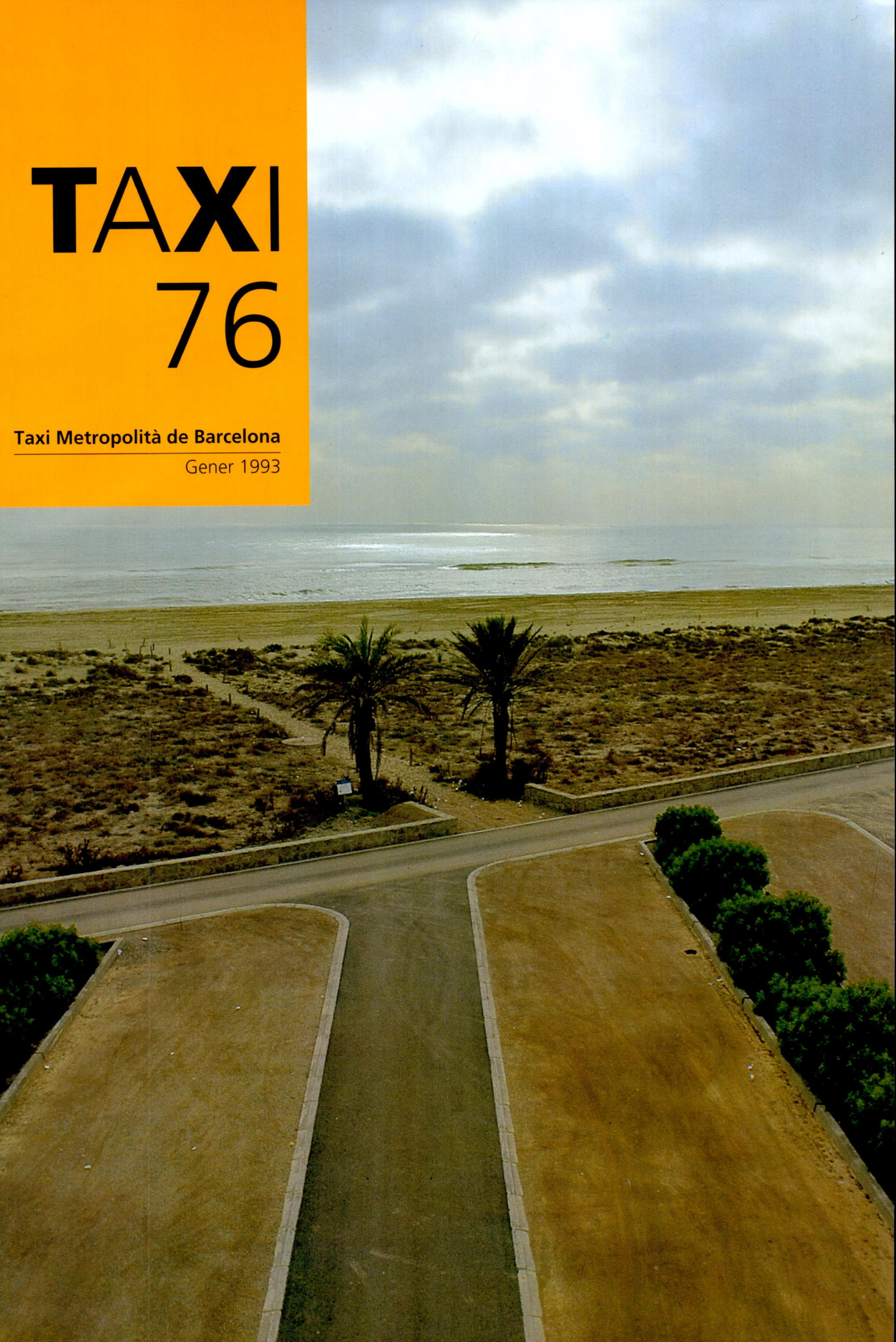


# TAXI 76

Taxi Metropolità de Barcelona

Gener 1993



# Citas de negocios.

**1993**

Fira de Barcelona le ofrece este año 41 citas de negocios. 41 Salones Monográficos que le permitirán conectar con la demanda nacional e internacional de los diferentes sectores económicos. Consulte sus citas en el calendario. Para hacer negocios tiene todo un año por delante.

## ALIMENTACION

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

## ARTICULOS DE REGALO

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

## AUTOMOVIL

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

## CONSTRUCCION

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

## CULTURAL

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

## DEPORTE Y SALUD

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

## EQUIPAMIENTO

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

## INFORMATICA

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

- **MOSTRA TEJIDOS**  
Otoño/Invierno 94-95. 16 - 19 Octubre

- **EXPOPELL**  
Salón de la Moda de Marroquinería, Viaje, Complementos del Vestir, Maquinaria y Materiales Afines. Abril

- **EXPOPELL**  
Salón de la Moda de Marroquinería, Viaje, Complementos del Vestir, Maquinaria y Materiales Afines. Noviembre

- **NOVIAESPAÑA**  
Salón de la Moda en Trajes de Novia, Comunión, Ceremonia y Complementos. Septiembre

## NAUTICA

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

## QUIMICA

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

## SONIDO E IMAGEN

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

## TURISMO

- **SITC**  
Salón Internacional del Turismo en Cataluña. 22 - 25 Abril
- **17 Salón Internacional del Caravanning.** Noviembre - Diciembre

## OTROS SECTORES

- **EXPOMINER**  
Bolsa Exposición de Minerales y Fósiles. 5 - 7 Noviembre
- **GRAPHISPAG**  
Salón Internacional de las Artes Gráficas. 26 Febrero 4 Marzo
- **EXPOAVIGA**  
Salón Internacional de la Técnica Avícola y Ganadera. 9 - 12 Noviembre
- **SIZOO**  
Salón Internacional de la Zootecnia. 9 - 12 Noviembre
- **MERCASEGURO**  
Salón Internacional del Sector del Seguro. Noviembre
- **PUNTO DE VENTA**  
Salón Internacional del Autoservicio no alimentario. 9 - 13 Junio

## JOYERIA

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

## MODA

- **PIELESPAÑA**  
Salón Internacional de la Moda en Ante, Nappa y «Double Face». 5 - 8 Febrero
- **GAUDI HOMBRE**  
Salón Internacional de Prêt-à-porter y accesorios de Hombre. Otoño/Invierno 93-94. 18 - 20 Enero
- **GAUDI HOMBRE**  
Salón Internacional de Prêt-à-porter y accesorios de Hombre. Primavera-Verano 94. 12 - 14 Julio
- **GAUDI MUJER**  
Salón Internacional de Prêt-à-porter y accesorios de Mujer. Otoño/Invierno 93-94. 13 - 15 Febrero
- **GAUDI MUJER**  
Salón Internacional de Prêt-à-porter y accesorios de Mujer. Primavera-Verano 94. Agosto - Septiembre
- **MOSTRA TEJIDOS**  
Primavera/Verano 94. 27 - 30 Marzo



**El máximo exponente.**

Edita

**Entitat Metropolitana  
del Transport**

c/ 62, núm. 420  
Zona Franca,  
08040 Barcelona

Consell Assessor

**Joan Laporta**  
**Andreu Nebot**  
**Amparo Gómez**  
**Xavier Labori**

Gestió i Publicitat

**CETRAMSA**  
Avinyó, 32  
Barcelona

Coordinació i Direcció

**P. Rocío Terán**

Publicitat

**Elvira Cerdà**  
Telèf.: 412.44.66.

Col.laboren en aquest número

**010 - Barcelona Informació**

**Emili Bisbal**  
**Andres Gobianas**  
**Pere Fàbregues**  
**René León**

Correcció

**Roser Berdagué**

Grafisme

**Estudi Joan Barjau**

Fotografia

**Josep Loaso**

Tiratge:

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

Certificat per

l'Il.lm. Sr. **Francesc Lliset i Borrell**,  
Secretari General de l'EMT

Impressió:

**Romargraf**  
C/ Joventut, 55-57  
Dipòsit Legal:  
B. 27.521 - 1983

Coberta:

Passeig Marítim  
d'El Prat de Llobregat

Fotografia:

**Màrius Brossa**

. S u m a r i .

## El català al taxi també

Pàgina: 5

## Entrevista a Lluís Tejedor Alcalde d'El Prat de Llobregat

Pàgina: 8

## Un repaso a la experiencia americana de desregularización del taxi

Pàgina: 13

## Notícies

Pàgina: 18

## Agenda

Pàgina: 23

## Combustibles II Características, propiedades y aditivos

Pàgina: 25

## Hierro y Salud

Pàgina: 26

## Taxilandia

Pàgina: 28

## La Bústia

Pàgina: 29

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

# La promoció del Taxi

**1993** s'inicia en el marc d'una conjuntura econòmica nacional i internacional molt especial, ja ens hi hem referit i també a la forma com el taxi hi podia fer front en l'editorial de la Revista nº 74 del mes de novembre. Ara no voldríem deixar aquesta oportunitat sense mencionar el paper que en l'esmentada conjuntura ha de continuar desenvolupant la PROMOCIÓ DEL TAXI en la seva doble vessant: des de les iniciatives impulsades per aquesta administració i per les que vinguin del propi taxista i de les seves organitzacions representatives. Durant els darrers anys, l'EMT ha anat adoptant un conjunt de mesures per tal que el ciutadà valori i conegui el servei del taxi, en la mesura que es valoren i coneixen altres mitjans de transport públic. La Campanya "Taxi posa't guapo", desenvolupada conjuntament amb la campanya "Barcelona posa't guapa", ha permès, per exemple, materialitzar un conjunt d'actuacions que han incidit indiscutiblement en la millora i major confort de la flota de taxis. Recentment, un cop signat l'acord amb el Consorci de Normalització Lingüística, el sector del taxi té les mateixes possibilitats que altres sectors de la societat catalana d'incorporar la llengua del país al seu quefer diari, ja que s'ha posat a disposició de tots els professionals no tan sols classes de català gratuïtes i organitzades en funció de les necessitats del col·lectiu a l'Escola del Taxi de Ciutat Grogga, sinó també una guia de conversa i una cassette amb les situacions que es produeixen en el treball diari. Hem entès tots que dirigir-se al ciutadà en la seva pròpia llengua és una forma d'ajudar, promocionar i preservar la imatge del taxi.

Dins d'aquest acord i amb la participació de tots els sindicats i associacions representatives del sector s'ha fet també l'esforç d'editar 500.000 exemplars de la Guia de l'Usuari del Taxi, que ja es reparteixen tant pels propis taxistes com pels sindicats, ràdio-emissores, etc., amb un gran èxit. La Guia ha estat pensada com a instrument de promoció del servei, informa al ciutadà d'una forma amena i dinàmica sobre el funcionament del taxi a Barcelona i àrea metropolitana, així com sobre els serveis paral·lels que aquest ofereix (pagament mitjançant targeta de crèdit, xarxa de ràdio-emissores, parades, telèfon groc de reclamacions i suggeriments, etc.).

Finalment, tampoc podem deixar de mencionar la Campanya "Taxi groc, taxi amic" que s'està portant a terme any rera any i de forma silenciosa des de 1990 a les escoles d'EGB de Barcelona i àrea metropolitana, amb la finalitat que els escolars des de molt joves comencin a conèixer el funcionament del taxi. Per realitzar aquesta tasca s'ha disposat de la veu autoritzada d'un taxista jubilat que va exercir la professió durant molts anys.

Existeix, per tant, des d'aquesta administració una línia de treball en el camp de la promoció del taxi que no s'ha iniciat fa poc temps sinó fa bastants anys i, en l'actual conjuntura, aquestes i altres actuacions tindran la mateixa línia de continuïtat. No obstant, creiem que els taxistes, individualment i mitjançant les seves organitzacions representatives, han de col·laborar en aquesta tasca, perquè el servei del taxi té la particularitat d'ésser un transport públic però a la vegada és un transport privat. I, com a tal, el titular de la llicència, el propietari del taxi té una bona part de responsabilitat en la difícil tasca d'atreure i conservar la seva clientela i, en definitiva, promocionar allò que constitueix la seva font de treball, de la mateixa manera que ho fa el petit empresari o l'industrial que treballa en altres àmbits de l'economia del país. ●

**1993** se inicia en el marco de una coyuntura económica nacional e internacional muy especial, ya nos hemos referido a ella y a la forma en que el taxi podía afrontarla en el editorial de la Revista nº 74 del mes de noviembre. Ahora no quisiéramos dejar esta oportunidad sin mencionar el papel que en esa coyuntura debe seguir desempeñando la PROMOCIÓN DEL TAXI en su doble vertiente: desde la administración y por iniciativas que provengan del propio taxista o de sus organizaciones representativas.

A lo largo de los últimos años, la EMT ha ido adoptado una serie de medidas para que el ciudadano valore y conozca el servicio del taxi, en la misma medida en que se valoran y se conocen otros medios de transporte público. La Campaña "Taxi posa't guapo", iniciada conjuntamente con la campaña "Barcelona posa't guapa", ha permitido, por ejemplo, materializar un conjunto de actuaciones que han incidido de forma indiscutible en la mejora y mayor confort de la flota de taxis. Recientemente, tras el acuerdo firmado con el Consorci de Normalització Lingüística, el sector del taxi tiene las mismas posibilidades que otros sectores de la sociedad catalana para incorporar la lengua del país a su quehacer diario, ya que se ha puesto a disposición de todos los taxistas no sólo clases de catalán gratuitas y organizadas en función de sus necesidades en la Escola del taxi de Ciutat Grogga, sino también una guía de conversación y una cassette con las situaciones que se producen en el trabajo diario del taxista. Entendemos todos que dirigirse al ciudadano en su propia lengua es una forma de ayudar, promocionar y preservar la imagen del taxi.

En el marco de ese mismo acuerdo y con la participación de todas las asociaciones y sindicatos representativos del sector se ha hecho también el esfuerzo de editar 500.000 ejemplares de la Guía de l'usuari del Taxi, que ya están siendo repartidos por los propios taxistas, sindicatos y radio-emisoras, con gran éxito. La Guía ha estado pensada como instrumento de promoción del servicio y en ella se informa al ciudadano de una forma amena y didáctica sobre la manera de utilizar el taxi, así como los servicios paralelos que éste ofrece (pago con tarjeta de crédito, red de radio-emisoras, paradas, telèfon groc de reclamacions y sugerencias, etc.).

Finalmente, tampoco podemos dejar de mencionar la Campaña "Taxi groc, taxi amic" que se está llevando a cabo año tras año y de forma silenciosa desde 1990 en las escuelas de EGB de Barcelona y área metropolitana, con la finalidad de que los escolares conozcan el funcionamiento del servicio. Para ello se ha dispuesto de la voz autorizada de un taxista jubilado que ha ejercido la profesión durante varios años de su vida.

Existe, por tanto, desde esta administración una línea de trabajo en el campo de la promoción del taxi que no se ha iniciado hace poco tiempo sino hace varios años, y, en la actual coyuntura, éstas y otras actuaciones tendrán la misma línea de continuidad. No obstante, creemos que los taxistas, individualmente y a través de sus organizaciones representativas, tienen que colaborar en esta gran tarea, porque el servicio del taxi tiene la particularidad de ser un transporte público y al mismo tiempo un transporte privado. Y como tal, el titular de la licencia, el propietario de un taxi, tiene una buena parte de responsabilidad en la difícil tarea de atraer y conservar su clientela y, en definitiva, promocionar aquello que constituye su propia fuente de trabajo, de la misma manera que lo hace el pequeño empresario o el industrial que trabaja en otros ámbitos de la economía del país. ●

## Campaña subvención 91

*Ante las consultas recibidas en el Servei del Taxi en relación con la nota informativa aparecida en la Revista Taxi nº 75 sobre la "Campaña Subvención-91", se aclara que la misma sólo afecta a vehículos con factura de compra hasta el 31 de diciembre de 1991 y a las solicitudes presentadas entre el 12 de noviembre de 1991 y el 31 de marzo de 1992.*

*Barcelona, 31 de diciembre de 1992.*

# El català al taxi, també



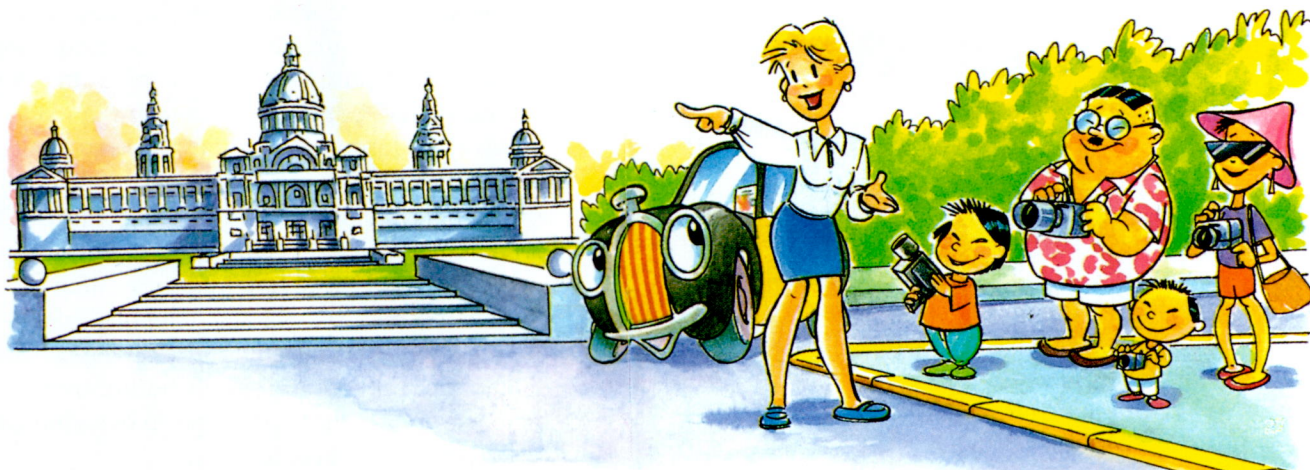
*Després del conveni signat entre el Consorci de Normalització Lingüística i l'Entitat Metropolitana del Transport el passat mes de desembre, amb la finalitat de normalitzar l'ús del català en el sector, tots els taxistes de l'àrea metropolitana de Barcelona rebran una guia de conversa i un cassette amb les situacions més habituals que es produeixen en el taxi i que donen peu a una*

*conversa entre el taxista i l'usuari. També, a partir d'aquest conveni, els taxistes portaran en el seu vehicle 30 guies destinades als usuaris, on aquests trobaran informació minuciosa i actualitzada del servei; paral·lelament s'engegarà un procés progressiu de catalanització dels símbols externs del servei. Amb aquesta iniciativa, el sector contribuirà al procés de normalització lingüística ja present a altres sectors de la vida ciutadana.*

El Director General de Transports de la Generalitat de Catalunya, Robert Ramíreu i Balcells; el President de l'EMT, Joan Torres i Carol, i el President del Consorci per a la Normalització Lingüística, Miquel Renu i Tresserre, van presentar el passat 9 de desembre a Ciutat Grogua la Campanya de Normalització Lingüística adreçada al sector del taxi.

Aquesta Campanya, que es desenvoluparà durant l'any 93 sota l'eslògan "El català al taxi, també", contempla un conjunt d'actuacions que ja s'han iniciat amb el disseny d'un nou rètol de "lliure - ocupat", la publicació d'una Guia de Conversa, que conté 60 frases relacionades amb 18 escenaris habituals en el treball diari del taxista i una Guia dirigida a

l'usuari. En aquesta guia, dissenyada amb un format molt manejable, es donen uns consells i unes normes d'ús que serveixen tant dins com fora del taxi; així mateix, l'usuari hi trobarà una relació de les parades més importants que hi ha en el conjunt de l'àrea metropolitana i l'informació actualitzada sobre el servei de radiotaxis, amb els seus telèfons corresponents.





## Accions per a una progressiva normalització

Dins de la Campanya es desenvoluparan un conjunt d'accions per completar de forma progressiva la catalanització del servei, millorar la comunicació i la seva imatge en el marc d'una societat que ha donat passos molt importants en la normalització i ús de la seva llengua. En aquest sentit, segons va assenyalar el President del Consorci per a la Normalització Lingüística, Miquel Renui i Tresserre, durant la presentació de la Campanya, aquesta institució oferirà al sector i a tots els àmbits relacionats amb aquest els mitjans indispensables per dur a terme aquesta tasca de normalització.

Entre el conjunt d'activitats, el conveni signat entre les tres institucions preveu retolar tots els indicadors externs del taxi en català, dissenyar i difondre progressivament la publicitat del sector del taxi en català, dissenyar el pla de formació lingüística i organitzar cursos de català dirigits específicament a les necessitats del sector; acordar i aplicar uns criteris d'ús lingüístic per a tota la documentació i comunicacions d'ús extern del servei, promoure l'ús del català entre els taxistes i entre les organitzacions que hi estan vinculades, disposant del suport necessari de l'aparell administratiu dels òrgans directius de l'EMT, utilitzar o consolidar la terminologia pròpia del sector en col.laboració amb el Consorci i demanar als proveïdors progressivament que redactin la documentació en llengua catalana.

## Per la bona imatge del servei

A la presentació de la campanya, els representants de les tres institucions van fer palesa la seva satisfacció pel contingut de l'acord. El President de l'EMT va destacar que el taxi és un servei privat d'interès públic i que en benefici d'aquest interès públic l'EMT vol vetllar per la convivència, per la imatge i per la regulació del sector. Va afegir que, per fer front a l'actual conjuntura econòmica, el taxi ha de saber mantenir la seva imatge. Continuà assenyalant que la convivència forma part també d'aquesta imatge i que el fet d'adreçar-se al client, al ciutadà amb la seva llengua s'ajuda a potenciar i a preservar la bona imatge del taxi. També va destacar el paper que Ciutat Grogga està desenvolupant amb l'Escola del Taxi. "És- va dir- una bona experiència de convivència per millorar el nivell cultural del taxista i cal potenciar-la introduint una major responsabilitat i participació dels sindicats que representen el col.lectiu".



Presentació de la Campanya a la sala d'actes de Ciutat Grogga.



Miquel Renui, President del Consorci per a la Normalització Lingüística, mostra el nou rètol d'ocupat.



La presentació de la Campanya es va fer en el marc d'una sala plena de taxistes.

# TARIFES TAXI 93

## Tarifas de Taxi 1993 Àrea metropolitana de Barcelona

La Comissió de Preus de Catalunya va aprovar el passat 10 de desembre l'estructura tarifària per a 1993, amb IVA inclòs, per al sector metropolità d'autotaxi de Barcelona.

Baixada de bandera	260 ptes.
Km. recorregut T-3	80 ptes.
Km. recorregut T-2	88 ptes.
Km. recorregut T-1	102 ptes.
Hora d'espera	1.900 ptes.

### Suplements

Aeroport (entrada i sortida)	300 ptes.
Per cada maleta, paquet o embalum superior a 55 x 35 x 35 cm.	100 ptes.
Gossos (discrecional)	125 ptes.

La percepció mínima de les carreres amb origen a l'aeroport serà de 1.000 ptes., la qual inclou el suplement de sortida.

### Les tarifes que s'autoritzen s'ajustaran a les normes següents:

- 1.- La baixada de bandera de 260 ptes., inclou un servei mínim de 1,920 Km. a T-3; 1'745 a T-2; 1'505 a T-1, o a 4 minuts i 51 segons de viatge.
- 2.- Els salts de taxímetre seran de 5 ptes.  
L'import de la carrera es cobrarà per passos vençuts.
- 3.- El primer salt en la pantalla del taxímetre després del període neutralitzat es produirà un cop s'hagi recorregut, a més de les distàncies indicades al punt 1.-  
Les distàncies següents segons tarifes: a T-3 62'5 mts; a T-2 56'82 mts. i a T-1 49'02 mts.
- 4.- La Tarifa T-3 és d'aplicació al període diürn (6 -22h.) dels dies laborables a la zona A.
- 5.- La tarifa T-2 és d'aplicació en el període diürn (6-22h.) dels dissabtes i festius en la Zona A i en el període diürn (6-22h.) dels dies laborables en la zona B.
- 6.- La tarifa T-1 s'aplica en el període nocturn (22-6h.) a tota l'àrea, i en el període diürn (6-22 h.) dels dissabtes i festius a la zona B.
- 7.- En el cas del servei de ràdio telèfon, la baixada de bandera es produirà en el moment d'acceptació de la carrera, no podent excedir l'import marcat pel taxímetre - en el moment que l'autotaxi tingui accés al lloc de l'encotxament- el de la baixada de bandera (260 ptes.).
- 8.- L'import del peatge del túnel de Vallvidrera, tant d'anada com de tornada, anirà a càrrec de l'usuari.

Comissió de Preus - Generalitat de Catalunya  
11 de desembre de 1992

## Tarifa de Taxis 1993 para la ciudad de Madrid

### Ayuntamiento de Madrid Área de Circulación y Transportes.

Inicio del viaje	150 ptas.
Kilómetro recorrido a velocidad mayor de 21'4 km/h.	70 ptas.
Hora de servicios a velocidad normal menor de 21'4 km/h.	1.500 ptas.

### Suplementos

Servicio en días festivos, en viajes que finalicen entre las 6 h. y las 23 h.	150 ptas.
Servicios nocturnos, en viajes que finalicen entre las 23 h. y las 6 h.	150 ptas.
Suplemento extraordinario de Navidad en viajes que finalicen el día 24 de diciembre y las 6h. del 25 de diciembre.	150 ptas.
Suplemento extraordinario de Nochevieja, en viajes que finalicen entre las 23 h. del día 31 de diciembre y las 6 h. del día 1 de enero.	150 ptas.
Salidas de estaciones de ferrocarriles y autobuses.	125 ptas.
Llegadas y salidas a plazas de toros y campos de fútbol, en días de espectáculo.	125 ptas.
Viajes con origen o destino al Aeropuerto de Barajas, incluso viajes dentro del recinto del Aeropuerto.	300 ptas.
Viajes con origen o destino a los recintos feriales (Parque de las Naciones).	150 ptas.
Trayectos de ida del Hipódromo de la Zarzuela Club de Campo, instalaciones deportivas de Puerta de Hierro, Playa de Madrid, Tiro de Pichón de Somontes, Tejar de Somontes, Somontes, Real Club Puerta de Hierro.	125 ptas.
Hasta dos maletines de mano, de 55 x 35 x 25 cm. de dimensiones máximas.	sin recargo
Cada maleta, baúl o bulto sin rebasar dos de dimensiones máximas de 85 x 55 x 28 cm.	50 ptas.
Sillas de ruedas de viajeros minusválidos.	sin recargo
Cada perro, excepto los perros lazarillo, si van acompañados de su dueño.	125 ptas.
Perros lazarillo.	sin recargo

El taxímetro se pondrá en funcionamiento cuando el viajero y, en su caso, la silla de ruedas o el perro lazarillo se encuentren en el interior del vehículo.

entrada en vigor, a las seis horas del día de la fecha  
Madrid, 18 de diciembre de 1992

entrevista a

# Lluís Tejedor i Ballesté

## alcalde d'El Prat

**P**ER LA SEVA SITUACIÓ ESTRATÈGICA, EL MUNICIPI D'EL PRAT CONSTITUEIX AVUI UN ACTIU MOLT IMPORTANT PER AL CONJUNT METROPOLITÀ. CONSCIÈNT D'AQUEST FET, L'EQUIP DE GOVERN DEL MUNICIPI ESTÀ TREBALLANT ELS DARRERS ANYS PER ACABAR DEFINITIVAMENT AMB LES XACRES HISTÒRIQUES QUE L'HAN MARGINAT I HAN FET IMPOSSIBLE EL SEU DESENVOLUPAMENT. EL PLA DE SANEJAMENT DEL TERRITORI, LA CONSTRUCCIÓ D'EQUIPAMENTS, LA DINAMITZACIÓ SOCIO-ECONÒMICA SÓN ALGUNS DELS OBJECTIUS EN ELS QUALS S'ESTÀ TREBALLANT PER INTENTAR TRENAR ELS DESEQUILIBRIS JA ENDÈMICS. LLUÍS TEJEDOR, ALCALDE D'AQUEST MUNICIPI DE 65.276 HABITANTS, EXPLICA EN AQUESTA CONVERSA AQUESTS I ALTRES ASPECTES QUE AVUI SÓN ACTUALITAT.



El passat mes de desembre, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes va donar a conèixer el Pla Barcelona 2000. L'ajuntament d'El Prat considera aquest un pas inicial per a futures conversacions, però manté la seva negativa en relació amb el desviament del riu Llobregat. Davant aquesta disjuntiva, ¿quina alternativa proposa el seu Ajuntament

*P rimerament, voldria destacar la complexitat i la importància que per a El Prat té la proposta traslladada pel MOPT als mitjans de comunicació, els quals n'han donat una informació superficial. Atesa l'extensió de terreny del nostre municipi, la seva situació és estratègica des del punt de vista de les dues infraestructures més importants del país: la portuària i aeroportuària i, naturalment, de les connexions viàries i ferroviàries que han d'unir ambdós sistemes, aquest paquet de propostes infraestructurals és el que determinarà el futur del territori de El Prat i, sens dubte, en gran part l'existència o no d'un Delta del Llobregat en condicions, així com el desenvolupament d'una part de la comarca del Baix Llobregat amb un criteri d'equilibri entre territori-activitat*

*econòmica i residència si les coses es fan bé o, altrament, amb un criteri de suburbialització si es fan malament.*



Parc de Negocis  
Mas Blau

Això vol dir que el tema del riu és un aspecte parcial

*Naturalment, el paquet de propostes que en aquests moments tenim damunt de la taula i pel qual estem en contacte amb el Ministeri desborda molt l'aspecte parcial que històricament ha representat el riu. Ningú no hauria de treure la con-*

*clusió de que de l'única cosa que estem parlant és del desviament o no del riu Llobregat. Com ja he dit abans, estem parlant d'una cosa molt més important, molt més transcendental i molt més global. Cal dir, però, que la nostra posició en relació amb el desviament del riu és la de sempre, no ha canviat gens ni mica. Creiem que: no hi ha una necessitat real de creixement del Port de Barcelona que obligui al desviament del riu, ja que aquell pot créixer a l'esquerra o a la dreta del riu, desenvolupant la ZAL simplement amb la construcció d'un pont que connecti els dos territoris; el desviament (dit de qualsevol manera, com fins ara) tindria una sèrie d'impactes discutibles des del punt de vista tècnic, però sobretot, repercussions del medi ambient, amb una incidència molt negativa en el sistema hidrològic, en l'estabilitat de les platges, en la destrucció física d'una part de la reserva natural de Ca l'Arana i, d'altra banda, significaria la segregació a un costat i altre d'una part del territori d'El Prat .*

*Paral·lelament; diem que som conscients de la situació estratègica d'El Prat, la qual obliga necessàriament a fer front a la localització, desenvolupament i gestió de totes les infraestructures -ferrocarril*

d'amplada europea, pota sud del cinturó, ampliació de l'aeroport, del port, depuradora, etc.- També cal dir que els darrers anys hem treballat fent una petició en el desert per poder abordar amb les altres administracions involucrades - Ministeri i Generalitat- una discussió tècnica i política integrada. Malgrat aquesta situació inicial, ara el Ministeri ha reconegut finalment que és necessari i bo treballar globalment. El programa que tenim avui és, doncs, un marc de conversa i una proposta del MOPT que, escoltant diferents versions, s'ha atrevit a posar sobre la taula. Una proposta que jo no jutjo en absolut, ja que és un treball inicial que s'ha de desenvolupar. La nostra postura és clara: "tenim un marc i també uns antecedents històrics, ara s'ha de discutir amb molta tranquil·litat perquè, sens dubte, del que estem parlant és del futur d'El Prat".

¿Hi ha un calendari per a aquestes futures negociacions?

No volem perdre el temps. El municipi té una gran preocupació per aquesta qüestió i està treballant amb una enorme transparència amb la participació de tots els grups presents en el consistori i del conjunt de la societat. Estem segurs que no avançarem en un acord sense un plantejament i un procés que no sigui correcte. La meua preocupació, no obstant, és que el Ministeri tingui una excessiva pressa en formalitzar un paper quan els continguts encara estan molt verds i, en tot cas, no responen a cap pacte. Des del punt de vista polític, el que em semblaria prudent és que tant el Ministeri com la Generalitat entenguin que aquest assumpte té tal importància que necessitem una certa calma, no per perdre el temps, sinó per valorar, discutir i negociar-lo. El que no s'ha de fer és forçar la situació ni prendre cap decisió parcial al marge, perquè el què es faria és enrarir les possibilitats d'un bon final.

Recentment es va celebrar el 25 aniversari del barri de Sant Cosme, un barri que des d'altres punts de

l'àrea metropolitana es continua veient com un lloc marginal i de tràfic de drogues, ¿què opina al respecte?

És un estigma i, com a tal, són xacres que actuen contra la imatge del municipi però que no corresponen a la realitat. El Prat està format per una comunitat molt més equilibrada i tranquil·la. El propi barri de Sant Cosme ja no és un barri sinò dos en un, dos barris que conviuen. Un, que ja ha estat objecte d'una remodelació, que té una qualitat urbanística i d'habitatges molt superior a la mitjana d'El Prat i de l'àrea metropolitana, i un ghetto dins del propi barri, que és la zona socialment més deteriorada i més marginal, on conviu gent senzilla, treballadora amb una altra que té altres intencions pel que fa a la seva pròpia



Illa de vianants  
carrer Ferran Puig

vinculació amb la comunitat. Com que Sant Cosme és un, quan apareix als mitjans de comunicació ho fa generalment amb clau negativa i com a caricatura de problemes. Això no vol dir que jo vulgui treure importància als conflictes que es van plantejar fa un any al barri. Cal dir també que en aquests moments estem treballant en un Pla Integral de Desenvolupament Econòmic i Social del barri, juntament amb la Generalitat i amb un bon acord. També s'està avançant en el Pla Especial de Reforma Interior del Barri per a la seva remodelació total; naturalment, té una gran complexitat, importants costos econòmics, però les decisions polítiques i els compromisos són clars. Jo veig l'avanç cap a la normalització de Sant Cosme amb prudència, però també amb optimisme.

En alguns sectors de la població de Sant Cosme s'han manifestat certes crítiques a les administracions perquè els cossos de seguretat estan únicament presents al barri en els moments de conflicte. ¿Què n'opina?

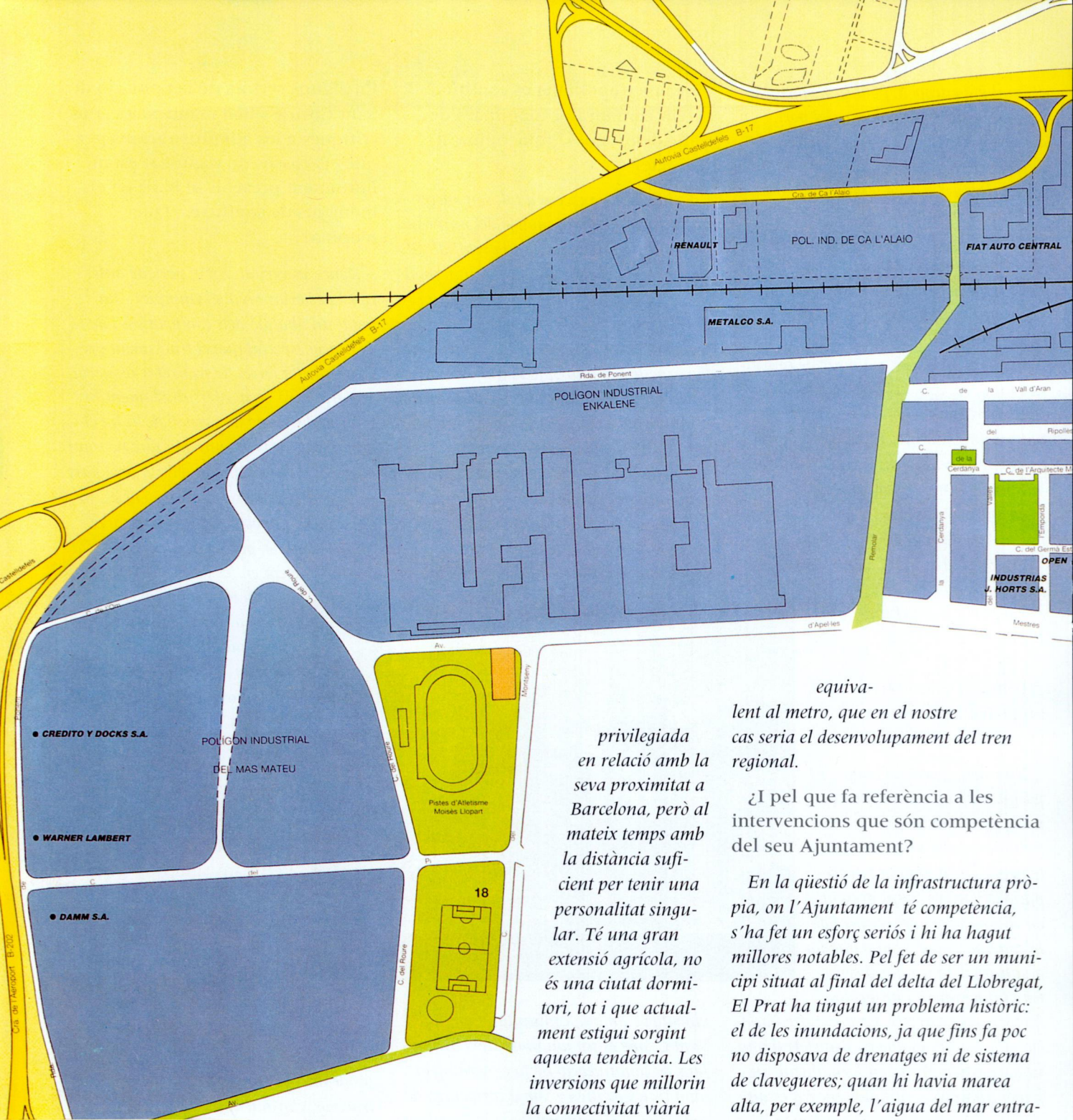
Doncs, és veritat. En el període anterior i posterior als Jocs Olímpics s'ha notat un abandó dels compomisos i de la dedicació especial que el tractament preventiu de les forces de seguretat requeria. Malgrat això, avui afortunadament hi ha una dedicació més especial, hi ha el compromís de mantenir-la i que no sigui puntual. L'Ajuntament, per la seva part i d'acord amb les seves competències, no oblida que l'aposta per la seguretat és imprescindible, però paral·lelament està posant l'accent en les polítiques socials

que a llarg termini poden contribuir a corregir una situació de desigualtat social que en gran part existeix. En relació amb aquest aspecte, el Pla Integral té evidentment un gran paper a desenvolupar.

A El Prat el preu dels habitatges ha putjat el 1992 un 8% en relació amb l'any anterior. ¿Quina lectura fa d'aquestes dades?

La qüestió de l'habitatge és, segons la meua opinió, el segon

problema més important per a l'Àrea Metropolina en general. Per això s'ha instrumentalitzat el Pla d'habitatge i els programes de concertació de les administracions, clarament insuficients perquè hi ha un problema de patrimoni, de sòl, ja que els municipis no en disposen. En El Prat, dins el marc del Pla Especial de Reforma Interior del barri de Sant Cosme, hi haurà una oferta diferencial de 300-400 habitatges que ajudarà a resoldre el problema del mateix nombre de famílies. També estem treballant en un sòl urbà on es construiran 1000 habitatges d'iniciativa privada. Malgrat això, crec que hi ha un problema de base: el cost final de l'habitatge, encara que sigui taxat, és alt, sobretot per a la gent jove. És un problema que, desafortunadament, els municipis no podrem



resoldre perquè les necessitats són molt superiors a l'oferta. De manera que caldrà buscar fórmules per a la consecució de sòl, recursos per als ajuntaments, i una modificació de la legislació d'accés a l'habitatge social per a la gent jove.

El Prat ocupa un lloc estratègic en el conjunt metropolità, ¿quins són els esforços que s'estan fent per millorar les infraestructures, especialment les viàries?

*La situació d'El Prat és evidentment*

*és molt deficient, crec que estan per fer i jo ho veig amb molta confiança. D'algun manera, aquests projectes d'inversió estan reflectits en el Pla del MOPT que ja hem comentat: la pota sud del cinturó, la resituació del paper de l'autovia de Castelldefels, la connexió del sistema aeroportuari amb la Zona Franca, etc.*

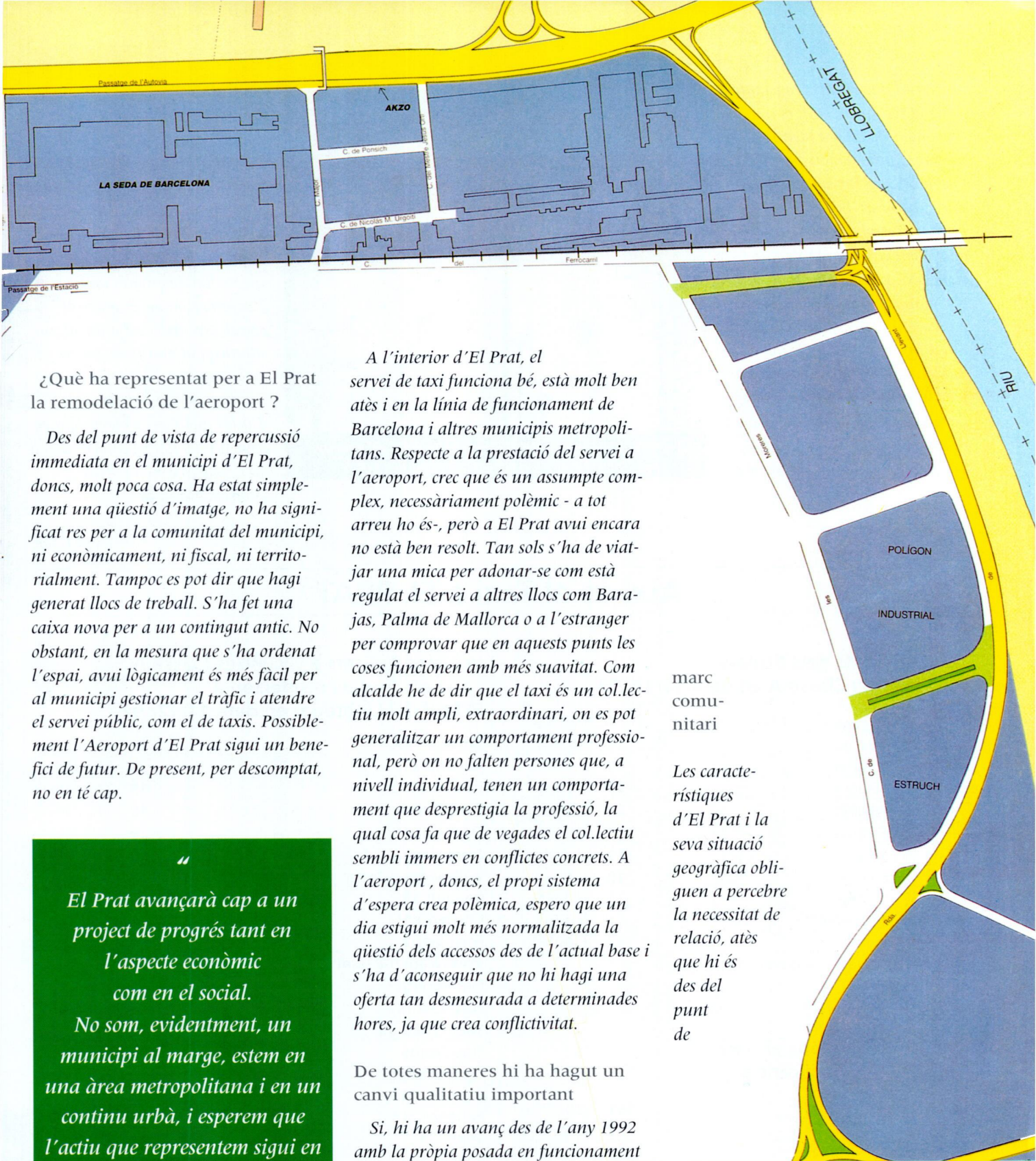
*Respecte als serveis de transport, hi ha una línia de ferrocarrils, dues línies d'autobusos, però a curt termini es necessitarà una major freqüència i un sistema*

*privilegiada en relació amb la seva proximitat a Barcelona, però al mateix temps amb la distància suficient per tenir una personalitat singular. Té una gran extensió agrícola, no és una ciutat dormitori, tot i que actualment estigui sorgint aquesta tendència. Les inversions que millorin la connectivitat viària especialment amb Barcelona i la Comarca, que*

*equivalent al metro, que en el nostre cas seria el desenvolupament del tren regional.*

*¿I pel que fa referència a les intervencions que són competència del seu Ajuntament?*

*En la qüestió de la infraestructura pròpia, on l'Ajuntament té competència, s'ha fet un esforç seriós i hi ha hagut millores notables. Pel fet de ser un municipi situat al final del delta del Llobregat, El Prat ha tingut un problema històric: el de les inundacions, ja que fins fa poc no disposava de drenatges ni de sistema de clavegueres; quan hi havia marea alta, per exemple, l'aigua del mar entrava als carrers. Atesa aquesta situació, estem treballant en l'aplicació del Pla de Sanejament, mitjançant la construcció de grans col·lectors i sistemes secundaris. Paral·lelament s'estan aixecant tot un conjunt de carrers, deixant únicament façana i façana, amb l'objecte de col·locar voreres noves, aigua i col·lectors nous, etc. En definitiva, estem realitzant un sanejament integral, amb una inversió de 2.500 milions de ptes., que per a un municipi com El Prat és extraordinària. Com és lògic, el sanejament dels carrers està fent possible l'optimització de la xarxa viària local.*



¿Què ha representat per a El Prat la remodelació de l'aeroport ?

*Des del punt de vista de repercussió immediata en el municipi d'El Prat, doncs, molt poca cosa. Ha estat simplement una qüestió d'imatge, no ha significat res per a la comunitat del municipi, ni econòmicament, ni fiscal, ni territorialment. Tampoc es pot dir que hagi generat llocs de treball. S'ha fet una caixa nova per a un contingut antic. No obstant, en la mesura que s'ha ordenat l'espai, avui lògicament és més fàcil per al municipi gestionar el tràfic i atendre el servei públic, com el de taxis. Possiblement l'Aeroport d'El Prat sigui un benefici de futur. De present, per descomptat, no en té cap.*

*A l'interior d'El Prat, el servei de taxi funciona bé, està molt ben atès i en la línia de funcionament de Barcelona i altres municipis metropolitans. Respecte a la prestació del servei a l'aeroport, crec que és un assumpte complex, necessàriament polèmic - a tot arreu ho és-, però a El Prat avui encara no està ben resolt. Tan sols s'ha de viatjar una mica per adonar-se com està regulat el servei a altres llocs com Barajas, Palma de Mallorca o a l'estranger per comprovar que en aquests punts les coses funcionen amb més suavitat. Com alcalde he de dir que el taxi és un col·lectiu molt ampli, extraordinari, on es pot generalitzar un comportament professional, però on no falten persones que, a nivell individual, tenen un comportament que desprestigia la professió, la qual cosa fa que de vegades el col·lectiu sembli immers en conflictes concrets. A l'aeroport, doncs, el propi sistema d'espera crea polèmica, espero que un dia estigui molt més normalitzada la qüestió dels accessos des de l'actual base i s'ha d'aconseguir que no hi hagi una oferta tan desmesurada a determinades hores, ja que crea conflictivitat.*

De totes maneres hi ha hagut un canvi qualitatiu important

*Si, hi ha un avanç des de l'any 1992 amb la pròpia posada en funcionament de la zona d'espera, que el reconec jo i l'han de reconèixer els taxistes. De tota manera, tenim encara feina per fer. Com alcalde d'El Prat no em sembla que aquest aspecte estigui resolt, no ens podem adormir en els llorers*

Finalment, voldria la seva opinió en relació amb el futur d'El Prat dins el marc metropolità i el nou

marc comunitari

*Les característiques d'El Prat i la seva situació geogràfica obliguen a percebre la necessitat de relació, atès que hi és des del punt de*

*vista de connexió amb les grans infraestructures viàries: amb el sistema portuari i aeroportuari europeu i amb el sistema viari i de transport de superfície. Aquesta situació és per a nosaltres, sens dubte, un actiu i hem de saber capitalitzar-lo. En aquest sentit, tenim un pla estratègic definit com a tal, que està íntimament relacionat amb la proposta territorial*

*“  
El Prat avançarà cap a un projecte de progrés tant en l'aspecte econòmic com en el social.  
No som, evidentment, un municipi al marge, estem en una àrea metropolitana i en un continu urbà, i esperem que l'actiu que representem sigui en benefici del nostre entorn, tant a la Comarca com a l'Àrea Metropolitana.  
”*

¿Quina opinió li mereix el servei del taxi al seu municipi i, en concret, a l'aeroport?

territorial que apareix constantement. Crec que El Prat és una de les regions de l'Àrea Metropolitana que té unes majors possibilitats de desenvolupament econòmic i, ha de ser-ho també en l'aspecte social. L'aposta que estem fent va orientada a que sigui així. Perquè això sigui factible, tenim el repte d'ordenar tot aquest conjunt de centre direccional d'infraestructures, de tal manera que respongui a un projecte equilibrat de territori, que doni la qualitat de vida que tots desitgem a la nostra comunitat. Tot això ho veig amb optimisme,



TORRE MUNTADES. Un dels edificis més emblemàtics del municipi, remodelat i obert al públic el desembre de 1992

no és simplement una utopia, és raonablement possible. La situació geogràfica d'El Prat preveu que serà així, són expectatives que s'aniran consolidant, no amb ingenuïtat, però jo crec i confio que en la dècada del 2000, El Prat avançarà cap a un projecte de progrés tant en l'aspecte econòmic com en el social. No som, evidentment, un municipi al marge, estem en una àrea metropolitana i en un continu urbà, i esperem que l'actiu que representem sigui en benefici del nostre entorn, tant a la Comarca com a l'Àrea Metropolitana. ▀

P.R.Terán.

## Així és el Taxi a EL PRAT

### Taula d'edats dels titulars de Llicència Classe A en data 11/12/ 92

entre 25 i 29 anys	7	(4'3%)
entre 30 i 34 anys	11	(6'7%)
entre 35 i 39 anys	19	(11'7%)
entre 40 i 40 anys	27	(16'6%)
entre 45 i 49 anys	30	(18'4%)
entre 50 i 54 anys	33	(20'2%)
entre 55 i 59 anys	21	(12'9%)
entre 60 i 64 anys	10	(6'1%)
entre 65 i 69 anys	4	(2'5%)
NC data de naixement	1	(0'6%)
<b>Total</b>	<b>163</b>	<b>(100%)</b>

Mitjana d'edat: 47 anys

### Distribució segons el sexe dels titulars de Llicència

Homes	161	(98,77%)
Dones	2	(1'23%)

### Edat dels Vehicles

Menys de 5 anys	122	(74'8%)
Entre 5 i 7 anys	23	(14'1%)
entre 7 i 10 anys	13	(8'0%)
Més de 10 anys	3	(1'8%)
No consta	2	(1'2%)

Mitjana d'edat de la flota en data 11/12/92 és de 3 anys, 6 mesos i 25 dies

### Vehicles Aplicats a Llicències Classe A i que els titulars resideixen a El Prat del Llobregat en data 11/12/ 92

Citroën - BX	26	(15'95%)
Renault 21	26	(15'95%)
Peugeot 405	19	(11'66%)
Ford Orion	18	(11'04%)
Opel-Kadett	9	(5'52%)
Opel-Vectra	8	(4'91%)
Volkswagen-Jetta	8	(4'91%)
Renault 18	5	(3'07%)
Citroën XM	4	(2'45%)
Ford Sierra	4	(2'45%)
Volkswagen-Passat	4	(2'45%)
Fiat Regata	3	(1'84%)
Ford Escort	3	(1'84%)
Seat - Málaga	3	(1'84%)
Fiat-Croma	2	(1'23%)
Opel Omega	2	(1'23%)
Peugeot 390	2	(1'23%)
Peugeot 505	2	(1'23%)
Seat-131	2	(1'23%)
Seat-Ronda	2	(1'23%)
Talbot-Solara	2	(1'23%)
Volkswagen-Santana	2	(1'23%)
Ford-Granada	1	(0'61%)
Renault-11	1	(0'61%)
Renault-12	1	(0'61%)
Renault-9	1	(0'61%)
Seat-Toledo	1	(0'61%)
Talbot-Horizon	1	(0'61%)
en tràmit de canvi	1	(0'61%)
<b>Total</b>	<b>163</b>	<b>(100%)</b>

# Un repaso a la experiencia americana de desregularización del taxi

Por Roger F. Teal, Doctor en Filosofía.  
Halda Inc. Irvine, California

*A finales de la década de los 70 y principios de los 80 algunas grandes ciudades americanas eliminaron total o parcialmente la reglamentación económica de sus industrias del taxi. Entre las ciudades afectadas se hallaban San Diego, Seattle, Phoenix, Portland, Sacramento y Kansas City, igual que otras varias ciudades más pequeñas de tamaño significativo (Tucson, Arizona; Oakland y Fresno, California; Raleigh, Carolina del Norte, etc.). Había gran interés en la repercusión de*

*estos cambios reguladores ya que muchos economistas habían afirmado que la regulación económica del taxi no estaba garantizada y redundaría en desventajas para los consumidores, mientras que la industria del taxi veía la regulación como esencial para el mantenimiento de una industria viable y un grado adecuado de servicio. Estas experiencias de desregulación representaron una excelente oportunidad para evaluar la base de experiencia para las diferentes posiciones.*



A finales de los 80 llegaron las respuestas en las experiencias de desregulación del taxi. Estas adoptaron dos formas: la primera consistía en datos actualizados en las experiencias pos-desreguladoras, obtenidas en parte a través de estudios sufragados por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos (Gelb, 1982; Gelb 1983a; Gelb, 1983b; Teal et al. 1984); la segunda se refería a las respuestas de los gobiernos locales que iniciaron los cambios reguladores, ya sea continuación, modificación o abandono de aquellas políticas.

Desde el punto de vista teórico como político, la desregulación tuvo unos resultados relativamente pobres, especialmente comparados con las expectativas de quienes la propusieron. Los gobiernos locales que habían adoptado las formas más avanzadas de desregulación abandonaron parcial o completamente esta política o redujeron sutilmente los aspectos más significativos de la desregulación. Además, el único estudio empírico extenso sobre las experiencias de la desregulación llegó a la conclusión de que las ventajas de la desregulación eran "insignificantes" en la mayoría de los casos (Teal y Berglund, 1987). Mientras que algunos economistas continúan argumentando sobre las teóricas bases para la desregulación no queriendo aparentemente rendirse a la evidencia empírica (Frankena y Pautler, 1984 es un ejemplo reciente; Travers Morgan, 1988 un ejemplo aún más reciente), el debate político se presenta muy largo. Ninguna gran ciudad americana ha desregularizado su industria del taxi en estos últimos años y el tema ha desaparecido prácticamente de la agenda política activa del transporte urbano.

La desregulación del taxi perdió su fuerza como política en gran parte porque no condujo a beneficios significativos para el consumidor; también abocó en problemas muy notorios en las localidades en que fue adoptada. En ausencia de resultados concretos para el consumidor, los organismos oficiales en otras localidades no tuvieron motivo para seguir esta política, y los problemas visibles no permitieron establecer apoyos en las localidades en que se adoptó. Puesto que existen razones estructurales para tales resultados, que se analizan en este documento, puede que aquella política entusiasta de desregulación del taxi en los Estados Unidos haya completado en esencia su camino.

## Las desregulación desde el punto de vista teórico

La desregulación del taxi se produjo en los Estados Unidos, porque partidarios de esta política eran capaces de dar un argumento convincente- al menos en niveles teóricos, y antes de las actuales experiencias-de que la eliminación de inscripción y control de precios para la industria del taxi tendría como resultado beneficios para el consumidor. Los siguientes argumentos no fueron normalmente avanzados en soporte de esa política.

Primero, los proponentes de la desregulación sostenían que las restricciones de inscripción (controles de cantidad) hacen que las tarifas sean más altas que en una situación de libre mercado. Algunos economistas apuntan a los valores de la licencia (Goodwill) del taxi como evidencia "prima facie", de algo más importante que las tarifas competitivas. El argumento es que los valores de estas licencias deben ser capitalizados y que las tarifas del taxi reflejen esta capitalización. En el caso de una industria desregularizada, un nuevo operador no tendría que comprar una licencia de un operador ya existente para acceder a la industria. En teoría, el gasto eliminado debería repercutir en unas tarifas menores. De este modo una razón teórica para la desregulación es que redundaría en precios más bajos para el consumidor.

Una segunda razón teórica avanzada por los proponentes es que la desregulación produciría un mejor servicio. Los operadores titulares tienen un inveterado interés en mantener el tamaño de la industria lo menor posible, con el fin de minimizar la competencia para los ingresos. Pero una industria local mayor del taxi sería capaz de mejorar los tiempos de espera para la demanda de servicios, creando por lo tanto beneficios para el consumidor.

El sistema regulador actual no está equipado para determinar con precisión cuántos taxis se necesitan en un mercado determinado. Si hay un número demasiado bajo de taxis con licencia en un área determinada, los consumidores recibirán un servicio sub-estandar. Teóricamente al menos, un mercado libre funcionaría mejor que un mercado regulado al adecuar la oferta a la demanda.

Una tercera razón teórica para la desregulación es promover la

innovación dentro de la industria del taxi. Bajo el típico sistema regularizado, los usuarios tienen disponible un solo tipo de servicio de taxi con un único tipo de estructura de tarifa. Se puede concebir, no obstante, una industria del taxi que ofrezca más de una opción servicio-precio.



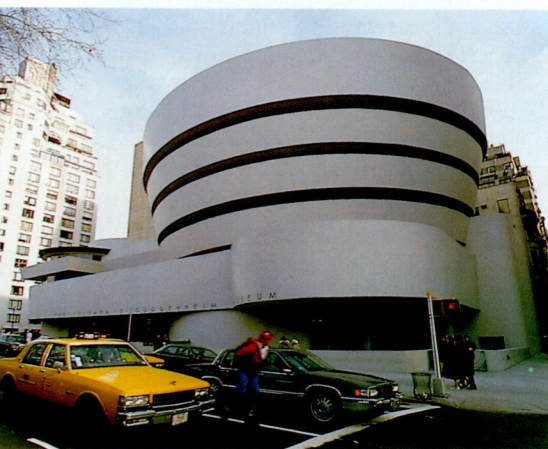
Concretamente, algunas compañías en una industria del taxi desregularizada, podrían ofrecer servicios compartidos de taxi (SRT) a unos precios significativamente más bajos que los tradicionales servicios exclusivos de servicio de taxi (ERT). Asumiendo que esta innovación tuviera éxito en el mercado, los consumidores tendrían entonces dos opciones servicio-precio entre las que escoger cuando necesitaran usar un taxi.

### Impactos de la desregulación en las ciudades de Estados Unidos

De acuerdo con los proponentes la desregulación de la industria del taxi redundaría en tarifas más bajas, mejor servicio, y más opciones precio-servicio. Pero, ¿cuáles han sido los impactos actuales de la desregulación de la industria del taxi en aquellas ciudades que han eliminado la inscripción y el control de precios? A continuación se detallan los impactos de la desregulación del taxi en los Estados Unidos.

### Impactos en las Tarifas del Taxi

El impacto más común entre los previsible de la desregulación era que las tarifas del taxi bajarían. De hecho, la evidencia de varias ciudades de los Estados Unidos demuestra consis-



tentemente que las tarifas son más bien superiores o las mismas comparadas con la experiencia bajo regulación. En casi cada ciudad donde la desregulación tuvo lugar, hubo un inmediato aumento de tarifas, en ocasiones un aumento

importante. No obstante, al menos una parte de esto es imputable al hecho de que las tarifas estaban a punto de subirse bajo el régimen regulado.

El único método válido, por lo tanto, es usar una línea de tendencia. Esta tendencia necesita ser ajustada por factores inflacionarios afectando a los costes de la industria. Además de ello es necesario comparar las tendencias de las tarifas en las ciudades desregularizadas con las de ciudades similares que

continuaron regulando sus industrias del taxi. Esto proporciona un punto de referencia con el que evaluar el éxito de la desregulación en originar una presión a la baja en las tarifas. Incluso si la inflación ajustó los incrementos de tarifa después de la desregulación, el incremento hubiera podido ser menor que en las ciudades reguladas. Las tablas 1-4 dan los resultados de éstas antes-después de comparar las tarifas (estos datos están tomados de Teal y Berglund, 1987). Las tablas 1 y 2 comparan el promedio anual de inflación ajustada a las tarifas de taxi antes y después de la desregulación en 5 grandes ciudades de Estados Unidos que habían experimentado al menos dos años de desregulación de precios desde mediados de 1985 cuando se efectuó este análisis. El análisis se limitó a las tarifas del mercado de la demanda de servicio por teléfono. En cada una de esas ciudades la mayoría de taxis sólo daban servicio al aeropuerto después de la desregulación y cargaron tarifas sustancialmente superiores. Los precios eran computados para carreras de 4 millas; se utilizó el promedio de la industria si las compañías cargaban diferentes tarifas, tal como hicieron el algunas ciudades desregularizadas. Los datos de "antes" empiezan en 1971 en Seattle y San Diego, y a mediados de 1982 en las otras 3 ciudades, por lo que el período antes-después es algo diferente. La tabla 1 utiliza el Índice Precios Consumidor para ajustar la inflación, mientras que la tabla 2 utiliza un índice de costos sopesando por igual el índice de costes del transporte privado del gobierno y el índice de salarios de los trabajadores (el pago del conductor representa alrededor del 50% del coste del servicio del taxi). Los dos ajustes inflacionarios dan más o menos resultados similares, aunque el índice de costes es probablemente un factor de ajuste más apropiado. En ambas tablas 1 y 2 puede verse que sólo en Sacramento la

**TABLA 1**

Promedio anual de demanda de servicio por teléfono antes y después de la desregulación, ajustado por el CPI

#### Índice Promedio Anual 1971-84

	Antes desr.	Después desr.	Ratio Ant./Desp.
<b>Seattle</b>	0.870	0.861	0.990
<b>San Diego</b>	0.885	1.016	1.148
<b>Phoenix</b>	0.879	0.910	1.035
<b>Tucson</b>	1.029	1.152	1.120
<b>Sacramento</b>	0.887	0.848	0.956
<b>Promedio</b>	0.910	0.957	1.050

Fuente: Teal y Berglund, 1987

**TABLA 2**

Promedio Anual de Tarifas Servicios por Teléfono antes y después de la desregulación, ajustado al Índice de Costes

#### Promedio anual del Índice de Tarifas 1971-84

	Antes desr.	Después desr.	Ratio An./Desp.
<b>Seattle</b>	0.868	0.867	0.999
<b>San Diego</b>	0.883	1.025	1.161
<b>Phoenix</b>	0.878	0.924	1.052
<b>Tucson</b>	1.024	1.165	1.138
<b>Sacramento</b>	0.886	0.862	0.973
<b>Promedio</b>	0.908	0.969	1.065

Fuente: Teal y Berglund, 1987

tendencia ajustada por la inflación para los servicios pedidos por teléfono movieron las tarifas a la baja después de la desregulación y sólo en un 3 a 4 por ciento. La experiencia de Sacramento, además, incluía sólo dos años en el momento de este análisis; las tarifas son normalmente más altas que cuando se hizo esta comparación. En las otras 4 ciudades, las tarifas de servicios pedidos por teléfono después de la desregulación fueron las mismas o superiores de lo que hubiera debido esperarse por la tendencia establecida durante el régimen regulado. Además de ello, en todas las 5 ciudades, los taxis que atendían sólo el aeropuerto- una porción significativa de todos los nuevos accedidos a la industria- tenían tarifas sustancialmente superiores (normalmente de un 10 a un 15% más altas), por lo que las comparaciones en las tablas 1 y 2 no son verdaderamente indicativas de las tendencias de precios del total de la industria después de la desregulación, y de hecho indican que los aumentos de tarifas- aunque aumentos modestos- se producen.

Las tablas 3 y 4 demuestran que los resultados antes citados no son una anomalía estadística. Estas tablas comparan tarifas antes y después de Junio de 1979 y Junio de 1982 (ambas fechas se utilizaron con el fin de facilitar una comparabilidad para los dos puntos diferentes en el tiempo en que se produjo la desregulación) en ciudades que continuaron regulando la industria del taxi, lo mismo que en las 5 ciudades desregularizadas. El grupo usado con fines de comparación consiste en 14 ciudades con una población de 250.000 habitantes o más en el Oeste, Sudoeste, y en los Estados de las Montañas Rocosas ( la región de las ciudades desregularizadas) que habían mantenido la inscripción y la regulación de precios; éstas incluyen todas las ciudades en esta región excepto Los Angeles, Fresno

y Oakland, que fueron excluidas a causa de anomalías durante el período 1971-84.

Como indican las tablas, el promedio de aumento de tarifas fue mayor en las 5 ciudades desregularizadas que el baremo establecido por las 5 ciudades donde las tarifas de taxis eran reguladas.

Aparece así que las tarifas de taxi en las ciudades desregularizadas son alrededor de un 8-10 por ciento más altas de lo que se hubiera previsto en el caso de que estas ciudades hubieran continuado practicando la inscripción y el control de precios. En otras palabras, la regulación se muestra haber sido más efectiva en controlar los aumentos del precio del taxi, precisamente lo contrario de las expectativas teóricas de los proponentes de la desregulación.

**TABLA 3**

Promedio Anual de Tarifas en Servicios pedidos por teléfono en Ciudades Reguladas y Desregularizadas, ajustado por el CPI

**Indice promedio anual Tarifas 1971-84**

	Antes	Después	Desp./Ant.
<b>5 Ciudades desregularizadas</b>	0.910	0.957	1.050
<b>14 Ciudades reguladas (a)</b>	0.960	0.930	0.969
<b>14 Ciudades reguladas (b)</b>	0.956	0.905	0.947
<b>14 Ciudades reguladas (c)</b>	0.958	0.918	0.958

(a) Junio de 1979 punto antes/después

(b) Junio de 1982 punto antes/después

(c) Promedio de (a) y (b)

Fuente: Teal y Berglund, 1987

*El nuevo Ford Orion le da todo lo que se le puede pedir a un taxi. La alegría de sus motores de carburación e inyección, o la brillante respuesta de su versión 1.8 diesel, con sólo un consumo de 4,2 litros/ 100Km. a 90 Km/h.*

*Un espacio interior lleno de confort, amplitud y exclusividad. Además, el nuevo*

*Orion trata con el mismo cuidado al equipaje que a los pasajeros. Su elegante estilo ofrece un enorme maletero de 490 litros.*

*El más completo equipamiento de serie y opciones tan importantes como ALB y aire acondicionado.*

*Venga a su Concesionario Ford. Un taxi llamado Orion le espera.*

# Un taxi llamado Orion.



**Todo lo que hacemos nos conduce a ti.**



**TABLA 4**

Promedio Anual de Tarifas de Servicios por Teléfono en Ciudades Reguladas y Desreguladas ajustado por el Índice de Costos.

**Índice de Tarifas Promedio Anual 1971-84**

	Antes	Después	Desp./Ant.
<b>5 Ciudades reguladas</b>	0.908	0.969	1.065
<b>14 Ciudades desreguladas(a)</b>	0.960	0.939	0.978
<b>14 Ciudades reguladas (b)</b>	0.955	0.920	0.963
<b>14 Ciudades reguladas (c)</b>	0.958	0.929	0.970

(a) Junio, 1979 punto antes/después

(b) Junio, 1982 punto antes/después

(c) Promedio de (a) y (b)

Fuente: Teal y Berglund, 1987

Mientras que las expectativas de que la desregulación conduciría a un promedio de tarifas más bajas no se han cumplido con las experiencias de los Estados Unidos, la competencia de precio ha ocurrido en San Diego y en Seattle. En ambas ciudades una compañía relativamente grande ofrece tarifas más bajas que las de la compañía líder del mercado. A pesar de la tradicional teoría del precio (que supone una perfecta información), no obstante, estos menores precios no han estimulado rebajas de precios de los competidores, y las compañías con precios más bajos no han experimentado un mayor aumento en el reparto del mercado. En otras partes los precios han tendido hacia la uniformidad en el mercado de los servicios pedidos por teléfono, justamente como antes de la desregulación.

En los aeropuertos y en las paradas de taxis, no obstante, las tarifas se convirtieron en un verdadero problema después de la desregulación. Nuevos principiantes atendiendo estos mercados cargaron tarifas sustancialmente más elevadas - a menudo un 15 a 30 por ciento más - que las que prevalecían en el mercado de los servicios por teléfono. Además, como estos mercados eran el objetivo de los nuevos ya que eran fáciles de atender y garantizaban usuarios, se convirtieron rápidamente en excedentarios. Como resultado los operadores más importantes que atendían el mercado del servicio por teléfono tuvieron que abandonar el servicio del aeropuerto, salvo para desencochar pasajeros, puesto que no podían afrontar el bloquear vehículos en largas colas. Esto eliminó a los operadores de bajo precio del mercado de los aeropuertos. Presiones competitivas para reducir las tarifas de taxi de los aeropuertos no se produjeron durante mucho tiempo, no obstante, debido al hecho de que antes o después las colas han sido el método tradicional de los consumidores para asegurarse un taxi en los aeropuertos y en las paradas de taxis. Además, muchos de los usuarios de taxi de fuera de la ciudad no se daban cuenta de que eran distintas según el operador, por lo que el precio de mercado ni siquiera era considerado. Dadas estas imperfecciones del mercado, los operadores de taxis de los aeropuertos no tenían incentivo alguno en colocar las tarifas al nivel de las del mercado de los servicios por teléfono, y las largas esperas que tenían que soportar antes de asegurarse un servicio creaban un incentivo para cargar tarifas altas para ajustarlas a sus necesidades de ingresos. Había un amplio consenso - incluso por parte de quienes apoyaron la desregulación - que las especiales características del mercado de los aeropuertos requerían alguna forma de intervención reguladora. En San Diego y en Seattle, las autoridades de aeropuertos establecieron unas tarifas máximas, y en San Diego también limitaron el número de taxis con permiso para

atender el aeropuerto. En Phoenix, el acceso al aeropuerto se limitó a una cuarta parte de los taxis. En otras palabras, la desregulación fue abandonada en estos importantes aeropuertos.

**Impactos en el Nivel de Servicio.**

La segunda gran expectativa de los proponentes de la desregulación es que el nivel de calidad del servicio de los taxis mejorará. La evidencia empírica de que esto haya ocurrido está limitada a un solo estudio. En San Diego, los tiempos de espera para los servicios por teléfono bajaron de 10 minutos en un control antes de la desregulación a 8 minutos en un control después de la desregulación. (Gelb, 1983a). En otras partes no hay información cuantitativa disponible sobre los cambios en el tiempo de respuesta-servicio en el sector del taxi por teléfono.

En contraste, tanto el rehusar viajes como el no mostrar tarifas crecieron significativamente tanto en San Diego como en Seattle después de la desregulación. En San Diego el rehusar/no mostrar tarifas se incrementó de un 5 a un 18 por ciento, y un rehusar/no mostrar tarifas de un 35 por ciento se documentó en Seattle después de la desregulación. (Gelb, 1983a). La razón para estas tendencias adversas es que muchos nuevos principiantes no desean servir ciertas áreas o ciertos tipos de viajes. Los operadores titulares, en contraste, habían sido requeridos previamente para servir todas las áreas y todos los viajes.

Con el tiempo obviamente los clientes gravitan hacia los operadores de servicio completo y este rehusar/no mostrar tarifas decrece hasta el nivel de antes de la desregulación, pero no hay evidencia de que estos niveles hayan descendido actualmente como resultado de la desregulación.

Otro nivel significativo del impacto del servicio es la calidad del vehículo. Aunque los datos empíricos fiables son limitados, la percepción de los organismos oficiales y los participantes en la industria en las ciudades desregularizadas es que hay significativamente más vehículos de pobre calidad después de la desregulación. (Datos de Seattle y San Diego indicaron que el promedio de edad de los vehículos se incrementó después de la desregulación). Esto es debido a que los particulares pueden acceder a la industria con el solo capital de un vehículo, y los que tienen poco capital compran vehículos relativamente viejos. Además, algunos operadores de flotas han sido financieramente incapaces de comprar nuevos vehículos a causa del esfuerzo por la rentabilidad causado por una mayor competencia, y han debido contentarse con vehículos de más pobre calidad.

**Impactos en Servicios Innovativos.**

La tercera gran expectativa de los proponentes de la desregulación es que produciría innovación, que se ofrecería a los consumidores nuevas opciones precio-servicio. Obviamente este no ha sido el caso. Sin excepción, los operadores de taxi en las ciudades desregularizadas no están ofreciendo nuevos tipos de servicio. Tanto en San Diego como en Seattle las ordenanzas locales sobre el taxi fueron revisadas para permitir establecer servicio de taxi compartido, y el gobierno de la ciudad de San Diego incluso desarrolló una estructura de zona con tarifa de viaje compartido. Este servicio barato también fue permitido en San Diego. En Phoenix y Tucson la desregulación fue completa por lo que los operadores de taxi podían ofrecer cualquier servicio que desearan. Sin embargo en ninguna de estas ciudades se facultó el servicio de viaje compartido o cualquier otro servicio excepto los viajes baratos (jitneys) en San Diego (que existía en una menor extensión antes de la desregulación). Los viajes

## REUNIÓN ADMINISTRACIÓN - ASOCIACIONES DEL TAXI

*En Barcelona, a 11 de diciembre de 1992, en el despacho del Director de División de Transportes de la Entitat Metropolitana del Transport, se reúnen D. Joan Laporta i Argelich, Director de División; D. Andreu Nebot i Mula, Director de Servicios del Taxi; D. Joan Ferrer i Nogués, de la Oficina Técnica de Servicios del Taxi; D. Antonio Cabezas i Medina, Inspector del Servicio del Taxi; D. Francisco Galván Martín, en representación del Gremio Unión de Taxistas (GUT); D. José Santacreu i Amat, en representación del "Sindicat del Taxi de Catalunya" (STATC) y D. Dionisio Gracia Fajardo, representante del "Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB)" y D. Miguel Cazcarra, en representación de la "Asociación Empresarial del Taxi".*

*Actúa como Secretaria Delegada la Sra. Irene Mestres Bouzó, que certifica:*

Se abre la sesión a las doce horas treinta minutos con la intervención del Sr. Laporta, el cual informa a los asistentes de que la Comisión de Precios había aprobado las tarifas para el Servicio de Autotaxis del año 1993, pero que aún no había llegado la comunicación correspondiente de la Generalitat.

El Sr. Gracia, como punto previo a la Orden de Día, manifiesta que debe hacerse una corrección del Acta N°17, ya que las palabras que se transcribieron en una de sus intervenciones pueden dar lugar a interpretaciones erróneas y desea hacer constar que su opinión es que hay que protestar si un vehículo es ingresado en el Depósito sin motivo, pero no puede apoyarse a los conductores que infrinjan el Reglamento.

Dado que la referida Acta ya ha sido publicada en la Revista del taxi N° 75, se acuerda que en la revista del mes de enero se transcriba una carta aclaratoria del Sr. Gracia.

Seguidamente se pasa a tratar el primer punto de la Orden del Día.

### **Ordenación de las paradas del Aeropuerto**

El Sr. Nebot informa que, debido a ciertos problemas en las obras que han de realizarse en el aeropuerto, aún no se ha concluido el centro de control de las paradas de taxis.

Una vez se ponga en funcionamiento, está previsto que una única persona pueda ocuparse de la regulación de paradas, contando con el autocontrol de los taxistas, que serán los que cogerán las cartulinas para entrar en las paradas, teniendo en cuenta la información de la cual se dispondrá sobre las llegadas de vuelos y número de pasajeros. Expone que la reducción del número de vigilantes durante los fines de semana se ha propuesto en base a los escasos vuelos de los sábados y domingos. Ello responde también a una petición del Gremio Unión de Taxistas de dejar libre la Parada del Puente Aéreo.

Durante el fin de semana en que se eliminó el vigilante del Puente Aéreo no hubo quejas respecto al funcionamiento; solamente algunos taxistas se lamentaron de que se incrementaba el tiempo medio de espera, lo cual demuestra que la opción adoptada por esta Entitat de unificar las parrillas es beneficiosa para los taxistas.

El último fin de semana, días 5 y 8 de diciembre, sólo hubo un vigilante en las paradas de taxis del Aeropuerto, y su misión era informar a los taxistas sobre la liberalización de todas las paradas durante los fines de semana. Para lograr que no surgiesen problemas se dirigió un escrito a la guardia urbana de El Prat a fin de que "permitiese con una cierta tolerancia la prolongación de la zona de estacionamiento en la terminal B, sobre todo durante las horas punta, como los domingos desde las 20 a 23 horas".

Sin embargo, la Guardia Urbana no actuó de esta forma y sólo permitió el estacionamiento de 8 coches, con lo que se produjeron alteraciones en el turno de encochamiento.

Seguidamente el Sr. Nebot propone que los días laborables no exista servicio de vigilancia en la parada de Puente aéreo hasta las 10 de la mañana; de esta manera los seis primeros aviones estarían cubiertos y se evitarían problemas por gran afluencia de pasajeros.

El Sr. Galván manifiesta que el GUT pidió libertad en la Parada del Puente Aéreo cuando se crearon las líneas de autobús, para evitar que sacase pasajeros al taxi, pero pedía libertad para todos los días, no sólo para los fines de semana. Considera el Sr. Galván que falla la estructura de una parada nodriza. Denuncia que no se tuvieron en cuenta sus propuestas, que las paradas están cruzadas y que en muchas ocasiones se detectan fallos humanos de los vigilantes. También reitera su solicitud de que se desplace la parada del autobús. Propone que se recorte el horario de vigilancia en el Puente Aéreo hasta las 10 de la mañana y que se fijen tres reservas, en vez de una nodriza. La Parada de Nacional debería tener, en su opinión, una reserva de 50 coches.

El Sr. Santacreu manifiesta que, si hasta ahora el sistema de cuatro vigilantes estaba funcionando y parecía haberse solucionado el problema del aeropuerto, no entiende por qué se liberaliza. Se muestra contrario a las tres reservas que pone el GUT, y aboga por la autogestión de las paradas del Aeropuerto por los propios taxistas, los cuales aportarían para ello 100 pesetas, que serían repercutidas al usuario a través del suplemento de salida del aeropuerto.

El Sr. Nebot está de acuerdo en un problema de fondo, que es la estructura de las paradas del aeropuerto.

El Sr. Gracia entiende que no debería ser un problema grave el funcionamiento de estas paradas. Comenta que hace un año, la Comisión compuesta por los Sindicatos se ofreció a ir con el presidente de la EMT, Sr Torres, a visitar al Director del Aeropuerto, y aún ésta no se ha llevado a cabo. También denuncia que en verano se había pedido el traslado de la parada del Autobús y que aún no se ha hecho. Por último expone que en Madrid no se detectan problemas.

El Sr. Nebot responde que el cambio de la parada del autobús se ha pedido al Aeropuerto y puede hacerse. En cuanto a la situación de Madrid, tiene la ventaja de que hay dos niveles de llegadas y salidas.

El Sr. Gracia expone que se ha encontrado últimamente con muchos casos de personas sin antecedentes que habían recibido pliegos de cargos por encochar indebidamente en el Aeropuerto. Solicita que la Guardia Urbana de El Prat, antes de denunciar, averigüe lo que está ocurriendo, porque muchas de estas presuntas infracciones son equivocaciones en la apreciación de los hechos.

El Sr. Cazcarra interviene para exponer que lo deseable sería lograr la menor intervención administrativa posible y que los taxistas adquieran como hábito la autorregulación.

El Sr. Gracia considera que debería buscarse la fórmula para que los taxistas se autorregularan y que debería recomendarse a los taxistas que colaboren para evitar que otros medios de transporte les quiten pasaje.

El Sr. Nebot explica la experiencia de los taxis del Aeropuerto de Roma, cuyo funcionamiento se autogestiona a través de los seis sindicatos de taxistas. La ventaja es que hay dos niveles de entrada y salida de pasajeros. También expone la solución de Montreal, donde los taxis que van al Aeropuerto cuentan con una autorización especial que obtienen por sorteo.

Seguidamente el Sr. Nebot propone que se siga la experiencia de liberalización los fines de semana hasta final de año y que la parada del Puente Aéreo

sea libre hasta las diez de la mañana, o bien que desde las 7:30 hasta las 9:30 horas se mantenga siempre llena la parrilla.

Los miembros de la Comisión no aceptan esta propuesta y piden que se siga con cuatro vigilantes como hasta la fecha.

El Sr. Gracia propone que se edite una circular para todos los taxistas que acudan al Aeropuerto, la cual se les puede entregar junto con las tarjetas para encochar. En dicha circular debería informárseles sobre el funcionamiento de los taxis en el aeropuerto.

El Sr. Nebot da conformidad a dicha proposición.

El Sr. Ferrer informa que el próximo 18 de diciembre el Centro de Control ya tendrá señal con la información de Iberia.

También comenta que los representantes del Aeropuerto, aunque no se han comprometido a cambiar la ubicación de la parada de autobús, parece que se han mostrado de acuerdo con dicha sugerencia por razones de seguridad.

El Sr. Galván propone que se forme una cola de taxis desde la parada Internacional hasta la Parada de Puente Aéreo.

Le consta que la EMT está trabajando, pero esta Entitat ha de defender al taxista y no puede permitirse que el taxi pierda viajes.

Los taxistas, manifiesta, quieren un control y vigilancia del servicio.

Otra proposición que formula es acondicionar una reserva de 50 a 60 coches en la parada de nacional.

El Sr. Santacreu manifiesta que el STAC no está de acuerdo con estas propuestas y defiende la parada única. Lo contrario sería volver a la situación anterior.

El Sr. Laporta concluye este tema anunciando que el sábado día 12 y domingo 13 de diciembre trabajarán cuatro vigilantes.

### **Ruegos y preguntas**

El Sr. Gracia pide la palabra para relacionar los temas pendientes de anteriores reuniones, a los cuales la Entitat debería dar alguna contestación.

De la reunión de fecha 20 de julio último quedan pendientes los puntos primero al tercero y quinto al octavo. El punto cuarto se ha cumplido y el noveno se cumplió por los sindicatos.

En cuanto a la reunión de fecha 17 de junio de 1992, se deben repasar los acuerdos no cumplidos, entre ellos la carta que debería enviar la Entitat a la Dirección de Seguros referente al tema de los seguros de los autotaxis.

También se deben repasar los compromisos adoptados en la reunión de noviembre de 1991. Finalmente concluye resaltando la colaboración de los sindicatos con la Entitat en los temas de las licencias de la clase B, en donde se han mostrado abiertos al diálogo.

También destaca la conveniencia de enviar por escrito propuestas unitarias de la Comisión a la Entitat.

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

### **Carta aclaratoria sobre el contenido del ACTA Nº 17**

Distinguidos señores:

A la vista del Acta que aparece en el Nº 75 de la Revista de su digna dirección, y ante la afirmación que allí se me atribuye de que "no puede apoyarse a los conductores que van robando a los usuarios", me veo en la necesidad de formular algunas aclaraciones por medio de la presente, con ruego de publicación.

Siempre he sostenido, incluso ante los medios informativos de más amplia divulgación, que la clase taxista es honrada y que la inmensa mayoría de los taxistas de Barcelona y del Área Metropolitana son profesionales cualificados y dignos del mayor aprecio y consideración. Y que, si había alguna excepción, esa sería precisamente la que confirma la regla.

Lo que manifesté en la sesión del día 5 de noviembre es que, aún en el supuesto que la EMT tuviese que actuar contra alguno de esos escasos taxistas que no hacen honor a la profesión, aún en esos casos había que actuar, por parte de la administración, con suma cautela, puesto que todo ser humano tiene el derecho a no verse privado de su herramienta de trabajo para llevar el pan a su casa, y que no en vano nuestra Constitución establece el Principio de Presunción de Inocencia. Todo ello sin perjuicio de que pueda imponerse al infractor, una vez demostrada la infracción, una sanción congruente con la gravedad de la misma, a ser posible de naturaleza puramente pecuniaria.

Sin más por el momento, puesto que en un escrito de esta naturaleza no hay espacio para más, saludo atentamente:

S.S.  
**Dionisio Gracia Fajardo**  
**Secretario General del Sindicato de**  
**Taxistas Autónomos de Barcelona**

Barcelona, 23 de diciembre de 1992

# Aeropuerto de **El Prat**

## No regrese de vacío a Barcelona

Vuelos que llegan a El Prat desde las 7:40 de la mañana hasta las 10:00 h.

### PUENTE AÉREO

	<i>hora de llegada</i>	<i>días</i>
	07:40	de Lunes a Viernes
	07:50	de Lunes a Viernes
	08:20	de Lunes a Jueves
	08:56	Domingos
	09:00	de Lunes a Viernes
	09:10	todos los días
	09:15	de Lunes a Viernes
	09:15	todos los días
	09:25	Martes, Jueves y Sábados
	09:30	de Lunes a Viernes
	09:35	Lunes, Miércoles y Viernes
	09:40	Miércoles, Viernes y Domingos
	09:45	todos los días
	10:00	todos los días

### VUELOS NACIONALES (Horario de llegada a Barcelona)

Alicante	08:50	todos los días
Bilbao	08:55	todos los días
	10:10	de Lunes a Viernes
Ibiza	08:45	todos los días
Málaga	08:30	todos los días
Menorca	09:55	todos los días
Palma de Mallorca	07:40	todos los días
	08:55	todos los días
Santiago de Compostela	09:00	todos los días
Sevilla	08:50	todos los días
Valencia	08:40	todos los días

### VUELOS INTERNACIONALES (Horario de llegada a Barcelona)

Amsterdam	09:40	de Lunes a Sábado
Bruselas	09:50	de Lunes a Sábado
Lisboa	08:55	todos los días
Londres	09:50	de Lunes a Sábado
Miami	09:45	todos los días (excepto Viernes)
Nueva York	09:10	Lunes y Jueves
	09:15	todos los días
París	08:55	de Lunes a Sábado
	09:25	de Lunes a Sábado

#### ¡Aproveche las carreras y regrese a Barcelona con pasaje!

Entre las 7:45 de la mañana y las 10:20 horas del lunes 21/12/92 se movilizaron 837 taxis, el equivalente a dos parrillas completas.

Preste atención a los horarios de llegada de los distintos vuelos y aproveche sus carreras al aeropuerto regresando a Barcelona con pasaje.

baratos de San Diego, no obstante, están concentrados en un corredor (conectando una gran base militar con el centro de la ciudad) y se trata de un grupo de operadores totalmente separados de la industria del taxi.

La oferta de los servicios de la industria del taxi en todas estas ciudades son precisamente los mismos que durante el régimen regulado. La desregulación urbana total de pasajeros en Arizona permitió a las compañías establecer respuesta a la demanda de servicio de furgonetas con viaje compartido a y desde los principales aeropuertos, pero este es un desarrollo que también ocurrió en el mercado de otros grandes aeropuertos (por ejemplo, Los Angeles, San Francisco y Dallas), donde el transporte continúa siendo regulado. Además, solamente una compañía en el área de Phoenix opera al mismo tiempo con servicio de taxi y furgonetas, y se trata del mayor operador titular que atendía ya ambos mercados antes de la desregulación.

### Impactos en los Operadores de Taxi.

En cada ciudad donde la industria del taxi ha sido desregularizada, la incrementada oportunidad económica para los operadores de taxis ha sido acompañada también por una sustancial reducción de los beneficios y de la rentabilidad en compensaciones a los conductores taxistas. Tal como muestra la tabla 5, los viajes diarios por taxi han caído por lo menos un tercio en las 4 ciudades desregularizadas donde había datos suficientes para hacer tales cálculos (Teal y Berglund, 1987). Estos declives de la productividad son una consecuencia natural de un relativamente estable (o incluso descendente) número de usuarios del taxi divididos entre muchos más operadores. En ninguna ciudad donde se ha producido la desregulación hay ninguna indicación de un aumento de la demanda del servicio del taxi, y la evidencia empírica disponible muestra una reducción de los clientes del taxi. Por consiguiente las reducciones de productividad eran inevitables.

**TABLA 5**

#### Productividad del Taxi tras la Desregulación

	Viajes por Jornada	Viajes por taxi
<b>Phoenix</b>	23%	34%
<b>San Diego</b>	N/A	37%
<b>Seattle</b>	35%	48%
<b>Tucson</b>	33%	38%

Fuente: Teal y Berglund, 1987

Descensos de productividad de estas magnitudes tienen serias consecuencias tanto para los propietarios como para los conductores. Para los pequeños propietarios, particularmente aquellos que conducen su propio taxi el resultado ha sido un enorme incremento de abandonos. En Phoenix, el 40 por ciento de los operadores sin flota sirviendo el mercado del aeropuerto abandonaron la industria después de más de 15 meses de período de observación (Teal, et. al., 1984). En San Diego, dentro de un plazo de moratoria de 18 meses impuesto por la ciudad para nuevas inscripciones, un tercio de los taxis de la ciudad, no afiliados con las dos mayores flotas, pidieron transferir sus licencias y consecuentemente abandonar la industria. Los propietarios que alquilan sus taxis a conductores están en una situación económica algo mejor, ya que ellos continúan operando mientras exista una masa de mano de obra que desee pagar la tasa diaria por el alquiler del taxi. Los grandes operadores informan, no obstante, que cada día es

más difícil alcanzar los objetivos para el número de taxis en servicio. Conseguir los suficientes conductores de alquiler es problemático debido a las dificultades económicas que experimentan en un mercado desregularizado. Además, los operadores también indican que la calidad de los conductores ha bajado y que las tasas de abandono llegan al 200 por ciento al año.

En lo que se refiere a los conductores, la información limitada que hay disponible indica que para la mayoría de ellos su compensación escasamente excede del salario mínimo; no es raro

para los conductores sacar solamente \$25-40 por una jornada de 10-12 horas. En San Diego (ajustado a la inflación) los ingresos de los conductores de la mayor compañía de la ciudad descendieron un 30 por ciento después de la desregulación, y esta compañía tiene la productividad más alta de la industria local.

En 1986 el promedio de ingresos de los conductores del Taxi Amarillo alcanzaron sólo 38 \$ por día (incluyendo estimación de propinas) por una jornada de 11 horas. Para la totalidad de la industria del taxi de San Diego, sin embargo, el promedio de ingresos indicado por los conductores era solamente de 27 \$ (para una jornada de 8 horas), es decir aproximadamente el salario mínimo. Existen pocas dudas por lo tanto de que la mayoría de los taxistas están económicamente peor como resultado de la desregulación. La ventaja de la desregulación para este grupo es que tienen la oportunidad de convertirse en propietarios operadores de taxi (aunque quizás sólo con un vehículo), mientras que anteriormente sólo participaban en la industria como conductores para otra compañía.

### Valoración global de los Impactos de la Desregulación.

Desde la perspectiva de crear beneficios para el consumidor, la política de desregulación del taxi ha sido una política claramente decepcionante. Las tarifas del taxi son generalmente las mismas o superiores comparadas con lo que habrían sido con una industria regulada, el nivel del servicio se ha mejorado marginalmente, cuando no en absoluto (y parece haber descendido en ciertos aspectos) y los servicios innovadores no han sido desarrollados. Ha sido difícil detectar cualquier beneficio significativo para el consumidor como resultado de la desregulación. Por otra parte, cuando las autoridades han corregido los problemas del taxi en los aeropuertos reimplantando controles, es probablemente correcto decir que los usuarios no están sustancialmente peor que antes de la desregulación, aunque en algunas ciudades las tarifas del taxi son probablemente más altas de lo que hubieran sido continuando con la regulación.

Los impactos en los operadores de taxis son más problemáticos de evaluar. En el lado positivo está claro que muchos más propietarios tienen ahora la oportunidad de participar en la industria del taxi con unos menores costes de inscripción. Antes, el acceder a la industria podía costar 40,000 \$ por la compra de una licencia a un operador ya existente. Actualmente los únicos costes de inscripción se limitan al vehículo y, si es necesario a la radio y al acceso a un servicio por radio. Consecuentemente el acceso a la industria - al menos la parte que atiende los taxis- es posible para una persona de medios modestos. Este incremento de las oportunidades económicas aparece como la ventaja más significativa de la desregulación. Por otra parte, no cabe duda de que los márgenes de beneficio de los operadores se han visto disminuidos por la desregulación, hasta el punto de que existe un significativo abandono entre los pequeños operadores. Además de ello, está claro que la compensación económica de los conductores ha sido reducida por la desregulación.■

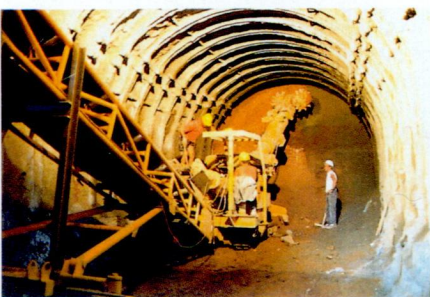
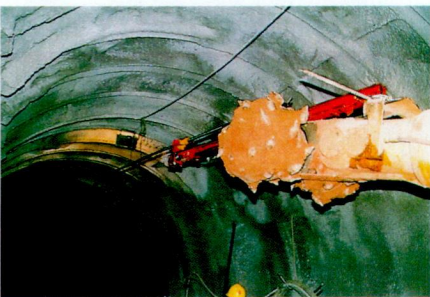
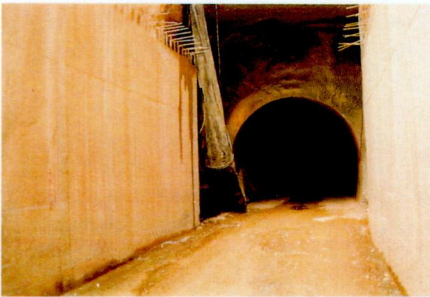
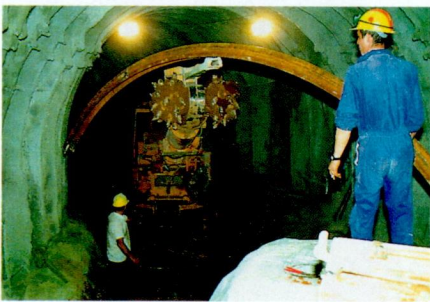
# notícies

## Inauguració del col·lector de la Font Santa

Punt i a part a les inundacions de Sant Joan Despí

*Amb la inauguració del col·lector de la Font Santa el passat 17 de desembre a Sant Joan Despí, aquest municipi metropolità dona un pas més per millorar la seva qualitat de vida, ja que posa punt i a part a les tradicionals*

*inundacions que es produïen al centre i al barri de Fatjó-Font Santa de Cornellà. El cost de l'obra, finançat per l'Entitat Metropolitana del Medi Ambient, ha estat de 705 milions de ptes.*



La Conca de la Font Santa té els seus orígens en la muntanya de Sant Pere Màrtir. En el seu recorregut recull el Torrent de Pont Reixat, arriba a la plana del Baix Llobregat i, finalment, desguassa al riu a l'alçada de Sant Joan Despí. En trobar-se aquest municipi a una alçada més baixa que la del mateix riu, les pluges han produït contínues inundacions. Per tant, el nou col·lector de la Font Santa ve a solucionar aquest greu problema, ja que és un eix d'evacuació de les aigües pluvials procedents de totes dues conques. El cabdal del col·lector té una capacitat de desguàs d'aigües de 115 m<sup>3</sup>/seg. Cal dir que l'esmentat col·lector ha estat construït en diverses fases que es van portar a terme els anys 82, 83-84 i 85. El tram que ara s'ha finalitzat, correspon a la zona intermèdia, i ha estat el més complicat per la seva proximitat a la muntanya, per la qual cosa ha estat necessària la construcció d'un túnel que discorre sota el carrer Francesc Macià. La longitud d'aquest tram és de 565 m., 398 dels quals corresponen a l'esmentat túnel. Paral·lelament també s'ha construït un altre col·lector amb un cabdal de 77 m<sup>3</sup>/seg., que té per finalitat recollir les aigües pluvials de la riera d'en Nofre i, ensem, establir una connexió amb el col·lector de la Font Santa pels carrers Francesc Macià i Creu de Muntaner.

### *Un Pla de Prevenció d'Inundacions per millorar la qualitat de vida dels municipis*

L'obra que s'ha inaugurat és una actuació que s'emmarca en el Pla de Prevenció d'Inundacions elaborat l'any 1988 per l'Entitat del Medi Ambient de l'Àrea Metropolitana, el qual contempla un conjunt de projectes per acabar definitivament amb el problema de les inundacions als diferents municipis de la zona.

Aquest Pla compta amb el suport de la Junta d'Aigües de la Generalitat de Catalunya, amb la qual es va signar un acord de cooperació l'any 89 per a la realització i financiació d'alguns projectes contemplats dins el Pla de Prevenció abans esmentat. En aquest sentit, la Junta d'Aigües aportarà el 75% del cost de les obres i l'EMMA el 25% sobrer.

El conveni ha determinat també, com a obres d'execució prioritària, no tan sols la que fa referència al col·lector de la Font Santa, sinó també el col·lector de Badalona, que circula pel carrer Martí Pujol i ja es troba en ple funcionament; al col·lector de desguàs de pluvials del municipi de Sant Vicenç dels Horts -les obres ja estan adjudicades-; a la canalització ja finalitzada de la riera Parets de Gavà i a la connexió d'aquesta riera amb la de Canyars, els tràmits d'execució de la qual ja s'han iniciat.

# Notícies

## 5è Congrés del STAC

*El Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) va celebrar els dies 27 i 28 de novembre passat el seu Vè Congrés. Cent delegats territorials procedents de tota Catalunya es van congrega per debatre cinc ponències relatives a la modificació d'estatuts, finances, organització, candidatura i acció sindical.*



*Al 5è Congrés van ser presents cents delegats de tota Catalunya i membres de la "Confederación del Taxi de España"*



*Moment d'obertura del Congrés*



*Joan Laporta, Director de Divisió de Transports de l'EMT.; Miquel Tomas, President del STAC.; Jean-Claude Françon, membre de l'executiva de la Confederació Europea del Taxi.*

La novetat més destacada d'aquest Congrés va ser l'aprovació de la modificació de denominació del Sindicat, que a partir del Congrés passà a denominar-se: Sindicat del Taxi de Catalunya, amb les sigles STAC. Aquesta mesura s'ha adoptat perquè el Sindicat considera que en els seus 20 anys d'existència ha complert l'objectiu d'aconseguir que el 90 % dels taxis de Catalunya estiguin en mans dels autònoms i que, per tant, la denominació anterior era restrictiva, ja que donava entenedent que el Sindicat únicament representava una part dels taxistes. A més, van assenyalar que tant els taxistes com els usuaris ja parlen del STAC quan s'hi refereixen.

D'altra banda, el Vè Congrés va aprovar també la creació d'una Federació de Radio-taxis i el canvi de denominació de Secretari General del Sindicat pel de President.

La nova directiva que representarà el Sindicat fins al VIè Congrés, ha estat elegida per àmplia majoria i ha quedat establerta de la següent manera: President, Miquel Tomàs; membres del Secretariat General: Fernando Atienza, Rafael Carmona, Sebastià Delgado, Antonio Romero, Miguel Morales, Lluís Padrós, Bartomeu Serra. Josep Santacreu (Barcelona), Josep Maria Gatiús (Lleida), Juan Mallafré (Tarragona) i Agustí Fernández (Girona). Fins que no es conformi la Federació de Radio Taxi, la plaça del seu representant ha quedat vacant.

### Destacada presència del taxi d'Espanya i d'Europa

Al Vè Congrés del STAC han assistit com a observadors els presidents de Federacions del Taxi de Madrid, València, País Basc, Andalusia i Astúries, tots ells membres de la "Confederación del Taxi de España", així com representants de diversos països comunitaris. Cal destacar la presència de Feliciano Santoro, Secretari Nacional de la CIST (Confederació Italiana del Sindicat de Treballadors); Claude Druez, Secretari de la F.N.E.T. (Federation Nationale des entreprises independents de Taxi) de Bruselas; Jean François, membre de l'executiva i Pascal Platzer, membre del Servei del Taxi de l'Ajuntament de Lyon.

### Per l'associacionisme productiu

El dia de la clausura, el president de l'EMT Joan Torres va fer una visita al Congrés i va felicitar el STAC pel seu 20è Aniversari. En aquesta ocasió, Joan Torres va fer una anàlisi breu de la situació del taxi de Barcelona després dels Jocs Olímpics i de la conjuntura econòmica actual. Va destacar la necessitat d'incrementar l'associacionisme productiu dins el sector i va fer una crida als sindicats forts com l'STAC a fer un esforç per potenciar-lo, també va fer esment de Ciutat Grogga i va demanar a l'STAC que treballi més intensament en aquesta institució i no va descartar la idea que a llarg termini hi hagi una Ciutat Grogga II en qualsevol altre punt de Barcelona. Finalment va dir que l'administració està oberta a qualsevol transformació de Ciutat Grogga des del punt de vista de la seva composició i de les seves responsabilitats de govern, però puntualitzà que l'administració no renunciarà a l'objectiu bàsic de Ciutat Grogga, que és la culturització i foment de l'associacionisme productiu dins el sector del taxi.

Entrevista a

## Feliciano Santoro

Secretari Nacional  
de la Confederació Italiana de Sindicats de Treballadors

*Coincidint amb el Vè Congrés del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) va visitar Barcelona Feliciano Santoro, Secretari Nacional de la Confederació Italiana de Sindicats de Treballadors (CiSL), que agrupa un conjunt d'11 categories de treballadors,*

*entre els quals hi ha els taxistes italians. En aquesta conversa el representant italià va fer una revisió de la situació del taxi al seu país i dels objectius de la Vª edició de la Confederació Europea del Taxi, que es celebrarà el proper mes de febrer a Roma.*



En una època en la qual Itàlia viu una conjuntura especial, ¿quina és la situació del sector del taxi al seu país?

Aquest moment no és molt tranquil, ja que enguany hi ha hagut un canvi profund a causa d'una nova Llei Nacional aprovada pel Parlament i que afecta els treballadors taxistes, els quals han vist canviat el seu estat jurídic i altres aspectes, com la uniformitat dels colors dels taxis a tot el territori nacional. A més, s'ha instituit un rol professional davant les cambres de comerç, que ja s'estava buscant des de feia anys, encara que per posar-lo en marxa es necessitarà un cert temps. Hi ha, doncs, una certa agitació dins el sector, però obeeix a aquestes noves normatiues, no canvia en res l'estabilitat del treball, tot queda com abans, però amb una nova codificació.

¿Pot dir-nos quina era la situació abans?

Abans hi havia un conjunt de regulacions municipals, a Itàlia hi ha 7000 comunes; no dic que tots els municipis tinguessin aquestes regulacions, però sí algunes províncies i grans ciutats, moltes vegades diferents una de l'altra, que feia que els treballadors no sapiguessin mai com havien de regular-se. Actualment, per llei es determina la impossibilitat de transferir una llicència i la titularitat de la persona, ja que abans aquesta titularitat podia ser d'una societat, d'una cooperativa o d'una empresa. D'altra banda, com ja he assenyalat, la nova llei estableix un rol

professional enfront la cambra de comerç. Nosaltres, com a organització sindical, haguéssim volgut un estatus professional reconegut per llei, com qualsevol professional lliberal, però no sé per quines raons polítiques no s'ha pogut aconseguir. Aquesta nova llei més que res confereix un estatus jurídic de servei públic, complementari del servei col·lectiu, però el servei públic està referit a la llicència no al treballador. La llicència és el servei públic. Això ha estat una victòria que volien els treballadors. En relació amb l'estat jurídic del taxista, la llei diu que podem ser com els artesans o formar part de societats cooperatives, però sempre amb la llicència personal. Un taxista no pot tenir dues llicències. Fa vint anys o més hi havia una pràctica que permetia que els taxistes compressin més llicències i fessin treballar altres persones sense respectar el contracte de treball i altres normes laborals.

¿Quines diferències pot establir amb la realitat catalana?

La conec poc, però a Itàlia, per exemple, és impossible transferir la llicència. Per organitzar el sector s'ha instituit la tanda de treball i l'autoritat és la que determina el nombre de taxis que han de circular el matí, la tarda o la nit. A més, hi ha l'obligació de circular, el taxi no pot estar parat. Mitjançant aquesta regulació l'autoritat sap exactament el nombre de taxis que hi ha circulant a la ciutat a una determinada hora del dia. La política de restricció de la tanda ha fet possible que els

taxistes a Roma, per exemple, facin 8 hores de treball diari, amb dos dies de descans obligatori a la setmana. Aquestes mesures s'han arribat a posar en marxa sempre d'acord amb les organitzacions sindicals. Això assegura a la ciutat un servei continu i d'acord amb les seves necessitats. Quan aquest sistema no és suficient, l'Ajuntament pot emetre més llicències, però sempre d'acord amb les organitzacions sindicals. La tanda del vehicle és, doncs, de vuit hores i quan s'acaben les 8 hores aquell vehicle torna a casa. Amb aquest sistema, els 5.500 taxistes de Roma, aconsegueixen, malgrat el nombre de llicències, treballar, i la ciutat està ben atesa.

¿Quin és el nivell de participació dels taxistes italians en les organitzacions sindicals o associacions representatives?

Segons la grandària de la ciutat hi ha més o menys organitzacions sindicals. A tota Itàlia hi ha uns 55.000 taxistes, d'aquest total 40.000 estan inscrits a alguna organització, per tant, hi ha una gran quantitat de taxistes que estan agrupats.

El que sorprèn a Itàlia és l'organització del treball del taxi a l'aeroport de Roma. ¿Com s'ha arribat a assolir aquell sistema?

Com a organització sindical sempre hem volgut que hi hagués un sistema de rotació de taxis, de reciprocitat de treball entre tots els

taxistes a l'aeroport de Fiumicino, ja que és una font de treball important. Des de l'aeroport de Roma es realitzen cada dia 1000 - 1200 carreres de taxi. En un primer moment van fer una rotació de 200 taxis a la setmana, després aquest sistema es va reorganitzar millor. Mitjançant un intersindical hem format una Cooperativa que gestiona els taxis de l'aeroport, controlant els taxistes que hi accedeixen, però no hi ha un sistema de tandes. Hi ha un gran aparcament, tots els taxistes coneixen la capacitat de l'aeroport, el volum de passatgers que es genera diàriament, però l'aparcament és per a tothom, no hi ha un límit d'accés ni de grups determinats. El taxista romà que vol anar a l'aeroport fa la seva cua, espera i treballa. La cooperativa s'encarrega que no es creïn clans, grups que no permetin l'accés a altres companys de feina, perquè si això es permetés, encara que fos esporàdicament, després seria molt difícil d'aconseguir novament l'equilibri.

¿I què ens pot afegir en relació amb el sistema tarifari?

A tota Itàlia, i d'una manera particular a Roma, hi ha una tarifa única per a tots els taxistes i per a tots els horaris. Tant als aeroports de Fiumicino o Malpensa, o Milate a Milà hi ha establerta una quantitat fixa com a suplement. Si, per exemple, una carrera de l'aeroport a la ciutat puja 1000 lires, se li afegeix 500 ptes. fixes, ja que s'ha de calcular el viatge de retorn del taxi buit. El taxista a Roma també pot parar-se a l'aeroport per recollir un altre passatger, però aleshores, quan torna a Roma, no ha de cobrar aquesta quantitat fixa.

¿L'estat o les administracions locals donen al taxi italià algun tipus d'ajuda o subvenció per al seu reciclatge professional o per a la millora de la flota?

Aquesta categoria de treballadors no té cap mena d'ajut, l'única cosa que hi ha és una reemborsament parcial sobre la taxa que s'aplica a la benzina, i que a Itàlia és extraordinàriament alta. És una quantitat que el taxista declara mensualment, però que per la gran burocràcia els diners es retornen al cap d'un any o dos. No obstant, a causa de la crisi econòmica, s'està retallant tota mena d'ajuts i creiem que aquest també. Nosaltres ja hem advertit a l'autoritat que, si això suc-

ceeix, ens veuríem obligats a incrementar les tarifes.

El proper mes de febrer es reuneix a Roma la Confederació Europea del taxi, ¿quins avanços s'han assolit des de la celebració de la IV edició a Atenes?

Segons la meua opinió, no es pot parlar d'avanços. És una Confederació que en realitat acaba de néixer, tenim tan sols 4-5 anys d'existència. Per fer un moviment internacional d'aquesta mena necessitem decennis. A les pròximes reunions, que es celebraran a Roma el proper mes de febrer, intentarem buscar els punts comuns que ens puguin

**“Amb l'actual realitat comunitària, tots els països serem regions d'aquest model, i hem de començar a treballar d'acord amb aquesta lògica. Si continuem parlant de problemes locals, perdem el temps”.**



unir, perquè la diversitat i la diferència entre països és enorme. Si, per exemple, parlem d'Alemanya o d'Anglaterra, es pot dir que en aquest país no existeix el treballador individual ni la cooperativa, la major part són industrials, que difícilment tindran els nostres interessos. D'altra banda, hi ha un gran problema: sabem molt bé que, com a Confederació Europea del Taxi, no representem tots

els taxistes; a Espanya, per exemple, només està present Catalunya, a Itàlia, només hi ha la nostra Federació, a França i a Grècia passa una mica el mateix. Es tracta, doncs, de buscar uns punts en comú que vagin bé a tots. Si, almenys, aconseguíssim fer emanar unes disposicions rígides quant a la formació professional, a la seguretat professional, estariem molt satisfets. Això podria donar a aquesta nova Confederació un impuls que fins i tot fes agregar altres organitzacions i la convertís en una entitat molt més important.

Això, de totes maneres, ja s'havia plantejat en altres reunions de la Confederació.

Sí, però s'ha parlat més dels coneixements de les realitats locals, que crec que ja estan superats. Crec que, si altres organitzacions s'adherissin a aquesta nova Confederació, tindria una entitat sectorial molt més forta davant de Brussel·les. És oportú que aquesta Confederació comenci a pensar en formar part d'una organització més gran de tipus internacional, que prengui unes decisions que ens permetin ser més àgils en les decisions i en les nostres actuacions, ja que el Mercat Europeu funciona, ja està en marxa. Hem de superar els problemes locals, perquè amb l'actual realitat comunitària, tots els països serem regions d'aquest model i hem de començar a treballar d'acord amb aquesta lògica. Si continuem parlant de problemes locals, perdem el temps.

Després d'aquests dies de visita a Barcelona, ¿com valora la situació del sector a la nostra ciutat?

Amb molta sinceritat, he vist l'organització del taxi a Barcelona i em sembla magnífica - al marge de les queixes que he escoltat, que són molt generals en la professió a tot arreu. Com a organització, jo penso que el sector hauria d'estar molt satisfet. El fet de Ciutat Grogga, que té una Escola del taxi, un taller, una botiga de recanvis, etc. és un avanç que jo somio per a Itàlia, malgrat que la nostra realitat sigui molt diferent.

Josep Loaso  
P.R. Terán

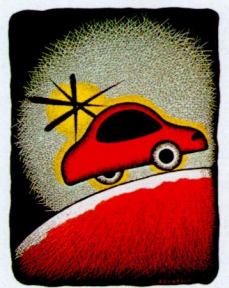
# Notícies

## En mayo abre el Salón Internacional del Automóvil

La 27ª edición del Salón Internacional del Automóvil, que se celebrará en recinto ferial de Barcelona del 15 al 23 de mayo, fue presentado a los medios de comunicación el pasado mes de diciembre.

El Salón acogerá en esta 27ª edición a 850 expositores nacionales e internacionales en una superficie de 104.000 m<sup>2</sup>, y estarán presentes en él el sector del automóvil; vehículos industriales; autobuses autocares; motocicletas y bicicletas; equipos para la personalización de automóviles; partes, componentes, recambios y accesorios; carrozado y equipamiento para vehículos industriales; lubricantes, neumáticos; car audio, telefonía y alarmas. Asimismo, como en otras ediciones, estará presente la prensa técnica y del motor.

El Salón del Automóvil se inició en 1919 y desde 1977 tiene carácter bianual. En la última edición de 1991 participaron en él 32 países, recibiendo la visitas de 800.000 personas.



SALÓN INTERNACIONAL DEL  
AUTOMÓVIL  
VEHÍCULO INDUSTRIAL Y MOTOCICLETA  
BARCELONA, 15-23 DE MAYO DE 1993

## Indicatus de descans setmanal en català

En el procés de normalització i recuperació del català, que també cal fer al taxi, i que va quedar reflectit a l'acte de signatura del conveni amb el Consorci de Normalització Lingüística, celebrat a "Ciutat Grogà", el propassat 9 de desembre, tots els indicatus de taxi s'aniran adequant paulatinament.

A partir de l'1 de gener de 1993, els dies de descans setmanal es pinten al maletzer dels vehicles autotaxis, amb les abreviatures reglamentades que a continuació es relacionen:

dl. = dilluns dt. = dimarts dc. = dimecres  
dj. = dijous dv. = divendres

## Interpretación sobre instalación de taxímetros

De acuerdo con la nueva normativa sobre las condiciones que han de reunir los aparatos taxímetros, en su cap. VI, apartado d), queda prohibida la colocación de interruptores auxiliares del taxímetro.

Sin embargo, se ha puesto de manifiesto la conveniencia de permitir, con carácter opcional, la colocación de un interruptor auxiliar al módulo luminoso, para conectar y desconectar la luz verde del mismo, sin que ello contravenga de ningún modo la citada normativa, dado que no tiene incidencia alguna sobre el funcionamiento del taxímetro. Para intercalar este interruptor a la instalación deberá hacerse a través del cajetín de conexiones que se encuentra ubicado en el habitáculo del motor.



### Tall de trànsit a la Gran Via

Des del mes de novembre, el tram central de la Gran Via, entre la Rambla Catalunya i Pau Claris, ha quedat tallat al trànsit a causa de les obres de la Línia 2 del metro. No es podrà circular per aquest tram durant sis mesos. Els vehicles que circulen per la Gran Via ja es desvien per les dues calçades laterals que, mentre durin les obres, ambdues tenen direcció Llobregat-Besòs. Les obres no afecten la circulació dels vehicles pels carrers verticals (Rambla de Catalunya, Passeig de Gràcia i Pau Claris).

### Canvi de nom del carrer Màlaga

Després d'un cert temps de la seva aprovació, s'ha procedit al canvi de denominació del tram del carrer Mallorca comprès entre els carrers Rector Triadó i Tarragona i que, des d'ara, es dirà carrer Màlaga.

### Trasllat de la Comissaria del Menor i d'Atenció a la Dona

Els dos serveis s'han traslladat a la Comissaria de la Plaça d'Espanya. L'entrada

es fa per la porta de la Gran Via de Les Corts Catalanes 382.

### Nova targeta sanitària individual

L'Institut Català de la Salut està enviant als domicilis la nova targeta sanitària individual per als usuaris del sistema sanitari. Aquesta, però, no substitueix l'antiga, que no s'ha de llençar.

La nova targeta servirà per a algunes qüestions sanitàries, com per exemple les visites mèdiques, mentre la targeta antiga continua servint pels altres tràmits.

### El número d'IVA a Europa

A partir de l'1 de gener de 1993, per comerciar amb països de la Comunitat Econòmica Europea, els empresaris i ciutadans espanyols hauran de facilitar el seu número d'IVA. Aquest nou número és el NIF, posant-hi al davant les inicials "ES" (Espanya).

### Telèfons d'Informació de la neu

Amb l'arribada de l'hivern i de la neu es posen en servei una sèrie de telèfons necessaris per informar sobre la neu. Uns números molt útils són:

Estat de la neu  
238.31.35.  
Informació d'activitats a les pistes  
302.70.40.  
Informació Pistes d'Andorra  
(973) 82.02.47.

Informació de carreteres de Catalunya  
204.22.47.  
Informació meteorològica  
418.89.18.

### Funcionament del Centre Abraham

Des de fa unes quantes setmanes, el Centre religiós Abraham, que havia estat centre de trobada dels esportistes de diverses confessions durant els Jocs Olímpics, té un funcionament regular i ha entrat de ple en la dinàmica de la ciutat. En aquest sentit s'informa que l'activitat principal del centre és la missa que s'hi celebra cada diumenge a les 12 del migdia.

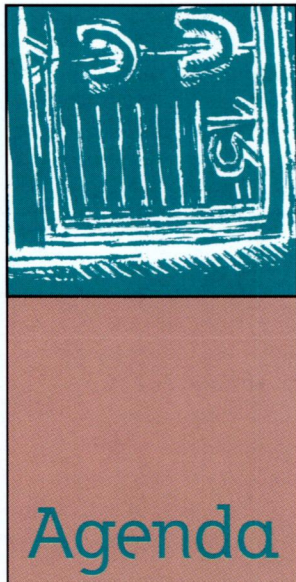
### Visites al Parc del Laberint d'Horta

El Parc del Laberint d'Horta és obert amb l'horari normal (de 10 a 18 hores), l'únic que es troba tancat és el laberint vegetal que hi ha al centre del parc i el Pati de les Camèlies, que solament es pot visitar els diumenges. Les obres es perllongaran fins al 2 d'abril.

Els accessos al parc del laberint es realitzen pel carrer Germans Desvallés i pel passeig dels Castanyers.

### Fonts de Montjuïc

Com ja és ben conegut, les Fonts de Montjuïc, un dels punts més carismàtics de la ciutat, estan en procés de restauració, motiu pel qual no funcionaran fins a la primavera.



## Mercat de les Flors



### Parveen Sultana música índia

26 de gener

### Luciano Federico

#### Porca Misèria

del 29 de gener al 21 de febrer

Feiners a les 21 h.

Festius a les 19 h.

c/ Lleida 59



## Exposicions

### L'Art en la Pell

Cordovans i Guardamassils de la col·lecció Colomer Munmany

**Lloc:** Sala Sant Jaume de la Fundació "la Caixa"  
Jaume I, 2

del 23 de gener al 28 de febrer

### Danny Lyon

Fotografies 1959-1990

**Lloc:** Sala Catalunya de la Fundació "la Caixa"  
Passeig de Gràcia, 2

del 9 de febrer al 28 de març

## Teatre Tivoli

### Nou Memory

Angels Gonyalons

**Direcció:** Ricard Reguant  
Fins al mes de gener  
c/ Casp, 10

## Teatre Romea

### Nus

Dr. Joan Casas

Premi Nacional Ignasi Iglesias 1990  
Amb: Manel Barceló i Mercè Lleixà

**Direcció:** Ramon Simó  
del 21 de gener  
al 28 de febrer de 1992  
c/ Hospital, 51

## Gran Teatre del Liceu

### Operes

#### La Gazza Ladra

Gioacchino Rossini

Amb l'Orquestra Simfònica i Cor del Gran Teatre del Liceu

dies: 25 i 28 de gener i  
3, 6 i 9 de febrer

horari: a les 20 h.

31 de gener, a les 17:30

### Recitals

#### Dmitri Hvorostovsky

dia: 30 de gener  
horari: a les 21 h.

#### Dame Gwyneth Jones

O Malvina!

dia: 4 de febrer  
horari: a les 21 h.

### Ballet

#### Ballet de l'Òpera de París La Bayadère

dies: 15, 16, 17, 18 i  
19 de febrer

horari: a les 21 h.

20 de febrer, a les 17 h.

#### Soirée Jerome Robbins

In the night

dies: 23, 24, 25 i 26,  
horari: a les 21 h.

27 de febrer,  
a les 17 h. i 21:30 h.

## Palau de la Música Catalana



### Orquestra Ciutat de Barcelona

#### La flauta màgica. Obertura

Concert per a violí, núm. 5 k. 219  
Simfonia núm. 41 k. 551 - Júpiter

Autor: Mozart

Director: Peter Maag

dies: 16 i 17 de gener



#### Sis peces per a orquestra, op. 6 "Fantasia per a trombó i orquestra"

Així parla Zarathustra, op. 30

Autors: Webern, Creston,  
Strauss

Director: Stanislav

Skrowaczewski  
dies: 30 i 31 de gener



#### Simfonia en re menor, op. 48

(Obra a determinar)

Daphnis et Chloé

Autors: Frank, Ravel

Director: Antoni Ros Marbà

dies: 13 i 14 de febrer



Obtindrà més informació sobre altres  
concerts i horaris al telèfon: 268.10.00.  
Palau de la Música Catalana

## La Ciutat de l'Alegria

Director: **Roland Joffé**  
Actors: **Patrick Swayse i Om Puri,**  
Música: **Ennio Morricone**  
Cinemes: **Montecarlo; Pelayo -3; Waldorf - 4.**

Hi ha directors que tenen una fixació més o menys visible a les seves pel·lícules, és a dir, una mena de línia argumental similar a totes o moltes de les seves obres.

En el cas de Roland Joffré això no tan sols es pot intuir, sinó que és tan clar com que el James Stewart no va matar el Liberty Valance.

Igual que a les seves altres dues pel·lícules que recordo (La Missió i Els Crits del Silenci) es tracta de mostrar que no tots els occidentals són insensibles als desastres del tercer món, i que alguns poden, fins i tot, arribar a lluitar perquè millorin les condicions de la gent que hi viu en condicions deplorables.

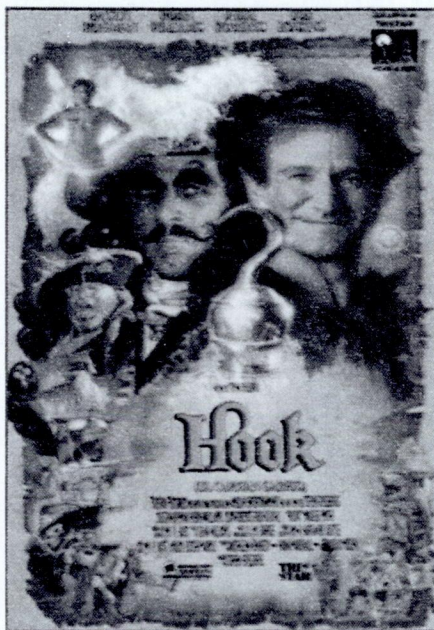
Si a la Missió teníem un noble castellà fent penitència per tot el que el seus compatriotes havien fet als indis amazònics i a Els Crits del Silenci teníem un periodista anglès horroritzat perquè al seu país prenien el te amb pastes a les cinc, mentre passava el que estava passant a Vietnam, a la pel·lícula que ens ocupa avui, ens trobem un metge molt nord-americà que encara que al principi no es fica en el que succeeix a l'Índia (on ell fa pràctiques de medicina), acaba donant tot el que té per ajudar als habitants d'una mena de Lazaretto paradoxalment anomenat "La Ciutat de l'Alegria".

Qui aconsegueix que aquest home faci això és una dona que ens recorda força la Mare Teresa de Calcuta.

Actualment es fan moltes pel·lícules que parlen del cantó obscur de l'ésser humà, i encara que ja sabem que aquest existeix, també sabem que hi ha l'altre. Per això no està mai de més donar un cop de mà a l'esperança.

Convé també recordar que la música, igual que a La Missió, està feta pel geni que va canviar els esquemes musicals de la pantalla. Ennio Morricone va introduir xiulets de trompetes, campanes i tot tipus d'efectes musicals quan els altres no sortien de l'orquestra.

## Videos recomanats



### Hook

Director: **Stephen Spielberg**  
Actors: **Robin Williams, Julia Roberts i Dustin Hoffman,**

L'home gran que vol ser nen ha fet l'història del nen que no volia ser gran. Peter Pan serà sempre el mateix per a la nostra imaginació, però les versions de Stephen Spielberg de qualsevol aventura fa passar una bona estona tant a grans com a petits. Aquest conte no és tan popular al nostre país com per exemple el de la Caputxeta, però tothom coneix el Peter, la Campaneta i el capità Hook, però, ¿a que no sabem com va perdre la mà aquest últim?



## El Cabo del Miedo

Director: **Martin Scorsese**  
Actors: **Robert de Niro, Nick Nolte i Jessica Lange**

No us preocupeu, aquesta pel·lícula no va d'aquell sots-oficial que us va fer la vida impossible a la "mili". Només tracta d'un psicòpata molt perillós.

És ni més ni menys una nova versió (un remake que diuen els especialistes) d'una terrorífica història de l'estil de "La noche del cazador", (aquella impressionant pel·lícula de Charles Laughton amb el Robert Mitchum) o el que és el mateix, la vulnerabilitat dels bons quan hi ha un dolent de veritat que els vol fer la vida insuportable. El Robert de Niro sap fer tan bé de taxista tronat com de diable o de criminal despietat. És una història interessant i fa por. Apagui les llums i que ningú tiri la cadena.

## Pesadilla en Elm Street VI (La Mort de Freddy)

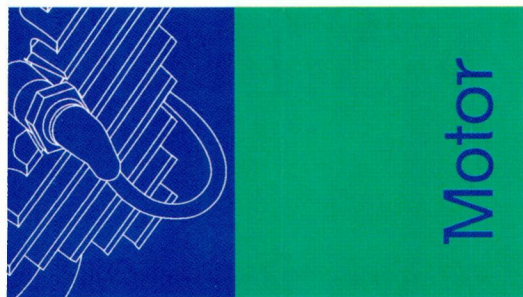
Director: **Stephen Hopkins**  
Actors: **Robert Englund i Lisa Wicox**

Que toquin les trompetes de la victòria i que tots els dolents de la pel·lícula aprenguin la lliçó; tant se val la quantitat de seqüeles que facin falta, els dolents acaben derrotats pels bons.

Des del moment que el Freddy va aparèixer en els somnis d'aquella noieta tan americanament bufona han passat moltes coses, (especialment pels caps dels productors de la saga), però el maleït Freddy continuava sense anar a la manicura.

Bé, el cas és que si no ens han enganyat, per fi les seves ungles no esgarraparan més.





# Combustibles

## Características, propiedades y aditivos

Andres Gobianas Biete, Enginyer industrial

**Para obtener una débil concentración de contaminantes (óxidos de carbono, hidrocarburos, óxidos de nitrógeno...) en los gases de escape, es necesario que la combustión de la mezcla gasolina-aire sea lo más completa posible a fin de llevar un nivel casi cero de contaminantes.**

### Catalizador y antodetonantes

Esta combustión óptima no se puede conseguir en la cámara de combustión del motor, en consecuencia se completa con un tratamiento exterior al motor, en los tubos de escape mediante un catalizador.

El catalizador está formado por una esponja metálica revestida de un metal precioso y su función es favorecer las reacciones químicas en el gas de escape, en este caso la combustión. Este catalizador hace que la reacción de la combustión se realice en temperaturas y presiones más bajas que dentro del motor.

Al introducir el catalizador en los automóviles, aparece el inconveniente del plomo procedente del antidetonante, que al salir por el tubo de escape, se deposita sobre la superficie del catalizador, contaminándolo, o sea, dejándolo fuera de servicio y de ello se deriva la necesidad de las gasolinas sin plomo. Con la gasolina sin plomo se consigue anular la contaminación de la atmósfera con este metal.

### Volatilidad

Es la medida de la facilidad que tiene el combustible de pasar de líquido a vapor. Los combustibles han de volatilizarse fácil y rápidamente para facilitar la mezcla con el aire.

Los combustibles están formados por diferentes compuestos orgánicos, llamados hidrocarburos, cada uno de ellos se volatiliza a diferentes temperaturas, lo que permite, según las proporciones de mezcla, preparar combustibles aptos para todas las prestaciones de los motores.

*“Los combustibles están formados por diferentes compuestos orgánicos, llamados hidrocarburos; cada uno de ellos se volatiliza a diferentes temperaturas”*

La volatilidad es una propiedad importante de la cual depende el modo de comportarse el motor en el arranque y en la aceleración.

En el arranque, las gasolinas, al ser absorbidas en el colector de aspiración, evaporan los componentes más volátiles, con lo que el motor arranca fácilmente. Pero si la parte volatilizada es muy importante, los gases se enfrían hasta tal punto que se licúan, depositándose en forma de gotas en las paredes del colector de admisión y hasta

en las paredes del cilindro si la temperatura externa es extremadamente baja. En países fríos y con el aire con alto contenido de humedad se puede llegar a formar hielo, que dificulta el paso de combustible, y arrancar el motor. Si estas gotas de combustible llegan a depositarse en las paredes del cilindro puede afectar al engrase, ya que lavan la película de aceite que lubrica el pistón en su movimiento dentro del cilindro.

En la aceleración también es importante una buena vaporización, a fin de evitar la formación de gotas líquidas en el colector de admisión.

En el gasoil, las partes más volátiles del combustible se mezclan bien con el aire y sólo puede presentar inconvenientes en el arranque, según sea la temperatura externa. En invierno, el gasoil contiene más componentes volátiles que en verano para facilitar el arranque en frío.

### Inflamabilidad

Esta característica es importante en el gasoil. Cuando la inflamabilidad es baja, el gasoil que se inyecta en el aire contenido en la cámara de combustión puede encenderse o explosionar demasiado tarde y ello produce, como en las gasolinas, la detonación.

Para comprobar la inflamabilidad de un gasoil, se hace de forma parecida a la determinación del cotanage de las gasolinas. Se utiliza un motor especial con una mezcla de cetano y metilnaftalina. El cetano es muy inflamable y la metilnaftalina difícilmente se inflama.

A la capacidad inflamable del cetano se le asigna 100 y a la de la metilnaftalina cero.

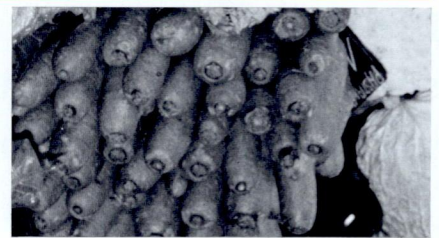
Esta capacidad de inflamación se denomina número de cetano, que corresponde a las partes de cetano contenidas en cien de la mezcla.

# Hierro y Salud

Pere Fàbregues García, llicenciat en educació física  
Corinne Vancells Guerin, professora de gimnàstica i aeròbic

Salut

*El hierro es uno de los nutrientes indispensables de nuestro organismo. Para el correcto mantenimiento de la salud es preciso un equilibrio que mantenga el nivel adecuado del nutriente. Tanto los excesos como las deficiencias pueden dar lugar a diferentes trastornos orgánicos.*



La deficiencia nutricional de hierro es una de las carencias nutricionales más comunes y, de prolongarse, puede dar lugar a la llamada anemia ferropénica -palidez, fatiga, debilidad....-. La anemia es uno de los trastornos más frecuentes que padece la humanidad, junto a la caries dental y el estreñimiento. La deficiencia de hierro puede ser debida a que existen más pérdidas que ingresos, sea por un aumento de las primeras o por un descenso de los segundos, o por ambas cosas a la vez, o debido a situaciones fisiológicas en las que aumentan las necesidades.

## Pérdidas

Cuando se habla de pérdidas nos referimos a la pérdida basal y a la sanguínea.

La pérdida basal corresponde básicamente a la descamación celular de la piel -1 mg/día en el hombre y 0'8 mg / día en la mujer, aproximadamente- y también a la pérdida por orina -0.8 mg./día-.

Respecto a la pérdida sanguínea, cabe señalar que mucha de la cantidad de hierro del organismo -de un 60 a un 65%- se encuentra en la sangre, en la hemoglobina de los glóbulos rojos. Por ello, cualquier pérdida importante de sangre, como en el caso de la

menstruación de la mujer, supone un descenso también importante de hierro en el organismo. Por cada 2 ml. de sangre se pierde 1 mg. de hierro. La pérdida media de sangre por la menstruación es de unos 35 ml.; esa cantidad corresponde a unos 17 mg. de hierro, pero hay mujeres que pueden llegar a perder hasta 80 ml. o más de sangre, es decir, unos 40 mg. de hierro. Así, durante la menstruación, las necesidades de hierro de muchas mujeres pueden verse por lo menos dobladas.

Otra pérdida importante de sangre se puede dar, obviamente, en algunas situaciones patológicas o en caso de accidentes.

## Situaciones en las que es necesario más hierro

El embarazo es un período crítico en cuanto al equilibrio de hierro en el organismo. Se debe doblar su aporte, ya que se pasa de 15 mg. diarios a 30. Ello es debido a la transferencia de hierro que hace la madre al feto, al desarrollo de la placenta y al cordón umbilical, y a la sangre que posteriormente se pierde durante el parto.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda suplementos orales

de hierro a todas las mujeres en estado de gestación.

También es importante el control del hierro en las edades de pleno crecimiento. Especialmente hay dos períodos de crecimiento que lo necesitan: los dos primeros años de vida y la adolescencia -a las chicas se les suman las pérdidas menstruales-. Estos dos períodos, con el embarazo y la edad fértil de la mujer, son las situaciones en las que las carencias de hierro son más frecuentes.

## Ingresos

La entrada de hierro en el organismo se realiza a través del aporte dietético y de la absorción intestinal. A través de estos dos procesos se deben compensar las distintas pérdidas.

En cuanto al aporte dietético, es de gran importancia seleccionar bien los alimentos y seguir la regla de oro para una correcta nutrición: variedad, puesto que no hay ningún alimento que contenga todos los nutrientes, excepto la leche materna, pero incluso ésta es carente en hierro.

Los alimentos con mayor concentración de hierro de origen animal son la carne, las aves de corral y la yema de huevo, y los de origen vegetal son las legumbres y las semillas -pistacho, girasol, sésamo y

también el piñón y la almendra-. También lo son los cereales, pero sólo si son integrales, puesto que el hierro se encuentra principalmente en las envolturas. Las verduras, como el perejil y las espinacas, son también fuentes ricas en hierro, aunque el contenido de hierro de las últimas ha sido sobrealorada.

No todo lo que ingerimos nos nutre, sino sólo lo que absorbemos. Por eso es de gran importancia la absorción intestinal, que permite que los nutrientes lleguen a través de la sangre a todas las células del organismo. En consecuencia, según como se presente el nutriente, su absorción será mayor o menor. En nuestro caso, el hierro contenido en los alimentos de origen animal se absorbe mucho más eficazmente que el hierro contenido en los alimentos de origen vegetal, pero este último puede ver favorecida su absorción con la ayuda de la vitamina C presente en muchas frutas y vegetales frescos. Así, con sólo 50 mg. de vitamina C, que se obtiene con la ingestión de 150 gr. de mandarina o 200 gr. de melón, se puede doblar o triplicar la absorción de hierro contenido en una comida.▲

## Recomendaciones generales

Para obtener un buen equilibrio de hierro en el organismo se recomienda:

- Incrementar el consumo de frutas frescas y hortalizas frescas por su contenido en Vitamina C.
- Disminuir la ingesta de azúcares y grasas, e incrementar el consumo de cereales y legumbres.
- Reducir o limitar el consumo de alcohol.
- Realizar una alimentación muy variada y suficiente. (Se ha hablado del gran aporte de hierro a través de la carne, pero eso no justifica de ningún modo el consumo excesivo de carne).
- Una dieta hipocalórica (de pocas calorías) puede ser desequilibrada sólo desde el punto de vista energético, pero nunca en los nutrientes esenciales.
- Tomar suplementos de hierro sólo en ciertos casos (por ejemplo durante el embarazo) y de forma provisional, pero siempre evaluados y conducidos por especialistas.

# NUEVO SEAT TOLEDO TAXI



SEAT TOLEDO TAXI, en sus 2 versiones 1.8I GL y 1.9TD GL, es el único del mercado dotado en equipamiento adicional de serie especialmente diseñado para el uso diario del taxi.

### EQUIPAMIENTO ADICIONAL:

- Batería 12 V. 380 A (64-AH).
- Alternador 65 A
- Asiento conductor reforzado.
- Interruptor de luz interior en el tablero.
- Instalación para taxímetro electrónico módulo.
- Cenicero en ambas puertas posteriores.
- Rueda de repuesto idéntica a dotación.
- Suspensión reforzada.
- Cables de embrague y acelerador reforzados.

## AHORA 14% DESCUENTO SOBRE PRECIO FRANCO FABRICA

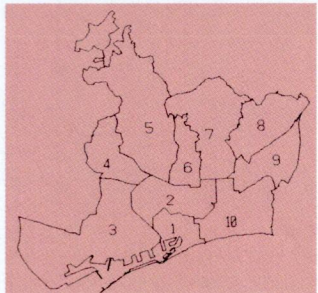
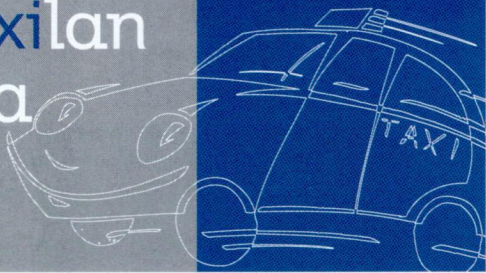
**Sr. TAXISTA** Premiamos su fidelidad a nuestra marca. Si Vd. es propietario de un SEAT **LE DESCONTAMOS 100.000 PTS.** al comprar su nuevo TOLEDO TAXI.



# Auto Fuber

Bada'oz, 52 'Poble Nou' - 08005 BARCELONA - T. 485 00 49 - Fax 485 37 08

BIERTO AL MEDIODIA



## Memorímetro nº 39

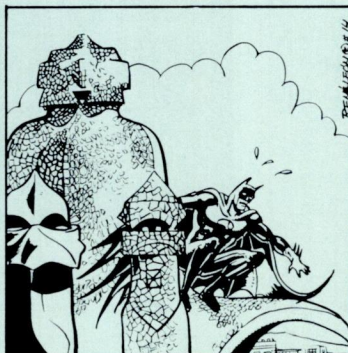
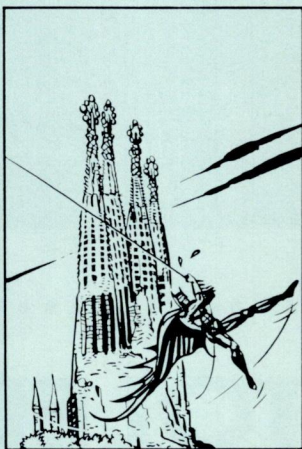
- 1.- ¿A qué distritos municipales de Barcelona pertenecen las plazas de Montserrat Roca del Abad Escarré?
- 2.- ¿En qué parque se ha instalado la escultura "David-Goliat, Goliat-David", del artista Antoni Llena?
- 3.- ¿Cuándo se abrió al público el Centro de Vela del puerto olímpico de Barcelona?
- 4.- ¿Qué nombre tienen los distritos municipales 4, 6 y 9? (foto)
- 5.- "Selt" es un lugar donde los barceloneses pueden hacer un vermut de calidad. ¿Sabe en qué calle se encuentra?
- 6.- La escultura "La Bòvila" de Joan Junyent se instaló en junio de 1992 en un municipio metropolitano. ¿Recuerda a qué municipio nos referimos?
- 7.- El parc "Ferran Farré" pertenece al municipio metropolitano de...
- 8.- El "Centre de Control de Trànsit de les Noves Rondes" se encuentra en...
- 9.- El Parc del Turonet és una amplia zona verde del municipio de...
- 10.- ¿Cómo se dice en catalán: "Barcelona, con casi 1.650.000 habitantes, concentra cerca del 30% de la población de Catalunya y el 4% de la de España"?

Las respuestas se pueden enviar a la dirección siguiente:

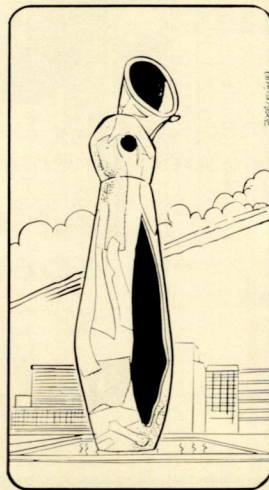
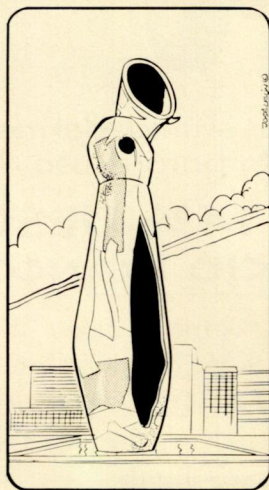
Revista Taxi, cl 62, núm.420. Zona Franca, 08040 Barcelona.

Atención: El ganador recibirá 10.000 pts. de premio. Plazo de entrega: 15 de febrero.

La tira cómica per René León



Las 10 diferencias per José León



## Romabell, s.a.

Taller de reparación de automóviles  
siempre al servicio del

**TAXI**

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



## Agraïments

La Señora Yolanda Guerra agradece al taxista Antonio García Fuentes (L-8808) la recuperación de la documentación personal extraviada en su vehículo. Este agradecimiento se hace extensivo al Servei d'Objectes Perduts del Servei del Taxi.

**Yolanda Guerra Aznar**  
Barcelona, 30 de noviembre de 1992

Este agradecimiento va dirigido a un taxista de la "Cooperativa de la Industria del Taxi", cuyo nombre desconozco, aunque sé la matrícula de su coche: B-3526-JN, Licencia 9397 y NIF 4.102.511. Este señor tuvo la caballerosidad, acto de gentileza y buen servicio de devolverme una cartera con documentos de valor incalculable. Precisamente porque queremos realzar su máxima honradez, hacemos público este agradecimiento. Al mismo tiempo, solicitamos a este señor taxista tenga a bien a visitarnos en nuestra casa, que la puede considerar suya. Atentamente

**Alfonso Balbín V.**  
(nota: el taxista aludido puede ponerse en contacto con el Servei del Taxi para proporcionarle la dirección del Sr. Balbín).

On a recent visit to Barcelona we used one of your taxis to take us from the Airport to the Hotel Taber in Aragón. I hope that you may be able to identify the driver from the enclosed copy of the receipt he gave to us. If you can do so please let him have this letter as we wish him to know how much we appreciated what he did.

We had many items of baggage with us and, when we unloaded them at the hotel, we left behind in the taxi a plastic bag containing two cartons of cigarettes. Some time later the driver noticed this bag, was able to remember who it belonged to and the hotel he had taken us to. Later in the evening he returned the bag to the hotel which immediately informed us. We were not able to thank him at the time because he left after handing the bag to the hotel reception. We will long remember his good memory, his honesty and kindness in returning this item to us. Please will you ensure that he receives our thanks and appreciation for what he did. Obviously he is a man who cares for his customers very well and we hope that we will meet him again some day.

Yours faithfully:  
**M.J. Bywater and C.E. Hawkins**  
**Commerciant Research Services.**  
Bristol, 22 October 1992.

*En una reciente visita a Barcelona, cogimos un taxi para trasladarnos del aeropuerto al Hotel Taber, en la calle Aragó. Espero que Uds. puedan identificar al taxista con la copia del recibo de taxi que éste nos dio. Si ustedes lo identifican, por favor háganle saber lo mucho que apreciamos su actitud. Nosotros llevábamos mucho equipaje, y a la hora de descargarlo en el hotel, dejamos en la parte trasera del taxi una bolsa de plástico con dos cartones de tabaco. Más tarde, el taxista se percató de este olvido y dejó la bolsa*

*en la recepción del hotel. No tuvimos la oportunidad de dar las gracias a este taxista, ya que abandonó el hotel una vez dejada la bolsa.*

*Recordaremos mucho tiempo su buena memoria, honestidad y amabilidad. Asegúrense, por favor, de que reciba nuestro agradecimiento por su actitud. Naturalmente, es un señor que cuida muy bien a sus clientes y esperamos volverlo a encontrar algún día.*

Atentamente  
**M.J. Bywater and C.E. Hawkins**  
**Commerciant Research Services.**  
Bristol, 22 octubre 1992.

El taxista al que hace referencia la carta anterior es el señor  
Licencia: 5146.

## Solución Memorímetro N° 37 Revista n° 74

- 1.- Travessera de Gràcia
- 2.- Tarragona, 117
- 3.- Versace. Diagonal, 606
- 4.- L'Hospitalet
- 5.- 1949
- 6.- Salida 20
- 7.- Antoni Tàpies
- 8.- Moll de la Fusta
- 9.- Entre Molins de Rei y Sant Feliu de Llobregat
- 10.- Si us plau. ¿em podria dir a quin carrer està l'Observatori Fabra?

*El premio de 10.000 ptas. ha correspondido a Josep Pujadas Bassas, Lic. 1175. Estará a su disposición en el Servei del Taxi de la EMT. c/ 62, número 420, Zona Franca . 08040 Barcelona.*

## Suscripción gratuita Año 1993

Si desea recibir la Revista Taxi Metropolitana de Barcelona en su domicilio, rellene esta papeleta con sus datos y envíela a la siguiente dirección: c/ 62, núm. 420, 08040 Barcelona

Nombre .....Apellidos.....

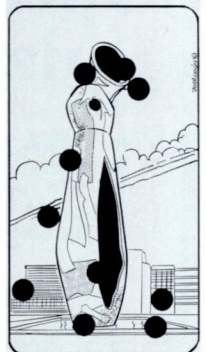
Domicilio.....Distrito Postal.....


Profesión o actividad.....

Atención: esta suscripción va dirigida a todas aquellas personas que no ejercen como taxistas. Si, por un cambio de domicilio, algún titular de una licencia de taxi no recibe la revista, debe comunicar dicho cambio al departamento correspondiente del Servei del Taxi de l'EMT.

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

**solución de  
"las diez  
diferencias"**





**NEUMATICOS**  
**Hnos. ROJAS**  
y  
**kleber**

**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



**Bar, Restaurant, Pizzeria**  
**Especialidades Cubanas**

Ambiente familiar

- Desayunos
- Menú del mediodía
- Cenas

*Festivos cerrado*

Amargós, 13 (entre Condal y Montsio) Barcelona - Tel. 302 00 36

**TARF Y BB, S.L.**  
**PARA EL TAXI**  
**EL BAZAR DEL TAXI**  
**TAXI**

**TODO LO NECESARIO**  
**PARA SU VEHICULO**

Consejo de Ciento, 553  
08013 BARCELONA  
Tels.: 265 34 05 / 265 33 44 / 447 20 91

**CERMASA**  

**CENTRO DE REVISIONES MEDICAS**

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 05 89  
HORARIO: de 8 a 13 horas de lunes a viernes

**RECAMBIOS TAXI-AUTO S.L.**



**ACCESORIOS**

**RECAMBIOS EN GENERAL**  
**AL SERVICIO DEL TAXI**

Central: Castillejos, 306 - 08025 Barcelona  
Tel. 236 04 00 - Fax 236 04 05  
Cartellá, 189 - 08031 Barcelona - Tel. 357 44 54

**CLINICA DEL AUTOMOVIL, S. A.** REPARACION GENERAL

**AMIGO TAXISTA**

Tenemos la solución para que conducir su coche le sea más cómodo

- ADAPTAMOS EMBRAGUES AUTOMATICOS PARA CUALQUIER TIPO DE AUTOMOVIL

**CONSULTAR PRECIOS**  
**POSIBILIDAD DE FINANCIACION**

MONMANY, 11 - 08012 BARCELONA - TEL. 213 25 55  
Distribuidor Oficial I.M. GUIDOSIMPLEX

**Optica Ruiz Urrea**

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

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

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

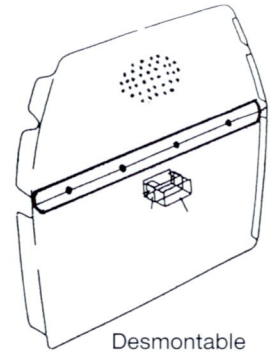
**RENOVACION DEL PERMISO DE CONDUCIR**  
Si le han encontrado alguna deficiencia visual, VISITENOS y le daremos la solución.  
**SUS GAFAS EN DOS HORAS**

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

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



**Trabaje más seguro**  
*Mamparas  
para Taxi*



Desmontable

**GRAN CAMPAÑA NAVIDEÑA**  
**Ahora 20.000 ptas. menos**

**Distribuidores:**

TAXIMETROS LATORRE  
Puigcerdà, 98 - Tel. 307 33 58

TAXIMETROS BARCINO  
Lepanto, 217-219 - Tel. 447 15 61

DIESRO, S.L.  
Sevilla, 122 08226 TARRASA  
Tel. 785 92 07

63.250,- con IVA y montaje incluidos

Financiada 70.150,-

A la instalación de la mampara 25.000,- ptas.

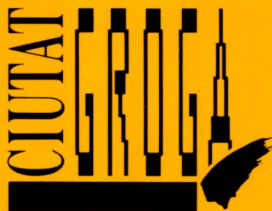
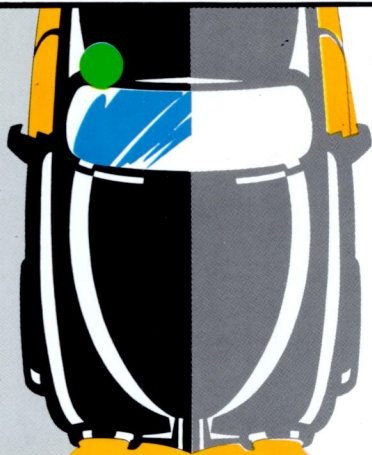
El resto:

A dos meses 22.575.- ptas.

A tres meses 15.050.- ptas.

A cuatro meses 11.288.- ptas.

A cinco meses 9.030.- ptas.



## ATENCIÓN

Sres. **Taxistas**  
les recordamos que  
la póliza colectiva  
de robo e incendio  
deben renovarla  
a partir del

1 de marzo 1993

# Cobre con tarjetas de crédito y modernice el servicio



**CIUTAT GROGA**  
pone a su disposición  
la terminal electrónica necesaria.

**Apresúrese a pasar por Lutzana, 115.**  
(Existencias limitadas)