

# TAXI 92

Taxi Metropolità de Barcelona

Abril 1995



IMAX PORT VELL

# VEN Y GANA TU MEJOR CARRERA



**LA ASOCIACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI  
SORTEA TODO UN CITROËN XANTIA TAXI 1.9 DIESEL X  
DEL 27 DE ABRIL AL 7 DE MAYO**

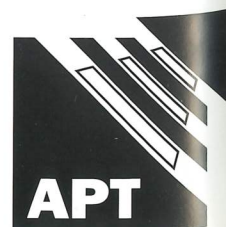
Ven a la **Feria de Abril en Santa Coloma de Gramanet.**

Adquiere tu boleto y si el número coincide con las cuatro últimas cifras del sorteo de la ONCE del día 12 de Mayo, ganarás la mejor carrera de tu vida, porque todo un Xantia será tuyo.



**CITROËN**

En colaboración con la Red Citroën de Barcelona y Provincia.



*Edita*

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

*Gestió*

Rosa Cabré  
Ciutat Groga  
Lutxana, 115  
08018 Barcelona  
Telèfon 485 04 26

*Direcció i Coordinació*

P. Rocío Terán

*Publicitat*

Sercop sccl  
telèfon 412 07 27

*Col·laboren en aquest número*

010 — Barcelona Informació  
Amics de Ciutat Groga

*Correcció*

Roser Berdagué

*Maquetació, muntatge i realització*

Sercop sccl

*Fotografia*

Grup Muntaner  
Arxiu Revista del Taxi

*Tiratge*

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

*Impressió*

Gramagraf sccl  
Sant Joan, 22 - 24  
Santa Coloma de Gramenet

Dipòsit Legal: B.27.521 - 1983

*Coberta*

Imax Port Vell

*Fotografia*

Màrius Brossa

**. S u m a r i .**

**Editorial**

**Acord per guanyar futur**

pàgina: 4

**Acuerdo para la reestructuración  
del sector**

pàgina: 5

**Notícies**

pàgina: 7

**Guanyem Mercat**

pàgina: 11

**Entrevista a Javier del Olmo**

pàgina: 12 i 29

**Pàgines grogues**

pàgines: 13, 14, 15, 16, 17, 18, 31, 32, 33, 34, 35 i 36

**Bojos per Barcelona**

pàgina: 19

**El Taxi en San Sebastián**

pàgina: 38

**Entrevista a Odón Elorza**

pàgina: 39

**Ho sabia vostè?**

**El Laguna-Renault, un nuevo modelo de Taxi**

pàgina: 42

**Agenda**

pàgina: 44

**La bústia del taxi**

pàgina: 45

*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.*

# Acord per guanyar futur

Finalment, el 30 de març, es va arribar a un acord entre les associacions professionals del sector i l'Institut Metropolità del Taxi per endegar una línia de reestructuració del sector i fer front tant a la crisi conjuntural com a l'estructural que el taxi pateix des de fa anys.

L'acord no difereix massa del que ja vam arribar el setembre passat i que finalment només ho van acceptar el STAB (Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona) i l'AET (Associació Empresarial del Taxi). Curiosament, les dues associacions que no van participar en les darreres mobilitzacions.

Amb l'acord del 30 de març, es van salvar les darreres diferències. Així, en comptes de retirar 1.215 llicències, es va acordar retirar aquelles que aconselli en cada moment el Reglament vigent.

Pel que fa al punt més conflictiu, el nombre d'assalariats, es va trobar una fórmula de consens que faci que en cap moment aquest nombre creixi, ja que si creixés la reestructuració no tindria sentit. Respecte a les aportacions de les Administracions, es va establir el criteri que no s'aportaran diners provinents d'impostos, però sí hi podran haver aportacions d'ingressos atípics, tals com taxes de publicitat, multes, etc., i, d'altra banda, es demanarà a la Generalitat de Catalunya la seva mediació per a l'obtenció de crèdits a baix interès.

La diferència més important respecte a l'acord del mes de setembre radica en el fet que en aquell moment es va rebutjar un referèndum per veure si els taxistes estaven disposats a invertir en la reestructuració. Ara sabem més coses: les 120.000 pessetes que durant 15 anys costa a cada taxista (comptant crèdits a interessos de mercat, aquesta quantitat pot disminuir sensiblement si es troben crèdits a bon preu) l'amortització de 1.200 llicències. Sabem també que és bon negoci per al taxista fer la reestructuració: rendiment del 58%.

Cal, però, saber si la gran majoria de taxistes pot i vol participar en aquesta reestructuració. Ara, les associacions professionals han de fer l'esforç per convèncer els taxistes que val la pena invertir per guanyar el futur.

Esperem que no hi hagi més interferències polítiques en aquest procés i que es pugui treballar amb serenitat i eficàcia.

*Finalmente, el 30 de marzo, se llegó a un acuerdo entre las asociaciones profesionales del sector y el Institut Metropolità del Taxi para emprender una línea de reestructuración del sector y hacer frente tanto a la crisis conyuntural como estructural que el taxi padece desde hace años.*

*El acuerdo no difiere demasiado del que se llegó a concretar el pasado septiembre y que, finalmente, sólo fue aceptado por el STAB (Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona) y la AET (Associació Empresarial del taxi). Curiosamente estas dos asociaciones no participaron en las últimas movilizaciones.*

*Con el acuerdo del 30 de marzo, se salvaron las últimas diferencias.*

*Así, en lugar de retirar 1.215 licencias, se acordó retirar aquellas que en cada momento aconseje el Reglamento vigente..*

*En cuanto al punto más conflictivo, "el número de asalariados", se encontró una fórmula de consenso que haga que en ningún momento este número crezca, ya que si ello sucediera la reestructuración no tendría sentido.*

*Respecto a las aportaciones de las Administraciones, se estableció el criterio que no se aportarán dineros provenientes de impuestos, pero sí podrán haber aportaciones de ingresos atípicos, tales como tasas de publicidad, multas, etc y, por otra parte, se pedirá la mediación de la Generalitat de Catalunya para la obtención de créditos a bajo interés.*

*La diferencia más importante respecto al acuerdo del mes de septiembre radica en que en aquel momento se reprochó hacer un referèndum para ver si los taxistas estaban dispuestos a invertir en la reestructuración.*

*Ahora sabemos más cosas: las 120.000 pesetas que durante 15 años cuesta a cada taxista (contando créditos a intereses de mercado, esta cantidad puede disminuir sensiblemente si se encuentran créditos a buen precio) la amortización de licencias. Sabemos también que es un buen negocio para el taxista hacer la reestructuración: rendimiento del 58%.*

*No obstante, queda por saber si la mayoría de taxistas puede y quiere participar en esta reestructuración. Ahora las asociaciones profesionales deben hacer el esfuerzo para convencer a los taxistas de que vale la pena invertir para ganar el futuro.*

*Esperamos que no haya interferencias políticas en este proceso y que se pueda trabajar con serenidad y eficacia.*



# Acuerdo para la reestructuración del sector

El Pleno de la "Entitat Metropolitana del Transport" del 30 de marzo aprobó con los votos favorables del PSC, IC, CIU y la abstención parcial del P.P. el Acuerdo, ratificado por la Coordinadora Metropolitana del Taxi, para iniciar un proceso de reestructuración del sector, que contempla, entre otras medidas, la amortización de un mínimo de 1.215 licencias en el período de 5 años.

Este Acuerdo, calificado de trascendental por el President de l'Institut Metropolità del Taxi, Joan Torres, y de histórico por Miguel Tomás, Presidente del STAC, llega después de un largo proceso de negociaciones entre este Institut y las asociaciones representativas del sector, y después de conocerse las conclusiones del Estudio que analizó la situación del taxi en Barcelona.

## Amortización de Licencias:

1.- Se reducirán un mínimo de 1.215 licencias de las que hoy existen, en un plazo de cinco años, para conseguir el cumplimiento de lo que dispone a estos efectos el Reglamento del Taxi vigente en cada momento.

## Limitación de la Transmisibilidad de las Licencias:

3.- Queda suspendida en el plazo establecido —5 años—, la aplicación de los artículos 18, 19, 20 y 21, y el párrafo primero de la Disposición Transitoria del Reglamento Metropolità del Taxi, en el apartado que establece las excepciones a la regla de intransmisibilidad de las



Joan Torres, President de l'Institut Metropolità del Taxi, y miembros de la Coordinadora Metropolitana del Taxi, en la presentación del acuerdo.

## Bases del Acuerdo

Para que el acuerdo sea efectivo desde el punto de vista legal y en virtud de los mecanismos que otorga la Ley de Régimen Local, ha sido necesario aprobar una "Disposición Transitoria Segunda" que permite la suspensión temporal de algunos artículos del Reglamento Metropolitano del Taxi y, por tanto, aporta flexibilidad a todo el proceso, ya que en cualquier momento permite acelerarlo o detenerlo. Los puntos básicos de esta Disposición se resumen en los siguientes aspectos:

## Contingentación de Asalariados:

2. En el expresado período de reducción de licencias queda suspendida la aplicación del art. 17 del Reglamento Metropolitano del Taxi, del 12 / 3 / 1981, en el sentido de prohibir la contratación de más personas de las que hay, que tengan una relación contractual laboral con los titulares de licencia de autotaxi en el momento de aprobación de esta medida.

El "Consell de l'Institut Metropolità del Taxi" tratará los casos excepcionales en la aplicación de esta medida, previa consulta a la Comisión de Seguimiento.

licencias, excepto en el caso de la transmisibilidad a familiares de primer grado, en el sentido de que sólo serán transmisibles a la EMT, por el precio que se determine por los órganos establecidos al efecto, y que deberá ser el precio actual de mercado, sumados los IPC que correspondan.

## Período de ejecución de las anteriores medidas

La entrada en vigor de esta Disposición Transitoria segunda se iniciará, por lo que respecta al punto 2 (contingentación de asalariados), inme-

diatamente después de su aprobación. En cuanto a los puntos 1 y 3, en el momento en que se hayan determinado el origen e importe de los ingresos para hacer frente a la reestructuración y se haya constituido la entidad instrumental que los deberá gestionar.

**Paralelamente se deja sin efecto la aprobación inicial de la modificación del artículo 17 del Reglamento Metropolitano del Taxi** (22 de diciembre de 1994).  
(Ver. Rev. Taxi 90).

## Financiación de la reestructuración

La amortización de las licencias que se vayan retirando por jubilación será financiada, pues, a través de una aportación de cada profesional del taxi y de la administración, que se destinarán a un fondo. La gestión de los ingresos que se vayan obteniendo para la reestructuración estará a cargo de **una empresa u organismo autónomo** de nueva creación. Asimismo se formará una **Comisión de Seguimiento** entre las administraciones interesadas, los representantes de los titulares de licencias de autotaxis (Asociaciones Profesionales y Sindicatos del sector) con el fin de participar y tener información del cumplimiento de los objetivos del acuerdo.

## Tasas finalistas

La EMT solicitará a los municipios que disponen del servicio del taxi de titularidad de la EMT, el establecimiento de un precio público o tasa para el uso especial del dominio público, que deberá ser pagada por los

## El Estudio del Taxi, una primera pauta

Los expertos elegidos de mutuo acuerdo entre la administración y las asociaciones representativas del sector para analizar la situación del taxi en Barcelona señalaron en sus conclusiones que el taxista tiene un déficit de explotación del 12,74%. Para solucionarlo detectaban tres vías de actuación: modificar tarifas, incrementar la demanda y reducir costes, y disminuir la oferta con la correspondiente retirada de licencias.

En cuanto a la modificación de tarifas puntualizan que una reducción de las mismas no iría acompañada de un incremento de los ingresos que permitiría equilibrar el déficit.

En relación a la captación de nuevos mercados, opinan que es una alternativa que está siempre abierta a una actuación conjunta entre la administración y sindicatos, pero que, sin embargo, las nuevas demandas sólo podrán ser absorbidas por un colectivo debidamente organizado, con visión de futuro y capacidad de gestión y, por lo tanto, tampoco consideran que se esté ante una medida que pueda asegurar una reducción del déficit para todo el colectivo.

En sus conclusiones, los expertos señalan también que la mejora de la situación económica del país permitiría un incremento de la demanda con incidencia en el conjunto del sector de un 2% y, finalmente, la reducción de costes mediante políticas de concentración de la demanda de los diferentes factores de producción y servicios reduciría el nivel actual de costos en un 0,5%.

Finalmente creen que tras estas actuaciones el déficit inicial se situaría en el 10,25%

Por tanto, para reducir el déficit a "cero", el grupo de expertos aconseja una única alternativa: la retirada del mercado de 1.215 licencias. Subrayan que esta actuación permitiría un incremento de los ingresos de 4.245,2 millones de pesetas. para el conjunto del colectivo, y, para ello, aconsejan adoptar diversas medidas que han servido de base al Acuerdo firmado el pasado 30 de marzo y del cual se da información en este artículo.

titulares de las licencias, **en función de su régimen de explotación** en favor de la EMT, y que se destinará íntegramente a la amortización de licencias y a las correspondiente tasas.

## Objetivos a medio plazo

Junto a todas estas medidas, el Institut Metropolità del Taxi trabajará para lograr que se apruebe un nuevo

Reglamento del Taxi y se modifique la tipología del taxi de cinco a nueve plazas. Ello le permitiría acceder a nuevos mercados.

También puede ser factible a medio plazo un cambio de la estructura tarifaria, que permitiría ir hacia otros modelos de servicios, como, por ejemplo, el taxi colectivo.

(Más información en páginas amarillas)



**ENRIQUE AVALO VENTURA**  
CORREDOR DE SEGUROS

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

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

**Estamos a su servicio**

**Infórmese sin compromiso alguno**

Provenza, 173, 1.º 2.ª  
Teléfono 453 24 72  
Telefax 323 46 08

## Les carreres amb origen a l'Aeroport, inclosos suplementes, 1500 PTA

El Departament de Comerç estima el recurs interposat per l'EMT contra la Comissió de Preus de Catalunya

El Conseller de Comerç i Turisme de la Generalitat de Catalunya, Lluís Alegre Selga, va decidir estimar el recurs ordinari interposat pel president de l'Entitat Metropolitana del Transport, Joan Torres, contra la Comissió de Preus de Catalunya. Com es recordarà, el 23 de desembre de 1994 aquesta Comissió va aprovar la nova estructura tarifària proposada per l'Entitat, però modificà la percepció mínima de les carreres amb origen a

l'aeroport, establint-la en 1.000 ptes. en lloc de les 1.500 de la proposta. En conseqüència, amb l'acceptació d'aquest recurs per part del Departament de Comerç i Turisme es modifica l'acord de la Comissió de Preus del 23 de desembre i queda autoritzada "la percepció mínima de les carreres amb origen a l'aeroport, inclosos tots els suplementes aplicables, amb l'import de les 1.500 ptes. proposades per l'EMT".

## Nuevas tarifas para servicios interurbanos fuera de Catalunya

(BOE núm 35, Orden del 21 de enero de 1995)

**Precio por kilómetro recorrido o fracción:** 52 PTA

**Precio por hora de espera:** 1.413 PTA

**Mínimo de percepción:** 295 pesetas.

**Tiempo de espera:** Durante el transcurso de la primera hora de espera, el usuario tendrá derecho a disponer gratuitamente de un tiempo de espera de quince minutos, transcurrido el cual se computará por fracciones de 15 minutos a razón de 354 pesetas cada fracción. Los mínimos de percepción no serán acumulables a recorridos a los que se haya aplicado la tarifa ordinaria por kilómetro recorrido.

**Contratación de coche completo:** los servicios se contratarán en régimen de coche completo y los recorridos se entenderán en circuito cerrado hasta el punto de partida por el itinerario más corto, si no se conviniera expresamente lo contrario.

- Los vehículos deberán ir provistos de un impreso en que figuren las tarifas aplicables, en modelo oficial, el cual deberá colocarse en lugar visible en el interior del vehículo.

**Equipaje:** En cualquier caso, el usuario tendrá derecho al transporte gratuito de su equipaje, el cual, una vez cubierto el número de plazas, no podrá exceder de 50 kg. para los de superior capacidad, siempre que el volumen de los equipajes permita introducirlos en el portamaletas o situarlos en la baca del vehículo, sin contravenir las normas y reglamentos de tráfico y circulación. Cuando no se utilice

el número total de plazas, estas cifras podrán aumentarse a razón de 30 kg. por cada asiento vacío, siempre que la forma, dimensiones y naturaleza del equipaje facilite que sea transportado en el interior del vehículo.

**Exceso de equipaje:** los excesos sobre las cifras anteriores se abonarán a razón de 0,66 ptas. por kilogramo y kilómetro recorrido, quedando el transportista en libertad de admitirlos cuando el exceso sea superior al 80% de dichas cifras.

## Noves parades de taxi

Plaça de Catalunya - Av. Portal de l'Àngel.

Canvi en bateria de Nou de la Rambla - Av. Paral·lel.

L'Illa de la Diagonal - Pas inferior c. Caravela Niña.

Pg. Maragall - c. Peris i Mencheta.

C. València - c. Dos de Maig.

C. Guipúscoa - Prim.

Av. de Madrid - c. Joan Güell.

C. Gran Via - c. Bruc

Plaça Font i Sagüé.

Europa - c. Joan Güell.

C. Aragó - Av. Meridiana (Clot).

Av. Paral·lel - Teatre Arnau.

C. Londres - c. Muntaner.

C. Sardenya - c. Còrsega.

C. Dante Alighieri - c. Pantà de Tremp.

C. Camèlies - c. Alegre de Dalt.

C. Còrsega - c. Bruc.

C. València - c. Pau Claris.

Av. Drassanes - c. Perecamps.

### Així com també els girs següents:

Lateral muntanya Av. Diagonal - c. Balmes.

Lateral mar Av. Diagonal - c. València.

C. Marina - c. Pujades.

C. Marina - Av. Icària.

Via Augusta - Pg. Bonanova

## Aprovació definitiva de la modificació de l'art. 60, ap. 3 del Reglament Regulador del Servei

El Consell Metropolità de l'Entitat Metropolitana del Transport, en sessió del 22 de desembre passat, va adoptar l'acord d'aprovar definitivament la modificació de l'art. 60 apartat 3 de l'actual Reglament Regulador del Servei. El qual queda redactat així:

"Les faltes tipificades en els paràgrafs 2 dels articles 57 i 58, i en els paràgrafs 2 i 3 de l'article 59 es castigaran amb les sancions previstes en el paràgraf 1 d'aquest article o amb multa; aquesta darrera podrà imposar-se en la quantitat de 2.500 a 5.000 pessetes per a les faltes lleus; 5.001 a 15.000 pessetes per a les greus i de 15.000 a 25.000 pessetes per a les molts greus. Amb independència de les sancions que correponguin segons aquest Reglament i les seves Normes Complementàries, les sancions imposades per cobrament abusiu a usuaris comportaran una multa accessòria equivalent a l'import cobrat de més, amb la finalitat de retomar la diferència a l'usuari perjudicat. La determinació d'aquest import resultarà de la diferència entre la quantitat cobrada a l'usuari i la que segons els Serveis d'Inspecció de l'Institut Metropolità del taxi s'hauria hagut de cobrar".

Retalli aquesta nota i adjunti-la en el seu Reglament Regulador del Servei (pàg 33, català i pàg. 95, castellà) (PAPERS DEL TAXI, núm. 1). És una manera de tenir-lo sempre actualitzat.

## Tarifas interurbanas dins el territori de Catalunya

(DOGC, núm, 2013 del 17 de febrer de 1995)

**Preu per quilòmetre recorregut o fracció:** 54 ptes.

**Mínim de percepció:** 450 ptes.

**Temps d'espera:** l'usuari té dret a disposar gratuïtament d'un temps d'espera de 15 minuts. Un cop hagi transcorregut, es computarà per fraccions de 15 minuts a raó de 380 ptes. cada fracció. Els mínims de percepció no són acumulables a recorreguts als quals s'hagi aplicat la tarifa ordinària per quilòmetre recorregut.

**Mòdul:** els vehicles que disposen de comptador taxímetre podran incorporar al mòdul corresponent les tarifes fixades.

**Cotxe complet:** els serveis s'han de contractar en règim de lloguer amb cotxe complet i els recorreguts són en circuit tancat fins al punt de partida pel recorregut més curt, si no s'acorda expressament el contrari.

Àmbit de l'Entitat Metropolitana del Transport: Per tal d'aplicar aquestes

tarifes, s'entendrà com a punt de partida o d'arribada el límit territorial de l'EMT i, en la part del recorregut compresa en l'àmbit assenyalat, s'aplicaran les tarifes metropolitanas.

**Imprès:** els vehicles han d'anar proveïts d'un imprès, on s'indicaran les tarifes màximes aprovades. Aquest haurà de col·locar-se en lloc visible per a l'usuari. Equipatge gratuït: fins a 55x35x35 cm. Els volums superiors hauran d'abonar 160 ptes. L'admissió de l'equipatge restarà supeditada a la condició que el seu volum permeti introduir-lo dins el maleter o col·locar-lo a la baca del vehicle sense contravenir les normes i reglamentacions de trànsit i circulació. En cas que no s'ocupin totes les places del vehicle, podran utilitzar-se els

seients buits per al transport de l'equipatge en les condicions fixades anteriorment i sempre que la forma i les dimensions puguin ser transportades dins el vehicle.

### Fe de errores

En el artículo titulado "Nuevo Plan de Formación para los aspirantes a taxistas" publicado en la Revista Taxi 91 (pág. 5), se anunciaba también el inicio del "Primer curso de reciclaje para taxistas" y se decía que la duración del mismo sería de 5 meses. Este último dato es erróneo. El "Curso de Reciclaje para Taxistas" tiene una duración de 3 meses (48 horas repartidas en cuatro horas, 1 día a la semana).

## ¡Atención a todos los profesionales taxistas!

El Institut Metropolità del Taxi comunica que no se admitirán alegaciones ni recursos tramitados por Gestión y Sanciones S.L. sin que se acredite la representación del taxista sancionado mediante poder otorgado ante notario o su comparecencia en el Institut, conforme lo dispuesto en el art. 32, ap. 3 de la Ley 30/1992 de 26 de noviembre del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (BOE núm. 285 de 27/11/92).

## Barcelona ja té 30 km. de "carril-bici" que "cal respectar"

L'Alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, va inaugurar el passat 5 de març 19 km. de "carril-bici". Amb aquesta iniciativa la ciutat disposa ja d'una xarxa de 30 km. destinada a aquest fi i, sens dubte, ha donat un pas important per guanyar progressivament terreny al cotxe privat.

El beneficiari de la nova xarxa no és tan sols el ciclista, sinó tota la ciutat. És imprescindible dir també que tant els taxistes com qualsevol altre conductor tenen l'obligació de respectar-la i no invadir-la per civisme i perquè una actitud contrària pot ocasionar un greu accident.


### Raonable queixa d'un ciclista

*El passat diumenge 5 de març es va inaugurar a la ciutat una important ampliació de la xarxa de carrils-bici. Com a ciclista més o menys habitual ho considero molt positiu i un acte decidit a favor d'una Barcelona més humana.*

*Tot i que la immensa majoria dels conductors respecten força aquests nous carrils, sembla que els taxistes mantenen una postura col·lectiva de boicot, ja que ocupen sistemàticament la nova via reservada a les bicicletes, fins i tot quan els altres carrils van buits a la nit. Un amic meu va advertir a un taxista que havia entrat repetidament al carril bici i la resposta va ser que ells (els taxistes) no deixarien de circular-hi mai. Curiosament, aquests professionals serien els majors beneficiats per una reducció de l'ús del cotxe privat i un comportament respectuós i amable amb els usuaris de la via pública.*

*Agraint-li per endavant la seva atenció, s'acomiada:*

M. R. R. (Barcelona)

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

COLOCACIÓN INMEDIATA DE CRISTALES NACIONAL IMPORTACIÓN TAXISTAS 20% DTO.

MONTAJE DE CRISTALES GRABADO MATRÍCULAS TECHOS SOLARES



Telf: 231 45 08 • 232 20 76 Aragón 489, esq. Castillejos – 08013 BARCELONA

## VII Congreso Europeo del Taxi

Los días 9, 10 y 11 de febrero se celebró en el Palacio Miramar de San Sebastián el VII Congreso Europeo del Taxi, que contó con la participación de taxistas de más de 25 países.

Durante el encuentro se abordaron temas de indudable interés y actualidad para el sector. Entre otras ponencias se debatió sobre la calidad del servicio de taxi, las nuevas tec-

niciones y funciones del taxi, la tributación y la necesidad de su armonización en el marco comunitario. Asimismo se acercó a los participantes la realidad del sector del taxi en el conjunto del País Vasco.

Barcelona tuvo una presencia significativa. El Gerente del Institut Metropolità del Taxi, Joan Laporta, participó en una Mesa Redonda con los Directores de Transportes de las distintas Comunidades Autónomas, en la

cual se abordó la "Problemática del Sector" y, en concreto, el tema de la reglamentación. En esta ocasión, Joan Laporta insistió en la necesidad de elaborar un nuevo Reglamento marco para el sector del taxi, que deje autonomía a cada ayuntamiento para que elaboren sus propios reglamentos, ya que el poder local está más cerca de la realidad y la problemática cotidiana de los ciudadanos. Por su parte, Andreu Nebot, Director de Servicios Técnicos del Taxi, presentó la ponencia: "la Formación de los taxistas, un reto para el sector", en la que explicó los objetivos del "Nuevo Plan de Formación" diseñado por el Institut Metropolità del Taxi para los futuros taxistas de Barcelona. De subrayarse que el VII Congreso Europeo del Taxi en San Sebastián fue organizado con total acierto por la Federa-

ción Vasca del Taxi y alcanzó un gran nivel, tanto por los temas tratados como por el nivel de los ponentes. Asimismo, durante estos días se eligió el nuevo Presidente de la Confederación Europea del Taxi, que



recayó en Miguel Tomás, presidente del Sindicat de Taxistes Autònoms de Catalunya (STAC).

## Indemnización por siniestro

El taxista, Arturo Morales López, (Licencia 774), recibió una indemnización de 719.050 ptas. con cargo a la póliza de seguro colectivo contratada con Ciutat Grogga. El vehículo de Antonio Morales, modelo Peugeot-309/B-9098, fue robado por un delincuente después de haber amenazado al taxista con un arma. Los hechos se produjeron en la c. del Foc /Ntra. Sra. del Port (Zona Franca).

## Petrogal apuesta por el Taxi

Ciutat Grogga y Petrogal acaban de firmar un convenio por el cual los taxistas se beneficiarán de un descuento de 4 ptas. por la compra de cada litro de Gasoleo en las 11 estaciones que la Red PETROGAL dispone en el conjunto del área metropolitana.

Tras este acuerdo el conjunto de socios de Ciutat Grogga podría ahorrar al año un total de 90 millones de pesetas en la compra de combustible.



## El Taxi en la Cursa de El Corte Inglés

El próximo mes de junio se celebrará la tradicional cursa atlética organizada por El Corte Inglés. Este año el taxi quiere estar presente; si Ud. está interesado en participar, ya puede inscribirse en la "Associació Amics de Ciutat Grogga". Teléfono 485 04 26.

### Barcelona

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

### L'Hospitalet de Llobregat

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

### Esplugues de Llobregat

- Esplugues, S.L. (Av. Països Catalans)

## Ciutat Groga ya tiene Gestoría

Se acaba de instalar una nueva Gestoría, en los locales de Ciutat Groga (2º plata), poniendo a disposición de los socios taxistas una experiencia acumulada durante 30 años de trabajo en el sector del taxi.

## El Parc Metropolità de Les Planes, una realitat

Amb la conclusió, el passat mes de març, de la tercera fase de les obres del Parc Metropolità de Les Planes a l'Hospitalet de Llobregat, aquest municipi acaba d'estrenar una nova zona verda, un gran espai d'oci per als ciutadans i, a la vegada, un espai amb un paper vertebrador molt important. Està situat entre els barris de Can Serra, Pubilla Cases i la Florida. Aquesta obra ha tingut un cost global de 990 milions de ptes. i s'ha pogut materialitzar gràcies a la col·laboració establerta entre l'AMB i l'Ajuntament de l'Hospitalet.

## Esplugues de Llobregat té dos nous carrers i, en perspectiva, el Parc de Solidaritat

Esplugues de Llobregat va inaugurar amb una festa popular l'11 de març els carrers Maria Aurèlia Campmany i Enrique Tierno Galván, així com el reblert del fals del túnel de la Ronda de Dalt al seu pas pels barris de Can Vidalet i Can Clota d'aquest municipi. Amb aquesta actuació s'ha donat un pas decisiu per a la vertebració dels dos barris, fins ara totalment separats pel pas de la Ronda de Dalt. A més, el reblert del fals túnel permetrà la construcció del futur "Parc de la Solidaritat" que ocuparà una extensió de 2,5 ha. El finançament d'aquestes obres està a càrrec de l'AMB i de l'ajuntament d'Esplugues de Llobregat.

## Proves d'accés a la professió

Percentatges d'aprovat per Escoles (MES DE FEBRER I MARÇ)

| Escola                       | Inscrits   |            | Aptes     |           | % d'Aptes    |              |
|------------------------------|------------|------------|-----------|-----------|--------------|--------------|
|                              | II         | III        | II        | III       | II           | III          |
| Cooperativa del Taxi         | 11         | 19         | 5         | 8         | 45,5         | 42,1%        |
| Escola del Taxi Ciutat Groga | 29         | 30         | 15        | 14        | 51,7         | 46,7%        |
| Escola de Taxistas Solano    | 56         | 57         | 31        | 27        | 55,4         | 47,4%        |
| Escola Miramar               | 14         | 15         | 4         | 4         | 28,6         | 26,7%        |
| Lliures                      | 13         | 13         | 4         | 3         | 30,8         | 23,1%        |
| <b>Total</b>                 | <b>123</b> | <b>134</b> | <b>59</b> | <b>56</b> | <b>48,0%</b> | <b>41,8%</b> |

## La Banda de Música de Ciutat Groga es projecta cap a la ciutat

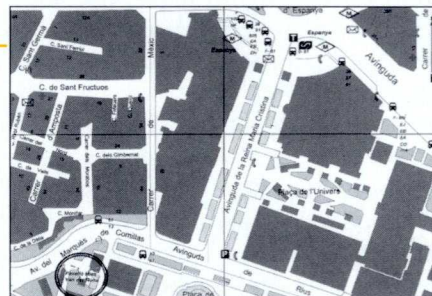
La Banda de Música de Ciutat Groga ha iniciat enguany una etapa de projecció exterior. Les perllongades jornades d'assaig comencen a donar els seus fruits. El proper 24 de març, coincidint amb la finalització de les obres de remodelació de la Plaça del Dr. Trueta (Poble Nou), els veïns de la zona van tenir l'oportunitat d'escoltar-la, fins i tot amb la presència de l'alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall.

Fa poc, la Banda va signar un contracte amb el Districte de Sant Martí per tal de realitzar un conjunt de cinc actuacions durant tot l'any 95 en diversos punts de la zona. El proper 23 d'abril seran presents a la Rambla de Guipúscoa, i el 14 de maig, al Parc de la Trinitat del Districte de Sant Andreu.

¡Està convidat tot el col·lectiu del taxi! Rebreu més informació a l'Associació Amics de Ciutat Groga.

## El Pavelló Mies Van der Rohe, emblema de la Barcelona culta y cosmopolita

El "Pavelló Mies Van der Rohe" de Barcelona se encuentra en la Av. Marquès de Comillas, s/n. (Parc de Montjuïc). Es uno de los edificios más excepcionales del arquitecto alemán Ludwig Mies van der Rohe, por la que es un punto de atracción de un turismo culto y cosmopolita. Se reconstruyó en 1986. Hoy es centro de múltiples actividades culturales de gran incidencia ciudadana promovidas por la Fundación del mismo nombre.



La visita es totalmente recomendable y se aconseja no olvidar su ubicación, ya que algunas carreras de taxi tienen su destino en este singular edificio de la ciudad.

## RADIADORES PARA EL AUTOMÓVIL

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

Venta de radiadores nuevos

Servicios rápidos, con instalación en el automóvil

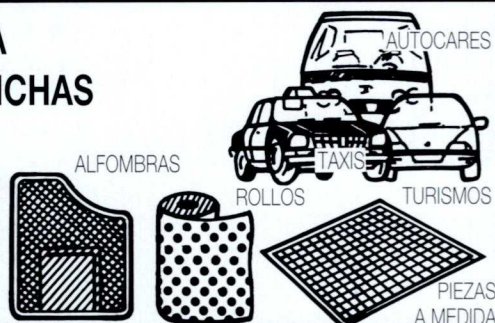
### La Polar

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

## TRIGO, S.A. CAUCHO Y PLASTICO

Castella, 10 - Tel. 307 17 55 - Fax 303 3116 - 08018 Barcelona

DISPONEMOS DE UNA GRAN GAMA DE PLANCHAS DE PAVIMENTOS EN CAUCHO Y PLASTICO PARA SU VEHICULO



# Guanyem MERCAT Ganemos MERCADO MERCAT

## Ciutat Gropa participa en el Workshop de Barcelona Convention Bureau

Ciutat Gropa ha participat en el primer Workshop que Barcelona Convention Bureau va organitzar al Palau de Congressos de Barcelona el passat 1 de març per interrelacionar totes les empreses membres —Ciutat Gropa ho és des de l'octubre del 94—.

Cadenes hoteleres, agències de viatges, empreses de congressos es van apropar especialment a l'stand de Ciutat Gropa i van mostrar el seu interès en el taxi com a alternativa de transport per als seus clients. Va ser una forma molt positiva d'obrir el servei del taxi a nous possibles mercats. Atès el bon resultat d'aquesta primera experiència, Barcelona Convention Bureau prepara ja la segona edició per al proper any.



## "Barcelona- Pass" en todos los mercados turísticos europeos

Turismo de Barcelona pone en circulación a partir del mes de abril y hasta marzo del 96 la segunda edición del "Barcelona-Pass", el producto publicitario que en formato de libro pequeño promociona la ciudad, sus servicios e infraestructuras entre los tour operators extranjeros. En esta nueva etapa, "Barcelona-Pass" se distribuirá en todos los mercados turísticos de Europa. Como todos recordarán, en la segunda página del referido libro se publicita el servicio de taxi de siete radio emisoras de taxi de Barcelona y área metropolitana.

**TAXI PASS BARCELONA**

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

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

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

INSTITUT DEL TAXI  
Tel. 336 04 13



## Promocionem el Taxi!!

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

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

## Les Ciutats del Mediterrani

Importants personalitats es van donar cita a Barcelona el passat mes de març per assistir a la Conferència de Ciutats del Mediterrani organitzada per l'Ajuntament de Barcelona i el Consell d'Europa. Aquest esdeveniment va provocar una gran expectativa i va ser un veritable fòrum de debat d'alcaldes, escriptors, polítics, professors universitaris i estudiants interessats en el present i futur de les ciutats del nord i sud del Mediterrani.

Coincidint amb la Conferència, diverses ràdio-emissores de taxi de la ciutat —Barnataxi, Fonotaxi, Taulat, Servitaxi, Taxi Groc i Taxi Mòbil— es van encarregar dels desplaçaments d'algunes de les personalitats que hi van assistir. Aquesta és una mostra més de les múltiples alternatives que pot tenir el taxi com a mitjà de transport. La professionalitat i el bon servei realitzat en aquesta ocasió pels taxistes de les sis emissores es reflecteixen en la carta d'agraïment que reproduïm en aquesta mateixa nota.

Solsona Filloy  
COMUNICACIÓ INTEGRAL

CIUTAT GROGA, S.A.  
Sra. Rosa Cabré  
Responsable de Promoció  
Lutxana, 115  
08018 Barcelona

Barcelona, 15 de març de 1995

Benvolguda Sra. Cabré,

Un cop finalitzada la Conferència Ciutats del Mediterrani celebrada a Barcelona amb l'èxit de tots, ens complau agrair-li personalment el servei realitzat pel col·lectiu de taxis a l'Aeroport de Barcelona i a l'hotel Merdidien, durant el dispositiu d'acollida i comiat dels participants a l'esmentada Conferència. Malgrat els conflictes protagonitzats pels taxistes de l'Aeroport, que afortunadament es va poder resoldre, hem pogut desenvolupar la nostra tasca amb efectivitat tot oferint un bon servei als visitants.

Rebi salutacions cordials amb el nostre agraïment per la seva col·laboració,

Carlota Mur

## Fira de Barcelona

| ABRIL   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |   |   | MAIG  |   |   |   |   |   |    | JUNY |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |   |   |   |   |   |   |
|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|---|---|---|---|---|---|
| 20  | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 1 | 2 | 3 | 4   | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11   | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| EXPODIDÀCTICA Saló de Material Didàctic                                   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |      |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |   |   |   |   |   |   |
| EXPOSALUT Saló de la Salut, la Vida en forma i els Productes              |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |      |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |   |   |   |   |   |   |
| STIC Saló Internacional del Turisme a Catalunya                           |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |      |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |   |   |   |   |   |   |
| Saló Internacional de l'Automòbil, el Vehicle Industrial i la Motocicleta |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |      |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |   |   |   |   |   |   |
|   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |   |   | FIRASTOCK Saló Professional de Venda i Liquidació de stocks |   |   |   |   |   |    |      |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |   |   |   |   |   |   |

## Javier Del Olmo

Director de Transportes del Gobierno Vasco



Se ha incorporado hace pocos meses a esta Dirección, pero conoce en profundidad la problemática que rodea al sector del taxi de su Comunidad, para el cual promete una política de apoyo y cooperación, Considera que a corto plazo el taxi vasco debe sufrir grandes modificaciones, pero siempre bajo una política de diálogo y consenso con todos los actores implicados.

### ■ ¿Qué radiografía puede hacer hoy del taxi de la Comunidad Vasca?

Es difícil definir una situación homogénea, ya que los tres territorios históricos son diferentes. En el País Vasco, el desarrollo normativo del sector del taxi es competencia del Gobierno Autónomo pero en la ejecución de la misma tienen competencia las Diputaciones Forales y, en su caso, los Ayuntamientos. Partiendo de esta premisa, las realidades sociales y económicas de los tres territorios son absolutamente dispares.

Para hacerse una idea: en todo el País Vasco hay alrededor de 2.400 licencias, de las cuales la mitad están en las tres capitales, con una diferencia abismal entre ellas: Vitoria tiene unas 154 licencias, Bilbao, alrededor de 780, y San Sebastián, unas 298. Es decir, Vitoria, con un censo de aproximadamente 200.000 habitantes, cuenta con la cuarta de las que tiene el núcleo de Bilbao, con 350.000 habitantes (no considero el área metropolitana), mientras que San Sebastián, con un volumen de población similar al de Vitoria, tiene casi el doble de licencias. Por tanto, los problemas del taxi en cada territorio y en cada capital son muy diversos. Valga como ejemplo: la aplicación del módulo en el taxímetro en la provincia de Álava se ha hecho sin ningún tipo de controversia desde hace dos años. En Bilbao, el módulo todavía tiene una aplicación muy incipiente y en San Sebastián y Guipúzcoa se está produciendo una colocación masiva, aunque también ha habido algunas reticencias.

### ■ ¿Estas diferencias se dan también en el coste de la licencia?

Sí, hay una diferencia muy marcada. En Vitoria, una licencia vale 20 millones, en San Sebastián, 14, y en Bilbao, 11. El mismo coste de la licencia nos hace una pequeña prospección de mercado de la situación en los tres territorios.

### ■ ¿Estas cifras son una auténtica barrera para el acceso de nuevos taxistas?

Sin duda, de alguna manera son una regulación de la entrada de nuevos profesionales, aunque perversa. Calculamos que el periodo máximo del rescate de una inversión tendría que ser 10 años. En Vitoria, por ejemplo, el taxista debe ganar dos millones de pesetas simple-

## El Taxi en el País Vasco

### Estructura del sector

Número de profesionales:

- en el conjunto del País: 2350
- en San Sebastián, Bilbao y Vitoria: 1.215.

### Asociacionismo

La Federación Vasca del Taxi tiene desde 1991 un papel protagonista en el conjunto del país. Reúne a las diferentes asociaciones locales. Presidente: Patxi Azpilicueta.

### Tarifas

El Tribunal Superior de Justicia del País Vasco aceptó recientemente un recurso interpuesto por los taxistas de Vitoria, dictaminando que "la competencia en materia de precios para el servicio de taxis corresponde únicamente a los ayuntamientos y no a la Comisión de Precios de Euskadi". Tras esta sentencia cada ayuntamiento podrá decidir autónomamente los precios que aplicarán a los taxis en cada ciudad.

La sentencia ha sido recurrida por el Gobierno Vasco.

### Reglamentación

Vitoria dispone de un Nuevo Reglamento de Taxi vigente a partir de enero de 1995.

### Problemas que preocupan al sector

Las tarifas

La adecuación de la oferta a la demanda.

La regulación de los vehículos Clase C

### Radio-Taxis

**Bilbao:** 3 (Radio Taxi Bilbao, en el ámbito metropolitano, es la más activa)

**Donostia:** 3 (Radio Taxi Easo, es la más importante)

**Vitoria:** 2 (90% de los taxistas pertenecen a Radio Taxi Gastell, S.A.)

El teléfono móvil se generaliza en los taxis de los pueblos.

# EL TAXI RECIBE EL APOYO UNANIME DE LA JUNTA DE PORTAVOCES DEL PARLAMENT

La Junta de Portavoces del Parlament de Catalunya recibió el pasado 15 de marzo al presidente de la Entitat Metropolitana del Transport, Joan Torres, acompañado de los altos cargos del Institut Metropolità del Taxi y presidentes de las asociaciones del sector.

En su intervención, el Presidente de la EMT hizo una exposición de las conclusiones del Estudio que, de común acuerdo con las asociaciones profesionales y el Institut Metropolità del Taxi, encargó a un equipo técnico de profesionales.

Por su parte, Joan Laporta, Gerente del Institut, insistió a la Junta de Portavoces que se promueva la modificación de la Ley de Transportes para que se permita el taxi de 9 plazas.

Miguel Tomás, presidente del STAC, pidió que se elabore una Ley

Catalana del Taxi y que el Parlamento inste al ejecutivo para el apoyo financiero destinado a la reestructuración del sector.

La reunión finalizó con el compromiso de que el Institut Metropolità del Taxi y las asociaciones representativas elaboren una propuesta de temario y calendario de trabajo a desarrollar por las tres partes implicadas (Institut, asociaciones y Parlament), y que, en el plazo de aproximadamente un mes, se convocaría una nueva reunión para poner en marcha las actuaciones pertinentes y que afecten a la reestructuración del sector.

Debe decirse que la acogida que se dispuso a todos los representantes del taxi fue cordial, y los distintos grupos políticos le manifestaron su unánime apoyo.

# EL ESTUDIO SOBRE EL TAXI ACONSEJA UNA REDUCCION DE LICENCIAS

El presidente de l'Institut Metropolità del taxi, Joan Torres, junto con las principales autoridades del taxi, presentaron a los medios de comunicación las conclusiones del Estudio que realizó el equipo técnico, designado de común acuerdo entre las asociaciones profesionales y el Institut, para analizar la situación del sector y la posibilidad de una reestructuración.

Joan Torres explicó los puntos básicos que concluyen el referido estudio: "El taxi tiene un déficit de explotación del 12,74% . Para buscar el punto que equilibre este déficit hay tres vías de actuación: modificar las tarifas, incrementar la demanda y reducir los costes de explotación, o

disminuir la oferta con la correspondiente retirada de licencias. Al respecto, el estudio subraya, sin embargo, que si bien la modificación de tarifas y las captación de mercados son caminos válidos, no reducirían el déficit a cero y que, por tanto, la única vía de actuación para eliminar el déficit se centra en la reducción de un número determinado de licencias (1.215).

A partir de las conclusiones de este Estudio, el Institut y las asociaciones representativas del sector han llegado a un Acuerdo suscrito el pasado 30 de marzo y del cual tienen información detallada en la pág. 5 de esta publicación.

13



El President del Institut, Joan Torres, acompañado de las autoridades del taxi y del equipo técnico que elaboró el Estudio

# LA IMAGEN DEL TAXI, RESPONSABILIDAD DE TODOS

La ciudad de Barcelona fue escenario el mes de marzo de diversos encuentros internacionales, como "la Conferencia de Ciutats del Mediterrani". En ésta, en concreto, el taxi tuvo un papel importante, ya que seis emisoras de radio-taxi cubrieron el servicio de traslado de las diferentes personalidades que asistieron a la misma. Desafortunadamente, esta actuación se vio ensombrecida por la actuación irresponsable de un grupo de taxistas que boicotearon el traslado de estas personalidades desde el aeropuerto a la ciudad. Sin duda, con este tipo de actuaciones, el más perjudicado no ha sido —como algu-

nos creen— la administración ni incluso los clientes que utilizaron el servicio, sino el conjunto del sector por la mala imagen que unos cuantos dieron del mismo.

Con ese mismo talante (para la mayoría de taxistas incomprensible), el 8 de marzo se retuvo en su despacho al Director de Servicios del Institut Metropolità del Taxi y y dos días más tarde se interrumpió el pleno del Ayuntamiento de Barcelona.

Muchos taxistas han expresado su total repulsa a estos hechos, así lo constata la documentación que reproducimos a continuación.



Taxi Radio Movil

Condenamos enérgicamente la actitud violenta de la Associació Catalana del Taxi en el Aeropuerto de Barcelona el pasado 8 de marzo y la agresión al Director o Servéis del Institut Metropolità del Taxi, Andreu Nebot. Asimismo reprochamos la actitud que tuvieron esta mañana al interrumpir el Pleno del Ayuntamiento de Barcelona.

Barcelona, 10 de marzo de 1995



A la Atención del Sr. Presidente del Institut Metropolità del Taxide Barcelona

La Asociación Profesional del Taxi (Fono-Taxi) rechaza enérgicamente la actitud provocadora y violenta, de la Asociación Catalana del Taxi del pasado 8 de marzo en el Aeropuerto del Prat de Llobregat, a unos servicios contratados por nuestra emisora de Radio, contrato regido por la normativa de la Generalitat de Catalunya.

Ruego al Institut Metropolità del Taxi de Barcelona, tome las medidas necesarias para evitar enfrentamientos entre dichas Asociaciones.

De la misma manera nuestra total repulsa a las agresiones sufridas al director de Servicios del Institut Metropolità del Taxi del día 9 del presente mes y a la interrupción del Pleno del Ayuntamiento de Barcelona por miembros de la Asociación Catalana del Taxi.

Por todo lo anteriormente expuesto tomem las medidas necesarias, para dichos enfrentamientos.

Atentamente, Mario Fernández Robles  
Presidente, Asociación Profesional del Taxi

Ruñidos los representantes abajo firmantes de las emisoras de radio-taxi: TAXI RADIO MOVIL, FONO-TAXI, TAXI GROC, COOPERATIVA DE RADIO-TAXI METROPOLITANA, SERVI-TAXI y BARNA TAXI.

Ponen de manifiesto ante los taxistas del área metropolitana de Barcelona que han conseguido firmar un contrato con la agencia organizadora de la "Conferencia de Ciutats del Mediterrani" para prestar el servicio de transporte a los congresistas en sustitución de los autocares, que era el medio de transporte habitual de este tipo de congresos.

Con la firma de este contrato se ha conseguido mejorar la imagen del sector de cara a toda la ciudadanía promocionando de este modo el transporte en auto-taxi.

Gracias a este esfuerzo de las emisoras de radio-taxi se ha logrado ampliar mercados para todo el colectivo de taxistas. En consecuencia en congresos futuros se tendrá en cuenta esta modalidad de transporte como una de las más idóneas para satisfacer las necesidades de movilidad de los asistentes.

Con el fin de prestar este servicio los conductores de auto-taxis han tenido que recoger los participantes del congreso en el aeropuerto de El Prat. Con ello no han infringido la legalidad vigente ni realizaban competencia desleal a sus compañeros del aeropuerto, ya que su actuación está permitida por la Orden de la Generalitat de Catalunya de 1 de agosto de 1986 y la Disposición Complementaria XV del Reglamento regulador del servicio del taxi.

Barcelona, 9 de marzo de 1995

|                                      |   |                                 |
|--------------------------------------|---|---------------------------------|
| TAXI RADIO MOVIL,<br>Antonio Gardina | TAXI GROC,<br>Salvador Albasigás                      | SERVI-TAXI,<br>Juma López       |
| FONO-TAXI,<br>Mariano Fernández      | COOP. DE RADIO-TAXI METROPOLITANA,<br>Jesús Valmasada | BARNA TAXI,<br>José L. Quintana |

BARNA TAXI

RECHAZAMOS ENÉRGICAMENTE LAS AGRESIONES PROMOVIDAS POR LA ASOCIACIÓN CATALANA DEL TAXI ESTOS ÚLTIMOS DÍAS EN EL AEROPUERTO DE EL PRAT= ASIMISMO CONDENAMOS LAS AGRESIONES QUE HA SUFRIDO EL DIRECTOR DE SERVEIS DEL INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI Y LA INTERRUPCIÓN DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO EN LA SESIÓN DE ESTA MAÑANA=

Barcelona, 10 de marzo de 1995



UNIÓN INDUSTRIAL DEL TAXI BARCELONA

SERVI-TAXI

ESTO ADICIONALMENTE RECIBIÓ TOTALMENTE LOS AGENTES CIMENTOS OCURRIDOS EN EL AEROPUERTO DE EL PRAT PROMOVIDOS POR LA ASOCIACIÓN CATALANA DEL TAXI = ASIMISMO REPROCHAMOS LA AGRESIÓN SUFRIDA POR ANDREU NEBOT; DIRECTOR DE SERVEIS DEL INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI = NUESTRO MISMO CONDENAMOS POR LA INTERRUPCIÓN DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO ESTO MAÑANA.



INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI  
A/A. SR. JOAN LAPORTA

Muy señor nuestro:

Desearnos manifestar con este escrito, nuestro total desacuerdo con las acciones protagonizadas en el aeropuerto de Barcelona, al entender que los servicios que ésta y otras emisoras estaban prestando, eran del todo correctas y legales, siendo, a su vez, actuaciones que mejoran la imagen de nuestra ciudad y principalmente del taxi, e impiden un progreso lógico en la captación de nuevos mercados, que aporten trabajo a nuestro sector.

Lamentamos así mismo que sea la violencia, el argumento utilizado, para solucionar conflictos con la Administración, en lugar de la dialéctica, que sería más propio de personas que asumen liderazgos en este sector.



El SINDICATO DE TAXISTAS AUTÓNOMOS DE BARCELONA, tras haber tenido noticia de una serie de actuaciones violentas, por parte de algunos miembros del colectivo, encaminadas a presionar a los Organismos Públicos que gestionan el proceso abierto en pro de la reconversión del sector; tiene a bien hacer públicas las siguientes puntualizaciones:

31) El STAB rechaza cualquier actuación violenta dentro de la Industria del Taxi, venga de donde venga y la protagonizara quien se protagonizara.

32) Los problemas sectoriales deben estudiarse y resolverse dentro de la legalidad y a través de los cauces jurídicos y sociopolíticos que tenemos a nuestra disposición, como es propio de un sistema político democrático, en el contexto de un Estado de derecho.

33) El STAB condena, en forma expresa e inequívoca, los actos de violencia registrados, hace unos días, en el Aeropuerto del Prat, los que se han producido hoy, en el Ayuntamiento de Barcelona, cuando un grupo de miembros de nuestro colectivo ha interrumpido una sesión del Pleno.

34) El STAB ratifica su decisión de seguir colaborando con la comisión interdisciplinaria de profesionales especialistas que nos ha recibido el encargo, por parte del Institut Metropolità del Taxi, de estudiar y dictaminar la situación del sector, apuntando soluciones conducentes a una reconversión viable y eficaz.

Este Sindicato seguirá en contacto con dicha comisión y proseguirá la labor, ya iniciada, de intercambio de pareceres, datos y documentación con aquélla.

35) Finalmente el STAB cree que pretender lanzar compañeros taxistas a la calle, como medio de presión para influenciar sobre el desarrollo de las gestiones en curso, representa una actitud negativa y estéril. Este Sindicato entiende que, en forma alguna, se agotó el marco de negociación, estudio y diálogo entre las partes involucradas en el proceso de reconversión (el IMT y el colectivo del Taxi) y que por lo tanto dicho proceso debe ser firmemente apoyado por todos los compañeros taxistas, rehusando cualquier participación en actuaciones de naturaleza violenta y agresiva que el único que pueden conseguir es deteriorar el buen orden ciudadano y desprestigiar el sector.

Barcelona a diez de Marzo de mil novecientos noventa y cinco.

# ACTA nº 35

## TAULA TECNICA DEL TAXI

*En Barcelona, el día 13 de febrero de 1995, y en la sede del Institut Metropolità del Taxi, se reúnen D. Joan Laporta Argelich, Ingeniero Director; D. Andreu Nebot Mula, Director de Servicios Técnicos del Taxi; D. Jose M<sup>a</sup> Goñi y D. José Botana, en representación de la "Associació Catalana del Taxi" (ACT); D. Luis Berbel, en representación del "Sindicato del Taxi de Catalunya" (STAC); D. Dionisio Gracia Fajardo, en representación del "Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona" (STAB) y D. Domingo Mesas Mesas, en representación del "Gremio Unión de Taxistas" (G.U.T.).*

Se abre la sesión a las 12:25 horas, pasándose a tratar los puntos de la orden del día.

### **Homologación de vehículos. Suspensión cautelar de nuevas homologaciones**

El Sr. Laporta interviene manifestando que la normativa de homologación que propone el Institut pretende regular lo que ya está ocurriendo en la realidad, ya que la mayoría de coches que se están aplicando como taxis últimamente son de gama media-alta.

El Sr. Nebot manifiesta que un 88 % de la flota es de este tipo de vehículos. Continúa exponiendo la necesidad que, a su entender, existe de forzar a los fabricantes a que se fabrique el coche-taxi, con una tapicería adecuada, suelo de goma, preinstalación de taxímetro, luz interior más potente, etc.

Considera el Sr. Nebot que es un momento favorable para conseguir más calidad a un precio similar. Seguidamente se compromete a facilitar a los sindicatos, qué vehículos se admitirán con la nueva normativa propuesta. Expone que el criterio de homologación ha variado para ser más objetivo, y solamente aceptar como autotaxis vehículos de la clase media-alta. En ese momento se incorpora a la reunión el Sr. Juan Fuentes Bergadà, representante de la Asociación profesional del Taxi.

Toma la palabra el Sr. Gracia, que se ofrece a colaborar en lo que buenamente pueda aportar. Considera que esta reunión hubiera podido plantearse en otoño, en vez de enterarse de este proyecto por la prensa.

El Sr. Laporta interviene para manifestar que, al tratarse de un tema normativo, se proponía aprobar inicialmente, abriéndose después un período de información pública y audiencia a los sindicatos, por lo que no creyó que era preciso plantearlo con más amplitud en la Taula Técnica, en la cual, por otra parte, se abordó el tema en la última reunión, aunque por razones de tiempo se hizo de una forma un tanto rápida.

El Sr. Gracia continúa manifestando que se observa una contradicción en la pretensión de que sea declarado el sector en crisis y que se deban aplicar coches de gama media-alta.

El Sr. Berbel se muestra de acuerdo con el Sr. Gracia en su protesta, por el hecho de que las asociaciones se enteren por la prensa de ciertos asuntos. También manifiesta que no considera que sea el momento de hablar del tema de homologaciones. Opina que este tema distorsiona la línea de trabajo que se ha fijado el sector y que se encamina a la reestructuración.

Continúa su intervención exponiendo su posición contraria a la suspensión de nuevas homologaciones, porque puede aparecer en el mercado un coche nuevo interesante de aplicar como taxi.

En cuanto a la nueva normativa, no dispone de la documentación necesaria para pronunciarse, aunque en principio le parece que se exige un nivel muy alto. Concluye manifestando que no considera que sea el momento para este cambio reglamentario.

El Sr. Mesas manifiesta seguidamente que a su entender a los sindicatos representativos anteriores a la última consulta se les respetaba más que a los actuales. Expone que a su entender han mantenido muchas reuniones por las cuales no le pagan y que, después, el Pleno aprueba lo que quiere, sintiéndose avergonzado de enterarse de las cosas por el periódico.

El Sr. Laporta le responde que con su intervención el Sr. Mesas está haciendo demagogia, y que, como mínimo, debería leer lo que publicó la prensa sobre el cambio de normativa de homologaciones, porque entonces se hubiese dado cuenta de que lo que se decía era que el Pleno no aprobó las nuevas normas.

El Sr. Mesas insiste en que la EMT aprueba lo que quiere, igual que en el tema tarifario, en donde aprobaron las tarifas que quisieron.

El Sr. Laporta le contesta manifestando que no entiende si la intervención del Sr. Mesas la está haciendo de buena fe, porque no se entera de lo que ocurre, o la hace de mala fe. Es incomprensible, agrega el Sr. Laporta, que no sepa que las tarifas que informó favorablemente la EMT fueron propuestas por los sindicatos y que, posteriormente, la Comisión de Precios de la Generalitat de Catalunya las aprobó, pero recortando el incremento de las carreras mínimas con origen en el aeropuerto, que según la propuesta de la EMT se incrementaba para 1995 en 1500 ptas, dejándolas la Comisión en 1.000.

El Sr. Nebot pregunta al Sr. Mesas si su sindicato ha impugnado las tarifas que aprobó la Comisión de Precios.

El Sr. Mesas responde que no.

El Sr. Goñi manifiesta que la ACT coincide con las otras organizaciones en que se ha menospreciado a las asociaciones al tener conocimiento del tema de la homologación por la prensa. Piensa que no es el modelo a seguir y propone que todas estas novedades se traten primero en la "Taula Técnica". Defiende la idea de que la situación del taxi es difícil y se ha de buscar la rentabilidad, abaratando costos y disminuyendo los kilómetros que se circula en vacío. Considera que el proyecto que se propone de homologación aumenta la calidad del servicio, pero incrementa los gastos de producción, ya que son vehículos con un consumo y mantenimiento superior.

Expone que debe hacerse un estudio completo, ya que la prestación del servicio con estos vehículos podría suponer un incremento de medio punto en tarifas, cosa que la ACT no quiere, porque no desea que la crisis del taxi repercuta en los usuarios. Piensa que se necesita un plan integral, en el que no sólo se contemple la lucha contra el intrusismo y la mejora de la flota, sino otros factores para intentar solucionar la crisis del taxi. Considera que con elementos aislados no puede conseguirse.

La propuesta de la ACT se encamina a conseguir el taxi único y, con los descuentos que de esta forma se obtendría de los fabricantes de vehículos, se podrían obtener fondos para la reconversión. Concluye manifestando que encuentra que la nueva normativa de homologaciones está fuera de lugar; es un tema que está poco elaborado, según los documentos que ha podido conocer a través de la prensa y de las fuerzas políticas presentes en la EMT.

El Sr. Fuentes coincide en manifestar que no es el momento de aprobar esta nueva normativa.

Entiende que primero se debe tener claro qué necesita el taxista e introduce un ejemplo: el tema del air-bag, que a su entender no es necesario y, por el contrario, es un aparato que se acciona con relativa facilidad y que resulta muy costoso reacondicionar. Propone que se hable con los fabricantes de vehículos para conseguir coches más baratos.

El Sr. Laporta le responde que no se pretendía aprobar definitivamente una nueva normativa, sino ir estudiando el tema. Por otra parte, en este anteproyecto se sigue lo que los taxistas están haciendo. Propone que mientras se trata esta modificación se suspendan las homologaciones, aunque, si se trata de vehículos que aparecen en el mercado para sustituir a otros de la misma marca que dejaron de fabricarse, se podría tratar el caso concreto en esta Mesa.

Los representantes del STAC, ACT y GUT se muestran contrarios a esta suspensión.

El Sr. Botana considera que debería buscarse una línea de crédito para los taxistas.

El Sr. Nebot le responde que la Junta de Andalucía ya lo tiene previsto, pero que, por el contrario, la Generalitat de Catalunya no.

### Vehículos de nueve plazas

El señor Laporta informa a los asistentes de que el Sr. Joan Torres se ha puesto en contacto con el Sr. Xicoy, Presidente del Parlamento de Catalunya, para poder plantear los problemas del taxi en el Parlament. Se pedirá la modificación del artículo 38 de la Ley de Transportes catalana, que define el taxi como un vehículo de cinco plazas.

Necesita clarificarse el tema de los coches de 5 y 9 plazas, y conseguir que los taxis puedan tener una capacidad máxima de 9 plazas. Con ello se amplía el mercado del sector.

El Sr. Gracia se muestra de acuerdo.

El Sr. Nebot agrega que éste es uno de los temas propuestos por los sindicatos, entendido como una lucha contra el intrusismo en sentido externo. Explica el Sr. Nebot la divergencia entre la ley catalana y la legislación española aprobada en tan sólo nueve meses. En Catalunya no está claro cuál es el órgano competente para otorgar autorizaciones de vehículos de 5 y 9 plazas. En Clase C, ante la laguna legal, se acude a la Ley Española. En derecho comparado, por ejemplo el francés, se define al taxi como vehículo de hasta nueve plazas, estableciendo en el sistema tarifario un suplemento por plaza, a partir de cuatro plazas.

El Sr. Botana felicita al Instituto respecto a estas gestiones. Es un tema que ya lo había pedido la ACT, entre las medidas encaminadas hacia la reconversión.

Califica el tema como vital para la economía del sector, porque amplía los mercados del taxi. Plantea que esto no suponga dar autorizaciones distintas para esos vehículos, y finaliza proponiendo que las propias organizaciones se dirijan al Parlamento para solicitarlo.

El Sr. Nebot le responde que serían taxis normales, sin necesidad de autorización alguna.

El Sr. Goñi está de acuerdo en que las organizaciones del sector se dirijan al Parlament, puesto que es una de las medidas para sacar al sector de la crisis, solicitando ayudas para hacer la reconversión.

El Sr. Berbel está también de acuerdo con la petición que se propone, porque deben buscarse nuevos mercados para el taxi. No obstante, entiende que también deberían tratarse otros temas en el Parlament.

El Sr. Fuentes propone que se pida que los taxis de 9 plazas puedan hacer servicios alternativos a autobuses.

Formalización de relaciones "Taula Tècnica" y órganos correspondientes al Ámbito de la Vía Pública del Ayuntamiento de Barcelona.

El Sr. Laporta propone que se constituya una comisión provisional para tratar los temas de paradas, hasta que se formen los grupos de trabajo en el seno del Consell Consultiu del Taxi.

El Sr. Berbel está de acuerdo en que se celebren reuniones con un representante del Institut, del Ayuntamiento y de los Sindicatos. Comenta que, en las ya celebradas, no se lleven a la práctica los acuerdos adoptados.

Propone que se constituya una comisión más global para tratar tanto el tema de paradas como un seguimiento relacionado con la Guardia Urbana. El resto de representantes coincide con el Sr. Berbel en pedir que se cumplan los acuerdos a los que se llegue en esta comisión.

### Clase C

El Sr. Nebot explica, en primer lugar, la situación con respecto a las ambulancias, cuya competencia la EMT entendió que debía mantener, presentando por este motivo un recurso contra el Decreto que otorgaba competencia para dar estas autorizaciones a la Generalitat de Catalunya.

La sentencia recaída en este recurso fue contraria a la EMT.

En cuanto a las licencias de la Clase C, continúa, la ley catalana otorga competencias a la EMT, pero, en aplicación de la legislación española, la Direcció General de Transport ha autorizado 27 permisos de transporte de alquiler con conductor. También la EMT interpuso un recurso contra el otorgamiento de una de esas autorizaciones a la Empresa Limosines Rental S.L. por parte de la Generalitat, pero la sentencia también fue contraria y se ha recurrido en casación.

No obstante, la Generalitat tampoco ha reclamado la competencia sobre el resto de licencias de Clase C, con lo cual la situación actual es de total inseguridad jurídica.

El Sr. Laporta añade que es un tema complejo, ya que, se trata de empresas de ámbito estatal y que dado que no hay una tradición de este tipo de servicios, interfieren en el mercado de los taxis.

El Sr. Goñi manifiesta que los taxistas no han de entrar en disputa entre Administraciones, siempre que no se den nuevas licencias. La ACT, continúa, ha trabajado para que se eliminen las 27 autorizaciones que se han dado y han logrado el compromiso por parte de la Generalitat de que no se den más. Propone que se estudie el tema y que, por ejemplo, se establezca que por cada licencia de clase C que se otorgue se elimine una de autotaxi. Así los taxistas podrían entrar en este sector, aunque fuera de forma provisional, por un plazo de cinco años, pudiendo volver al taxi si lo desearan.

El Sr. Nebot concreta que deberían retirarse las 27 autorizaciones otorgadas.

El Sr. Goñi está de acuerdo, ya que beneficiaría al taxi.

El Sr. Nebot manifiesta que sería conveniente incrementar el nivel de prestaciones de los autotaxis, para que pudieran realizar estos servicios.

El Sr. Botana opina que sería favorable para promocionar el taxi que las personalidades cogieran este medio de transporte.

El Sr. Nebot les recuerda que, a través del "Diari del Taxi", que se incluyó durante un año en el Diari de Barcelona, ya se insertaron artículos de personas famosas que son usuarios habituales del taxi.

El Sr. Gracia manifiesta que está dispuesto a apoyar el recurso de casación interpuesto por la EMT contra la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Catalunya, que desestimó el recurso de la EMT contra la autorización de transporte en vehículos de alquiler con conductor otorgada por la Generalitat a la Empresa Limosines Rental.

El Sr. Botana les informa que estas empresas tienen contratados los conductores a tiempo parcial, con lo cual están trabajando ilegalmente.

### Ruegos y preguntas:

El Sr. Botana, en relación con el tema de ampliación de mercados del taxi, expone que debería potenciarse como medio de transporte para congresos. A título de ejemplo cita un congreso de peluquería en el que se hubiesen podido conseguir muchos servicios. Manifiesta seguidamente que, en el Aeropuerto, el personal de control no pide taxis hasta que el autobús no se llena.

El Sr. Laporta le replica que si ha detectado esa irregularidad, su obligación era denunciarla con datos concretos.

El Sr. Mesas se interesa por un escrito que envió para publicar en la Revista del Taxi, en el que relacionaba una lista de coches particulares que están prestando servicios de taxis, pero que aún no ha sido publicado.

El Sr. Laporta se compromete a averiguar qué ha sucedido con su escrito. El Sr. Gracia pregunta qué criterios adoptará el Institut respecto a los titulares de licencia que no pudieron pasar la revisión de diciembre porque en las ITV no les dieron hora.

El Sr. Nebot le responde que se estudiarán, caso por caso, los pliegos de descargo, puesto que en diciembre no se cita por primera vez para pasar la revisión, sino que son repescas de revisiones desfavorables.

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

# ACTA nº 36

## REESTRUCTURACIO DEL SECTOR

*En Barcelona, el día 22 de marzo de 1995, a las 9,30 horas y en la sede oficial del Instituto Metropolitano del Taxi, previa la correspondiente convocatoria, se reúnen las personas que se relacionan seguidamente, para debatir el estudio sobre la reestructuración del servicio del Taxi, elaborado por el equipo técnico designado por el Instituto y las organizaciones representativas del sector.*

*Ilmo. Sr. Joan Torres Carol, Presidente del Institut Metropolità del Taxi; Sr. Rafael Duarte Molina, Consejero del Institut Metropolità del Taxi; Sr. Carlos Nieto Fernández, Consejero del Institut Metropolità del Taxi; Sr. Joan Laporta Argelich, Gerente del Institut Metropolità del Taxi; Sr. Andreu Nebot Mula, Director de Servicios Técnicos; Sra. Amparo Gómez Alvarez de Luna, Jefa de Servicios;*

*Sr. Jordi Clivillé Ribes, Economista; Sra. Meritxell Josa, Abogada.; Sr. Eduard Berenguer, Economista.; Sr. Xavier Rocha Rocha, Abogado; Sr. Josep M<sup>a</sup> Goñi y Sr. José Botana, en representación de la "Associació Catalana del Taxi" (ACT); Sr. Miquel Tomás Romero y Sr. Lluís Berbel, en representación del "Sindicat del Taxi de Catalunya" (STAC); Sr. Dionisio Gracia Fajardo, en representación del "Sindicato de Taxista Autónomos de Barcelona". (STAB); Sr. Joan Fuentes Bergadà, Sr. Miquel Cazcarra y Sra. Cristina Gómez (abogada), en representación de la "Asociación Empresarial del Taxi"; Sr. Domingo Mesas Mesas y Sr. Antonio Menéndez (abogado), en representación del "Gremio Unión de Taxistas" (GUT); Sr. Mariano Fernández, en representación de la "Asociación Profesional del Taxi" (APT); Sr. José Luis Moure y José Manuel Monclós Calvet, en representación del "Sindicato de Comisiones Obreras del Transporte"; Sr. José Cabrejas, en representación de la "Asociación de Trabajadores Autónomos del Taxi", de la C.G.T.; Sr. Noberto Mozas, en representación de la "Unión de Pequeños Transportistas de Cataluña"; Sr. Evaristo Magaña, en representación de la "Asociación Sindical de Transportistas Autónomos de las Comunidades de España" (ASTAC); Sr. Josep Muntaner, Conselleria de Treball de la Generalitat de Catalunya.*

*Actúa como Secretaria delegada la Sra. Irene Mestres Bouzó.*

Se abre la sesión con la intervención del Sr. Torres, que inicia el debate para contrastar consideraciones hechas por el equipo de técnicos con las opiniones de los sindicatos del sector. Anuncia que la Dirección del Instituto presentará las propuestas para la reestructuración del sector en el plenario de la E.M.T. Asimismo, informa a los asistentes de la reunión que tuvieron junto con los representantes de las asociaciones que integran la "Taula Tècnica del Taxi", en el Parlament de Catalunya, donde se expusieron las líneas directrices del estudio, se solicitó soporte para las medidas que tendrá que hacer el Parlamento y se trató de la posibilidad de elaborar un reglamento específico para el Taxi en Cataluña, comprometiéndonos a enviarles el documento único de medidas de reestructuración que se elabora, seguidamente da la palabra a los representantes de los sindicatos.

El Sr. Tomás entiende que el salario que cobran los asalariados de 135.000 pesetas, tendría que basarse en la equiparación con lo que cobran los conductores de autobuses; en consecuencia, se tendrá que modificar a la alta la propuesta de amortizar las 1.215 licencias, para poder conseguir este salario. Por otra parte, propone que el proceso no se limite a cinco años, sino que esté abierto y que el número de 1.215 licencias, sea sólo en un primer programa de actuación. Pide que se concrete la participación de las diferentes administraciones en el proceso y, finalmente, propone que la representación en el organismo de gestión, sea en proporción al capital que aporte cada organismo y los taxistas.

El Sr. Fuentes manifiesta que el estudio está poco elaborado y mal hecho. Observa que no recoge la realidad de la calle, y cede la palabra a la Sra. Cristina Gómez, que asesora jurídicamente a la Asociación.

La Sra. Cristina Gómez expone que el estudio mantiene la modificación del artículo 17 de forma transitoria, cuando ya se conocía el criterio de los empresarios, y cuando se trata de una propuesta contraria al principio de libertad de Empresa, protegido por la Constitución y objeto de reserva legal, tal y como dispone el artículo 53.

Por otra parte, por jerarquía normativa también es una reforma ilegal, según su entender, citando como soporte jurisdiccional las sentencias del Tribunal Supremo de 28 de Diciembre de 1985 y de 12 de Enero de 1995.

El Sr. Monclós manifiesta que esta síntesis del estudio queda pobre, y necesitaría conocer el estudio completo. El tema del déficit de explota-

ción se trata de forma muy incompleta, y tampoco se tiene en cuenta en el estudio el concepto de "Nivel de satisfacción del usuario". Argumenta el Sr. Monclós que el usuario paga dinero por el servicio del taxi en función de este nivel de satisfacción, que siempre se ha de intentar que aumente, lo que se consigue con 2 vertientes: la mecánica y la humana. El factor tiempo de espera es importante y consideramos que la propuesta "1 taxi, 1 conductor" no asegura el servicio las noches y festivos. En cuanto a la captación de nuevos mercados, se dice que lo podrán hacer aquellos profesionales más preparados, que son precisamente los jóvenes que entran en el sector como asalariados, para poder optar a ser titular de licencia. También hace referencia a la posibilidad de los asalariados de acudir a cursos de formación continuada que ofrecen los sindicatos.

El Sr. Moure califica el estudio de poco riguroso, al menos al contar sólo con la síntesis del estudio. Consideramos que debemos analizar los datos de partida y estudiar si las medidas son las más adecuadas. A su entender, no es de recibo adoptar unas medidas de tanta trascendencia para el futuro en base a una síntesis de cuatro folios. El factor de reducción de costes está muy poco desarrollado, y todo el estudio se encamina a reducir el número de licencias. En cuanto al incremento del mercado, sólo se basa en función de la mejora de la economía del país. También manifiesta que las medidas propuestas tienen una influencia directa en los asalariados, los cuales tienen una regulación propia en base a la relación laboral que tienen con el titular de la licencia, y eso no se contempla en el estudio. Expone asimismo sus dudas sobre la legalidad de ciertas medidas, cuando afectan a terceros. Nadie se ocupa del coste social para los asalariados. ¿Qué ocurre cuando se amortiza una licencia de un autónomo que ha contratado un asalariado? En ese caso el titular deberá indemnizar al asalariado. También critica el estudio por desconocer que en la realidad existen empresas en el sector. Concluye manifestando que las medidas que se adopten pueden quedar en papel mojado, debido a la ilegalidad de la modificación del artículo 17.1 del Reglamento, sin tener en cuenta el marco constitucional y la legislación laboral. Por otra parte, no considera justo que se rompa la cadena por el más débil.

El Sr. Goñi expone que es difícil valorar un estudio económico, cuando sólo dispone de una síntesis. No cree que deba polemizarse sobre el número de licencias que sobran, puesto que ya se concreta en la

Disposición Adicional primera del Reglamento que el número óptimo de licencias de taxis es de 2,5 por mil habitantes. Dice, además, que es imprescindible que, aparte de pagar el taxista una parte del proceso de reestructuración, la Administración ha de colaborar y habilitar partidas presupuestarias a tal fin. Ya en su momento, los taxistas mediante tasas aportaron dinero para la amortización de licencias. Agrega que necesita un estudio serio sobre el destino final de ese dinero.

El Sr. Mesas reitera que con una síntesis poco puede hacer y cede la palabra al asesor jurídico del Gremio, Sr. Antonio Menéndez.

El Sr. Menéndez califica el estudio como una herramienta de trabajo. Coincide con las ideas generales expuestas de la existencia de una crisis en el sector, y aboga por un organismo público creado por ley que pueda tomar decisiones en casos concretos. No está de acuerdo con los resultados finales del estudio, ya que la reestructuración le cuesta dinero al taxista y, además se le está pidiendo al mismo tiempo que se modernice.

El Sr. Botana interviene para manifestar que es difícil hablar de un proyecto que se desconoce. En la síntesis aprecia deficiencias. La sociedad espera que los políticos mejoren la vida del ciudadano, en cambio a los taxistas se les piden sacrificios. Continúa diciendo que le están diciendo al taxista que son empresarios y, a su entender, no se contempla los beneficios de esta empresa, sino tan sólo un salario. Con las propuestas del estudio, añade, no sólo se mantiene el déficit, sino que el sector sigue estando en coma. Hay que aplicar la ley, manifiesta, y como primera medida deben llegarse a las 2'5 licencias por mil habitantes. En el estudio no se plantea una mejora del servicio ni para el usuario, ni para el taxista, porque después de 14 horas de trabajo el servicio no puede prestarse bien. Critica también que el estudio se base en una vida útil del vehículo de 7 años, cuando es un ejemplo a no seguir, porque los taxis se deterioran mucho. Se trata de pasada el tema de la captación de nuevos mercados. Considera que el estudio debería recoger fórmulas para que los autónomos pudieran competir con otros sectores del transporte y así ampliar mercados. Debería facilitar modelos que conjugasen los intereses de los empresarios, los autónomos y los asalariados. Se muestra en este aspecto decepcionado, porque esperaba que el estudio diese soluciones al tema. Asimismo critica la categoría profesional que se atribuye a los taxistas, a los que se equipara a los peones, sin tener en cuenta las cualidades que deben tener, así como la formación especializada que requieren, todo lo cual hace que hubiera que catalogarlos como oficiales de primera.

El Sr. Mozas lamenta disponer sólo de las conclusiones del estudio. No obstante manifiesta que, si algo ha ido mal, es culpa de todos, puesto que el equipo de técnicos ha sido escogido por la Administración y por la coordinadora del Taxi. Considera que es una herramienta para empezar a trabajar. Declara que, como representante de U.G.T., no quiere destruir puestos de trabajo. Debe buscarse el consenso y tener en cuenta los intereses de asalariados, autónomos y flotas.

El Sr. Gracia expone que, por lo que puede observarse, el estudio no ha gustado, pero puede mejorarse. Señala diversos puntos que no ve claros, se pregunta si la reestructuración va a ser a cargo del taxista, o bien si la administración va a contribuir. Manifiesta que la incidencia de los dependientes es estable, y que son necesarios para prestar un servicio correcto. En cuanto a las explotaciones familiares, en los que primero trabajan el hijo como colaborador, y que posteriormente pasa a ser propietario de la licencia, considera que es un colectivo pequeño, en absoluto peligroso para el sector. La eliminación de la posibilidad de transferencia de licencia, a su entender favorecerá la aparición de un mercado negro de licencias paralelamente. En cuanto al tema del horario, en muchos colectivos se ha intentado tratar sin éxito. La disminución de horario beneficia a los que tienen menos gastos de explotación y perjudican al resto del sector. Califica al proyecto de poco serio, considera que debe aclararse y propone volver a reunirse con los técnicos para mejorarlo.

Contesta al Sr. Moure, que las licencias que se amortizarán serán las de jubilados, por lo cual no deberán pagarse indemnizaciones a los asalariados.

El Sr. Nieto critica el hecho de que no dispongan del estudio, lamenta el calendario de reuniones fijado, pues hubiese sido más conveniente, quizás, haber celebrado esta reunión contando con toda la documentación. En cuanto al hecho de que los sindicatos del taxi hayan sido recibidos en el Parlamento de Catalunya, pregunta por qué no se soli-

citó antes la entrevista. Respecto a la amortización de licencia, se ha contratado a unos profesionales externos a la E.M.T., para que tuvieran mayor credibilidad debido a su imparcialidad.

En el tema de "1 hombre, 1 taxi", a su entender se han invertido los términos, puesto que primero debía haberse elaborado el dictamen y, después, haber propuesto la modificación reglamentaria. Lamenta que aún no dispone del referido dictamen, cuando ya ha concluido el período de información al público. Manifiesta que, si todo esto no puede llevarse adelante, después de haberse generado tantas expectativas, los profesionales pueden sentirse defraudados. Esto sería evitable con una planificación adecuada.

El Sr. Torres lamenta el contenido de ciertas intervenciones, que no responden a ningún espíritu constructivo. En cuanto al calendario, considera que debe ser objeto de autocritica. Observa ciertas contradicciones, puesto que en una realidad cambiante como la actual, no podemos remitirnos a 1979, cuando aún no estábamos ni en la Comunidad Europea. En cuanto al dinero recaudado para la anterior amortización de licencias, las cuentas han sido intervenidas y ratificadas por la Intervención de la E.M.T., habiéndose publicado incluso el destino de todo el dinero recaudado. Lo que se pretende es consensuar una filosofía para superar la crisis, que básicamente consiste en disminuir el número de licencias, contingentar la oferta, y contingentar el precio de las transferencias de licencias, eliminando el derecho de transmisibilidad. Se trata de suspensiones temporales. Considera que no son necesarios más estudios, y el número de las 1.215 licencias que deben revocarse puede variar, porque el mercado es cambiante. Seguidamente cede la palabra a los miembros del equipo técnico.

El Sr. Clivillé manifiesta que le han sorprendido ciertas cosas. No pueden decir que han redactado un estudio mal hecho y mal elaborado, cuando sólo disponen del resumen. Entiende que hay intereses distintos y que el estudio se basa en el momento actual, con una proyección a un futuro inmediato, basándose en unos costes reales y asignando un sueldo a los taxistas. Entiende que el equipo no ha de opinar qué sueldo merecen, y ponen de manifiesto que es la primera vez que se ha considerado como un coste, sin opinar si es digno o no.

En cuanto a la amortización del vehículo, el hecho de que lo sea en 7 años, o en un tiempo inferior, han atendido a la realidad del sector, no a la normativa, según la cual se amortizaría en 5 años. El tema del nivel de satisfacción, si se reflejara, debería conocerse qué espera del taxi el actual cliente. En los hábitos de la demanda actual, se valora la rapidez en coger un taxi. Ello implicaría que la retirada masiva de licencias, comportaría un cambio de hábitos y provocaría que el servicio no sería requerido por muchas personas. Concreta que el estudio no tiene en cuenta el número de licencias, sino su utilización, por tanto, al número de licencias se le ha añadido los conductores asalariados y familiares. Respecto a los datos, los han obtenido de muchas fuentes. La cuestión de quién pagará la amortización, entienden que es un tema que se sale del estudio técnico.

El Sr. Berenguer toma la palabra y expone que ya advirtió que el estudio decepcionaría a muchos, porque no recogería íntegramente las pretensiones de nadie, pero asegura que todo lo que se ha dicho se ha trabajado seriamente. Que lo tachasen de estudio poco elaborado o mal hecho le ha dolido, porque no es cierto. Hay dos decisiones radicalmente diferentes de la realidad, mejor dicho tres: una de ellas es que quizás no hay tanta crisis como dicen. La otra es amortizar hasta llegar a un número de licencia equivalente a 2'5 por mil habitantes. La tercera versión es estar interesado en la reconversión, no tanto para llegar al equilibrio en la cuenta de explotación, sino por la manera como evoluciona el precio de la licencia.

A los empresarios, continúa, les preocupa la reforma del artículo 17.1, cuando lo que refleja el estudio es que no perjudica en absoluto al empresario, que es el sector con cuentas de explotación más equilibradas y que no debe despedir a sus asalariados. Por otra parte, no hay ningún sector cerrado en sí mismo, y la reestructuración del taxi tendrá efectos indirectos sobre organizaciones que lo rodean.

El sistema propuesto no es traumático, pero disminuye la oportunidad de la gente joven que quiera acceder a la profesión durante estos años. Han intentado afinar al máximo en la disminución de la oferta. Creían que en la síntesis del estudio ya se observaba. Otra cuestión es que hay una reducción en la demanda y que estamos en un momento del ciclo económico malo, en donde la recuperación iniciada no está aún liberada por el consumo, sino por las exportaciones, por lo que no

# BOJOS PER BARCELONA

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

(Aristòtil)



Podries dir-nos en quins edificis de la ciutat es troben



aquestes escultures dedicades a Sant Jordi?

Punts: 10

# TAULA DE CANVI

Cambio un proyector y un tomavistas Super-8 de cine por saxofón o clarinete. Ref: 028

Faig col·lecció de targetes telefòniques i desitjaria posar-me en contacte amb altres per canviar-ne. Ah..., si en teniu i, un cop usades, no les voleu, us estaré molt agraït si me les envieu. Amics de Ciutat Grogua us facilitarà la meua adreça. Ref: 029.

Som un grup de nois entre 13 i 15 anys que estem interessats a formar un equip de jockey in line. Esperem la teua trucada a Amics de Ciutat Grogua! Ref: 030.

Sóc mestre de català per a adults i m'ofereixo per donar classes gratuïtes dels nivells A, B i C. Horari: dimarts als matins i divendres tot el dia. Si encara tens ànims d'aprendre, no t'ho pensis més, truca a "Amics de Ciutat Grogua". Ref: 031.

Doy clases de dibujo gratuitas. Mi especialidad



La nostra participació en el Carnaval d'enguany va ser molt sonada. Aquí en teniu la prova.

son los cómics. Apúntate, entre todos podemos hacer un buen equipo. Ref: 032.

Et recordo novament que col·lecciono postals antigues de Barcelona. Si tens el mateix hobby, podem establir una primera trobada. Ref: 033.

Si ets un boig de la poesia, aquesta és la teua oportunitat: truca al President d'Amics de Ciutat Grogua. Ref: 034.

Em dic, Judith Kinc, tinc 12 anys i busco una videoconsola Nintendo. Dono a canvi dos monopatinos per estrenar o un mini-

forn Moulinex. Truqueu-me al telèfon 420 05 16 Ref: 034.

Sóc l'Alex Ruiz, dispenso d'un ordinador Amiga 600; si esteu interessats a canviar jocs, em trobareu en el telèfon: 307 35 11. Ref: 036.

Un grup de taxistes està interessat a formar una "rondalla". Si vols formar hi part, truca al telèfon de l'Associació. Ref: 037.

El meu marit fa el taxi des de que ens vam casar. Jo sóc mestressa de casa, i també una experta en decoració floral. Fa un temps que em dedico a compartir els meus coneixements amb la gent interessada en aquest art. Si t'engresca la idea d'aprendre'l, estic a la teua disposició. Ref: 038.

Hemos iniciado clases de matemáticas (nivel BUP) los martes. Son absolutamente gratuitas. Podéis apuntaros. Aún estáis a tiempo. Ref: 039.

## Contrarèplica:

- Moltes personalitats van rebre el primer número de "Bojos per Barcelona" i moltes d'elles ens han fet arribar les seves felicitacions. Agraïm des d'aquí especialment al President del Govern, Felipe González; a Carmen Alborch, Ministra de Cultura; a l'Alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, i a Joaquim de Nadal, Regidor de Cultura de l'Ajuntament de Barcelona.
- Somos un Club de Frontenis que está interesado, si fuera posible, en el campeonato que organizáis. También estamos interesados en organizar enfrentamientos amistosos entre los dos clubs. Si estáis interesados, rogamos nos telefoneéis. Tel. 692 20 52 (Sergio). Noches. Ref: 1002

**BOJOS PER BARCELONA**

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

Si vols participar, envia la teua oferta i te la publicarem. Procura ser concret. Amb 5 línies tindràs prou. No oblidis de donar el teu nom, l'adreça i el número de telèfon. Envia la teua correspondència a: Amics de Ciutat Grogua • c/ Lutxana, 115, 08018 Barcelona. Si estàs interessat en alguna de les ofertes que surten en aquesta pàgina, truca al telèfon: 485 04 26 (demaneu per la M. Àngels).

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

**Participen els taxistes:** JOAQUIM ALTARRIBA, IGNASI CUEVAS, ROSA DELGADO, LLORENÇ FONTANALS, ELENA LARA, LEANDRE NAVARRO, Ma. MONTSERRAT SÁNCHEZ, TONY DELGADO i EMILI BISBAL. Els dibuixos són d'en VICENTE IBÁÑEZ.

**Disseny gràfic:** Enric Satué.

# La vida cotidiana **YO, SIMÓN**

"Mare de Déu, com va aquest país!".

Francamente, a eso no sé qué contestar, o sea que lo miro por el retrojo y le regalo una sonrisa comprensiva.

"A aquesta gent no hi ha qui els entengui".

Ya me he dado cuenta de que ha subido un pelín furioso y, como sigo sin saber qué le ha puesto así, sólo se me ocurre decir:

"Home..."

"Això no és normal".

"Sí, ja..."

"És increïble!".

Menos mal que lo he encochado delante de los juzgados. Nos quedan unos quinientos metros.

"Això...a quina alçada de La Rambla?"

"A l'Aliança".

Mientras voy para allá, pienso que voy a ir a Gran Via-Bac de Roda, que es donde suelo encontrarme con Jordi.

El pasajero sigue "rondinant", pero me parece que esta vez no me voy a enterar de lo que ha pasado. Al fin llegamos delante de la Alianza, me paga y se va. ¡Pobre del que se encuentre ahora con él, porque se ha ido acelerando a cada minuto que pasaba!

Presta atención Simón, que no has quitado el libre y seguro que, cuando te falten diez metros para llegar, te levantan la mano.

Después de un buen almuerzo y una grata conversación se hace bastante cuesta arriba poner de nuevo el verde y empezar a rodar, pero ...qué se le va hacer. Jordi, más que contarme la noticia, me la ha enseñado y estaba tan ancho que abultaba más él que el coche, porque de eso se trataba: de enseñarme el coche nuevo. El muy... se lo ha tenido callado todo el tiempo. Yo hubiera sido incapaz....

Ep! Que me lo paso! Freno y me bajo para ayudar a

subir a un señor muy mayor con un bastón que casi no puede caminar.

"Bon dia"

"Bon dia. Gràcies, jove. Aquestes comes que ja no et serveixen per res..."

"No digui això, home". Doy la vuelta y vuelvo a subir al trono.

"Vaig al carrer Mallorca, cantonada Aribau, si us plau". ¡Ostras con el Jordi! Espero que los nervios no le juegen la mala pasada que me jugaron a mí el día que estrené carroza...

Simón

## EFEMÈRIDES D'ABRIL

- 1889** Sant Gervasi i Sarrià estan connectats per un tramvia.
- 1891** Primera exposició de pintura, escultura i arts decoratives al Palau de Belles Arts.
- 1893** S'inaugurà el centre artístic de Sant Lluc Sants, Gràcia, Les Corts, Sant Gervasi i Sant Andreu són agregats a Barcelona.
- 1902** Ens deixa el Dr. Robert.
- 1907** Francesc Cambó és ferit en un atemptat a Hostafrancs.
- 1914** S'obre la Plaça de Toros Sport, que més tard va canviar el nom per La Monumental.
- 1926** Rubió i Tuduri ajardina la futura plaça Francesc Macià amb els jardinetes del centre.
- 1932** El carrer Ferran canvia el seu nom per Fivaller i la Plaça Reial per Francesc Macià.
- 1939** El monument a Rafael Casanova és retirat.
- 1951** Primer partit de Kubala al Barça.
- 1972** Gabriel Ferrater es suïcida a Sant Cugat i l'actor George Sanders a Castelldefels.
- 1978** S'obren el Parc de les Aigües al Guinardó i el Parc del Castell de l'Oreneta a Sarrià.

## QUANTES

ques hi ha al claustre de la catedral de Barcelona i per què?

Punts: 5



# Salt de cavall



Un cèntric paratge de la nostra ciutat va tenir sempre nom de carta. Avui ja no tothom se'n recorda. ¿Per què? Segurament perquè els elements ornamentals que dibuixaven aquesta carta es van anar traslladant a diferents llocs de la ciutat: una carta feta a miques ja no és una carta, però els seus elements tenen encara valor. Si bé difícilment podem reconstruir-la, ni en el mateix lloc on era ni en un altre, ajudeu-nos en tot cas a fer l'inventari de les diferents peces per poder, almenys, refer en la imaginació aquesta esplèndida carta de la baralla espanyola, avui perduda per la ciutat.

Punts: 10

## HISTÒRIES DE BARCELONA

### El primer servicio postal de la península

“Marcús debió de ser un rico mercader y banquero catalán del siglo XII. Según una leyenda -tomada sin duda alguna de la tradición árabe-, este hombre tuvo un sueño en el que se le aconsejaba que se presentase a la ciudad



francesa de Aviñón: estando en el puente de ésta, después de muchos días de espera, encontró a un joven que había tenido un sueño, según el cual en la casa de un tal Marcús de Barcelona había enterrada bajo tierra una tinaja llena de monedas de oro. A su regreso, Marcús encontró el tesoro y, esto ya conforme a la historia, hizo construir un hospital y la iglesia que todavía se conserva, dedicada a la Virgen de la Guía. Según parece, esta devoción se debió a que Marcús, relacionado con diversas ciudades, comprendió la necesidad de crear un servicio de Correos, que saldría de este punto bajo la protección de la Virgen. Este fue el primer servicio postal de la Península. La Iglesia románica fue incendiada en 1909 y 1936. En la plaza de Marcús había dos casas barrocas”.

Josep M<sup>a</sup> Carandell  
Nueva guía secreta de Barcelona

# EL SEMÀFOR

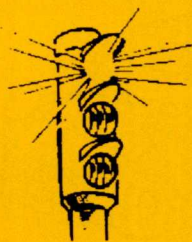


## Llum verda

Ja tenim més de 30 km. de carril bici! Visca el powerbike!

A la reparació del Port Vell (fins i tot, amb un cine IMAX!).

A l'ampliació dels rètols que, als semàfors, indiquen el nom del carrer i la numeració.



## Llum vermella

Als graffiti que, sense cap component artístic, embruten façanes i monuments.

Als vehicles de tota mena que semblen xemeneies (més controls de fums!).

Als anuncis que els particulars enganxen a les façanes, senyals de trànsit, mobiliari urbà abandonat, etc., sense cap control.

Tony

# Carrerer

## La font del "Cuento"

A Sant Feliu de Llobregat existeix una font al final de l'avinguda del Comte de Vilardaga (una mica més amunt de l'estació de RENFE), que fa anys quedava fora del nucli urbà. Les noies hi anaven a buscar aigua, molt sovint com a excusa per trobar-se amb els seus enamorats. Això, tot i que l'excusa funcionava, era conegut per tots els veïns del poble, que va designar la font amb aquest nom popular.

# Cofis-i-mofis

## Sin embrague

1. Poner la primera con el motor apagado.
2. Arrancar y, cuando el coche salte, acelerar muy despacio. Ahora ya se mueve.
3. Para cambiar a segunda se le deja morir y, justo antes de que se pare, cambiamos de marcha y aceleramos (cuesta un poco, pero entra). Con las siguientes marchas procederemos de la misma forma.

De todos modos, "recordad que esto sólo sirve para llegar al taller".

José Maldonado

# BARCÍMETRE

Agafa el boli, desenterra els teus coneixements sobre la ciutat i contesta.

## 1. CIUTAT

Bellcaire, Glòries o \_\_\_\_\_

## 2. PERSONATGES

Qui està assegut davant l'Hotel Cosmos?

## 3. HISTÒRIA

Qui va ser primer, Macià o Companys?

## 4. DE TOT I MÉS

Quantes persones ballen la sardana al Mirador de l'Alcalde?

Punts: 10



# BARCELONA

## Què és? Qui és? On és? Què vol dir?

Quina és la definició que correspon a les paraules que tot seguit et detallem?

### ISOZAKI

Un restaurant on donen peix cru?  
Un arquitecte japonès.  
Una botiga de motos?

### TIBIDABO

Vol dir "Parc d'Atraccions" en llatí.  
No vol dir res en llatí.  
Vol dir "Et darè" en llatí.

### L'entrada al Poble Espanyol són

Les Torres d'Àvila.  
Les Torres dels Lloros.  
Les Torres de Mariscal.

## Venerat Profe

La meva mare a vegades em diu que sóc un "bàrbar". Al principi pensava que em començaven a sortir pèls a la cara. Ara sé que m'ho diu quan, per exemple, trenco un got o no em netejo les sabates en entrar a casa. Què vol dir "bàrbar"?

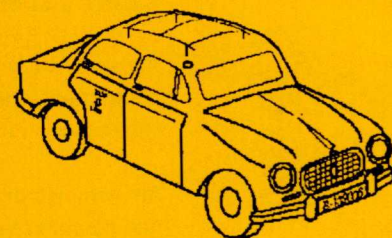
Hola Eugeni,

Els antics grecs tenien una civilització molt ben posadeta i, quan arribava un estranger que no coneixia els seus costums (és a dir, que no es comportava com ells) i parlava en un idioma que a ells els sonava a "barbarbarbar" (és a dir, "bla, bla, bla, bla,") deien que era un "barbaroi", que en grec vol dir tartamut. És a dir "Tartartartamut."

## Endevina

De què es fa el vidre?

- a) d'aigua congelada
- b) de sorra
- c) de persianes



Si tens ganes de dibuixar un **taxi** com aquest -o com a un altre- tindràs un **premi**. Si és el millor, el publicarem a la revista.



# BOJOS DEL TOT - NINS

BOJOS  PER BARCELONA

Una secció  
per a nens petits  
i grans  
(fins a 15 anys)

## Ecoflash

Cada any es tallen prou arbres de Nadal per...

- omplir un apartament.
- ocupar deu illes de cases.
- cobrir dos mil quilòmetres quadrats.

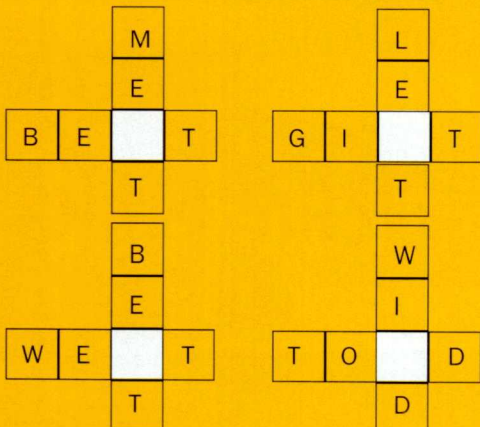


7  
di

25

## English pastime

Quina lletra posaries en el centre per construir dues paraules?  
(hi ha més d'una possibilitat).



## Volem ser una Gran Família

Si vols formar part del "Club Bojos del Tot" per Barcelona, tenir el nostre carnet i un seguit d'avantatges, envia'ns una foto carnet, la teva subscripció a la revista i les respostes dels jocs que hem plantejat en aquesta secció. Un d'aquests pins serà per a tu.

No t'ho perdis. Escriu-nos



Els models de la col·lecció de pins.

Bojos per Barcelona, Lutxana, 115 08018 Barcelona.



## Fes un tomb

Per... Santa Coloma

1. ¿En qué cafetería de la c. Sant Sebastià, que tiene un nombre que recuerda un pato, puedes desayunar?
2. Después del café con leche, ¿en qué parque continental puedes dar un paseo?
3. ¿Podrás nadar en "Can Zam" en verano?
4. ¿Para qué espera la gente al mediodía delante del cruce?
5. ¿En qué calle musical está el restaurante de "Rías Bajas"?
6. ¿Cuánto vale el puente de "Can Patxuet"?
7. ¿Por qué torrente mágico pasarás para llegar al poblado ibérico de Puig Castellar?
8. ¿Cómo se denomina el lugar de la c. Santa Gemma en el que puedes elegir el mejor té de las 17 h.?
9. ¿Qué hace Boabdil en la c. Ruperto Chapí?
10. ¿Qué dos bares de copas trasnochadas de la c. Pedro empiezan por X?

**En Jesús Mestres et convida a visitar el seu lloc de residència. Contesta les preguntes que et proposa i podràs fer una visita especial a aquest emblemàtic municipi i, fins i tot, si t'ho proposes tindràs l'oportunitat de gaudir de la Fira d'Abril que enguany s'inaugura el 28 d'abril.**

Punts: 10

# BARCELONAUTES

## Josep Mestre

Es bombero desde hace 14 años. Comenzó a trabajar como guarda forestal a los 18 años en el Parc de Sabadell, actualmente está destinado al Parc de Cerdanyola. Su vida privada tiene un escenario: Santa Coloma de Gramenet, el municipio metropolitano donde reside.

- ¿Por qué elegiste esta profesión?
- No fue vocacional. Me pareció una profesión con una gran dosis de aventura.
- ¿Cuál es el servicio más espectacular en el que has intervenido?
- El incendio del gasoducto de Repsol en Tarragona.
- ¿...el más humano?
- En Ciudad Badía, cuando asistimos a un señor que tuvo una crisis nerviosa y empezó a tirar diversos objetos por el balcón de su casa. Para intentar tranquilizarlo tuvimos que acceder al domicilio por el balcón, ya que se había encerrado en el piso y no permitía la ayuda de nadie.
- ¿...y el que más te impactó?
- La primera vez que rescaté a una persona muerta. Se trataba de un joven que cayó en un pozo, en el Coll de Montcada.
- ¿Lo más difícil de tu profesión?
- Calmar los nervios y mantener la cabeza fría.
- ¿Las épocas de mayor trabajo?
- El verano, por los fuegos en el bosque, y los fines de semana por los accidentes de tráfico.
- ¿Qué formación necesitaste para acceder al cuerpo de bomberos?
- Primero, pasar unas oposiciones. Luego estuve un mes en la escuela de bomberos y, posteriormente, mis compañeros me ayudaron con su experiencia.
- ¿Recibes una formación continuada?
- Sí, se recibe en los parques, a través de vídeos, libros y diversos materiales imprescindibles para nuestro trabajo.
- ¿...y la preparación física?
- Es imprescindible para nuestra profesión. Somos conscientes de su importancia.
- ¿Qué es lo que más te satisface de tu profesión?
- Hacer bien mi trabajo.
- ¿Cuáles son tus hobbies?
- Me gusta jugar al frontón, al fútbol-sala, y estudio biología pero sin prisas.
- ¿Qué opinas de los taxistas?
- No puedo opinar porque es un servicio que utilizo poco. Supongo que habrá de todo, como ocurre con los bomberos.

Rosa Delgado



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

## SUBSCRIPCIÓ ANUAL A BOJOS PER BARCELONA

Nom \_\_\_\_\_ Cognoms \_\_\_\_\_

Adreça \_\_\_\_\_ D.P. \_\_\_\_\_ Telèfon \_\_\_\_\_

Subscripció per 10 números 1.000 ptes. Tramesa en metàl·lic o taló a l'Associació d'Amics de Ciutat Grogà, Lutzana, 115 08018 Barcelona.

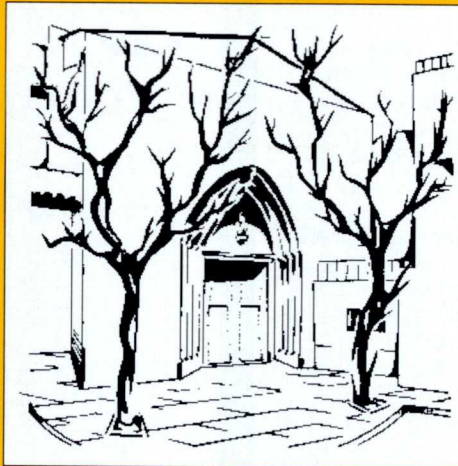
Aquesta subscripció és feta per a \_\_\_\_\_ Subscriptor Sí No

# Barcelona en la llegenda

## ESGLÉSIA DE SANTA ANNA

Carrer del Carme

Emili Bisbal  
i Vicente Ibáñez.



Dos estudiants per la nit  
vetllaven un company mort.  
A un d'ells, pervers i atrevit,  
la mort no li feia por.



Digué que volia tres pèls  
de la barba del difunt.  
L'altre estudiant no volia,  
però ell va arrencar-li'n un.

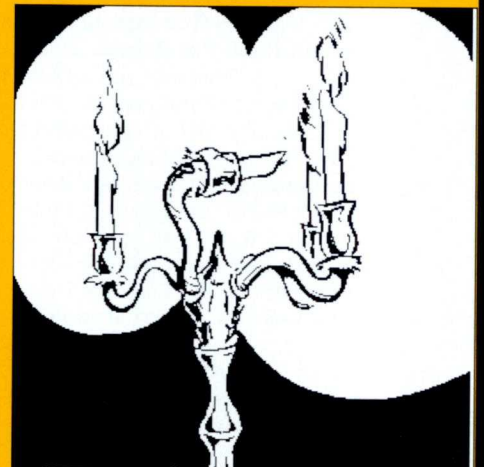
BOJOS PER BARCELONA



Quan va estirar-li el segon,  
semblà que el mort es movia.  
L'estudiant bo, horroritzat,  
fotre el camp d'allà volia.



Però el ganàpia aquell,  
cada cop més capficat  
li va arrencar el tercer pèl  
i el mort s'aixecà empenyat.



El canelobre que el mort  
a l'estudiant va llançar  
torçat quedà de l'impacte,  
i a santa Anna està guardat.

EUS

BREUS

ociació d'Amics de Ciutat Groga cerca un professor per impartir classes de mecànica bàsica de l'automòbil als nostres taxistes ciats.

el próximo 6 y 13 de mayo hemos programado una excursión a Sant Corneli. El itinerario cubrirà las comarcas del Vallès Occidental, tal, Osona, el Bagès y Berguedà. El precio de la excursión, incluidos el desayuno y la comida, es de 3.700 ptas. enores de 10 años, 3.050.

ra més. Us comuniquen que hem organitzat una visita a Port Aventura. Es faran dues sortides, el 29 d'abril i el 20 de maig. El preu és 500 ptes. per als no socis i 5.300 per als socis. En aquest preu està inclòs l'esmorzar, el dinar, l'entrada al recinte i el gaudir tes les seves atraccions.

anuel Navarro ens proposa una sortida al Garraf el proper 7 de maig. Si t'animes, t'esperem. (Cal portar dinar).

m organitzat l'equip d'escacs. Es reuneix cada dimarts a la seu de l'Associació. Si t'engresca el tema, ja tens una cita. Recorda ça: c. Lutxana, 115.

Si t'interessa qualsevol d'aquests anuncis, rebràs tota la informació pertinent trucant a la Ma. Àngels,  
tel.:485 04 26 (horari de 9 a 14 i de 16 a 18 h.)

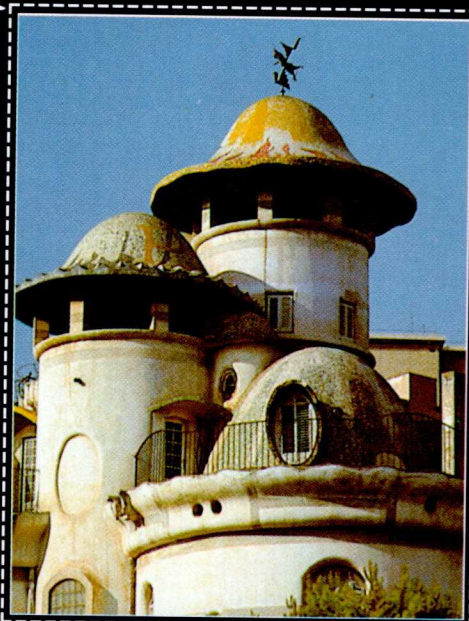




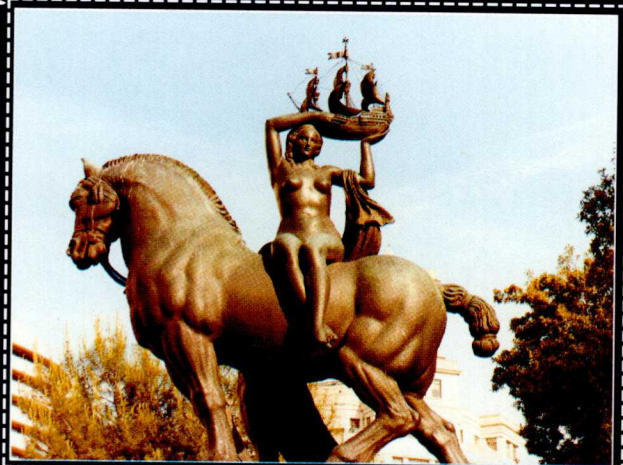
# La ciutat en cromos

Bojos per Barcelona prepara un Àlbum de 300 cromos. Amb aquest número us fem arribar la tercera entrega. Guardeu-los i, si voleu jugar, us proposem que descobriu el personatge i/o monument que representa cada cromo i ens envieu les vostres respostes. Per cada resposta correcta acumulareu: 2 punts.

27



34



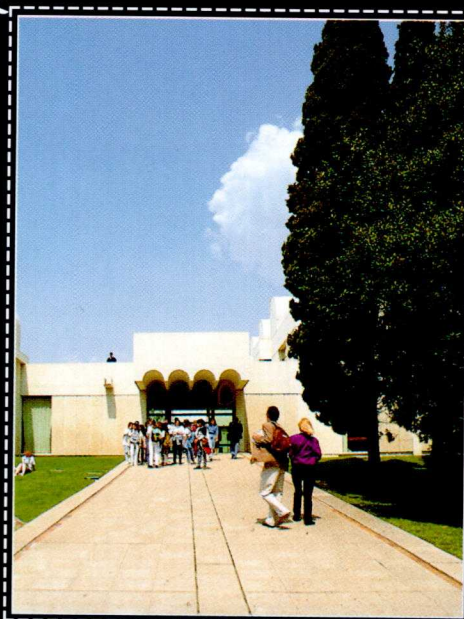
1



6



3



afecta todavía al sector del taxi, aunque después llegará a hacerlo. No obstante, no cree que la demanda llegue a ser la de 1979, pero sí que sea más importante que ahora. Las estimaciones son muy conservadoras. En el estudio se fija un salario para el taxista, lo califica de mínimo, porque a partir de ahí, después cada persona ha de saber cuáles son sus incentivos. Suponiendo que la remuneración de un asalariado es el 40% de la recaudación, el cálculo que se hizo en el estudio representa un incremento del 22% sobre el sueldo de los asalariados. El tema del número de licencias, fijado en un 2'5 por mil habitantes, es una cifra fijada en 1981 y, al fijarse este ratio, debe tenerse en cuenta que para ser válida deben cumplirse 2 condiciones:

— Tarifa equivalente. Esta condición no se cumple, tanto es así que se recomienda que no se incrementen las tarifas, porque podría ocasionar una disminución de los ingresos de los propios taxistas.

— Comparar la proporción del sector empresarial, y la incidencia de la competencia más próxima al sector del taxi.

En cuanto a que no se ha contemplado en el estudio la competencia, es falso, puesto que se ha tenido en cuenta a la hora de valorar la disminución del número de licencias, que si fuera muy grande sería un estímulo para la competencia legalizada y desleal. Coincide con el Sr. Clivillé al manifestar que no es cuestión de los técnicos determinar quién ha de pagar la reestructuración. Expone que, si las licencias fuesen simples fianzas, para garantizar la prestación de un servicio público, el problema sería de fácil solución, porque las licencias devueltas a la Administración no se autorizarían de nuevo.

El problema parte de que la licencia tiene un precio que no resulta justificable por la rentabilidad del taxi, que no existe. Se propone retirar 250 licencias/año. En el taxi rotan cada año 600 licencias, lo más sencillo es decir que una vez se retiren las 250 licencias, se puedan transferir las demás. El estudio debe tomarse por lo que representa, añade. Examina la problemática del sector desde una óptica distinta a la tradicional. Propone la creación de un ente que se ocupe de recaudar y amortizar, pero se crea, también para dar mayor flexibilidad a la gestión del sector, puesto que toda precisión económica no puede garantizarse en el futuro. En función del desarrollo, se actuará, y se rectificará sobre la marcha la amortización de licencias. Sobre esta propuesta, concluye, puede basarse el consenso del sector, y así obtener unos beneficios. Cuanta más flexibilidad tenga, mejor funcionará.

La Sra. Meritxell Josa interviene para tratar los temas jurídicos. En el estudio se ha centrado en analizar las propuestas concretas de reestructuración, aunque paralelamente puedan darse modificaciones del Reglamento.

La amortización de licencias intenta no lesionar los derechos de titulares ni de asalariados; se trata de medidas concretas para favorecer a todo el sector. Mientras se están retirando licencias, es necesario que no entren más asalariados en el taxi. No se pretende una reducción de asalariados, sino mantener los actuales como medida transitoria. Para determinar la competencia de adoptar esta medida han estudiado el tema de la jerarquía normativa, llegando a la conclusión de que el Reglamento Nacional del Taxi no es de aplicación en Cataluña de acuerdo con la Constitución y el Estatuto de Autonomía catalán. Es a la Generalitat a quien compete la regulación del transporte que transcurre íntegramente por Cataluña. Por Ley, la Generalitat creó la E.M.T., otorgándole facultades de intervención administrativa en el sector del taxi, lo cual interpretado según la Ley de Bases de Régimen Local implica competencia para regular el sector a través de ordenanzas, bandos, licencias, etc.

Se refiere a la sentencia de San Sebastián de 1985, y considera, que no es de aplicación por ser anterior a la Ley de Bases de Régimen Local y al reparto de competencias de Cataluña. Por otra parte, la jurisprudencia reconoce cada vez más la autonomía local. En cuanto a la vulneración del principio de libertad de empresa, debe tenerse en cuenta que no se trata de un principio absoluto. El taxi es un sector de interés público, intervenido por la Administración, cuya actividad está condicionada a una previa autorización. Manifiesta que, para superar la crisis, puede haber diferentes opciones, pero la que se propone revocar 1.215 licencias tiene cobertura legal. No cree oportuno que sea un proceso abierto, sino que es preferible que se produzca en un período determinado. En cuanto al ente que proponen, si es una Empresa Pública gozará de ciertas ventajas. Debería crearla la E.M.T. y en sus órganos podrían estar representantes del sector.

El Sr. Xavier Rocha Rocha manifiesta que el principio de 1 taxi,1 con-

ductor, ha sido estudiado desde el punto de vista constitucional y desde las resoluciones del Tribunal de Defensa de la Competencia, y a su entender esta fórmula no es viable legalmente.

Se interrumpe la sesión cinco minutos. Al reanudarse interviene el Sr. Torres, manifestando que, oído el equipo de técnicos, está de acuerdo con el informe que han emitido. Se compromete asimismo a hacer llegar al primer borrador del estudio el jueves o viernes de la próxima semana, ya que por problemas informáticos en la transcripción del estudio de grupo de expertos, no ha podido traerlo para esta reunión.

El Sr. Magaña interviene para manifestar que su misión es defender al taxista autónomo. Tacha al estudio de tendencioso, ya que es el taxista quién ha de realizar las aportaciones y pagar. No hay compromisos económicos por parte de la Administración.

El Sr. Moure formula dos propuestas:

—La primera consiste en que la modificación del artículo 17 del Reglamento Metropolitano de autotaxi contingente el número de puestos de trabajo en relación con el número de licencias, de forma que puedan entrar nuevos asalariados, si otros salen del sector.

— Propone también que si se contemplasen subvenciones para los autónomos, también se tenga en cuenta a los asalariados.

El Sr. Gracia contesta al Sr. Berenguer, diciéndole que no conoce su trayectoria, cuando piensa que quiere dejar las cosas tal como están. Eso no es así, él intervino en el proceso de amortización de las 111 licencias de autotaxi, y desde hace nueve meses ha llevado la voz, en el sentido de hablar y proponer medidas, y asimismo ha firmado acuerdos para la retirada de licencias. Afirma que es realista, pero que no será él quien rompa ningún acuerdo. El tema de los dependientes, la E.M.T. lo lleva desde hace años, tanto es así que su número, de hecho, ya está congelado desde hace 3 años. Lo que no está dispuesto a hacer, afirma, es a ir en contra de su conciencia, ni en contra de la Ley. Opina que no pueden menospreciarse las sentencias a las que se ha aludido, ni el Reglamento Nacional, que entiende en vigor.

El Sr. Tomás manifiesta que se está intentando tomar medidas para no perjudicar, no para excluir. En una situación como la actual, entiende que no se puede garantizar a un trabajador que no lo echen. Por el contrario, dado que las Empresas tendrán menos mercado, tendrán que mejorar las condiciones de los trabajadores. Solicita que se aprueben dos temas: el primero la "foto fija", lo cual significa que no dejen entrar a nadie en el taxi, y el segundo son las medidas de actuación de la E.M.T., creando la Empresa Pública.

El Sr. Cazcarra discrepa del planteamiento jurídico de competencias, puesto que la Generalitat aún no ha legislado en materia de autotaxis. Entiende que es de aplicación la sentencia de San Sebastián de Enero de 1995. Califica de ilícita la modificación propuesta, y anuncia que irán al Contencioso y pedirán la suspensión cautelar del acuerdo.

El Sr. Cabrejas declara su confianza en los técnicos, pero discrepa en ciertos aspectos. En primer lugar, pregunta porque no incluyen el valor de la licencia como un coste a amortizar. Tampoco están de acuerdo en el precio del vehículo, costes de combustible, etc. Contando todas estas facturas se ve la poca rentabilidad del Taxi. Considera que debe irse a posturas y ofertas claras. La E.M.T. debe pronunciarse según su opinión, de los compromisos concretos a asumir ¿Qué aportará la E.M.T.? Califica el estudio de orientativo, pero sin resolver la situación.

El Sr. Fuentes manifiesta que no cuestiona a los economistas, sino al estudio. Entiende que no han tenido tiempo de profundizar, y no tienen en cuenta que 3.000 taxistas se han manifestado en contra de 1 hombre,1 taxi. Además, tampoco consideran que con esta norma imposibiliten que entre gente nueva en el taxi.

El Sr. Goñi manifiesta que no puede hacer valoraciones, porque con un extracto no puede jugarse el futuro del sector. Opina que ha sido una reunión precipitada. En cuanto a la amortización de licencias, considera que es fundamental, porque con ello se juega la rentabilidad del sector. Ello comporta también la no sobreexplotación de las licencias restantes. Si los técnicos no ven viable la propuesta de 1 hombre, 1 taxi, deberían aconsejar otros mecanismos. Respecto al número óptimo de licencias considera que el número de 2'5 por mil habitantes sigue siendo correcto porque, aunque han pasado años, ha de tenerse en cuenta que el resto de la realidad del transporte público ha mejorado, así como la incidencia de la multimotorización. Por tanto, la cifra es más vigente que antes. Referente al precio de la licencia, opina que refleja el precio de un puesto de trabajo con un salario mínimo.

El Sr. Torres señala que el estudio es complejo, ya que en el taxi se

conjugan los intereses públicos y privados. Considera que es necesario saber qué opinan los taxistas de Barcelona respecto a cuatro grandes preguntas:

1. Si el sector está dispuesto a eliminar 1.200 licencias.
2. Si está de acuerdo en pagar un porcentaje del coste de amortización; por ejemplo, unas 10.000 pts. mensuales, durante 15 años.
3. Si está de acuerdo en contingentar el valor de la licencia, sin perjuicio de aplicar el incremento del coste de vida.
4. Si está conforme en suspender temporalmente el artículo 17, con la casuística concreta.

Concreta la postura de la Administración en la propuesta de adopción de los siguientes acuerdos:

1. Dejar sin efecto la aprobación inicial de la modificación del artículo 17 del Reglamento Metropolitano de Autotaxis, suspendiéndolo temporalmente.
2. Iniciar los estudios y propuestas concretas para constituir la empresa pública, con la consiguiente responsabilidad de sus consejeros, reconociendo de esta forma que representantes del sector se comprometen a ello.
3. Para garantizar las aportaciones económicas de los taxistas, se creará un precio público obligatorio, en concepto de uso especial del dominio público.
4. Dar cuenta a la Generalitat de la suspensión temporal de los artículos que afectan al proceso (artículo 17 y los relativos a la transferencia de licencias).

Podrá crearse asimismo una comisión de seguimiento del proceso. Ésta será la propuesta que se presentará al Consejo de Administración del Instituto, y al plenario de la E.M.T. También deberá consultarse a los alcaldes del área. Seguidamente reitera su compromiso de hacer llegar la semana próxima el estudio a los sindicatos, aunque entiende que los datos adicionales no aportarán más argumentos desde el punto de vista de la filosofía del acuerdo. Pide a todos que reflexionen sobre el estudio, pudiendo contactar si lo desean con el equipo de técnicos, como hasta ahora. En unos 10 ó 12 días se elaborará la versión definitiva, con posibles posicionamientos concretos de las asociaciones.

El Sr. Torres muestra su disconformidad ante lo que, a su entender, es una falta de concreción. Cree difícil llegar a un acuerdo consensuado por todos. El Sr. Torres lee a los asistentes la propuesta de acuerdo que debatirá en el Consejo de Administración del Institut y que a continuación se transcribe:

Dejar sin efecto la aprobación inicial de la modificación del art. 17 del Reglamento Metropolitano del Taxi, con fecha 22 de diciembre de 1994, y aprobar inicialmente la Disposición Transitoria segunda del Reglamento Metropolitano del Taxi en los términos del Anexo 1 que se adjunta:

## Anexo 1

### Disposición Transitoria

- 1.- Se reducirán 1.215 licencias de las que hoy existen en un plazo máximo de 5 años.
- 2.- En el expresado plazo de reducción de licencias queda suspendida la aplicación del art. 17 del Reglamento Metropolitano del Taxi de 12 de marzo de 1981, en el sentido de prohibir la contratación de más personas de las que en el momento de aprobación de esta medida no tenga una relación contractual laboral con los titulares de las licencias de autotaxis.
- 3.- Asimismo queda suspendido durante el plazo establecido en el apartado primero la aplicación de los artículos 18, 19, 20 y 21, así como el párrafo primero de la Disposición Transitoria del Reglamento Metropolitano del Taxi, cuando establece las excepciones a la regla de intransmisibilidad de las licencias, excepto de la transmisibilidad a

familiares de primer grado, en el sentido de que sólo serán transmisibles a la EMT por el precio que se determine por los órganos establecidos en el efecto y que deberá ser el precio actual del mercado, sumando los I.P.C. que correspondan.

4.- La entrada en vigor de esta Disposición Transitoria segunda se iniciará, en lo que hace referencia al punto 2, inmediatamente que esta disposición esté administrativamente aprobada, y, por lo que se refiere a los puntos 1 y 4, en el momento en que se hayan determinado el origen y el importe de los ingresos para hacer frente a la reestructuración y se haya constituido la entidad instrumental que los gestionará.

El Sr. Mario Fernández opina que este documento debería haberse discutido y, antes de debatirse en el Consell del Institut, conocer si los taxistas lo quieren. Debe evitarse siempre enfrentar a los taxistas entre sí.

El Sr. Antonio Menéndez manifiesta que no están a favor de una sociedad mercantil, sino de un organismo autónomo, creado por el Parlament de Catalunya.

El Sr. Torres está de acuerdo en crear un ente que sea lo más eficaz posible. Explica que la propuesta constituye una declaración de principios, la expresión de la filosofía que informará el proceso de reestructuración del taxi. Asegura que la Administración no llevará a cabo el proceso en contra de la mayoría de los taxistas.

El Sr. Botana interviene para pedir que se busquen fórmulas más operativas que no desvirtúen la representatividad sindical que adquirieron las asociaciones en las urnas.

Esta intervención es replicada por el Sr. Torres, que le pregunta, qué ha querido decir con su intervención, y si lo que piden es que se eche de la reunión alguna asociación.

El Sr. Botana insiste en criticar el desarrollo de la reunión, interviene el Sr. Goñi y, finalmente, manifiesta que entienden que ni Comisiones Obreras, ni la A.P.T. hubiesen tenido que asistir a esta reunión.

El Sr. Torres lamenta estas intervenciones, que considera como un insulto a la Institución y que no admite en absoluto. Por otra parte, considera que la representación de los asalariados es necesaria, y que la presencia de asociaciones que no forman parte de la "Taula Tècnica del Taxi" fue solicitada por los propios sindicatos.

Cerrado este incidente, el Sr. Moure se muestra en desacuerdo con la modificación del artículo 17, a no ser que se contingente el número de asalariados; en relación con el número de licencias, de forma que puedan cubrirse los puestos de trabajo de asalariados que abandonan el sector, por otras personas con carnet de conductor de autotaxis.

El Sr. Nieto se refiere a la discusión sobre la participación de las asociaciones en esta reunión, afirmando que es positiva, puesto que de la discrepancia surgen aportaciones muy buenas. Seguidamente manifiesta que en diciembre, en el Pleno de la E.M.T., se votó la aprobación inicial de la modificación del artículo 17 del Reglamento de Autotaxis y el Grupo Popular tuvo que abstenerse por falta de documentación, de la cual aún carecen. Sugiere que esta modificación se deje sin efecto porque existen reparos legales.

Ante el enfrentamiento entre asalariados y autónomos, propone como solución para desbloquear el tema mantener el número de asalariados, sin entrar en las personas concretas, de forma que si un asalariado sale del sector, pueda entrar uno nuevo. Concluye formulando una consideración, sobre la necesidad de echar buenos cimientos y madurar el tema antes de aprobar cualquier medida.

El Sr. Torres le contesta, que entiende que ha sido beneficiosa la aprobación inicial de la modificación del artículo 17, puesto que ha abierto un período de reflexión, y asimismo se ha profundizado en la fundamentación jurídica.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión, siendo las trece horas, de la cual se levanta la presente acta.

# COMISSIÓ DE SEGUIMENT

## REUNIO 1ª

*En Barcelona, el día 10 de abril de 1995, a las 11:00 horas y en la sede oficial del Institut Metropolità del Taxi, previa la correspondiente convocatoria, se reúnen las personas que se relacionan seguidamente: Ilmo. Sr. Joan Torres Carol, Presidente del Institut Metropolità del Taxi; Sr. Joan Laporta Argelich, Gerente del Institut Metropolità del Taxi; Sr. Andreu Nebot Mula, Director de Servicios Técnicos; Sra. Meritxell Josa, Abogada; Sr. José Botana, en representación de la "Associació Catalana del Taxi" (ACT); Sr. José Carmona, en representación del "Sindicat del Taxi de Catalunya" (STAC); Sr. Miquel Cazcarra, en representación de la "Asociación Empresarial del Taxi". Sr. Dionisio Gracia Fajardo, en representación del "Sindicato de Taxista Autónomos de Barcelona". (STAB); Sr. Domingo Mesas Mesas, en representación del "Gremio Unión de Taxistas" (GUT); Sr. Norberto Mozas, en representación de la "Unión de Pequeños Transportistas de Cataluña" de la UGT; Sr. Juan Carrillo, en representación del "Sindicato de Comisiones Obreras del Transporte"; Sr. Mariano Fernández, en representación de la "Asociación Profesional del Taxi" (APT); Sr. Pedro Hernández López, en representación de la "Asociación de Trabajadores Autónomos del Taxi", de la C.G.T.; Sr. Busquets, en representación de la "Asociación Sindical de Transportistas Autónomos de las Comunidades de España" (ASTAC-España). Actúa como Secretaria Delegada, la Sra, Irene Mestres Bouzó.*

Se abre la sesión pasando a tratarse el tercer punto de la Orden del día a sugerencia del Presidente y cediendo la palabra a la Sra. Maritxell Josa, para dar los argumentos legales que ayuden a decidir que es lo más conveniente: 1) precio público o tasa; 2) organismo autónomo o empresa pública.

La Sra. Maritxell Josa considera que partiendo de la premisa de que la Administración competente es la EMT, es más conveniente establecer una tasa que un precio público. Lee a los asistentes las características jurídicas de la tasa, concluyendo que puede establecerse legalmente una tasa para la reestructuración del sector.

La EMT, según su Ley de creación, puede imponer tasas a través de las correspondientes Ordenanzas Fiscales.

El precio público que en principio se proponía, era en concepto del uso privado del dominio público local. Por tal motivo son los ayuntamientos quienes deben aprobarlo y, después, ceder la gestión a la EMT. Además, el precio público no sería para la reestructuración, sino por la utilización privativa del dominio público, por tanto, los ayuntamientos deberían aceptar que con ese precio se subvencionase la reestructuración.

Otro problema es que quizás, en un determinado momento, un ayuntamiento decidiese dejar de ceder este precio público para la reestructuración. Por el contrario, la tasa se exigiría precisamente para que la EMT prestase el servicio de reestructuración del sector del taxi. Por consiguiente, la Sra. Maritxell se define a favor de la tasa por su mayor claridad.

En cuanto a la disyuntiva "organismo autónomo-empresa pública" aboga por el organismo autónomo. para que se ocupe de la gestión de la reestructuración. Legalmente, explica, puede gestionarse bien por la propia entidad local, bien creándose un organismo autónomo, o bien a través de una sociedad mercantil con capital público. Opina que es mejor que no se lleve la propia entidad, sino un organismo independiente. De esta forma, la contabilidad está separada y, por otra parte, se posibilita la presencia de las agrupaciones y asociaciones del sector. Opta por un organismo autónomo en lugar de la sociedad mercantil, aunque ambos gozan de idénticos beneficios fiscales y de carácter público en base a la naturaleza de la actividad que va a desarrollar.

En efecto, la reestructuración es una actividad pública que beneficia a todo el sector. Subraya que no estamos ante una actividad económica

ni de mercado, sino puramente administrativa.

Finalizada esta exposición legal, el presidente abre un turno de preguntas y comentarios de las asociaciones.

El Sr. Mario Fernández pregunta por la cuantía de las tasas, y ya que es un tema que se incluye en el segundo punto de la orden del día se propone su discusión.

El Sr. Gracia sugiere que se haga un referéndum para poder llevar a la práctica el punto que ahora se debate. Expone que él, junto con la Associació Empresarial del Taxi, ya firmó un documento el pasado 29 de septiembre para la retirada de licencias y allí se hablaba de que el 70% del coste lo aportaría el taxista. Este acuerdo, añade, está reflejado en el Acta nº 28, publicada en la Revista Taxi núm. 89. Lamenta que se hubiese perdido prácticamente un año para llegar a las mismas conclusiones. Manifiesta, finalmente, estar de acuerdo con la Sra. Maritxell Josa en el sentido de crear un organismo autónomo.

El Sr. Mozas toma la palabra para manifestar que las propias asociaciones no pueden poner piedras a las ruedas. A su entender, si se está de acuerdo con el punto tercero, debe decidirse en consecuencia. Somos, añade, los primeros que nos interesa hacer cosas.

El Sr. Carmona manifiesta que lo mejor es crear el organismo autónomo en función de la transparencia que comporta. Propone que primero se empiece a trabajar en el organismo autónomo y, en cuanto a las tasas, que se haga después el referéndum.

El Sr. Botana se inclina también por el organismo autónomo, pero con matices, viendo la representatividad del sector y el tema de tasas. En cuanto al referéndum considera que ya está hecho. Estamos haciéndolo desde hace seis meses, continúa. La propuesta de convocarlo ahora es un intento de retrasar el proceso. Añade que ya se ha llegado a un documento que puede ser mejorable, pero que si hay voluntad de hacer cosas, ya permite trabajar con él. Dice que no deben buscarse más elementos dilatorios. Plantea dos puntos: crear el organismo autónomo y fijar un calendario de fechas de ejecución.

El Sr. Mesas también se manifiesta de acuerdo con el organismo autónomo. Pregunta: ¿qué representación tendrán los sindicatos, si como en el Comité de Seguimiento, o bien, en función del dinero que aporten los taxistas a la administración? Se muestra partidario de que pague el taxista, pero indirectamente a través de los impuestos que ya paga. De lo contrario, dice, debe hacerse un referéndum para conocer si los taxis-

tas quieren pagar o no, porque con el déficit que está sufriendo el sector no se le puede obligar a pagar más.

El Sr. Busquets está de acuerdo con el organismo autónomo. En cuanto al tema tasas, considera que, debido a la gravedad de la situación y dado que el taxista paga mucho en la actualidad, el colectivo no podrá soportar más pagos.

El Sr. Torres manifiesta que la discusión no es tanto "organismo autónomo frente a empresa pública". Observa que los beneficios fiscales son los mismos y que, en cambio, la tramitación es más fácil. Opina que su constitución dota de mayor credibilidad a la operación, puesto que supone una separación de cuentas con las del Institut, comprometiendo más al sector en la operación. Se compromete a que los técnicos redacten unos estatutos en los que se determine la representación de los sindicatos, partiendo de la representatividad que determina la Ley de Transportes, corregida en función de la última consulta al sector.

Añade que una cuestión más importante es si se debe fijar un precio público o una tasa. Como ya se expuso primero se consideró la posibilidad de fijar un precio público por la utilización del dominio público. Pero, ahora se opta por establecer una tasa para no complicar a la Administración municipal en el proceso. Plantea seguidamente la posibilidad de buscar un sistema de compactar con impuestos y periodificarla de forma que no se grave más la economía del taxista.

Al constituirse el organismo autónomo, éste podrá ser también el destinatario de las sanciones pecuniarias impuestas por el Institut y otras tasas, como pueden ser de publicidad, etc. Es fundamental, añade, lograr las mejores condiciones financieras para obtener el dinero necesario para la reestructuración y que, los taxistas puedan ir pagándolo poco a poco. Concluye este punto reiterando su compromiso para la elaboración de los estatutos del organismo autónomo en el plazo de unos quince días.

#### **Determinación metodológica para conocer la voluntad de aportaciones económicas por parte del sector.**

Al pasar a la segunda parte de la Orden del día, el Sr. Torres plantea el problema de cómo puede saberse si el sector está dispuesto a realizar sacrificios económicos y la cantidad que deben aportar los taxistas. Sugiere que podría optarse por hacer una encuesta y, seguidamente, solicita opiniones a los asistentes sobre qué cantidad creen que los taxistas están dispuestos a pagar y con qué periodicidad.

El Sr. Cazcarra está a favor de que se realice una encuesta con los matices que faltan. Es importante, dice, que esta encuesta esté firmada para que se haga responsablemente.

El Sr. Botana manifiesta que del tema referéndum no dirá nada. Según su opinión, si se pregunta a cualquier persona si quiere pagar, dirá que no está de acuerdo. Plantea a las otras organizaciones si de verdad creían en lo que se estaba haciendo, ya que hasta este momento se estaba presionando y criticando a la Administración. Los términos de la reestructuración están claros, agrega, lo que queda por hacer es ejecutar. Está de acuerdo en que el taxista deberá pagar lo menos posible, porque es una empresa con pérdidas, pero hay que ver su proyección de futuro y observar que si no se hace la reconversión tendrán aún más pérdidas. Esto será, dice, lo que explicará al sector.

Si la Administración quiere hacer el referéndum, manifiesta, que lo haga, pero la ACT denunciará las demoras que se den en la ejecución de lo ya aprobado. Parece que la Administración está dispuesta a tirar el proceso adelante, por consiguiente, que lo ejecute.

Si los taxistas, continúa el Sr. Botana, tienen que pagar 10.000 ptas. al mes el primer año, puede ser costoso, pero, después ya no lo será tanto aunque ingresará más dinero que lo que invierte.

Propone que el IAE y el Impuesto de Circulación vayan para la reestructuración, así como las multas, tasas por publicidad. De esta forma se rebajarán los costes de la reestructuración y se incrementarán los ingresos. No considera que deba fijarse un número máximo de licencias a amortizar en un año, sino opina que deben habilitarse las cantidades necesarias para relevar el mayor número posible de licencias. Concluye su intervención solicitando un calendario de ejecución de los

acuerdos.

El Sr. Carmona considera que se está empezando las cosas por el tejado y que debía irse por partes. Cree que no se puede decir al taxista, sin más, que tiene que pagar 120.000 ptas. al año, sino que debe hacerse un estudio exhaustivo, de lo contrario, el taxista no estará dispuesto a pagarlas. Al salir a la calle para hacer el referéndum, puntualiza, debe explicarse al sector lo que va a representar la amortización de licencias. En cuanto a los posibles ingresos, añade, no se les puede garantizar, porque pueden haber otros factores que impidan que los obtengan, aunque haya reestructuración. Se debe estudiar, dice, si es posible que se recupere, por ejemplo, el 70% del importe de circulación, y que con ello se engrosen las cantidades aportadas por los taxistas, al igual que con el IAE, tasas de publicidad, etc. Puntualiza que de este modo debería concretarse lo que deberán aportar los taxistas. Finalmente, en cuanto al organismo autónomo, pide que en la redacción de los Estatutos puedan participar las asociaciones y sindicatos del sector.

El Sr. Busquets considera que deberían saberse todos los impuestos que paga el taxista y reducirlos para que tengan que aportar menos en la reestructuración. Propone una asamblea convocada por los sindicatos presentes en esta reunión como medio más rápido que la encuesta, en la cual se explicase qué beneficios comporta la reestructuración.

El Sr. Mozas reconoce que la EMT hace esfuerzos para llevar adelante las cuestiones. Asimismo, se pregunta qué opinan la Administración Estatal y Autonómica y en cuánto colaborarán.

La EMT ha dicho que colaboraría a través de las tasas de publicidad, multas y otros ingresos atípicos. No obstante, los partidos políticos han informado a los sindicatos que la EMT no tiene recursos propios. Por tanto, continúa, la Generalitat tendrá algo que decir, en cuánto puede ayudar, igual que la Administración del Estado. Califica el estudio como una herramienta y considera que los estatutos del organismo representan un paso más. También solicita que los sindicatos estén presentes en la elaboración de los Estatutos.

El Sr. Mario Fernández manifiesta que la reconversión empezó ya en 1983 con la retirada de 111 licencias, pero considera que debe consultársele al taxista si está dispuesto a pagar 2.400.000 ptas. en 20 años. Deberán saber también, añade, que cada vez deberán pagar una cantidad más elevada, porque serán menos taxistas a pagar. Opina que hay que sacar el dinero de otro sitio, y no hacer que pague el taxista. Por último, expone que no cree que el taxista consiga ganar más.

El Sr. Torres les responde que los taxistas deben asumir un cierto riesgo, y que él espera un crecimiento positivo de la demanda. Aparte considera que debe hacerse una tarea informativa y pedagógica, para explicar al sector la reestructuración.

El Sr. Sánchez Carrillo se muestra de acuerdo con la constitución de un organismo autónomo y con el referéndum, siempre que se formule de forma clara.

El Sr. Gracia expone que él no tiene un no para el organismo autónomo, pero opina que los números no pueden cambiar. Añade que el colaboró con el informe y considera que, como documento marco, está bien, pero lo que nunca hará será engañar a nadie. Subraya que ha observado un cambio, porque personas que habían ofrecido el 70% de aportación por el taxista, ya no dicen lo mismo. Se está hablando de retirar 1.215 licencias, continúa, y esto tiene un precio que no debe escatimarse al jubilado. Cree que no debe establecerse una tasa para la reestructuración sin contar con el sector y considera que debería tenerse un avance de las aportaciones que piensan hacer los organismos públicos.

Propone que en la confección del referéndum puedan participar las asociaciones, así podrán explicarlo a los taxistas.

Se pregunta: qué dinero puede venir de la publicidad —recuerda que las empresas elaboran los programas publicitarios en otoño— y qué dinero puede llegar de la reunión que mantuvieron las asociaciones con el Conseller de Treball, Sr. Farreras.

Concluye manifestando que se compromete a no engañar al sector, y añade que es el momento de funcionar.

El Sr. Botana expresa que si quieren hacer la reestructuración se tiene que ser más serios. El trabajo, opina, va de baja y, por ello, la reconver-

sión es urgente. Continúa diciendo que ante esta baja recaudación, muchos taxistas no podrían disminuir sus ingresos. Al sector, añade, hay que darle soluciones y las demagogias se pagan. Afirmo que la ACT está diciendo lo que ya expusieron en la campaña electoral con la que ganaron la consulta. Señala que siempre han dicho las cosas con claridad y han asumido que el sector pagaría el 70%. Dice que el referéndum le parece bien, pero lo que no quiere son más dilaciones. Es hora de decirle al sector que tiene que pagar, agrega, de lo contrario la reestructuración no se hará nunca.

El Sr. Carmona manifiesta que la polémica es por el tema monetario. Respecto al organismo autónomo, está de acuerdo en que se constituya, porque de él partirán iniciativas y comenzará a actuarse. Señala que se podrían obtener ingresos, por ejemplo, a través de descuentos que se obtienen del gas-oil, talleres, recambios, etc. y destinar todo ello a la reestructuración.

El Sr. Gracia se muestra conforme. Informa que el carnet que recibirán los 11.000 taxistas para obtener descuentos podría canalizarse para la amortización de licencias.

El Sr. Cazcarra comenta también que su asociación elaboro el carnet para el gas-oil y está funcionando.

El Sr. Laporta está de acuerdo con el Sr. Botana y felicita a la Associació Catalana por salir a la calle y explicar a los taxistas que deben pagar para conseguir la reestructuración. Agrega que deben ponerse de acuerdo para concretar el importe de la tasa.

El Sr. Gracia expone que en el documento marco aceptaron el 70%, y que debe llegarse a un acuerdo para concretar cuánto deben aportar los taxistas y exigir que las Administraciones colaboren.

El Sr. Torres propone que se aprueben los estatutos del organismo autónomo, en el que se contemple la representatividad del sector, se combinen los intereses de la Administración y sindicatos, y se determine el perfil de la gerencia del organismo.

Una vez constituido dicho organismo, el equipo técnico del mismo deberá presentar el plan a los consejeros. Para ello deberá fijarse el cuadro de financiación, el "menú fiscal", definiendo los mecanismos para fijar las cuotas. Será el equipo directivo del organismo el que decidirá el cuadro de amortizaciones de licencias y la manera de explicar al sector la necesidad de establecer una tasa. Concluye encargando a la Sra. Maritxell Josa la redacción de los estatutos, con la que cual pueden colaborar los sindicatos.

Seguidamente se pasa a tratar el primer punto de la Orden del día:

#### **Determinación del número de conductores asalariados en activo a 1 de marzo de 1995.**

El Sr. Torres explica que el Consell Metropolità aprobó que durante la tramitación de la aprobación definitiva de la "Disposición Transitoria Segunda del Reglamento del taxi que suspende transitoriamente la

posibilidad de contratar conductores asalariados, el Consejo de Administración del Institut Metropolità del Taxi asumirá el control de las altas y bajas de los asalariados. Por ello, para dar una total transparencia al proceso, informa que en fecha 1 de marzo de 1995 había 1.228 conductores asalariados.

A pregunta del Sr. Mario Fernández se concreta que los familiares no están incluidos, pero que deben ser 680.

El Sr. Cazcarra pregunta cómo queda el tema de altas y bajas de conductores.

El Sr. Laporta le contesta que esto no influye y de lo que se trata es de velar para que, mientras no se apruebe definitivamente la modificación reglamentaria, no se dispare el número de asalariados, y respetar así el espíritu de la contraprestación de asalariados.

#### **Ruegos y preguntas**

El Sr. Torres informa a los asistentes que hoy a las 19 h. se inaugura la Plaça del taxi, acto al que están todos invitados.

El Sr. Cazcarra pregunta si se le puede facilitar el número de transferencia de licencias desde el 1 de marzo.

El Sr. Laporta se compromete a facilitar este dato.

El Sr. Carrillo se interesa por unos listados que le pidió el Sr. Nebot. Éste le responde que siempre le ha facilitado todos los listados que han solicitado, pero considera que era una petición de algo muy particular, que no procedía.

El Sr. Gracia, a modo de ruego, expone que en la época de crisis en la que nos encontramos, ferias como CONSTRUMAT es lo que necesita el sector. Añade que ya pidieron al Alcalde que se controlase la velocidad comercial y se mimaran las ferias y congresos. Subraya que el público es el jefe del taxista y que se debe ganar imagen y calidad, así como cuidar la limpieza del vehículo y de la persona.

Expone también que deben esforzarse en no hacer ciertos cortes que perjudican a la economía de todos los taxistas, ya que dejan de ingresar mucho dinero.

El Sr. Torres está de acuerdo en que el taxista debe elevar la calidad del servicio. Comenta que se está incrementando en un 25% la llegada de pasajeros al Aeropuerto de Barcelona y que con CONSTRUMAT se ha conseguido un lleno hotelero. Esto es muy beneficioso para el taxi. Respecto a la velocidad comercial, dice que se intenta mejorarla al máximo, pero en ocasiones se producen problemas circulatorios difíciles de solventar debido a huelga de metro, etc.. También se refiere a que el Gremio de Autobuses se opone a que los taxis puedan tener de 5 a 9 plazas.

El Sr. Cazcarra informa que la ACT edita unas pegatinas de promoción del taxi a la que pueden añadirse otras asociaciones.

No habiendo más asuntos que tratar y siendo las 13 horas, se levanta la sesión extendiéndose la presente ACTA.

## **Optica Ruiz Urrea**

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

### **LENTILLAS CORNEALES - APARATOS PARA SORDOS**

(servicio de limpieza y reparación)

Monturas Nacionales y de importación. Cristales de todos los tipos.

Distribuidor Oficial de las gafas CARTIER PARIS

Especialistas en los multifocales invisibles, visión perfecta en todas las distancias.

### **RENOVACION DEL PERMISO DE CONDUCIR**

Si le han encontrado alguna deficiencia visual, VISITENOS y le daremos la solución.  
SUS GAFAS EN DOS HORAS

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

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

## AMORTIZACION DE LICENCIAS (ACUERDOS DEL AÑO 1983)

*Estos documentos se elaboraron en 1983, forman parte del proceso histórico que condujo a la amortización de Licencias durante el período 1986-1989 y que completan el artículo publicado en la Revista Taxi 89 (páginas amarillas, núm. 11 y 12) . Hacen referencia, en concreto, a la aclaración que la Corporación Metropolitana de Barcelona hacía al STAB en relación con los objetivos de la Nueva Ordenanza Fiscal que determinaba el aumento de la Tasa por Prestación del Servicio de Otorgamiento de Licencias y Autorizaciones Administrativas de Autotaxis y Autoturismos y, por otra parte, el texto que anunciaba la decisión del STAB de retirar El Recurso de Reposición interpuesto contra la Resolución aprobatoria de la referida Ordenanza Fiscal.*

En la ciudad de Barcelona, siendo las once horas del día 22 de diciembre, en el despacho de la Dirección de Servicios de Transportes se celebra una reunión entre el Director de Servicios indicado y el Presidente del STAB, Sr. Gracia

El tema de la referida reunión es el de efectuar una aclaración sobre el aumento de las tasas establecidas en la nueva ordenanza Fiscal reguladora de la Tasa por Prestación del Servicio de Otorgamiento de Licencias y Autorizaciones Administrativas de Autotaxis y Autoturismos, aprobada por el Consejo Metropolitano en fecha 22 de septiembre último.

Por parte de la Corporación se hacen las siguientes puntualizaciones:

1º que las licencias a amortizar serían adquiridas a precio de mercado, puesto que se seguiría la vía del ejercicio de un derecho previo de tanteo.

2º Que si bien es cierto que los fondos provenientes del incremento de las tasas no pueden alcanzar para la adquisición de un mínimo de licencias que representan una incidencia real y positiva en la economía del sector, ello no obstante también es cierto que la Corporación en su presupuesto de 1984 incluirá una partida ascendente a unos 120.000.000 de ptas., para la misma y predicha finalidad. Lo cual representa un esfuerzo

considerable de cara a la reconversión de la industria, máxime tomando en consideración que dicha suma sólo podrá ser parcialmente amortizada con el producto del incremento de las tasas. Exteriorizándose, en este acto, el propósito que tiene la Corporación de dar una continuidad real y efectiva a esta política de amortización de licencias, dentro de la línea ahora iniciada.

3º Que, por otra parte, la Corporación adquiere el compromiso de gestionar, a nivel de Administración del Estado lo menester y necesario para lograr sumas adicionales a la expresada de los 120.000.000 ptas.

4º Que, asimismo, la Corporación normativizará oficialmente la autorización de los vehículos auto-taxi afectos a las licencias amortizadas con más de cinco años de circulación (siempre que reúnan las condiciones oportunas) para poder aplicárseles la explotación de licencias, con lo cual se solucionará , en lo posible, el problema que en otro supuesto representaría para el vendedor de la licencia el verse perjudicado con el importe de dicho vehículo.

El Director de Servicios  
Joan Laporta i Argelich

## El STAB anuncia el desistimiento del recurso de reposición contra la Nueva Ordenanza Fiscal

Don Dionisio Gracia Fajardo, cuyas circunstancias ya constan en los autos del expediente dimanante del Recurso de Reposición previo por el no instado en nombre e interés del Sindicato de taxistas Autónomos de Barcelona, con domicilio a efectos de notificaciones en la calle de la Jota núm. 90 de esta ciudad; ante esa Excm. Corporación comparece y, respetuosamente

### Expone:

Que a las vista de los acuerdos transaccionales alcanzados en la del pasado día veintidós de los corrientes, expresamente autorizado por la Junta Rectora del expresado sindicato en sesión extraordinaria celebrada el veintitrés siguiente y tras haber comprobado que tales acuerdos han sido efectivamente adoptados oficialmente por esa Excm. Corporación, el abajo firmante en la calidad con que obra DESISTE EL RECURSO DE REPOSICIÓN PREVIO QUE HABÍA INSTADO CONTRA LA RESOLUCIÓN APROBATORIA DE LA NUEVA ORDENANZA

FISCAL REGULADORA DE LA TASA DE PRESTACIONES DEL SERVICIO DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS Y AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS DE AUTOTAXIS Y AUTOTURISMOS (B.O.P. nº 27, de 12 de noviembre de 1983).

### En su virtud, procede y

Suplico a esa EXCMA. CORPORACIÓN METROPOLITANA: Que, habiendo presentado este escrito , se digne admitirlo teniendo por efectuado el DESISTIMIENTO explicitado en el cuerpo del mismo a todos los oportunos efectos legales.

Barcelona, a veintisiete de diciembre de mil novecientas ochenta y tres.

Dionisio Gracia

mente para amortizarla sin ningún costo financiero, que indudablemente sería mayor.

■ **¿Por qué la resistencia de algunos taxistas, especialmente en Bilbao, en la instalación de los nuevos módulos en el taxímetro?**

No deriva del costo, ya que la instalación del módulo está subvencionada por el Gobierno Vasco en un 50%. Es una muestra de la situación compleja del sector, y también quizás del desconocimiento de las ventajas que supone su colocación.

El sector debe comprender que esta medida no repercute en una merma de los ingresos, ni en una modificación de las condiciones actuales del mundo del taxi, sino en una reordenación. Tampoco tiene fines recaudatorios, sino que pretende la clarificación de las tarifas para beneficio del usuario y del propio taxista.

■ **A primera vista, parece que existe un complicado reparto competencial en su Comunidad para abordar los temas del taxi, ¿esto no es negativo para el sector?**

Si desde el gobierno Vasco adoptamos medidas — como en Catalunya— fijando claramente las competencias de cada administración, no tendría por qué haber dificultades. Desde el Gobierno Vasco hemos sido pioneros en el sentido de posibilitar la creación de la Federación Vasca del Taxi y pioneros en la instalación del módulo en el taxímetro. Por tanto, a pesar de que el reparto competencial sea complicado, no tendría por qué repercutir negativamente en el sector. Creo más bien que la propia

situación del taxi es la que provoca que el reparto competencial sea un problema añadido.

■ **Ud. acaba de acceder a la Dirección de Transportes de la Comunidad Autónoma Vasca, ¿cuáles serán los ejes de su trabajo en relación con el taxi?**

Fomentar la relación con las asociaciones. Intentaremos crear un cauce que posibilite la representatividad de todo el sector. El diálogo será fluido e intenso. Por otra parte, queremos seguir incentivando la política de subvenciones y de formación, así como una política más rigurosa en el acceso a la profesión. Respecto a la racionalidad del sector, pienso que hay que ir a una política de amortización de licencias porque hay territorios donde existe una sobresaturación. Esta situación es mucho más acuciante en el área de Vizcaya y, fundamentalmente, en Bilbao. Probablemente, para esta amortización habrá que recurrir a ayudas oficiales o al menos a un apoyo institucional desde el gobierno.

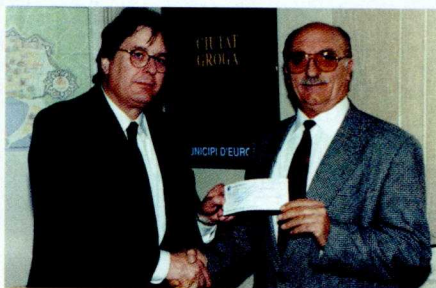
■ **¿Se refiere a un apoyo económico?**  
Económico y normativo.

■ **¿Y cuál sería la aportación del taxista?**

Siguiendo ejemplos de otras experiencias, intentaremos que su aportación sea regularizada de tal forma que no le suponga un desembolso económico en un acto único, sino fraccionado, y que posibilite la reordenación del sector. No obstante, insisto en que todo lo que vayamos a hacer deberá contar con el pleno consenso del sector.

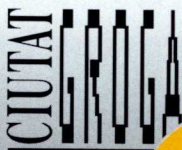


## ATENCIÓN SRES. TAXISTAS



UNA DE LAS INDEMNIZACIONES DEL SEGURO COLECTIVO, DE 719.050, PAGADAS DURANTE 1994, HA SIDO AL SR. ARTURO MORALES LÓPEZ, DE BARCELONA, CON LICENCIA METROPOLITANA NÚM. 774.

Y LES RECORDAMOS LO IMPORTANTE QUE ES  
RENOVAR LA PÓLIZA.



LUTXANA, 115 - TEL. 485 04 26  
08018 BARCELONA

# El Taxi de San Sebastián afrenta la crisis con imaginación

En San Sebastián hay un total de 302 licencias de taxis, el 47 % de las que existen en Guipúzcoa. El 31 % de los taxistas ejercen como tales desde hace menos de 5 años y sólo el 11 % hace más de 20, por lo tanto estamos ante un sector renovado desde el punto de vista humano y profesional. Otro factor que caracteriza al taxi de San Sebastián es que no existe la figura del asalariado, se la suprimió hace 14 años, después de una dura negociación entre Ayuntamiento y asociaciones profesionales. Como en casi todas las ciudades españolas, el taxista realiza una jornada laboral de 14 horas diarias para poder rentabilizar su licencia y, en definitiva, su trabajo. En San Sebastián y en el País Vasco, en general, existe un alto nivel de asociacionismo. En San Sebastián, la mayor parte de taxistas (186) son miembros de la Asociación Guipuzcoana del Taxi (AGUITAX) y un número sensiblemente inferior (40) forman la Asociación de Taxistas Independientes (ATAD). AGUITAX pertenece a la Federación Vasca del Taxi, creada en 1991, y aglutina a las diferentes asociaciones locales que operan en el conjunto del País Vasco.

Al margen de la crisis económica de los últimos tiempos, que ha incidido también en el sector del taxi de San Sebastián, los profesionales de esta ciudad tienen, según asegura Patxi Azpilicueta, Presidente de la Federación Vasca del Taxi y de AGUITAX, el problema que ocasiona la competencia de los coches de alquiler con conductor. Para solucionarlo plantean negociar un acuerdo con la administración con el fin de que las empresas de alquiler reconvirtan todas esas licencias a la clase A y que, a partir de este acuerdo, la administración se comprometa a no autorizar más licencias de la clase C.

A diferencia de Bilbao, en San Sebastián la implantación de dos tarifas urbanas, que permiten la adopción de dos interurbanas con cobro mediante taxímetro, se está ejecutando con relativa normalidad.

## “Radio Taxi Easo”, un ejemplo de organización

De la estructura del taxi en San Sebastián destaca la excelente organización de la “Radio Taxi Easo”. Hasta hace algún

tiempo funcionaba en el marco de AGUITAX, pero ahora lo hace bajo la fórmula de Sociedad Anónima. Pertenecen a ella 225 taxistas, que aportan mensualmente una cuota de 11.000 ptas. La emisora funciona con el trabajo voluntario de los taxistas asociados, ello repercute notablemente en la calidad del servicio, ya que, como buenos conocedores de la ciudad, solucionan mejor los problemas de sus compañeros y de los usuarios que una telefonista normal. Para mejorar la calidad del servicio, informatizaron toda la emisora y se diseñó un programa propio que responde específicamente a sus necesidades. Los resúmenes de los movimientos diarios y mensuales que Radio Taxi Easo confecciona gracias a su sistema informático, constituyen un verdadero termómetro de la situación del taxi en el conjunto de la ciudad. Dispone de una flota de vehículos situados en el segmento medio alto, ello le permite tener servicios fijos a empresas, congresos, juzgados, prensa, etc. Cuenta con cuatro taxis adaptados para personas con problemas de movilidad y además ofrece un servicio complementario denominado “Sebastián Tour”,

**SEAT**

Grupo Volkswagen

## Auto Fuber

Servicio Oficial **SEAT** del Poble Nou

**SEAT**  
**TOLEDO**  
**TAXI**  
desde

# 1.560.000

## Auto Fuber, la carrera más económica.

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

### TALLER DE GUARDIA SÁBADO Y DOMINGO.

Durante todo el año.

**GRATIS**  
Equipo Butano



Auto Fuber Exposición Ventas, Talleres y Recambios - Badajoz, 52 - Tel. 485 00 40

dirigido a los turistas que visitan la ciudad. El recorrido dura una hora y media con un precio fijo de 5.500 ptas. Durante todo el viaje, los turistas reciben una explicación del recorrido en su lengua, gracias a un sistema de grabación sincronizada en seis idiomas, incluido el catalán.



## El "Taxi-bus", una iniciativa innovadora

El Ayuntamiento de San Sebastián se muestra también sensible a la hora de potenciar nuevas fórmulas de servicio de taxi que repercutan favorablemente en el sector. En este sentido acaba de poner en funcionamiento recientemente una línea de "Taxi-Bus" para aquellas personas que deseen desplazarse al barrio de San Roque. Para ello se ha diseñado un recorrido como si se tratara de una línea de autobús, con paradas e itinerarios previamente establecidos. Los pasajeros se recogen únicamente en las paradas que han sido previamente señalizadas.

Inicialmente se hacen cinco servicios al día, tres por la mañana y dos por la tarde. El nuevo servicio tiene una tarifa única de 100 pesetas y los billetes son emitidos y controlados por la Compañía del Tranvía de San Sebastián (empresa municipal de transportes urbanos), que formalizó el contrato con la agrupación de taxistas. Los billetes tienen dos partes idénticas. Al realizar el servicio, el taxista debe hacer constar en ambas su número de licencia, el día y la hora del mismo, así como si el servicio fue de bajada o subida. Una de ellas sirve de comprobante para el cliente y la otra se la queda el taxista para entregarla a la agrupación de taxistas y ésta a su vez a la Cía. del Tranvía, para hacer un seguimiento del servicio. La facturación de los servicios la realiza la Asociación de Taxistas a la Cía. del Tranvía de San Sebastián. Ésta se reserva también el derecho de inspeccionar el servicio y el número de viajeros que va en cada taxi. La titularidad del "Taxi-Bus" es del Ayuntamiento de San Sebastián y actúa como garante para su correcto funcionamiento y cubrir las posibles pérdidas que se pudieran producir.

# Odon Elorza

## Alcalde de Donostia - San Sebastián

Se incorporó a la vida municipal siendo Concejal delegado del Taxi del Ayuntamiento de San Sebastián y posiblemente hoy es el único Alcalde de España que desempeñó antes esta función. Dedicó cuatro años en exclusiva al sector. Asegura que en este período conoció y vivió intensamente su realidad y problemática. Durante su gestión se eliminó la figura del asalariado, aplicó la reconversión de licencias porque había servicios de gran turismo e hizo grandes amigos taxistas, que aún conserva, algunos de ellos ya jubilados. Hoy es la figura central de una ciudad que avanza, se moderniza y apuesta por la paz.

*"Estoy muy orgulloso de haber iniciado mi trayectoria municipal trabajando para el Taxi"*



■ Después de pasado algún tiempo del asesinato del Teniente de Alcalde, Gregorio Ordóñez, ¿qué análisis hace de este hecho?

Fue una demostración de la intolerancia y el fanatismo de la organización armada ETA que, asesinando al teniente de alcalde, ha dado un salto cualitativo, inesperado para algunos. Pero los ciudadanos donostiarros que creen en la paz y la tolerancia han sabido responder y lo seguirán haciendo. De hecho, cada semana se presentan nuevas iniciativas impulsadas por movimientos pacifistas, universitarios o por el propio ayuntamiento. Ha supuesto también una importante llamada de atención a la necesidad de que los ciudadanos se movilicen y a la conveniencia de que los partidos políticos democráticos mantengan un importante grado de unidad, por encima de sus diferencias políticas o ideológicas, porque ante todo están los principios democráticos y el respeto al derecho a la vida.

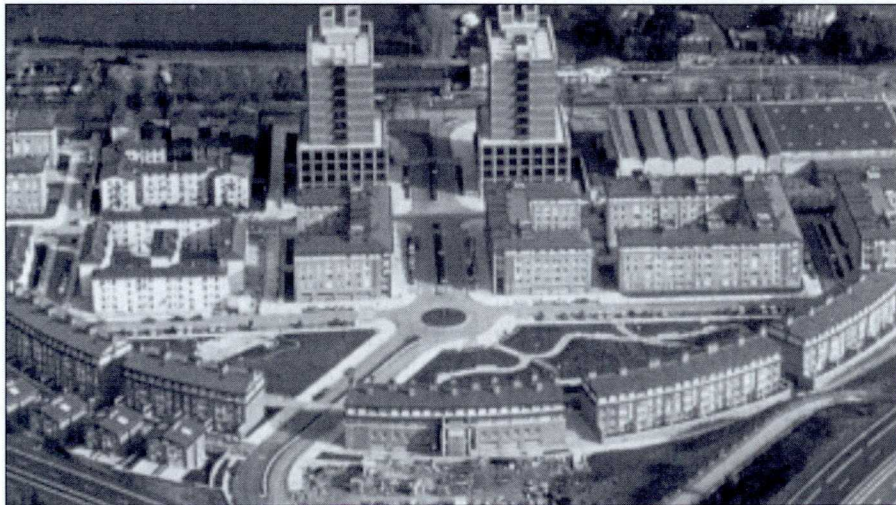
■ ¿Qué pretende la Campaña por la Paz que impulsa su Alcaldía?

El Ayuntamiento, y particularmente la alcaldía, está haciendo gestos en favor de la concordia, la paz desde el principio de nuestro mandato, pero ahora se ha concretado con la creación de una delegación municipal específica para la cooperación y la tolerancia, porque cada vez es más importante la ayuda solidaria al tercer mundo, así como la conveniencia de apoyar programas de todo tipo en favor de la tolerancia dentro de nuestra ciudad en contacto con los grupos pacifistas. Ello exige que haya una estructura municipal, un responsable político y un presupuesto que responda a este tipo de acciones. Nuestra actividad en este campo tiene que ser constante para ir sensibilizando siempre a la opinión pública en la necesidad de cooperar con el tercer mundo, a fin de ir motivando las conciencias en favor de la paz y la tolerancia. La campaña empieza ahora con una serie de activi-

dades —conciertos, cursos específicos sobre estos temas, campañas dirigidas a los niños, etc.— y acabará cuando finalice la violencia de todo tipo.

■ **Dentro de pocos meses finaliza su gestión, ¿qué balance hace de estos cuatro años?**

La experiencia de un gobierno de coalición a tres bandas (PSE - EE , PNV y PP), algo único en España, ha funcionado a



veces con dificultades, pero lo importante es que la ciudad ha avanzado en temas fundamentales como la vivienda, los equipamientos de barrios, la generación de infraestructuras viarias, los equipamientos deportivos —Anoeta es un ejemplo—, la nueva playa, los ejes peatonales, la potenciación del transporte público. Ahora está mejor que hace cuatro años.

■ **Mayor Oreja sustituye a Gregorio Ordóñez como cabeza de lista del PP para las próximas municipales, ¿qué opinión le merece esta candidatura?**

Es un político de gran capacidad, pero estoy convencido de que él se cree llamado para más altas funciones, si el PP tiene el turno de gobernar. Creo que es un caballero de la política, pero le falta vocación municipalista y realmente tiene un grave desconocimiento de San Sebastián. El PP ha querido jugar fuerte con un candidato a la alcaldía de San Sebastián porque hacen de esta ciudad una cuestión de Estado. Pero, repito, Mayor Oreja no tiene ninguna vocación municipalista, no sabe lo que son los temas municipales y prácticamente desconoce nuestra ciudad, porque ha ejercido en Vitoria y en Madrid.

■ **¿Algunos opinan que Mayor Oreja parte con cierta ventaja tras el asesinato de Gregorio Ordóñez?**

La campaña debería centrarse en los temas de gestión municipal, en lo que se ha hecho y en los planes de futuro, y no convertir las elecciones municipales en una especie de referéndum pro-Ordóñez o anti ETA. Creo que tenemos que ir superando el síndrome Ordóñez, porque de

lo contrario sería negativo para la ciudad.

■ **Ud. se presenta a la reelección, ¿cuáles son los puntos básicos de su programa?**

Más viviendas de protección oficial, más apoyo al transporte público, mayor recuperación de espacios peatonales, más plazas públicas para el disfrute de los ciudadanos y, fundamentalmente, mejora de infraestructuras viarias y especialmen-



te saneamiento —tenemos que construir la depuradora de aguas residuales y el emisario submarino con un coste de 16.000 millones— y, naturalmente, defensa del medio ambiente.

■ **Ud. mantiene una relación fluida con el Alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, ¿cómo calificaría esta relación?**

Excelente. Soy un auténtico seguidor del Alcalde de Barcelona por diversas razones. Es un hombre de gran capacidad, de proyección internacional, que ha sabido transformar radicalmente su ciudad y la ha situado en el primer lugar del Estado. Creo que Barcelona es la primera ciudad española con mucho, por la modernidad que está incorporando, por su imagen y porque ha sabido gestionar en coalición con I.U. Maragall es un hombre admirable, al que deseo la mejor suerte. Espero que los barceloneses hagan justicia y lo mantengan como Alcalde.

■ **Su ciudad acaba de acoger el VII Congreso Europeo del Taxi, ¿cuál es su valoración?**

Creo que ha respondido a las expectativas; las discusiones han sido profundas y las conclusiones pueden servir para ir planteando una estrategia por parte de este sector a todas las administraciones implicadas. Nos hemos sentido muy honrados por tener este congreso en nuestra ciudad. Ha sido también el reconocimiento al esfuerzo y al buen trabajo que viene realizando desde hace doce años la dirección del Gremio del Taxi de San Sebastián, formado por gente innovadora, que ha aplicado aquí un conjunto de novedades tecnológicas. Son dirigentes del taxi que han conseguido por la vía indirecta la reducción de licencias y la eliminación del asalariado. Son profesionales que han apostado seriamente por nuevas fórmulas de servicio, con políticas tarifarias muy adecuadas y sensatas. En el futuro creo que las administraciones debemos tomarnos muy en serio este sector.

El taxista es un gran profesional con un tipo de trabajo muy sacrificado y, por lo

tanto, me parece necesario el máximo apoyo a todas aquellas iniciativas que incidan en hacerlo más competitivo.

■ **La crisis afecta de forma generalizada al sector del taxi en España, también al de San Sebastián, ¿qué puede decir a los taxistas de su ciudad en esta coyuntura?**

En primer lugar, que tengan paciencia e imaginación. Si entre todos los ciudadanos donostiarros conseguimos levantar la ciudad, modernizarla, acabar con la violencia, tendremos una mayor afluencia de visitantes que vendrán a conocernos, a probar nuestra gastronomía, a visitar nuestras playas y, por tanto, el taxi tendrá una mayor demanda de usuarios. En la medida que la ciudad se fortalezca y se convierta en un foco de atracción turística, cultural y comercial, el taxi lo notará.

Adrianencs i Adrianenques, Badalonins i Badalonines, Badienques i Badiencs, Barcelonins i Barcelonines, Castelldefelencs i Castelldefelenques, Cerdanyolencs i Cerdanyolenques, Colomines i Colomins (de Cervelló i de Gramenet), Cornellanenques i Cornellanencs, Espluguencs i Espluguenques, Feliuans i Feliuanes, Gavanenques i Gavanencs, Hospitalencs i Hospitalenques, Molinencs i Molinenques, Montcadeses i Montcadesos, Pallegencs i Pallegenques, Papiolencs i Papiolenques, Pratenques i Pratencs, Ripolletencs i Ripolletenques, Santandreuenques i Santandreuencs, Santboianes i Santboians, Santjoanencs i Santjoanenques, Santjustencs i Santjustenques, Torrellencs i Torrellenques, Vicentines i Vicentins, Viladecanencs i Viladecanenques,

# anem a més.



Aplegant esforços. Cooperant entre els ajuntaments del pobles i ciutats de l'àrea metropolitana de Barcelona anem a més. En comunicacions, en zones verdes, en esport, en el benestar dels ciutadans, en urbanisme, en cultura... Perquè tots puguem gaudir del lloc on vivim i confiar en el futur. Junts, els ciutadans i les ciutadanes de l'àrea metropolitana anem a més.



Àrea metropolitana de Barcelona  
Mancomunitat de municipis

# El Laguna-Renault, un nuevo modelo de TAXI

En el pasado número anunciábamos que el Institut Metropolità del Taxi había homologado el modelo Laguna-Renault para el servicio de autotaxi. A continuación detallamos las exigencias técnicas de la referida homologación, así como las características más importantes de las diversas versiones homologadas.



## Caraterísticas Técnicas del Vehículo

| Versiones                              | R.N.8  | R.T. 1.8 | RXE 2.0 y RT 2.0 | X 56 F    |
|--|--|----------|------------------|-----------|
| Número de puertas                      | 5  | 5        | 5                | 5         |
| Número de plazas                       | 5  | 5        | 5                | 5         |
| Arquitectura                           | Tracción delantera con motor y caja de cambios dispuestos transversalmente en la parte delantera del vehículo. |          |                  |           |
| Motor                                  |  |          |                  |           |
| Catalizador                            | Sí   | Sí       | Sí               | Sí        |
| Nº de cilindros                        | 4  | 4        | 4                | 4         |
| Tipo de carburante                     | Gasolina sin plomo   |          |                  | Gasoleo A |
| Dirección Asistida                     | serie  |          |                  |           |
| Diámetro de giro                       |  |          |                  |           |
| entre aceras (m)/ entre muros          | 10,8 /11,5   |          |                  |           |
| Dimensión de los neumáticos            | 185/65 R14   |          |                  |           |
| Capacidades                            |  |          |                  |           |
| Volumen del maletero (dm³)             | 432  |          |                  |           |
| Depósito de combustible (l)            | 66   |          |                  |           |
| Velocidad máxima: km./h                |  |          |                  |           |
| En circuito                            | 180  | 180      | 200/190*         | 175       |
| Aceleración 0-100 Km./h. (s)           | 13,9   | 13,9     | 10,6/11,6*       | 15,3      |
| Salida parada 0-1000 m (S)             | 35   | 35       | 32/32,9 *        | 36,5      |
| Consumos homologados (1/100 Km)        |  |          |                  |           |
| A velocidad estabilizada de 90 Km./h.  | 6,3  | 6,3      | 6,4              | 4,9       |
| A velocidad estabilizada de 120 Km./h. | 8  | 8        | 8                | 6,7       |
| En circuito urbano                     | 11,2   | 11,2     | 11,3/12,3*       | 8,2       |

\*Con caja de cambios automática. En opción en RXE 2.0

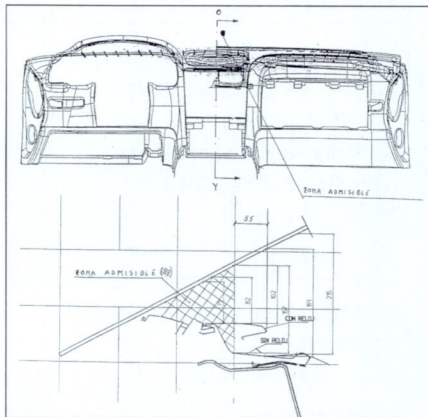
## Versiones Homologadas para el servicio de taxi

### Versión Contraseña de homologación

|                     |        |
|---------------------|--------|
| 2.2 Diesel (X-56 F) | B-2020 |
| 1.8 (X-56 B)        | B-2017 |
| 1.8 (X-56 C)        | B-2018 |
| 2.0 (X-56 S)        | B-2220 |

### Ubicación del Taxímetro

Se situará sobre el tercio superior central del cuadro de mando del vehículo, de manera que queden visibles todas sus caras. Es obligatoria la utilización de un soporte o pie adaptador homologado conforme a las condiciones de seguridad del vehículo. La distancia mínima entre cualquier punto del aparato y el vidrio del parabrisas será de 20 mm. Además, siempre y de forma permanente, se deberán dejar libres las rejillas posteriores de renovación de aire. — Deben estar lo más cerca posible del parabrisas, sin llegar a obstruir los orificios de la calefacción. — Está totalmente prohibido efectuar la instalación del taxímetro en el sistema de aireación con perforación de los dispositivos de conexión (cables) o ajustado mediante tornillos.



tador homologado conforme a las condiciones de seguridad del vehículo. La distancia mínima entre cualquier punto del aparato y el vidrio del parabrisas será de 20 mm. Además, siempre y de forma permanente, se deberán dejar libres las rejillas posteriores de renovación de aire. — Deben estar lo más cerca posible del parabrisas, sin llegar a obstruir los orificios de la calefacción. — Está totalmente prohibido efectuar la instalación del taxímetro en el sistema de aireación con perforación de los dispositivos de conexión (cables) o ajustado mediante tornillos.

### Modelos de taxímetros admitidos

Siguiendo las normas legales y las directivas comunitarias que hacen referencia a la no afectación del campo de visión del conductor de vehículos motor, en el Laguna Renault sólo se admitirán aquellos taxímetros electrónicos existentes en el mercado que, por su tamaño y por disponer del correspondiente soporte de seguridad homologado, cumplan con la referida normativa. Éstos son los mo-

delos siguientes: TX-22, TX-28, ARGO 1144, NITAX 90 y HALE MCT.

### Tablir del vehículo

El tablir del Laguna Renault deberá disponer de la pre-instalación necesaria para la correcta ubicación del taxímetro, teniendo en cuenta su estructura.

### Cierre de puertas

A pesar de que en el Laguna el conductor dispone de comandos para el cierre automático de puertas, deberá admitir el sistema de accionamiento manual para los usuarios.

### Topes en las guías de los asientos delanteros

A la hora de adquirir este modelo, el vehículo debe tener instalados los topes en las guías de los asientos delanteros. En caso contrario, hay que reclamar al fabricante.

### Mampara de Seguridad

En el Renault Laguna se admite mampara de seguridad.

## FIAT TEMPRA 1.9 DIESEL

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

CLIMATIZADOR,  
SERVODIRECCION  
Y  
PINTADO DE TAXI

PROMOCION  
ESPECIAL  
TAXI



## FIAT CROMA 2.0 TURBODIESEL i.d.

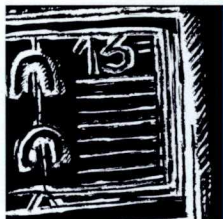
CLIMATIZADOR  
AUTOMATICO  
Y  
PINTADO DE TAXI

**MERIDIANA  
MOTORS, S.A.**

ANTES DE COMPRAR CONSULTE

**FIAT**  
Tecnología líder.

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



## Exposicions

### Retrat de Barcelona

Des del 24 d'abril al 13 d'agost, el Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, en col·laboració amb l'Institut Municipal d'Història, presenta aquesta interessant exposició fins al proper mes d'agost. Preparada pel cap de Recerca i Exposicions del C.C.C.B., Albert Espuche, i l'historiadora d'art Teresa Navas, la mostra s'aproxima a la imatge de la ciutat que va ser donada pels productors de visites (gravadors, dibuixants, pintors, fotògrafs, camarògrafs, etc.), des del segle XVI fins als nostres dies, i que van ser els que van definir més bé la ciutat en cada moment històric. "Retrat de Barcelona" estableix, en definitiva, la relació que existeix entre la manera de veure la ciutat, la transformació urbana, i les formes de representar-la.

El visitant podrà veure també imatges inèdites de la pel·lícula "Barcelona. La Perla del Mediterrani", realitzada cap al 1912-13, i a més gaudir de la banda sonora, encarregada expressament al mestre Joan Pineda pel C.C.C.B. En el marc de la mostra el visitant disposarà d'interactius per aprofundir una mica més en les imatges de cada època. Paral·lelament, el C.C.C.B. ha organitzat un cicle d'audiovisuals i onze conferències sobre la imatge de Barcelona al llarg de la seva història, que es presentaran fins el juny.

*Lloc:* Centre de Cultura Contemporània de Barcelona  
c/ Montalegre núm. 5  
Telèfon 412 07 81

### Les ciutats i els seus escriptors:

#### El Dublín de Joyce

Aquesta mostra s'inaugurarà el proper xxxxxxxx i s'emmarca dins el cicle d'exposicions "Les ciutats i els seus escriptors" que es desenvoluparan progressivament al

Centre de Cultura Contemporània de Barcelona. L'exposició, dirigida per Juan Insúa, ofereix la possibilitat de veure com un gran artista pot transformar una ciutat, com Joyce va reinventar Dublín per als dublinesos i per al món: va començar descrivint la ciutat paralitzada a "Gent de Dublín"; la metròpoli contemporània a "Ulisses" i la ciutat mítica a "Finnegans Wake". Amb l'exposició s'ha organitzat un conjunt d'activitats paral·leles, com un cicle de conferències i projecció de pel·lícules i documentals sobre l'autor i la seva obra.

*Lloc:* Centre de Cultura Contemporània de Barcelona  
c/ Montalegre núm. 5  
Telèfon 412 07 81

## Teatre

### Retablo de la lujuria, la avaricia y la muerte de Ramón María del Valle-Inclán

#### Teatro de la Abadía

*Direcció:* Jose Luis Gómez  
*dies:* del 20 d'abril al 21 de maig  
*horaris:* de dimarts a dissabte a les 21 h.;  
diumenges i festius, a les 19 h.  
*Lloc:* Mercat de les Flors, c. Lleida 59  
"Un muntatge que s'ha de veure"



### T'odio, amor meu Dagoll Dagom

*Contes de Dorothy Parker*  
*Música de Cole Porter*  
*horaris:* dimecres a les 22 h.;  
dijous a les 17 i 22 h.; divendres,  
a les 22 h.; dissabte a les 19 i  
22:30 h. i diumenge a les 19 h.  
*dies:* des del 12 de gener fins al  
30 d'abril.

*duració de l'obra:* 2 h. i 15 m.  
No se la deixis perdre i recomani-la també als teus clients.

## Cicle de Conferències

### La meva Barcelona

#### La Ciutat i els seus escriptors

20 d'abril

#### El barri xino, decadència i plenitud

per Manuel Vázquez Montalbán  
27 d'abril

#### Barcelona motor o furgó de cua de les avantguardes

per M. Lluïsa Borràs.  
Record de l'Escola de Barcelona d'Escriptors.

Per Carme Riera

11 de maig

#### L'Eixample i la consciència moderna

Per Josep M. Espinàs.

18 de maig

#### L'altre món, el suburbi

per Francesc Carandell

1 de juny

#### La Ciutat Literària

per Àlex Broch

*Lloc:* l'Espai 4 del Palau de la Virreina. La Rambla, 99  
*dia i hora:* dijous a les 19 h.  
*Informació:* 301 77 75

## Congressos

### 12è Congrés Nacional de la Societat Espanyola de Cirurgia de la Mà

*Lloc:* Hotel Arts. c. Marina 19-21  
*dates:* del 25 al 27 de maig.

### I Conferència Internacional de Salt Cardíaca

*Lloc:* Fira de Barcelona/Palau de Congressos. Av. Maria Cristina, s/n.  
*dates:* del 28 a l'1 de juny.

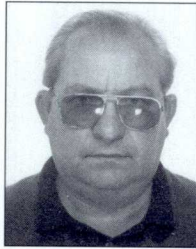


# la bústia del taxi

## Pèrdua d'un company

Josep Pujol i Tarragó va morir a Barcelona el passat mes de març. Va exercir com a taxista des de l'any 1968 i es va jubilar el 93. Josep Pujol va mostrar sempre un gran interès per la seva professió.

Des de que es va inaugurar l'Escola del Taxi de Ciutat Grogua no va dubtar en participar en els seus diferents cursos i activitats. Des d'aquestes pàgines volem transmetre a la seva família i companys les nostres condolències per aquesta sentida pèrdua.



## L'usuari li agraeix

La Secció d'Objectes Perduts de l'Institut Metropolità del Taxi rep diàriament notes o trucades d'agraïment de diferents usuaris dirigides a diversos professionals del taxi que fan tot el possible perquè aquells puguin recuperar els objectes que es deixen o obliden per distracció a l'interior dels vehicles.

Us detallam seguidament la relació de taxistes que van rebre l'agraïment dels clients fins al dia 1 de març:

| Taxista                    | Núm de Llic. | Taxista                    | Núm de Llic. |
|----------------------------|--------------|----------------------------|--------------|
| Alberto Paredes            | 2707         | Antonio Palacio Mur        | 10854        |
| Josep Lluís Rebes Vall     | 6134         | Ángel Rupérez Andrés       | 4455         |
| David Repiso Ortigosa      | 8942         | Miguel Berrocoso Tores     | 8617         |
| Enrique Aliana Navarro     | 708          | Sebastián Fernández Mouriz | 9421         |
| Luis Mansilla Vargas       | 476          | Juan Llano de Frutos       | 8735         |
| José Aguilar Rosales       | 6257         | Joaquín López Navero       | 541          |
| Juan Manuel Peiró Moya     | 6192         | Antonio Clemente García    | 8375         |
| Manuel Gorzo Cortés        | 208          | Jaime Perales Pérez        | 5564         |
| F. José Salvat Herráiz     | 8449         | Juan Moreno Gallo          | 4234         |
| Pascual Lozano Garrido     | 631          | Martín Rodríguez Ozaez     | 2253         |
| José Espinosa González     | 3788         | Salvador Díaz López        | 4497         |
| Félix Marco Charles        | 6427         | Rosario Pedrosa Gil        | 4982         |
| Ramón González Claros      | 8183         | Nicolás Ponce Villar       | 2809         |
| Laureana Serrano López     | 4349         | Jorge R. Pastor Gala       | 10989        |
| Manuel García Palacios     | 3808         | Gabriel Camino Sánchez     | 3105         |
| José Herrera Boada         | 7905         | Miguel Matamoros García    | 10412        |
| Jaime Santacana Bosca      | 87           | Enrique Moreno García      | 10379        |
| Juan Bautista López Lopera | 6786         | Manuel Cruz Cortina        | 5786         |
| Antonio Peña Martos        | 10905        | Fernando Rived Garín       | 4751         |
| Santiago Martínez          | 8537         | Miguel Cano Garrido        | 6259         |
| Francisco Martínez Martín  | 7240         | Juan Ramírez Pulido        | 2421         |
| José Pablo Mesa Rayo       | 61           | Juan Corcellas Noguero     | 9464         |
| Fernando Clemente Amado    | 7714         | José M. Encuentra Puyuelo  | 9727         |
| José Martín Mendoza        | 1016         | Jorge Blenga Olivet        | 4569         |

## PROBLEMAS DE LA INDUSTRIA DEL TAXI

Carta dirigida por el presidente del STAB al "Institut Metropolità del Taxi"

Desearía referirme a tres temas muy concretos, que son otros tantos problemas graves para la industria del taxi, y que están exigiendo una actuación rápida y efectiva por parte del Institut Metropolità del taxi, en favor de los legítimos intereses sectoriales.

El primer punto concierne a las crecientes dificultades que experimentamos los taxistas en el momento de contraer pólizas de cobertura para el riesgo de nuestros vehículos. Puede demostrarse estadísticamente que los porcentajes más altos de siniestralidad vienen ocasionados por vehículos ajenos a nuestra industria. El taxista es por lo común un conductor experto y responsable. ¿Cómo entender entonces que las compañías aseguradoras extremen el rigor en el condicionamiento de sus pólizas cuando se trata de cubrir el riesgo de los vehículos autotaxi?

Este sindicato, el S.T.A.B., se ha dirigido en distintas ocasiones a la Dirección general de Seguros y ha dado a luz las comunicaciones recibidas por parte de dicha Dirección Gral. Ahí seguimos y seguiremos luchando en la medida de nuestras fuerzas para regularizar una situación como ésta, de difícil comprensión si tomamos en cuenta los antecedentes necesarios y que resulta tan perjudicial e injustamente onerosa para los taxistas.

Últimamente, el organismo rector de ese Institut prometió apoyo para mediar ante las autoridades competentes tratando de encauzar el tema en forma satisfactoria para la industria del taxi. Pedimos que ese ofrecimiento no quede en meras palabras, que se traduzca en hechos. La industria del taxi lo necesita y lo merece.

El segundo punto hace referencia a aquellos vehículos autotaxis que, por razones frecuentemente nimias (por ejemplo no haber pasado una revisión con la puntualidad requerida) son llevados al depósito. Si este hecho ocurre, por ejemplo, un viernes, el vehículo ya no sale hasta el lunes y si se da la casualidad de que ese vehículo el martes tiene fiesta se dará el caso de que por una infracción de tono menor, sin repercusión social de clase alguna, se habrá ocasionado una paralización de vehículo de cuatro días, con los graves perjuicios económicos que ello conlleva, con absoluta incongruencia respecto a la falta que se trata de corregir.

Es evidente que por causas similares las Jefaturas Provinciales de Tráfico formalizan requerimientos que no comportan forzosamente la paralización de la actividad del afectado y, en la misma línea, se hallan, para poner otro ejemplo, las propias delegaciones de Hacienda, que cuando inspeccionan a un ciudadano o una empresa no paralizan por este sólo hecho la actividad económica de la persona física o jurídica afectada.

Parece lógico que haya llegado el momento de dar otro enfoque a estas situaciones. No se puede ejecutar la sentencia antes de instruir la causa corriendo el riesgo gravísimo de que, en esa penalización anticipada, paguen justos por pecadores.

En esta materia, con el respeto, pero también con la energía que nos caracterizan, pedimos a ese Institut que se consideren las cosas y se adopten, ya, decisiones que sean a la vez prudentes, justas y equitativas.

Finalmente, deseo destacar la absoluta necesidad de que ese Institut (con los demás organismos que tienen asignadas competencias sectoriales en este caso) estudie muy seriamente la posibilidad de coadyuvar eficazmente con la industria del taxi a los efectos de negociar con el Fisco (y obtener del mismo) un trato similar al que reciben las empresas del transporte público pues ésta sería la única forma de acrecentar la rentabilidad del colectivo, con lo cual éste se dignificaría cada vez más y las administraciones tendrían argumentos morales para exigirle con ahínco todo aquello que concierne a la calidad del servicio y al legítimo interés de los usuarios.

El taxi es, conforme ya definió en su día el Tribunal Supremo, "una empresa privada de interés público". La industria del taxi es el complemento y la alternativa para el transporte público, su desaparición (hablando en términos hipotéticos) entrañaría un grave problema para las administraciones públicas. Ese servicio de complemento y alternancia lo presta la industria del taxi sin costarle un céntimo a dichas administraciones, porque, hasta la fecha, la colectividad cotiza prácticamente al Fisco en forma exactamente igual al de cualquier empresa privada. Estimo, sinceramente, que nuestra profesión merece, dentro de lo posible y en el área de la fiscalidad, un trato especial. Ese Institut puede ser el organizador más eficaz a la hora de iniciar una labor en esta materia.

Sin más por el momento, aprovecho la ocasión para saludarle muy Atte.

Fdo. Dionisio Gracia Fajardo  
Presidente

# FA SSEGURANCES

Agencia de seguros

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

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

# CERMASA



## CENTRO DE REVISIONES MÉDICAS

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

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

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

# 25%

## DESCUENTO

### EN EL CAMBIO DE:

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

### Y... GRAN OFERTA DE BATERIAS

\* Oferta válida hasta el 30 de septiembre de 1995

## Talleres IDEAL - AUTO

C/ Varsovia nº 25 Telf. 435 31 22

**OFERTA IDEAL**

## RADIADORES AUTOMOVILES

# RADIAUTO

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

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

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



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

**Condiciones especiales**  
**Sres. Taxistas**

C/ Londres, 31 Tel. 439 38 80



## VASECTOMÍAS

**SIN BISTURÍ Y SIN PUNTOS**

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

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

**CENTRE EMAI**

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

Parking gratuito  
SABA  
Pau Claris/Mallorca

**PRECIO ESPECIAL AMIGOS TAXISTAS**

## RECICLAJES TRADER, S. L.

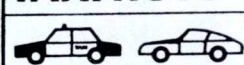


Reparación y sustitución de

Transmisión < Reparada  
Semi-nueva 25% dto.  
Direcciones < Asistidas  
Mecánicas

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

## RECAMBIOS TAXI-AUTO S.L.



**ACCESORIOS**

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

Cartellá, 189 - 08031 Barcelona  
Tel. 357 44 54

## RECAMBIOS EN GENERAL AL SERVICIO DEL TAXI

**OFRECEMOS GRANDES DESCUENTOS**

**HORARIO: de 8 a 20 horas**

**NO CERRAMOS AL MEDIODIA**

NUEVO TAXI  
LAGUNA RN 2.2 Diesel.



# LIBRE

Por fin. El taxi más esperado. El coche con el que ganará más carreras.

Por la elegancia de su línea fascinante y por contar con los mejores sistemas de seguridad y confort.

Aproveche el precio especial de lanzamiento y el Plan Renove Renault\* especial para taxistas, sin límite de antigüedad, con el que disfrutará de un **descuento adicional de 80.000 ptas,** si compra su Laguna antes del 30 de junio.

Con el Laguna siempre bajará bandera. Infórmese en cualquier concesionario Renault.



**RENAULT**

\* Oferta exclusiva para Catalunya y Aragón.

# taxímetros Barcino®

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:



TAXITRONIC

## GRAN OFERTA\*



*La Tecnología del mañana, hoy*



**HALE MCT-04**

**Tamaño:**

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

**Peso:** 145 grms.

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

### HALE electronic MCT-04

**APROBADO SEGÚN NORMATIVA TAXÍMETROS I.M.T.**

\* CARGAS AIRE ACONDICIONADO R-12 Y R-134

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

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