Vía, la arteria de comunicación del aeropuerto y la ciudad de Barcelona, porque históricamente en ese eje se depositaron todas las actividades marginales que la ciudad expulsaba. Éstas hoy han desaparecido. Por primera vez empiezan a situarse en su lugar la Fira y empresas punteras desde el punto de vista tecnológico. Ello le da un poco el tono de lo que será en el futuro: un eje vertebrador de un desarrollo económico y de una ciudad moderna, la gran puerta de Barcelona y la calle que pasa también por L'Hospitalet. Su desarrollo lo controlaremos democráticamente y tenemos la garantía de que lo que allí se haga obedecerá a los criterios de tecnología y diseño que impera en el área metropolitana y de acuerdo con los objetivos de las administraciones. En este punto precisamente descansará la gran transformación económica de L'Hospitalet del año 2.000. Paralelamente a este hecho, nosotros queremos producir otra transformación urbanística que tiene que ver más con el ciudadano. Atendiendo a que Barcelona piensa remodelar la Plaça

Cerdà y hacer desaparecer esa especie de acueducto que produce una ruptura del tejido urbano y, al mismo tiempo, proyecta la desaparición del Cuartel de Lepanto para ubicar equipamientos más modernos, nosotros creemos que es el momento de introducir en L'Hospitalet un carácter más urbano, que permita a los ciudadanos cruzar la propia Gran Vía sin necesidad de tener que recurrir a pasos subterráneos o pasos elevados y, en definitiva, haciendo una prolongación del concepto urbano de la propia Gran Vía en Barcelona, aproximándola y llevándola a nuestra ciudad. De esta manera, a la larga —a 3 o 4 años vista—, la calle de la Gran Vía —no la autovía— podría empezar en la Fira de Barcelona —pasado el Hospital de Bellvitge— y acceder a una calle urbana que tendría su final en las Glorias. Estamos, pues, frente a un gran proyecto de desarrollo urbanístico y por el cual estamos trabajando con el ayuntamiento de Barcelona.



Parc metropolità de Les Planes: una gran zona verde de 9 hectáreas y un elemento vertebrador de los barrios del entorno.

■ **¿Se está, por tanto, ante el proyecto joya de la nueva etapa municipal?**

Si, por la transformación y desarrollo económico que producirá y, además, por otra circunstancia que no tiene que ver con nuestro término municipal, pero que incidirá en nuestro desarrollo. Me refiero al Plan Delta, la desviación del río, la ampliación del aeropuerto, la creación de la nueva zona ZAL, todo el eje de comunicación del Baix

Llobregat, el tren de alta velocidad, etc. Allí se producirán una serie de transformaciones que necesariamente van a ser un punto de atracción económica y, por ello, todo territorio colindante bien situado, el Polígono Pedrosa lo está, será muy importante.

■ **¿Y la Fira?**

La Fira, Montjuïc-2, es la locomotora, es una buena referencia.

■ **¿Existe algún compromiso de instalación de algún grupo empresarial en el Polígono?**

Hay un par de empresas que han pedido licencias que se están tramitando. Se trata de la empresa Samsung, que ocupará 27.000 m<sup>2</sup>, y del Banco Vitalicio, que probablemente situará su centro de cálculo y oficinas.

■ **¿Todo un motor para el empleo?**

Lo importante es el desarrollo económico que se generará. Aparte del número de puestos de trabajo que se creará, hay una cuestión que no puedo pasar por alto: hasta ahora esas parcelas no tributaban. Si en esos solares se sitúan empresas, éstas deberán tributar por varios conceptos: licencia de obras, IBI, IAE, etc., y esos ingresos adicionales permitirán al Ayuntamiento hacer otras políticas de mejora de su casco urbano y, en definitiva, de la ciudad.

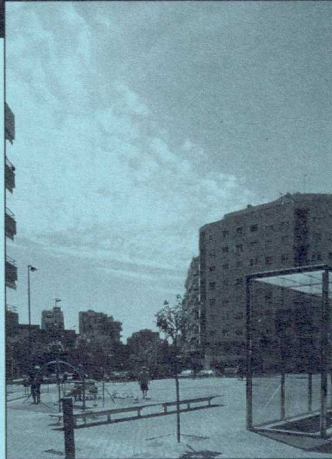
P. R. Terán

## L'alcalde de Barcelona inaugura la Plaça del taxi, única al món.

En el marc d'una petita festa popular animada per la Banda de Música de Ciutat Grogga, l'alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, acompanyat del regidor del districte de



Sant Andreu, Antoni Santiburci, va inaugurar el passat 10 d'abril la Plaça del Taxi, la primera al món dedicada al nostre col·lectiu. La plaça, situada al final del carrer Sant Antoni Maria Claret, just al costat del Passeig Maragall, pertany al districte de Sant Andreu, però fa frontera amb els d'Horta-Guinardó i Sant Martí. Ocupa una superfície de 2.600 m<sup>2</sup>. En el seu disseny es va voler distingir dues zones, la primera està ajardinada i la segona ha estat destinada a jocs infantils. En una part de la plaça —quasi davant del casal d'Avis de Naves—, s'ha posat una placa d'homenatge a tots els professionals taxistes de la ciutat. A més, en el seu subsòl hi ha un pàrquing de 334 places.



## Homenatge als taxistes que van fer 65 anys

El passat mes d'abril es va celebrar al Saló de Cent de l'Ajuntament de Barcelona un solemne acte en el que van rebre homenatge els taxistes que durant l'any 1994 van fer els 65 anys. L'acte va ser presidit per l'alcalde de

Barcelona, Pasqual Maragall. També es va fer la presentació del llibre "10 taxis, 10 ciutats" escrit pel periodista Rafael Pradas i la Banda de Música de Ciutat Grogga va oferir el seu primer concert a la casa de la ciutat.



Cada taxista va rebre el diploma de mans de l'alcalde.

## El Taxi de Barcelona estarà una vez més en la cursa de El Corte Inglés

El pròxim 11 de junio se celebrarà la tradicional Cursa de El Corte Inglés. Como ya ocurriera en edicions anteriors, el sector del taxi participarà activament. Si Ud. tiene ganas de formar parte del grupo, diríjase a la "Associació d'Amics de Ciutat Grogga", c/ Lutzana 115. Allí le darán una informació detallada —preguntar por M<sup>a</sup> Àngels—. Teléfono: 485 04 26.



## Nous espais oberts i/o remodelats a les ciutadans metropolitanas

### Barcelona

#### 1 Ciutat Vella

- Moll d'Espanya. Entre Rambla del Mar i el Cinema IMAX
- Reforma del c. Princesa
- Recuperació de l'Hivernacle. Parc de la Ciutadella.
- Edifici del MACB, c. Montalegre
- Ascensor de la Catedral

#### 2 Eixample

- Plaça Universitat (remodelació)
- Bulevar del c. Aragó
- Pati interior (Gran Via - Villarroel)

#### 3 Sants - Montjuïc

- Jardins de la Font Florida. Montjuïc
- Parque del Mirador. Poble Sec
- Parc de les Tres Ximeneies. Paral·lel
- Jardins de Les Hortes de Sant Bertran, c. Vila Vila-Carrera

#### 5 Sarrià- Sant Gervasi

- Millores al Parc Castell de l'Oreneta

#### 7 Horta-Guinardó

- Jardins de Jorge Manrique i Juan Mena

#### 8 Nou Barris

- Plaça Roja. Torre Baró.

# Notícies

## 9 Sant Andreu

- Plaça del Taxi.
- Plaça Baró de Viver.
- Bulevar de la Meridiana.

## 10 Sant Martí

- Jardins de Jaume Huguet. c. Alfons el Magnànim.
- Centre Experimental i Educatiu d'Agricultura Biològica Can Cadena.

## Cornellà

- Plaça de la Llibertat. Entre el c. Arquitecte Adell Ferrer i el c. Víctor Pradera (Barri Centre).

## Gavà

- 2n. tram del Passeig Marítim. Confluència amb el c. Sitges.

## El Prat de Llobregat

- Plaça Louis Braille

## Montgat

- Vial entre el Pla de la Concòrdia i el barri de Can Ciurana

## Santa Coloma de Gramenet

- Centre de Creació Artística "Molinet"  
Parc del Molinet.

## Sant Joan Despí

- Nou Centre Cívic "Sant Pançraç". Passeig del Canal nº2
- Parc Metropolità de la Font Santa.

## Proves d'accés a la professió

### Percentatges d'aprovat per Escoles

#### Mes d'abril

Escola	Inscrits	Aptes	% Aptes
Cooperativa del Taxi	21	12	57,1
Escola del Taxi Ciutat Grogà	28	10	35,7
Escola Solano	44	26	59,1
Escola Miramar	5	2	40,0
Lliures	21	5	23,8
<b>Total</b>	<b>119</b>	<b>55</b>	<b>46,2</b>

## SEGURTAX

LA MAMPARA DE SEGURIDAD PARA SU TAXI



EXCLUSIVA,  
UNICA EN ESPAÑA



### NO PASE CALOR

(Sistema de ventilación por ventana corredera)

CON MEGAFONÍA INCORPORADA

FINANCIACIÓN PROPIA

DESDE 5.404 PTAS. AL MES (180 Ptas. al día)

### EVITE RIESGOS

INNECESARIOS EN SU TRABAJO

GAÑE TRANQUILIDAD

LA SUYA PROPIA Y LA DE SU FAMILIA

OBTENGA MAYORES INGRESOS

DESDE HOY NO PERDERA UNA CARRERA MAS

FABRICADA EN POLICARBONATO TOTALMENTE TRANSPARENTE

RESISTENTE AL IMPACTO DE BALA 9 mm. corto

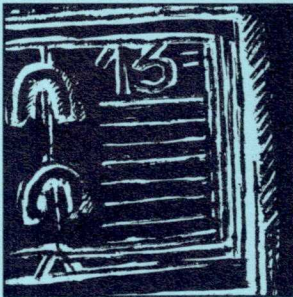
LLAMENOS... ☎ 93 - 414 71 91  
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA



Travessera de Gràcia, 62 - 6º 6ª

Tel: (93) 414 71 91 Fax (93) 414 71 29

08006 BARCELONA (ESPAÑA)



## XIX Fira del Llibre de Barcelona

del 29 de maig al 2 de juny  
Passeig de Gràcia (entre Pça. Catalunya i c. Mallorca).

## XI Festival Internacional de Poesia de Barcelona

**Palau de la Música.**  
Dimarts, 30 de maig, a les 21 h.  
entrada gratuïta, prèvia recollida invitació  
Telèfon: 301 77 75

## Exposicions

### Retrat de Barcelona

**Centre de Cultura Contemporània de Barcelona.**  
c. Montalegre, 5. Fins al 21 de juny

### El Dublin de Joyce

**Centre de Cultura Contemporània de Barcelona**  
c. Montalegre, 5

### Europa de Postguerra, 1945-1965 Activitats després del Diluvi

**Centre Cultural de la Fundació la Caixa.**  
**Sala Sant Jaume i Sala Catalunya**  
Preu de l'entrada: 300 ptas. Grups: 125. Reduïda: 175  
fins al 30 de juliol

## Música

### Clàssics al Parc

**Al: Parc Güell**  
Tots els divendres de maig a juny  
horari: 22:15; preu: 500 ptes.

**Turó Park,**  
Tots els divendres de maig a juny  
horari: 22:15; preu: 500 ptes.

**Can Altamira,**  
Tots els divendres de maig a juny  
horari: 22:15; preu: 500 ptes.

**Laberint d'Horta,**  
Tots els divendres de maig a juny  
horari: 22:15; preu: 500 ptes.

**Hivernacle Parc de la Ciutadella**  
Tots els divendres de maig a juny  
horari: 22:15; preu: 500 ptes.

Organitza: Institut Municipal de Parcs i Jardins

## La Gran Aventura del Mar

Un grupo de taxistas ha visitado el 8 de mayo la exposición "La Gran Aventura del Mar", organizada por el "Museu Marítim de Barcelona", situado en las Reales Atarazanas, y que en los últimos años ha experimentado una profunda remodelación con la constitución del Consorcio de las Atarazanas de Barcelona, formado por el Ayuntamiento de Barcelona, la Diputación y la Autoridad Portuaria. La "Gran Aventura del Mar" es una exposición-espectáculo que recoge la secular y permanente vin-



culación de Barcelona con el mar en seis ambientes diferentes y con una característica peculiar: el visitante se siente protagonista de los hechos que observa. Para ello, la muestra ha dispuesto de todos los avances técnicos posibles —medios audiovisuales, música, efectos sonoros especiales, movimiento del suelo, etc.—. Tan sólo al acceder al recinto, el visitante recibe unos auriculares que, mediante la recepción de sonido emitido por rayos infrarrojos, informan del contenido de esta histórica muestra.

La iniciativa de todo este proyecto, que revitaliza el conjunto del "Museu Marítim", ha sido de la empresa pública ALDEASA, a través de su División de Palacios y Museos. La Inversión inicial en esta exposición asciende a 470 millones de pesetas.

Horario de visita: de 10 a 19 h., de martes a domingo.

Precios: adultos, 800 ptas festivos y 600 laborales; niños, jóvenes hasta 17 años, y jubilados, 400.- festivos y 300.- laborales. Hay reducciones para grupos.

# El taxista ya puede ahorrarse 4 pesetas en el litro de combustible comercializado por Petrogal

Petrogal y Ciutat Groga han firmado recientemente un convenio de colaboración por el cual los taxistas de Barcelona se beneficiarán de un descuento especial en el consumo de combustible que comercializa esta compañía. Francisco Naranjo, Consejero Delegado de Petrogal Española, S.A., nos explica el alcance de este acuerdo.

**¿Cuáles son las características del acuerdo que acaba de firmar con Ciutat Groga?**

En el contrato se ha establecido un arreglo que permitirá a los taxistas de Ciutat Groga utilizar la red que nuestra compañía tiene en Barcelona con unos descuentos especiales.

**¿Es la primera vez que su Compañía firma un contrato con una empresa dedicada al sector del taxi?**

No, es la segunda. En el mes de septiembre pasado firmamos ya un acuerdo con la Cooperativa del Taxi de Zaragoza, que reúne a 1.400 asociados. En aquella ocasión construimos una primicia en España y en toda la península ibérica, porque fue la primera estación que se construyó para el suministro simultáneo de gas-oil y butano.

**¿Cuál es el balance de la experiencia?**

Interesante. La Cooperativa del Taxi de Zaragoza es una institución muy particular. Han construido con el apoyo de la Caja de Ahorros de Zaragoza unas instalaciones de soporte técnico extraordinariamente modernas, que cuentan además con la estación de servicio Petrogal.

**¿Cuáles son las características que definen Petrogal?**

Es la Compañía extranjera que no tiene refinería en España, pero cuenta con la mayor red del país. Es decir, a excepción de las tres compañías españolas (Repsol, Cepsa y BP), Petrogal es la compañía petrolera que tiene la mayor red de estaciones de servicios en este momento. Estamos delante de una serie de gigantes que existen en el mundo del petróleo porque, por circunstancias diversas, hemos avanzado más que el resto. En este momento tenemos una red de 132 estaciones de servicio en funcionamiento y controlamos aproximadamente el 12,5 % del mercado español de productos petrolíferos. Hay que tener en cuenta que, los extranjeros vienen ocupando el 15% del mercado español, repartido aproximadamente en unas 28 compañías. Y sólo nosotros controlamos el 12,5%.



Joan Laporta, Consejero Delegado de Ciutat Groga, y Francisco Naranjo, Consejero Delegado de Petrogal, el momento de la firma del Acuerdo

**¿Qué elementos diferencian al combustible de Petrogal?**

Realmente los combustibles de petróleo se consideran "comodities", ello quiere decir que las características de los combustibles de primera fila son aproximadamente iguales. Lo que nos diferencia en este momento es fundamentalmente y, mucho más en el futuro, la calidad del servicio que se presta tras su suministro. Y, lo digo con sinceridad, en esto radica nuestra rápida introducción en el mercado español.

**¿Cuántas estaciones tienen en Barcelona y cuál es la respuesta del mercado?**

En el área metropolitana de Barcelona hay 12 estaciones. En Catalunya, la introducción de nuestro mercado está por encima de la media española. En Tarragona, por ejemplo, tenemos un 14% de introducción en el mercado y aquí, en Barcelona — un mercado

gigante—, tenemos una cota de mercado superior a la media del 12,5%, que antes hacía referencia. El taxista lo puede comprobar tan sólo entrando en esta ciudad: en la autovía de Castelldefels está la primera gasolinera de Petrogal que todo viajero se encuentra cuando se dirige a Barcelona.

**En concreto, ¿qué descuento ofrecerá Petrogal al taxista-socio de Ciutat Groga?**

El descuento será de cuatro pesetas por litro sobre el precio marcado, que en Barcelona es el precio más competitivo del mercado español. Como ya se sabe desde hace varios años, los precios son diferentes en las diferentes zonas del país. En Barcelona, por estar en la primera línea de la competencia, es donde se hacen más descuentos con respecto a los precios máximos marcados por la Administración. Por tanto, sobre ese precio que ya de por sí es el más bajo de España, nosotros concedemos a los taxistas de Barcelona un descuento de 4 pesetas.

**¿Podrán disponer de una tarjeta, un distintivo?**

Se les dotará de una tarjeta con los símbolos de Petrogal, que les facilitará hacer uso de los servicios de nuestra red de estaciones.



Francisco Naranjo, Consejero Delegado de Petrogal

## RED DE ESTACIONES

### Barcelona

Servicio Gaudí, S.L. Av. Gaudí, 1  
Maragall Geder. Rambla Volart, 2 - Pg. Maragall.  
Gasolineras del Mediterráneo, S.A. Pg. Zona Franca, 221 -239  
Caosa. Motores, 77-79  
Bon Pastor. Santander 100 - 104  
Valle Hebrón. Pg. de la Vall d'Hebrón, 72-74

### L'Hospitalet de Llobregat

Gran Via Bellvitge, S.A. Autov. Castelldefels, P.K. 2,700  
Promoción Casvimar, S.A. Juan Ramón Jiménez, 20

### Esplugues de Llobregat

Esplugues, S.L. Av. Països Catalans.



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

**Condiciones especiales  
Sres. Taxistas**

C/ Londres, 31      Tel. 439 38 80

# CERMASA

  
**CENTRO DE REVISIONES MÉDICAS**

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

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

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

## RADIADORES AUTOMOVILES RADIOAUTO

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

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

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



## VASECTOMÍAS

**SIN BISTURÍ Y SIN PUNTOS**

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

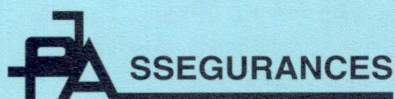
**CENTRE  
EMAI**

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

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



Agencia de seguros

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

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

## 25% DESCUENTO

**EN EL CAMBIO DE:**

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

**Y... GRAN OFERTA DE BATERIAS**

\* Oferta válida hasta el 30 de septiembre de 1995

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

OFERTA  
IDEAL



## NEUMATICOS Hnos. ROJAS

y



**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



## RECAMBIOS EN GENERAL AL SERVICIO DEL TAXI

## OFRECEMOS GRANDES DESCUENTOS

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

Cartellá, 189 - 08031 Barcelona  
Tel. 357 44 54

HORARIO: de 8 a 20 horas

**NO CERRAMOS AL MEDIODIA**

## CONDUCTORS NO TITULARS EN ACTIU

Any	Dependents	Familiars	Interposats	No consta en actiu	Total
1991	1086	695	5	—	1789
1992	1137	714	4	—	1855
1993	1183	702	4	—	1889
1994	1212	668	2	5	1887
1995 (*)	1221	667	1	5	1894

## DENÚNCIES OBERTES

### PROCEDÈNCIA DE LES DENÚNCIES OBERTES

Procedència	1991	%	1992	%	1993	%	1994	%	1995(*)	%
Guàrdia Urbana	986		804		513		491		132	
Personal aeri	—		112		254		426		223	
Inspecció Institut	502		172		796		208		28	
D'ofici	762		1259		625		901		376	
Particulars	418		308		217		245		37	
Total	2688		2655		2405		2271		796	

(\*) 1r trimestre de 1995

23

## 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

## RENOVACIÓ DE LA FLOTA

# La qualitat de la flota, objectiu prioritari

La mitjana d'edat d'un autotaxi a Barcelona se situa avui en els quatre anys, dos mesos, un dia. Això vol dir que estem davant una flota molt rejuvenida. A més de l'esforç que cada professional ha fet individualment per millorar la seva eina de treball, des de l'Institut s'han posat en marxa diverses iniciatives per afavorir la qualitat de la flota. Aquest és el cas de la Campanya "Taxi Posa't Guapo", que va tenir una molt bona acollida dins el col·lectiu. Una altra novetat significativa en aquest quadrienni ha estat la consolidació d'una petita flota de taxis adaptats per a persones amb problemes de mobilitat.

**1991.**

L'EMT va posar en circulació amb caràcter experimental un taxi adaptat, model Chrysler 3.0., per a persones amb problemes de mobilitat i, al

mateix temps, es comprometia a atorgar als taxistes una subvenció sobre el preu de compra del nou model.

Aquest mateix any, el servei tècnic de l'EMT homologava per al servei els cotxes Nissan Primera, Seat Toledo, els models Mercedes 190-D, Mercedes 2,5 (versió turboalimentació), Mercedes 200 D, 250 D, 300 D, 200 DT, 300 DT 4M, una nova versió del Ford-Orion, el vehicle Citroën -XM, el model Opel Omega i el Peugeot 605.

La Campanya "Taxi posa't Guapo", iniciada el 1988, subvencionà l'any 91 a diversos taxistes la instal·lació d'aire condicionat (813 unitats) i telèfons (33). L'import de les subvencions concedides arriben als 21 milions de pts.



**1991.**

La EMT ponía en circulación con caràcter experimental un taxi adaptado, modelo Chrysler 3.0., para personas con problemas de movilidad y, al

mismo tiempo, se comprometía a otorgar a los taxistas una subvención sobre el precio de compra de este modelo.

En este mismo año, el servicio técnico de la EMT homologaba para el servicio de taxi los coches Nissan Primera, Seat Toledo, los modelos Mercedes 190-D, Mercedes 2,5 (versión turboalimentación), Mercedes 200 D, 250 D, 300 D, 200 DT, 300 DT 4M, una nueva versión del modelo Ford-Orion, el vehículo Citroën -XM, el modelo Opel Omega y el Peugeot 605.

La Campaña "Taxi posa't Guapo", iniciada en 1988, subvencionó en 1991 a diversos taxistas la instalación de aire acondicionado (813 unidades) y teléfonos (33). El importe de las subvenciones concedidas alcanzó los 21 millones de pts.



**1992.**

Coincint amb la celebració del Jocs Olímpics, la Fundació ONCE regalava a l'EMT un vehicle adaptat a les persones amb problemes de mobilitat, model Nissan-Praire. Per tal que el taxista pugui costejar el cost del vehicle (3.750.000 pts.), l'ONCE i l'Insero, es comprometien a concedir subvencions d'un milió de peses.

La Campanya "Taxi posa't Guapo", de gran repercussió i bona acollida en el sector, va realitzar durant 1992 un total de 600 millores als taxis (instal·lació d'aire condicionat,

**1992.**

Coincidiendo con la celebración de los Juegos Olímpicos, la Fundación ONCE regalaba a la EMT un vehículo adaptado para personas con problemas de movilidad, modelo Nissan-Praire. Para que el taxista pudiera sufragar el coste del vehículo (3.750.000 ptas.), la ONCE y el Insero se comprometían a conceder subvenciones de un millón de pesetas.

La Campaña "Taxi posa't Guapo", de gran repercusión y buena acogida en el sector, realizó durante 1992 un total de 600 mejoras en los taxis (instalación de aire acondicionado,

telèfons, emissors, etc.). Tot això va suposar una inversió de 15 milions de ptes. També va subvencionar la instal·lació de 728 terminals electròniques Halcó perquè el taxista pogués cobrar amb targeta de crèdit.



teléfonos, emisoras). Ello supuso una inversión de 15 millones de ptas. Subvencionó también la instalación de 728 terminales electrónicas Halcón para que el taxista pudiera cobrar con tarjetas de crédito.

### 1993.

L'EMT inicià una progressiva catalanització de la simbologia externa del taxi. Des de l'1 de gener, les abreviatures dels dies de descans setmanal que figuren als vehicles autotaxi quedaven reglamentades en català.

### 1993.

La EMT iniciò una progressiva catalanització de la simbologia externa del taxi. A partir del 1 de enero de 1993, las abreviaturas de los días de descanso semanal que figuran en los vehículos autotaxi quedaban reglamentadas en catalán.

### Gener 93.

El Servei del Taxi de l'EMT anunciava l'inici dels treballs de transformació per a taxi adaptat d'una sèrie de 5 unitats del vehicle model Chrysler-Voyager 3-0, en resposta a la bona acollida que els usuaris, especialment els afectats de problemes físics, van dispensar al primer taxi d'aquestes característiques que ja circulava pels carrers de la ciutat des d'octubre del 91

### Enero 93

El Servei del Taxi de la EMT anunciaba el inicio del trabajo de transformación para taxi adaptado de una serie de 5 unidades del vehículo modelo Chrysler-Voyager 3-0, en respuesta a la buena acogida que los usuarios, especialmente aquellos afectados por problemas de minusvalía, dispensaron al primer taxi de estas características que circulaba por las calles de la ciudad desde octubre de 1991

### Maig 93.

L'Institut presentava finalment a la Plaça de Sant Jaume set unitats del vehicle d'ús polivalent "Taxi Amic". D'aquesta manera es coronava un projecte iniciat l'any 1991 i es posaven a disposició dels ciutadans uns taxis adaptats de gran comoditat, excel·lents acabats, ampli espai interior i fàcils accessos. Les despeses de transformació i implantació d'aquests vehicles, així com el rodatge del prototip, van ser a càrrec de l'EMT.

Al llarg d'aquests anys, la flota de vehicles "Taxi-Amic" ha realitzat un total de 22.310 serveis (fins a finals del 94).

### Juliol 93.

L'Institut comunicava als taxistes que no s'admetrien la transferència de llicències taxímetres de fabricació vigent sense la corresponent homologació. Els taxímetres afectats per aquesta disposició eren

## PARC DE VEHICLES AUTOTAXI

Any	1991	1992	1993	1994	1995(*)
Vehicles	10.925	10.925	10.925	10.925	10.925

## ANTIGUITAT

menys de 5 anys	7.851	8.022	7.656	7.125	7.582
entre 5 i 7 anys	1.349	1.441	1.872	2.201	1.895
entre 7 i 10 anys	921	884	866	1.067	916
més de 10 anys	534	532	468	453	472
en tràmit de canvi	1	46	63	79	60

Mitjana d'edat	—	3 a, 10 m,	4 a, 2 m,	4 a, 5m,	4a, 2m
----------------	---	------------	-----------	----------	--------

(\*) 1r trimestre

## COMBUSTIBLE

Any	1991	1992	1993	1994	1995(*)
Gas-Oil	8.914	9.357	9.433	9.430	9.446
Butà	337	257	163	73	62
Butà D	1.323	1.046	1.034	1.023	1.017
Benzina	102	221	231	326	331
No consta	10	44	64	73	69

(\*) Fins 1 de març de 1995

### Mayo 93.

El Institut presentava finalment en la Plaça de Sant Jaume siete unidades del vehículo de uso polivalente "Taxi Amic". De esta manera, se culminaba con una iniciativa iniciada ya en 1991 y se ponían al alcance de la ciudadanía unos taxis adaptados de gran comodidad, excelentes acabados, amplio espacio interior y fáciles accesos. Los gastos de transformación e implantación de estos vehículos, así como el rodaje del prototipo, estuvieron a cargo de la EMT.

A lo largo de estos años, la flotilla de vehículos "Taxi-Amic" ha realizado un total de 22.310 servicios (hasta finales del 94).

### Julio 93.

El Institut comunicaba a los taxistas que no se admitirían en la transferencia de licencias taxímetros de fabricación vigente sin la debida homologación. Los taxímetros afectados por es-

els següents: Argo T-12; TX 4; TR 10; TX 20; Argo 1140; I.T.T.; Ekain TXE; Ekain Taxek; Onix 92.

Quedava homologat per al servei el model compacte de Mercedes-Benz, més conegut com a classe C en les seves variants C-200D, C-220D y C-250D. Amb aquesta mesura s'apostava un cop més per a una renovació de la flota orientada cap al segment mig-alt.

#### Octubre 94

Entrava en vigor la nova regulació per a la ITV, que adaptava la legislació espanyola a la de la Unió Europea.

#### Abril 95

S'homologa per al servei el model Laguna de Renault, admetent únicament els taxímetres electrònics que complissin la normativa vigent (Tx-22, Tx-28, Argo 1144, Nitax 90 i Hale MCT-04).

ta disposició eran los siguientes: Argo T-12; TX 4; TR 10; TX 20; Argo 1140; I.T.T.; Ekain TXE; Ekain Taxek; Onix 92. Quedaba homologado para el servicio de taxi del modelo compacto de Mercedes-Benz, más conocido como clase C en sus variantes C-200D, C-220D y C-250D. Con esta medida se apostaba una vez más por una renovación de la flota orientada al segmento medio-alto.

#### Octubre 94.

Entraba en vigor la Nueva regulación para la ITV, que adaptaba la legislación española a la de la Unión Europea.

#### Abril 95.

Se homologa para el servicio de taxi el modelo Laguna (Renault) admitiéndose únicamente los taxímetros electrónicos que cumplan la normativa vigente (Tx-22, Tx-28, Argo 1144, Nitax 90, Hale MCT 04).

### MODELS DE COTXES MES UTILITZATS

Any 1991	%	1992	%	1993	%	1994	%	1995	%
Renault-21	15,95	Renault-21	19,72	Renault 21	22,77	Renault 21	24,67	Renault 21	24,24
Citroën BX	14,81	Citroën BX	14,10	Citroën BX	12,75	Citroën BX	10,85	Citroën BX	19,42
VW Jetta	9,08	Ford Orion	8,92	Ford-Orion	8,68	Peugeot 405	8,60	Peugeot 405	8,74
Opel Kadett	8,14	VW Jetta	8,72	VW-Jetta	8,45	Ford Orion	7,85	Ford Orion	7,64
Ford Orion	7,85	Peugeot 405	7,09	Peugeot 405	8,06	VW Jetta	7,41	VW Jetta	7,17
Peugeot 405	5,53	Opel Kadett	6,80	Opel Kadett	5,85	Seat Toledo	5,01	Seat Toledo	6,00
Renault 18	4,81	Renault 18	3,19	Peugeot 309	3,42	Opel Kadett	4,76	Opel Kadett	4,43
Seat 131	4,31	Seat Málaga	2,71	Seat Toledo	2,60	Peugeot-309	3,30	Opel Vectra	4,22
Seat Málaga	3,74	Fiat Regata	2,63	VW Passat	2,58	VW Passat	2,34	Peugeot 309	3,21
Altres	25,78	Altres	26,12	Altres	24,84	Altres	25,21	Altres	31,37
Total	100,0		100,0		100,0		100,0		100,0
Mercedes 250	12 veh.	M. 250	24 vehic.	M. 250	24 vehic.	M. 250	25 vehic.	M. 200	9 vehic.
Mercedes 200	8 veh.	M. 200	7 vehic.	M. 200	7 vehic.	M. 200	7 vehic.	M. 202	10 vehic.
Mercedes 300	26 veh.	M. 300	26 vehic.			M. 300	60 vehic.	M. 230	3 vehic.
						M. 230	3 vehic.	M. 240	2 vehic.
								M. 250	25 vehic.
								M. 300	61 vehic.

### NOMBRE TOTAL DE VEHICLES APLICATS A LA LLICÈNCIA CLASE A

#### DURANT L'ANY DE REFERÈNCIA

Any	Núm. d'altres	Núm. de baixes	Mitjana d'antiguitat de les baixes
1991	1.855	1.963	7 anys, 3 mesos, 2 dies
1992	1.762	1.901	6 anys, 10 mesos, 18 dies
1993	1.143	1.291	6 anys, 7 mesos, 7 dies
1994	1.329	1.342	7 anys, 5 mesos, 17 dies
1995 (*)	375	353	6 anys, 11 mesos, 29 dies

(\*) 1r Trimestre 1995

# Una major exigència per accedir a la professió

Per tal de donar resposta a una demanda molt més exigent i fer del taxi un mitjà de transport molt més competitiu, des d'ara l'Institut ha vist la necessitat d'establir unes normes d'accés a la professió més rigoroses i ha dissenyat un programa de formació que respongués a les necessitats reals del sector i, d'altra banda, estructurés cursos especials de reciclatge dirigits als professionals en actiu i als quals es pugui accedir de forma voluntària i gratuïta.

### Abril 94.

L'Institut anunciava la reestructuració de les normes d'accés a la professió de taxista per tal de millorar la professionalitat del sector. Per això es procedia a la modificació de l'Art. 52 del Reglament Regulador del servei. A partir d'aquesta disposició, per poder ser taxista és necessari tenir la Credencial d'Aptitud Professional expedida i numerada d'acord amb les normes que amb aquesta finalitat estableix l'EMT. Prèviament s'exigeix a l'interessat que conegui les

### Abril 94.

*El Institut anunciaba la reestructuración de las normas de acceso a la profesión de taxista con el fin de mejorar la profesionalidad del sector. Para ello procedía a la modificación del Art. 52 del Reglamento Regulador del servicio. De acuerdo con esta disposición, para poder ser taxista es necesario tener la Credencial de Aptitud Profesional expedida y numerada de acuerdo con las normas que al efecto establece la EMT. Previamente se exige al interesado que conozca las dos*



dues llengües oficials de Catalunya; estigui en possessió del Permís de Circulació de la Classe B) 2 o superior; tingui una titulació acadèmica mínima de Graduat Escolar o equivalent; superi un test psicotècnic i les proves teòriques i pràctiques corresponents que inclouen preguntes sobre l'àmbit metropolità de Barcelona, del Reglament regulador del servei i altres matèries necessàries per a l'exercici de la professió. Els aspirants a taxista poden presentar-se a un màxim de sis exàmens consecutius i no poden tornar a fer-ho fins que no hagi transcorregut un any des de l'últim examen realitzat.

### Gener 94.

Des d'aquesta data, els aspirants que aproven els exàmens estipulats per a l'accés a la professió reben un "Diploma d'Aptitud Professional de Taxista" en el qual figura la nota obtinguda en la prova. Amb aquesta mesura, l'Institut vol incentivar l'esforç que cada aspirant realitza a l'hora de



*lenguas oficiales de Catalunya; esté en posesión del Permiso de Circulación de la Clase B) 2 o superior; tenga una titulación académica mínima de Graduado Escolar o equivalente; supere un test psicotécnico y haga las pruebas teóricas y prácticas correspondientes, que incluyen preguntas sobre el conocimiento del ámbito del Área Metropolitana de Barcelona, del Reglamento regulador del servicio y otras materias necesarias para el ejercicio de la profesión. Los aspirantes a taxistas sólo pueden presentarse a un máximo de seis exámenes consecutivos, no pudiendo volver a hacerlo hasta que no haya transcurrido un año desde el último examen realizado.*

### Enero 94.

*A partir de esta fecha, los aspirantes que aprueban los exámenes estipulados para el acceso a la profesión reciben un "Diploma de Aptitud Profesional de Taxista" en el que figura la nota obtenida en la prueba. Con esta medida, el Institut*

preparar-se per poder accedir a la professió. Tanmateix es decidia atorgar el Diploma als taxistes en actiu que desitgin obtenir-lo com a reconeixement de la seva professionalitat.

### Gener 95.

Es reestructura el pla de formació previ a l'obtenció de la Credencial d'Aptitud de Taxista. Els aspirants a futurs taxistes hauran d'acreditar un període de formació de 216 hores (3 mesos), distribuïdes en 18 hores lectives setmanals. El curs s'estructura al voltant de 14 mòduls: 1. El conductor d'autotaxi, 6 h.; 2. El taxi, un transport públic de viatgers, 6 h.; 3. Tècniques per a la recerca de treball, 12 h.; 4. El transport de passatgers, 6 h.; 5. Els vehicles autotaxi, 6 h.; 6. La conducció d'autotaxis, 4 h.; 7. Coneixement de l'àrea metropolitana, 150 h.; 8. Les tarifes d'autotaxi, 6 h.; 9. El Reglament Regulador del Servei de Taxi, 12 h.; 10. La gestió del professional taxista, 6 h.; 11. Cultura general, 14 h.; 12. Català, 30 h.; 13. Anglès específic bàsic, 30 h.; 14. Seguretat i higiene en el treball, 12 h.

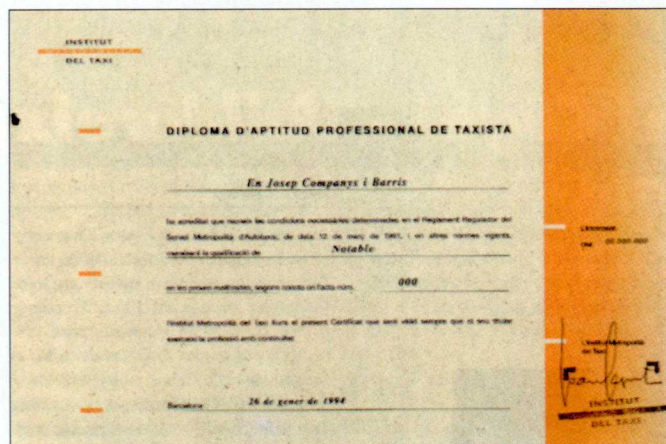
Per millorar la qualitat i competitivitat que avui exigeix el transport públic i el taxi en particular, l'Institut va veure també la necessitat d'implantar progressivament entre els taxistes en actiu el reciclatge professional. Amb aquest motiu organitza cursos específics durant tot l'any.

*quiere incentivar el esfuerzo que cada aspirante realiza a la hora de prepararse para acceder a la profesión. Asimismo se decide otorgar el Diploma a los taxistas en activo que deseen obtenerlo como reconocimiento de su profesionalidad.*

### Enero 95.

*Se reestructura el plan de formación previo a la obtención de la credencial de taxista. Los aspirantes a futuros taxistas deben acreditar un período de formación de 216 horas (3 meses), distribuidas en 18 horas lectivas semanales. El curso se estructura alrededor de 14 módulos: 1. El conductor de autotaxi, 6 h.; 2. El taxi, un transporte público de viajeros, 6 h.; 3. Técnicas para la búsqueda de trabajo, 12 h.; 4. El transporte de pasajeros, 6 h.; 5. Los vehículos autotaxi, 6 h.; 6. La conducción de autotaxis, 4 h.; 7. Conocimiento del área metropolitana, 150 h.; 8. Las tarifas de autotaxi, 6 h.; 9. El Reglamento Regulador del Servicio de Taxi, 12 h.; 10. La gestión del profesional taxista, 6 h.; 11. Cultura general, 14 h.; 12. Catalán, 30 h.; 13. Inglés específico básico, 30 h.; 14. Seguridad e higiene en el trabajo, 12 h.*

*Para mejorar la calidad y competitividad que hoy se exige a los transportes públicos y del taxi, en particular, el Institut ha visto también la necesidad de implantar progresivamente entre los taxistas en activo el reciclaje profesional. Para ello organiza cursos específicos a lo largo del año.*



## VEGADES QUE S'HAN PRESENTAT

### ELS APTEs

Rehabilitat: 301		10,0%	
Vegades	Quantitat	%	Mitja d'edat
1 <sup>a</sup>	—	46,8	34 anys
2 <sup>a</sup>	757	25,0	34 anys
3 <sup>a</sup>	336	11,1	36 anys
4 <sup>a</sup>	185	6,1	36 anys
5 <sup>a</sup>	104	3,4	35 anys
6 <sup>a</sup>	95	3,1	34 anys
7 <sup>a</sup>	54	1,8	34 anys
8 <sup>a</sup>	20	0,7	34 anys
9 <sup>a</sup>	19	0,6	38 anys
10 <sup>a</sup>	17	0,6	32 anys
11 <sup>a</sup>	5	0,2	31 anys
12 <sup>a</sup>	6	0,2	43 anys
13 <sup>a</sup>	4	0,1	39 anys
14 <sup>a</sup>	3	0,1	49 anys
16 <sup>a</sup>	2	0,1	39 anys
18 <sup>a</sup>	1	0,0	45 anys

## EXÀMENS PER OBTENIR EL CARNET

### DE CREDENCIAL DE TAXISTA

Any	Presentats	Aptes	% Aprovats
1991	1.741	732	43,6
1992	2.134	860	38,8
1993	2.086	780	37,9
1994	1.997	652	32,7
1995(*)	400	160	40

(\*) I Trimestre de 1995

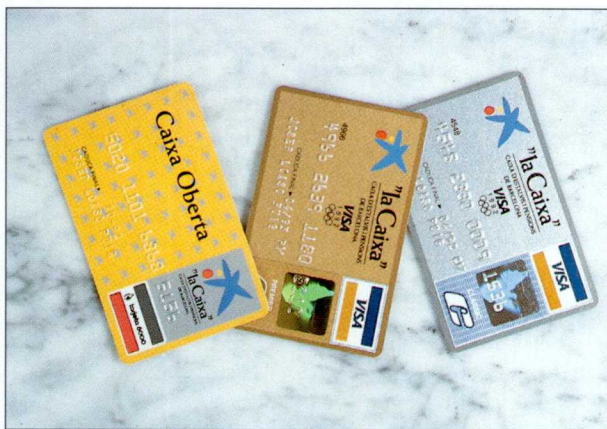
## PROMOCIÓ

# Afavorir la promoció del taxi

En els moments d'una demanda normal del servei, com també en els marcats per la crisi, l'Institut va treballar per promocionar el servei entre els ciutadans. Aquest objectiu ha estat prioritari i per això es va crear un departament específic que informa i apropa els taxistes a les possibles activitats que es realitzen a la ciutat i que són susceptibles de generar una demanda de taxis.

### Abril 92.

CETRAMSA i La Caixa firmaven un acord mitjançant el qual es regulava el procediment d'admissió i utilització de targetes magnètiques com a mitjà de pagament dels usuaris del servei públic de taxi. La Caixa es comprometia a subvencionar l'adquisició de les terminals fins a un màxim de 40.000 ptes. per unitat i part de les despeses operatives que comportava el sistema de pagament.

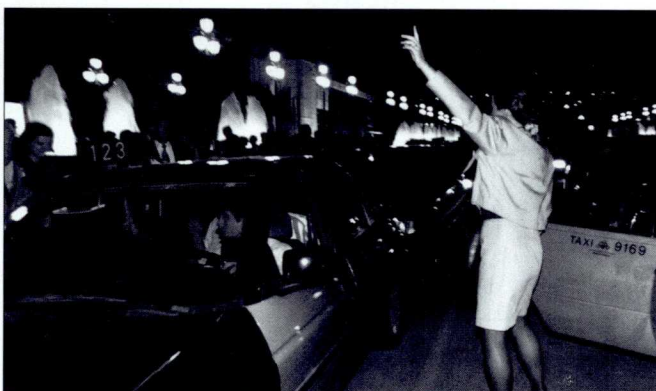


### Abril 92

CETRAMSA y La Caixa firmaban un acuerdo por el cual se regulaba el procedimiento de admisión y utilización de tarjetas magnéticas como medio de pago de los usuarios del servicio público de taxi. La Caixa se comprometía a subvencionar la adquisición de las terminales hasta un máximo de 40.000 ptas. por unidad y parte de los gastos operativos que comportaba este sistema de pago.

### Juliol 93

Per tal d'impulsar i obrir noves alternatives de mercat al sector, l'Institut iniciava una línia de col·laboració amb Viatges Iberia Congressos, que permetia que un grup de vuit emissores de ràdio taxi (Fono Taxi, Taulat, Teletaxi, Servi Taxi, Fono Taxi, Barna Taxi, Ràdio Mòbil, Radio Miramar y Taxi Groc) signessin un contracte amb l'esmentada agència per fer el trasllat en taxi dels 4.000 compromissaris inscrits al Congrés Internacional de Reumatologia celebrat a Barcelona.



### Julio 93

Con la finalidad de impulsar y abrir nuevas alternativas de mercado para el sector del taxi, el Institut iniciaba una línea de colaboración con Viajes-Iberia Congressos, que permitió a un grupo de ocho emisoras de radio-taxi (Fono Taxi, Taulat, Teletaxi, Servi Taxi, Fono taxi, Barna Taxi, Ràdio Mòbil, Radio Miramar y Taxi Groc) firmar un contrato con la mencionada agencia para hacer el traslado en taxi de los 4.000 compromissaris inscritos al Congreso Internacional de Reumatología celebrado en Barcelona.

### 1993.

Perquè el taxi pogués accedir a noves cotes de mercat, l'Institut establí un acord amb

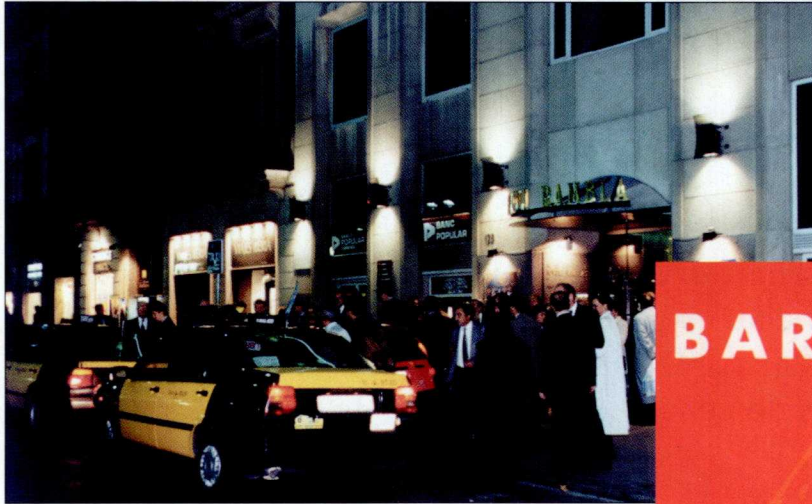
l'Ajuntament de Barcelona, a través del qual el sector del taxi s'encarregaria també del transport d'espectadors als grans actes que, de dilluns a divendres, omplen els espais del Parc de Montjuïc. D'ençà d'aquest acord, les pantalles "Jumbotron" de l'Estadi Olímpic i "Vidiwall" del Palau Sant Jordi proporcionen informació detallada de les característiques del servei, així com la situació de les parades més properes.

### 1993.

Para que el taxi pudiera acceder a nuevas cotas de mercado, el Institut establecía un acuerdo con el Ayuntamiento de Barcelona gracias al cual el sector del taxi se encargaría también del transporte de los espectadores que asistieran a los grandes actos que, de lunes a viernes, llenan los espacios del Parc de Montjuïc. A partir de este acuerdo, las pantallas "Jumbotron" del Estadi Olímpic i "Vidiwall" del Palau Sant Jordi proporcionan información detallada sobre las características del servicio, así como la situación de las paradas más próximas.

### Març 94.

Des de l'Institut es continuen impulsant diverses iniciatives per "obrir nous mercats al taxi". En aquest sentit, 800 taxis cobrien el 18 de març el transport de les persones que van assistir a la Gala "Reconstruïm el Liceu", que es va celebrar al Palau Sant Jordi i va reunir 23 figures de l'òpera.



### Octubre 94.

Per tal de beneficiar el sector de l'activitat congressual de Barcelona, l'Institut és acceptat com a membre actiu de "Barcelona Convention Bureau".

### Novembre 94.

L'Institut establia amb "Turisme de Barcelona" un acord a través del qual el servei de taxi mitjançant ràdio-emissores seria objecte de publicitat en el producte "Barcelona Pass", un carnet de descomptes dissenyat per Turisme de Barcelona i dirigit als operadors turístics professionals per enriquir els programes de visita a la ciutat.

### Març 95.

Des del departament de promoció del Taxi s'establia contacte amb diverses ràdio-emissores de taxi perquè fessin el trasllat de les personalitats que havien d'assistir a la Conferència de Ciutats del Mediterrani, organitzat per l'Ajuntament de Barcelona i el Consell d'Europa.

### 18. 3. 94.

Desde el Institut se continuaban impulsando diversas iniciativas para "abrir nuevos mercados al taxi". En este sentido, 800 taxis cubrían el 18 de marzo el transporte de las personas que asistieron a la Gala "Reconstruïm el Liceu", que se celebró en el Palau Sant Jordi y reunió a 23 estrellas de la ópera.

### Octubre 94.

Para poder beneficiar al sector de la actividad congresual de Barcelona, el Institut es aceptado como miembro activo de "Barcelona Convention Bureau"

### Novembre 94.

El Institut establecía con "Turisme de Barcelona" un acuerdo para que se hiciera publicidad del servicio de taxi a través del producto "Barcelona Pass", un carnet de descuentos diseñado por Turismo de Barcelona y dirigido a los operadores turísticos profesionales para enriquecer los programas de visita a la ciudad.

**BARCELONA pass**

95 / 96

Talonario de descuentos Discount voucher-book

TAXI PASS BARCELONA

Un servicio de taxi rápido, cómodo y moderno. Llámenos a cualquier hora del día o de la noche y pidanos un taxista que hable su propio idioma.

A quick, comfortable and modern taxi service. Call us any time of the day or night and ask us for a taxi driver who speaks your language.

Teléfonos 300 11 00 330 03 00 485 33 33 358 11 11 433 10 20 490 22 22 357 77 55

INSTITUT DEL TAXI  
Tel. 336 04 13

### Març 95.

Desde el departamento de promoción del Taxi del se establecía contacto con diversas radio-emisoras de taxi para que efectuasen el traslado de las personalidades que asistieron a la Conferencia de Ciudades del Mediterráneo, organizada por el Ayuntamiento de Barcelona y el Consejo de Europa.



## El taxi es projecta cap a la ciutat

L'Institut Metropolità del Taxi ha impulsat l'apropament del col·lectiu del taxi a la ciutat i als diferents estaments. Amb aquest motiu s'han organitzat diverses activitats culturals i socials que, sense dubte, han repercutit de forma molt favorable en la imatge d'aquest mitjà de transport en el conjunt de la societat.

**10. 10. 91.**

A la festa anyal de la Guàrdia Urbana de Barcelona, el taxista Manuel Bragado rebia de mans de l'alcalde, Pasqual Maragall, la medalla d'argent que anualment atorga aquest cos en reconeixement de la tasca destacada dels seus membres i de diferents sectors de la societat.



**10. 10. 91.**

*En la fiesta anual de la Guardia Urbana de Barcelona, el taxista Manuel Bragado recibía de manos del alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, la Medalla de Plata que anualmente otorga este cuerpo en reconocimiento a la tarea destacada de sus miembros y diferentes sectores de la sociedad.*

**23. 4. 92.**

El dia de Sant Jordi els taxistes regalaven als usuaris una rosa. Per primera vegada, la iniciativa s'estenia al servei de ràdio-emissores de taxi.

**23. 4. 92.**

*El dia de Sant Jordi, los taxistas regalaban a los usuarios una rosa. Por primera vez, la iniciativa se extendió al servicio de radio-emisoras de taxi.*

**9. 5. 92.**

L'EMT s'adheria a la celebració del DIA D'EUROPA, i els taxis, com els altres medis de transport, lluirien la bandera comunitària.



**9. 5. 92.**

*La EMT se adhería a la celebración del DIA DE EUROPA, y los taxis, al igual que otros medios de transporte, lucieron la bandera europea.*

**31. 5. 92.**

Els taxistes participen a la XIV<sup>a</sup> edició de la cursa d'"El Corte Inglés".

**31. 5. 92.**

*Los taxistas participan en la XIV<sup>a</sup> edición de la carrera de "El Corte Inglés".*

**4. 3. 92.**

Se celebrà al Palau d'Esports de Badalona "la Nit del Taxi 92". Van assistir a l'acte, l'alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall; l'alcalde de Badalona, Joan Blanc, y el President de l'EMT, Joan Torres. En aquesta nit es va fer la presentació oficial de "la Banda de Música de Ciutat Grogà" i es lliuraren els diplomes a la tercera promoció de taxistes que havien assistit als cursos organitzats per l'Escola del Taxi de Ciutat Grogà.



**4. 3. 92.**

*"La Nit del Taxi 92" se celebra en el Palau d'Esports de Badalona. Asistieron al acto, el alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall; el alcalde de Badalona, Joan Blanc, y el Presidente de la EMT, Joan Torres. En esta oportunidad se presentó oficialmente "la Banda de Música de Ciutat Grogà" y se entregaron diplomas a la tercera promoción de taxistas que habían asistido a los cursos organizados por la Escola del Taxi de Ciutat Grogà.*

### Juliol 92.

En representació del col·lectiu, cinc taxistes feien el relleu de la torxa olímpica a la seva entrada per Amposta (Mòntsià).



### Juliol. 92.

En representación del colectivo, cinco taxistas hicieron el relevo de la antorcha olímpica a su entrada por Amposta (Montsià).

### 1993.

Durant tot l'any es realitzà la campanya "El Català al taxi, també" conjuntament amb el Consorci de Normalització Lingüística de la Generalitat de Catalunya. La primera actuació va permetre distribuir entre els taxistes una guia de conversa i una cassette bilingües (català - anglès) amb algunes situacions habituals que es donen entre el taxista i el seu client. A més es van editar al voltant de 500.000 exemplars de la "Guia de l'Usuari del Taxi", on es podia trobar informació actualitzada sobre el taxi a l'àrea metropolitana. Aquesta guia va ser distribuïda pel taxista de forma personalitzada entre els seus clients.

### 1993.

A lo largo de este año se desarrolló la campaña "El Català al taxi, també" conjuntamente con el del Consorci de Normalització Lingüística de la Generalitat de Catalunya. La primera actuación permitió repartir entre los taxistas una guía de conversación y una cassette bilingüe (catalán - inglés) con algunas situaciones habituales que se dan entre el taxista y su cliente.

Además, se editaron alrededor de 500.000 ejemplares de la "Guía de l'Usuari del Taxi", en la que se podía encontrar la información actualizada sobre el taxi en el área metropolitana. Dicha guía fue repartida por el taxista de forma personalizada entre sus clientes.

### 23. 3. 93.

La "Festa Gran del Taxi'93" se celebrà en el restaurant La Font del Lleó de Barcelona per tal d'agrair la dedicació al servei del taxi d'aquells professionals que durant el 1992 havien fet els 65 anys. L'acte va comptar amb la presència de l'alcalde Pasqual Maragall, que va rebre la salutació de cadascun dels màxims responsables de les associacions representatives del taxi. Amb la frase "Taxi, moltes gràcies", l'alcalde va voler transmetre l'agraïment de la ciutat a tot el sector pel seu comportament durant els esdeveniments del 92.

### 23. 3. 93.

La "Festa Gran del Taxi'93" se celebra en el restaurante La Font del Lleó de Barcelona con el fin de agradecer la dedicación al servicio del taxi de aquellos profesionales que durante 1992 cumplieron los 65 años. El acto contó con la presencia del alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, quien recibió el saludo de cada uno de los representantes de las principales asociaciones del taxi. Con la frase "Taxi, muchas gracias", el alcalde transmitió el agradecimiento de la ciudad a todo el sector por su comportamiento durante los acontecimientos del 92.

### 20. 11. 93.

Coincidint amb la celebració del 150 aniversari de la Guàrdia Urbana de Barcelona, es realitzava en el Parc de la Ciutadella "una trobada d'amistat entre els membres d'aquest cos i el col·lectiu del taxi". Les associacions representatives del sector i el propi Institut lliuraven a Julián Delgado diverses plaques commemoratives del 150 aniversari del cos.

### 20. 11. 93.

Coincidiendo con la celebración del 150 aniversario de la Guardia Urbana de Barcelona, se realizaba en el Parc de la Ciutadella "un encuentro de amistad entre los miembros de

### 5. 1. 94.

El taxi participava per primera vegada a la seva història en la Cavalcada dels Reis amb dos vehicles del model "Taxi-Amic". Acompanyaren els dos taxis un grup de nens de l'Institut Municipal de Disminuïts de l'Ajuntament de Barcelona



este cuerpo y el colectivo del taxi". Las asociaciones representativas del sector y el propio Institut hicieron entrega a Julián Delgado de diversas placas conmemorativas del 150 aniversario del cuerpo.



### 5. 1. 94.

El taxi participava por primera vez en su historia en la Cavalgata de Reyes con dos vehículos del modelo "Taxi-Amic". Acompañaron a los dos taxis un grupo de niños del Institut Municipal de Disminuïts Físics de l'Ajuntament de Barcelona

1. 6. 94.

L'Institut organitzava al Saló de Cent de l'Ajuntament de Barcelona l'homenatge anual als taxistes que el 93 havien fet els 65 anys. Aquest mateix dia es presentava al Pati Llimona el llibre "Del negro al amarillo" del taxista Josep Tortosa, editat per Ciutat Grog.



1. 6. 94.

El Institut organitzava en el Saló de Cent de l'Ajuntament de Barcelona el homenaje anual a los taxistas que en 1993 cumplieron los 65 años. Ese mismo día se presentaba en el Pati Llimona el libro "Del negro al amarillo" del taxista Josep Tortosa, editado por Ciutat Grog.



Juliol 94.

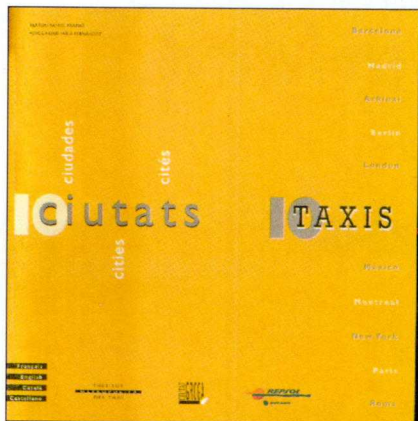
Per tal de promocionar el taxi a la ciutat, es posava en circulació la primera col·lecció de pins dels 10 models de taxis de Barcelona més històrics i emblemàtics.

Juliol 94.

Para promocionar el taxi en la ciudad, se ponía en circulación la primera colección de pins de los 10 modelos de taxis de Barcelona más históricos.

8. 4. 95.

Homenatge en el Saló de Cent de l'Ajuntament, amb la presència de l'alcalde, Pasqual Maragall, als taxistes que havien fet els 65 anys durant el 1994. A l'acte es presentà el llibre "10 ciutats, 10 taxis" escrit pel periodista Rafael Pradas i editat per Ciutat Grog. També actuava per primera vegada a l'Ajuntament la Banda de Música de Ciutat Grog.



8. 4. 95.

Homenaje en el Saló de Cent del Ayuntamiento a los taxistas que cumplieron 65 años en 1994 con la presencia del alcalde Pasqual Maragall. En el acto se presenta el libro "10 ciudades, 10 taxis" escrito por el periodista Rafael Pradas y editado por Ciutat Grog. También, por primera vez, la Banda de Música de Ciutat Grog interpretaba en el Ayuntamiento.

10. 4. 95.

Barcelona inaugurava la Plaça del Taxi al Districte de Sant Andreu com a reconeixement dels barcelonins a la tasca que els taxistes realitzen a la ciutat.



10. 4. 95. Barcelona inaugurava la Plaça del Taxi en el Districte de Sant Andreu como un reconoci-

miento de la ciudad a la actividad desempeñada por los taxistas barceloneses.

# *taxímetros Barcino*®

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:



## **MONTAJES:**

***Taxímetros: Cambio de Material  
— TAXITRONIC — ARGO —,  
Radio Teléfonos, Teléfonos,  
radiocassette, alarmas,  
electricidad automóvil, instalación  
de mamparas de seguridad***

***Aire acondicionado  
(R-12 y R-134)  
comprobación y carga***

**CAMBIO ACEITE Y FILTRO  
3000 PTA. (MANO DE OBRA INCLUIDO)**

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

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

**SEAT**

Grupo Volkswagen

# Auto Fuber

Servicio Oficial **SEAT** del Poble Nou**SEAT  
TOLEDO  
TAXI  
desde**

# 1.560.000

## Auto Fuber, la carrera más económica.

Versiones: 1.8 Gasolina • 1.9 Diesel • 1.9 Turbo-Diesel • Aire Acondicionado.

**TALLER DE GUARDIA SÁBADO Y DOMINGO.**

Durante todo el año.

**GRATIS**  
Equipo Butano**Auto Fuber Exposición Ventas, Talleres y Recambios - Badajoz,52 - Tel. 485 00 49****RECICLAJES  
TRADER, S. L.**

Reparación y sustitución de

Transmisión  $\left\{ \begin{array}{l} \text{Reparada} \\ \text{Semi-nueva 25\% dto.} \end{array} \right.$ Direcciones  $\left\{ \begin{array}{l} \text{Asistidas} \\ \text{Mecánicas} \end{array} \right.$ Esferas suspensión CITROËN  
SERVICIO ESPECIAL AL AMIGO  
TAXISTA (Mano de obra gratis)C/Caballero, 61  
Telf. 490 23 71**SERVICIO  
RÁPIDO**COLOCACIÓN  
INMEDIATA  
DE CRISTALES  
NACIONAL  
IMPORTACIÓN  
TAXISTAS 20% DTO.MONTAJE DE CRISTALES  
GRABADO MATRÍCULAS  
TECHOS SOLARES

Telf: 231 45 08 • 232 20 76

Aragón 489, esq. Castillejos - 08013 BARCELONA

**ENRIQUE AVALO VENTURA**  
CORREDOR DE SEGUROSInscrito con el n° F-1046 en el Registro  
de la Dirección General de SegurosHace 20 años que estamos al servicio del amigo taxista  
asegurándole su vehículo, su vivienda, su jubilación,  
su asistencia médica, sus bajas por enfermedad,  
y cuantas coberturas de seguro haya precisado.**Estamos a su servicio****Infórmese sin compromiso alguno**Provenza, 173, 1.º 2.ª  
Teléfono 453 24 72  
Telefax 323 46 08

NUEVO TAXI  
LAGUNA RN 2.2 Diesel.



# LIBRE

Por fin. El taxi más esperado. El coche con el que ganará más carreras.  
Por la elegancia de su línea fascinante y por contar con los mejores sistemas de seguridad y confort.  
Aproveche el precio especial de lanzamiento y el Plan Renove Renault\* especial para taxistas,  
sin límite de antigüedad, con el que disfrutará de un **descuento adicional de 80.000 ptas,**  
si compra su Laguna antes del 30 de junio.  
Con el Laguna siempre bajará bandera. Infórmese en cualquier concesionario Renault.



**RENAULT**