

TAXI



Àrea metropolitana de Barcelona
Institut Metropolità del Taxi

143

Taxi Metropolità de Barcelona
Maig-Juny 2001

www.taxibarcelona.com
www.taxi.bcn.es

Taxis a la nit

ciutadans i taxistes opinen

Tarifa Interurbana: com i quan aplicar-la

Nou Pla de formació es presenta al Consell Pedagògic





Àrea metropolitana de Barcelona
Institut Metropolità del Taxi

CONDICIONES ESPECIALES PARA PROFESIONALES DEL TAXI Y FAMILIARES

NO PODRÁS PARAR DE REÍR

SERVICIOS GRATUITOS: 1ª visita (consulta y revisión) · 1ª visita de Ortodoncia
Revisiones periódicas · Fluorización · Radiografías intrabucales.

20% de DESCUENTO: En el resto de tratamientos incluso en Prótesis
Dental, Ortodoncia e Implantes.

SESIÓN DE HIGIENE + REVISIÓN 3.000ptas.

trato **personalizado** la **más avanzada tecnología**
el **mejor servicio odontológico** cuidamos de **tí y de los tuyos**

Llámanos hoy mismo y concierta una visita en el centro **D&D** más cercano a tí.

BARCELONA

Floridablanca, 106, bajos
Tel. 93 325 44 00

L'HOSPITALET DE LLOB.

Progreso, 22, pral
Tel. 93 448 22 02

BADALONA

Colom, 46, bajos
Tel. 93 464 43 63

SANT BOI DE LLOB.

Francesc Macia, 11-15, bajos
Tel. 93 652 92 92

EL PRAT DE LLOB.

Mayor, 6, pral.
Tel. 93 379 24 90

MANRESA

Pº. Pere III, 90, entl. 1ª
Tel. 93 877 44 34

VILAFRANCA

General Prim, 7-9, local C
Tel. 93 819 91 11

ZARAGOZA

Pº María Agustín, 60 Bajos
Tel. 976 28 03 94

CASTELLÓN

Próxima apertura

Sumari



Edita

Institut Metropolità del Taxi
carrer 62, núm. 18
Zona Franca
08040 Barcelona
Telèfon: 93 223 51 51

Consell de Redacció

Daniel Fernández
Pilar Molina
Xavier Sabaté
P. Rocío Terán

Direcció de Comunicació

Xavier Sabaté

Direcció Periodística

P. Rocío Terán

Col·laboradors

Natàlia Arozamendi, Ferran Imedio, Gerardo Prieto, M. Àngels Pujol, Pierre Roca, Maribel Silva, Marc Sanchís.

Publicitat

Tomàs Muñoz
Telèfon 934 850 426

Correcció

Anna Canals

Capçalera coberta

Enric Satué

Disseny Gràfic i Maquetació

Sergi Freixes - El Petit Estudi

Fotografia

Ramon Josa i Campoamor

Tiratge

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

Fotomecànica

Tresmar, SA

Impressió

Gramagraf
Sant Joan, 22-23
Santa Coloma de Gramenet
Dipòsit legal: B. 27.521-1983

Subscripció

7.000 ptes. anuals
amb taló nominatiu

La revista "Taxi Metropolità de Barcelona" no es fa responsable de l'opinió expressada en els articles signats. La responsabilitat és únicament dels autors. Els articles no signats són atribuïbles a la redacció.

Editorial4

Un desafortunat informe

Dues enquestes a ciutadans i taxistes coincideixen en apuntar que manquen taxis a les nits6

Tribuna del Taxi12

Es veurà beneficiat el ciutadà amb la mesura aprovada inicialment pel Ple de l'EMT del 24 d'abril?

Gran angular14

Sancions, fins al final

Així són, així ens veuen16

El turista nord-americà

Què opina el client?18

Del servei19

Xamfrans, més que una simple cruïlla

Tarifa Interurbana: com i quan aplicar-la20

Estat Pla de Viabilitat Sector del Taxi22

Períodes 1997, 1998, 1999, 2000

Tauler25



El nou pla de formació del taxi es presenta al Consell Pedagògic

Hotels nous a Barcelona i àrea

Ochenta cuadros de taxis coleccionados con pasión

Nova jornada solidària amb els nens del Casal del Raval

Setanta espectacles donaran color al Festival GREC 2001, l'any que celebra el seu 25è aniversari

Acta Mesa Tècnica del Taxi del 20 d'abril

Taxi-salut37

El fum ambiental del tabac mata: clarifiquem les coses

Taxi-Euro40

Adaptació del taxímetre a l'euro

Taxi-Motor41

- Seat Toledo 99, consolidat en el primer lloc

- Citroën C-5, para disfrutar conduciendo

Taxi Lleure46

- Entrevista a:



- Cinema, TV, video

- Llibres. Pensat i fet

- Menjar de tres forquilles. Gastronomia. L'horòscop

- Llocs per comprar. Esport. La hoja de Maribel

Editorial

Aquest mes, els mitjans de comunicació es feien ampli ressò d'una informació referent a un estudi comparatiu realitzat per l'OCU de Madrid sobre el funcionament del taxi en deu ciutats del país, entre elles Barcelona i la seva àrea metropolitana.

Les conclusions d'aquest estudi van sorprendre a tothom, especialment quan des de l'IMET fa un any que s'estan impulsant campanyes d'inspecció del servei, amb la col·laboració del cos de la Guàrdia Urbana dels municipis metropolitans, i gràcies a les quals s'ha pogut constatar que la gran majoria dels taxistes treballen complint correctament les normes que regulen el sector i els casos de frau són sancionats d'acord amb el que estableix el Reglament metropolità del taxi.

UN DESAFORTUNAT INFORME

Conegut l'estudi, l'IMET es va posar en contacte amb els responsables de l'OCU per conèixer de primera mà l'informe, i després d'un temps d'espera perllongada, aquest va arribar. Els casos analitzats a la ciutat de Barcelona han estat també estudiats pels tècnics de l'IMET i tan sols en un únic recorregut s'ha pogut constatar que hi havia una presumpta intenció de frau; i, en qualsevol cas, el fet ha estat traslladat al departament de sancions per iniciar l'expedient corresponent informatiu i sancionador.

Probablement l'informe amb què ens va sorprendre l'OCU de Madrid va ser fet amb molt bona intenció, però, a més de generalista, no té cap rigor ni consistència, almenys pel que afecta el taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Dues enquestes a ciutadans i taxistes coincideixen en apuntar que manquen taxis a les nits

Durant els darrers quatre mesos, l'IMET ha encarregat la realització de dues enquestes —entre ciutadans i entre els taxistes— a fi de conèixer el comportament de la demanda i de l'oferta de taxis, respectivament, en el conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona. D'aquestes es dedueix que existeix la percepció —per part dels dos sectors— que a les nits hi ha un segment de la demanda de taxis que no cobreix el servei actual.

Els ciutadans opinen



L'enquesta als ciutadans de l'àrea metropolitana de Barcelona es va realitzar entre el 12 i el 16 de març d'aquest any i les preguntes van ser les següents: *Durant l'últim mes, ha agafat alguna vegada un taxi de dia (entre les 06.00 i les 21.59 hores)? Durant l'últim mes, quantes vegades ha agafat el taxi de dia?*; *Durant l'últim mes, ha intentat agafar algun taxi de nit (entre les 22.00 fins les 05.59 hores)? Durant l'últim mes, quantes vegades ha utilitzat el taxi de nit?*, i finalment: *La darrera vegada que va utilitzar un taxi de nit l'últim mes, quant temps va tardar a trobar-ne un?*

Totes les enquestes es van fer per telèfon i sobre una mostra de 1.000 persones aleatòria quant a quotes de sexe, edat i districte municipal calculades proporcionalment sobre el padró municipal d'habitants.

El 42% utilitzà el taxi alguna vegada durant el dia

El 42% dels ciutadans enquestats va subratllar que durant el darrer mes havia utilitzat el taxi alguna vegada durant el dia; això vol dir, entre les 06.00 de la matinada i les 21.59 hores de la nit. I que ho havien fet una mitjana de 5,1 vegades durant aquell mes. De l'anàlisi de les respostes es dedueix que els ciutadans entre els 45 i els 54 anys són els que més van agafar-ne durant el dia, entre 6,0 i 6,5 vegades al mes respectivament, i els que menys, els joves entre els 16 i 24 anys, amb una freqüència de 3,1 vegades de mitjana.

Els joves, els clients habituals a la nit

Entre les 22.00 hores i les 5.59 hores, un 26,6% dels enquestats van respondre que havien intentat agafar un taxi durant la nit; d'aquest total, el 23,1% ho va aconseguir i un 3,5% no. Els joves són els que més van agafar un taxi a la nit, seguits dels adults i de les persones més grans. La freqüència d'utilització del taxi en aquest mateix període del dia se situava en una mitjana de 3,7 vegades al mes.

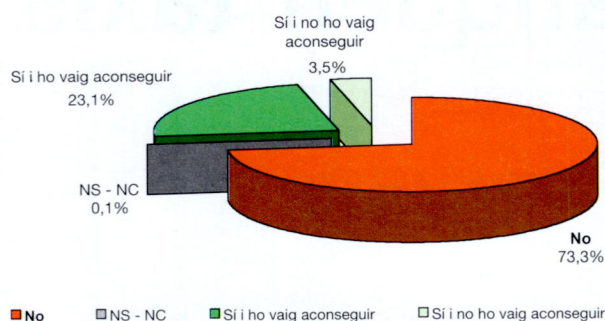
El 26% dels ciutadans va trigar més de 15 minuts a trobar un taxi

Un 19,5% dels ciutadans que van agafar un taxi a la nit el darrer mes, van aconseguir-ho immediatament; un 21,2% van trigar menys de cinc minuts; un 32%, entre 5 i 15 minuts; un 14,3% entre 16 i 30 minuts i un 11,7% van tardar més de 30 minuts.

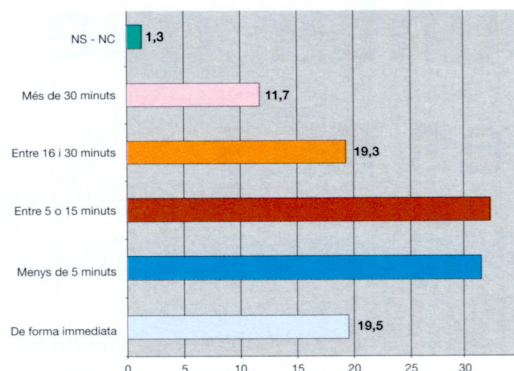


Dues enquestes a ciutadans i taxistes coincideixen en apuntar que manquen taxis a les nits

Durant l'últim mes ha intentat agafar algun taxi de nit (entre les 22.00 h i les 05.59 h)?



La darrera vegada que va utilitzar un taxi de nit l'últim mes, quant temps va trigar en agafar-ne un?



Els taxistes també opinen

Del 5 al 22 de febrer es va realitzar una enquesta telefònica i personal a un total de 1.015 taxistes. El qüestionari es va centrar, entre d'altres temes, en l'horari de servei habitual en dia feiner i l'horari de servei en dia festiu. A la vegada es va preguntar als taxistes enquestats sobre l'opinió sobre la flexibilització d'horaris a les nits del cap de setmana i sobre si creien que hi havia manca de servei en algunes hores i dies de la setmana.

Jornada laboral

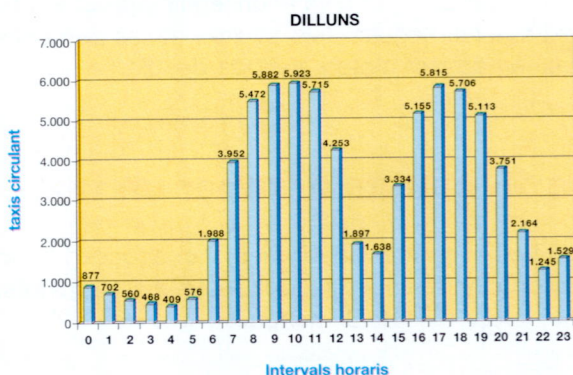
La majoria dels taxistes treballen fent la jornada partida i fan un descans prolongat per menjar, ja sigui a casa o a fora. La proporció dels que fan jornada partida varia segons el dia de la setmana, però és més gran els dies feiners (94%). Aquesta proporció disminueix els caps de setmana i se situa en el 82% el diumenge.

Horaris en dies feiners

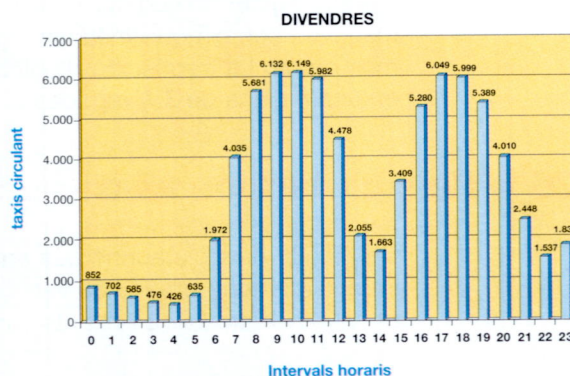
El 90% dels taxistes van assenyalar que fan el mateix horari de treball durant els quatre dies feiners que els pertocquen. De l'enquesta es desprèn, no obstant això, que els dividends n'hi ha més que s'adapten a un horari diferent.

Quant als horaris de treball, els dies feiners es va constatar que les puntes de l'oferta són molt semblants de 8 a 12 hores i de 16 a 20 hores; aquestes puntes horàries son ateses per uns 6.000 vehicles aproximadament. També s'observa que les matinades (de 6 a 8 hores) dels dilluns i dels divendres es disposa de més vehicles al carrer i les nits dels divendres hi ha circulant 300 taxis més que la resta de dies feiners.

Distribució horària dels taxis en servei



Distribució horària dels taxis en servei



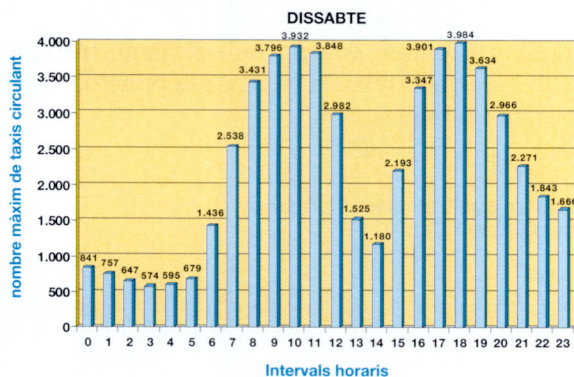


Els horaris dels caps de setmana

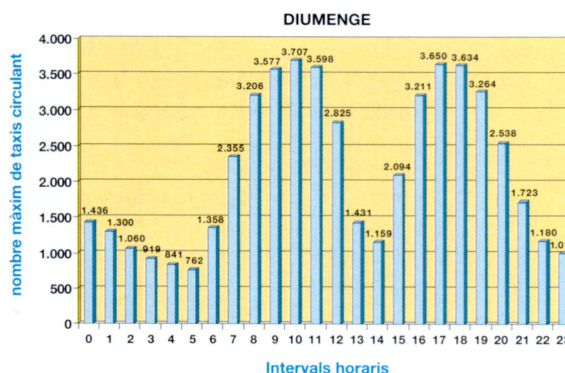
Els dissabtes, de 9 a 12 hores i de 17 a 19 hores, l'oferta és atesa pel 70% dels taxis que circulen al llarg del dia.

Els diumenges, la major concentració d'oferta de taxis es detecta en les mateixes franges horàries del dissabte, tot i que s'observa un nombre menor de taxis circulant ja que a la matinada hi ha més servei fins a les 06.00 hores.

Distribució horària màxima dels taxis en servei



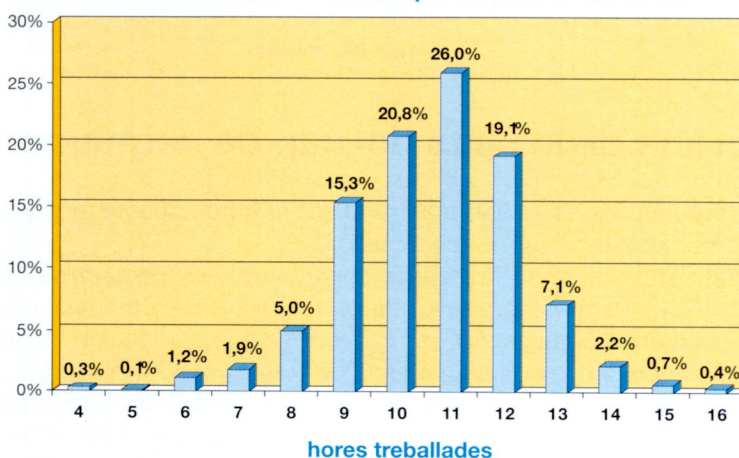
Distribució horària màxima dels taxis en servei



Les hores que es treballa

El ventall del nombre d'hores treballades per taxista es molt ampli i va des de les cinc hores o menys fins a quinze o més hores. La mitjana d'hores treballades se situa en deu hores. Els dissabtes hi ha un 2,6% de taxistes que asseguren que no treballen i els diumenges aquest percentatge s'amplia fins al 4,4%.

Distribució horària dels taxis que treballen en dies feiners



L'edat, factor determinant dels hàbits de treball

Per tal de determinar els hàbits horaris en funció de l'edat, l'enquesta ha establert quatre grups: els compresos entre els 18 i els 29 anys, els de 30 a 44 anys, els de 45 a 64 anys; i els de 65 anys o més.

Els dies feiners, el grup d'edat comprès entre els 18 i 29 anys treballa proporcionalment menys a la tarda que la resta de grups, i juntament amb el grup d'edat de 65 i més anys,



Dues enquestes a ciutadans i taxistes coincideixen en apuntar que manquen taxis a les nits

cobreix l'hora vall del migdia.

En els caps de setmana, el grup de taxistes d'edat compresa entre els 65 i més anys treballa preferentment a primera hora del matí i de la tarda, i proporcionalment treballen menys durant les hores extremes del dia.

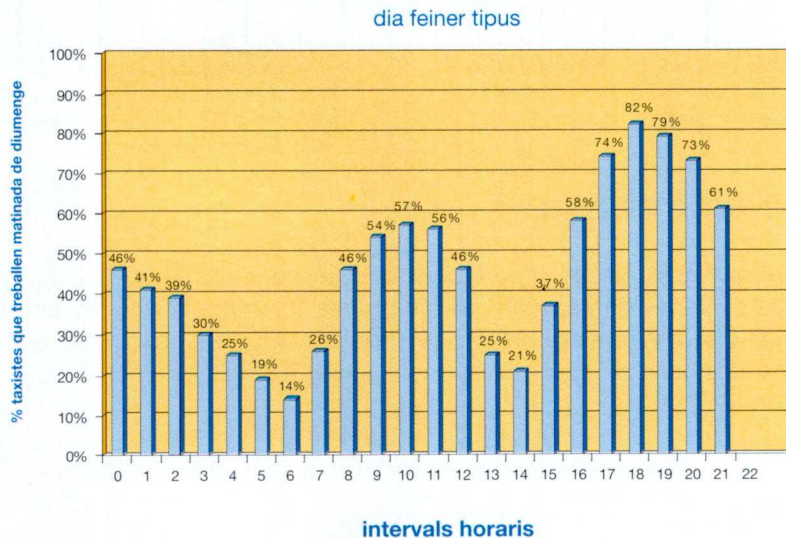
El grup de taxistes entre els 30 i 44 anys és el que proporcionalment cobreix més el servei de matinada.

Horaris per a la matinada de diumenge

Per tal d'aprofundir en els hàbits dels taxistes que treballen les matinades del cap de setmana es va fer una selecció dels taxistes que treballen la matinada de diumenge de 2.00 a 3.00 hores, com a hora representativa del servei nocturn de cap de setmana.

De l'anàlisi efectuada es desprèn que aquests taxistes, en cap de setmana, treballen sobretot als vespres i les nits. En canvi, en un dia feiner tipus, la tarda és la principal franja de treball, amb concentracions menors a mitjanit i al matí.

Distribució horària percentual dels taxistes que treballen diumenge de 2.00 a 3.00 hores de la matinada



Liberalització horària de les nits del cap de setmana: què n'opina?

El 65,1% dels taxistes es van mostrar d'acord amb aquesta mesura adoptada des del mes de desembre passat, i 34,7% en desacord.

Preguntats sobre si hi ha manca de servei en algun moment de la setmana, el 53% dels taxistes que es va mostrar a favor de la liberalització va afirmar que consideren que sí que es detecta manca de taxis. Al contrari, el 59% dels que es van mostrar en contra de la liberalització, no creuen que hi hagi manca de taxis.

El taxistes que donen suport a la liberalització horària els caps de setmana van subratllar que aquesta mesura és bona davant la percepció que hi ha una demanda de taxis prou significativa i que cal oferir un bon servei; també es mostren d'acord perquè creuen que cadascú ha de poder treballar quan ho consideri oportú i adoptar l'horari que més li convingui i, finalment, perquè s'ha de tenir la possibilitat de treballar més hores i alhora poder compensar una setmana fluixa o obtenir uns ingressos extres.

Els taxistes que van afirmar estar en desacord amb la mesura de flexibilització horària els caps de setmana argumenten que no hi ha prou demanda i, en conseqüència, no hi ha feina per a tothom; que els primers perjudicats d'aquesta mesura són els que normalment treballen a la nit, que cal prefixar els horaris i dies de treball i que, en definitiva, comporta moltes hores de feina a canvi de pocs diners. Van fer èmfasi en el fet que es fan molts quilòmetres de buit.

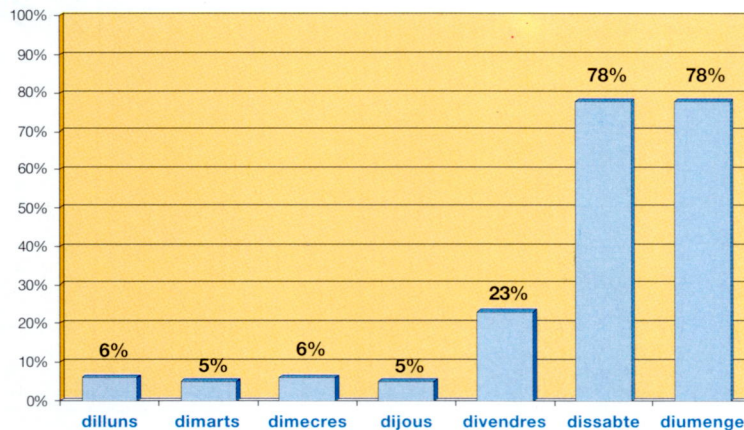


Manca de servei de taxi: dies i hores

El 49% de taxistes que consideren que hi ha manca de taxis al llarg de la setmana apunten que aquesta mancança es posa de manifest especialment els divendres, dissabtes i diumenges.

Concretant les hores en les quals l'oferta es mostra insuficient, les respostes porten a determinar que el comportament és molt similar de dilluns a dijous. Es va coincidir en subratllar que hi ha una oferta insuficient de taxis en els intervals de les 00.00 a 01.00 hores de la matinada i de les 08.00 a 09.00 del matí.

Manca de servei de taxis per dies
% respecte dels que creuen que manca servei

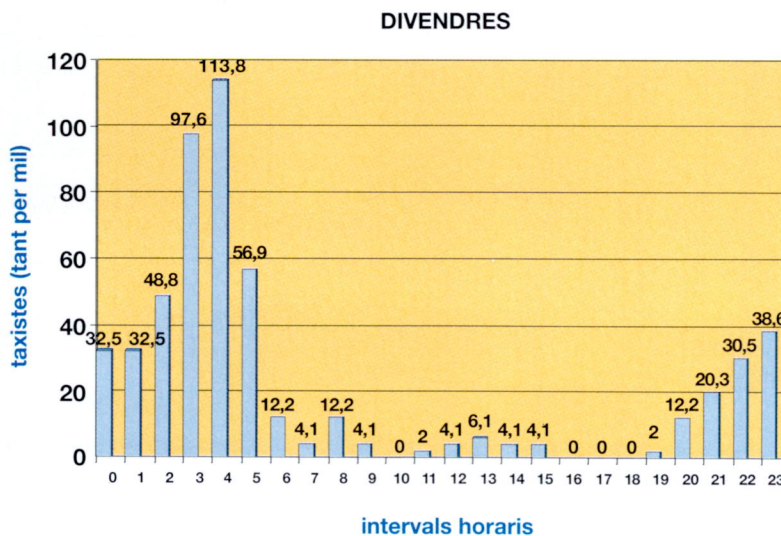


L'oferta diferent els divendres

Sempre tenint en compte els taxistes que opinen que hi ha manca de taxis a les nits de cap de setmana, aquests consideren que el comportament de l'oferta de taxis els divendres és totalment diferent.

A la matinada observen que hi ha un progressiu increment de manca de taxis, l'interval de major coincidència és entre les 04.00 a 05.00 hores de la matinada. D'altra banda, consideren que hi ha una mancança de vehicles en els mateixos termes que la resta de dies feiners a l'inici de la jornada, cap a les 08.00 hores del matí. Finalment, constaten que al vespre es va produint un increment progressiu que té continuïtat la matinada del dissabte

Tant per mil dels taxistes que detecten manca de servei
respecte del total que creuen que manca servei

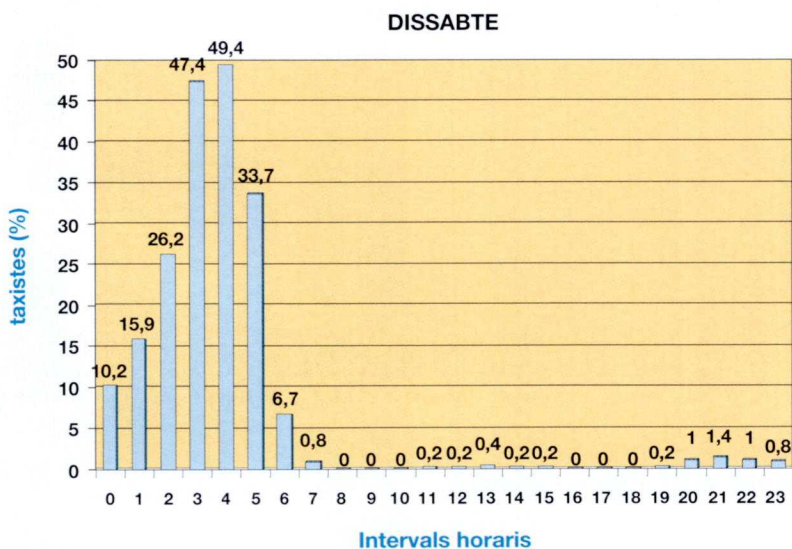




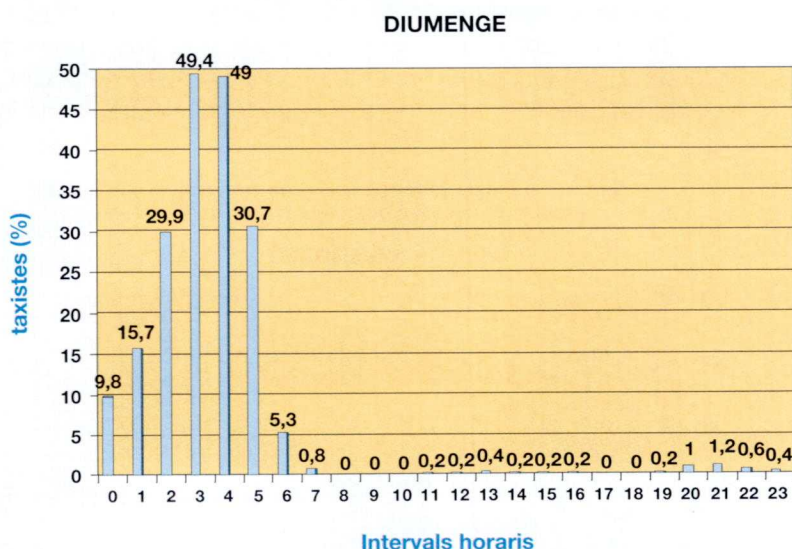
Les matinades de dissabte a diumenge

Quant a la situació de l'oferta les matinades de dissabte a diumenge, les opinions són molt coincidents. La percepció de la manca de taxis s'incrementa gairebé de manera exponencial des de la mitjanit fins a les 3 de la matinada. Les puntes se situen els dissabtes entre les 04.00 i les 05.00 hores i, entre les 03.00 i les 05.00 hores els diumenges. Fins i tot, una tercera part dels taxistes creuen que hi ha falta de taxis fins a les 06.00 de la matinada. D'acord amb les repostes, els taxistes posen de manifest que aprecien una progressió de la demanda entre les nits de divendres i les matinades de dissabte, mentre que de les nits de dissabte a les matinades de diumenge es produeix un salt bruscat en canviar de dia.

Percentatge dels taxistes que detecten manca de servei respecte del total que creuen que manca servei



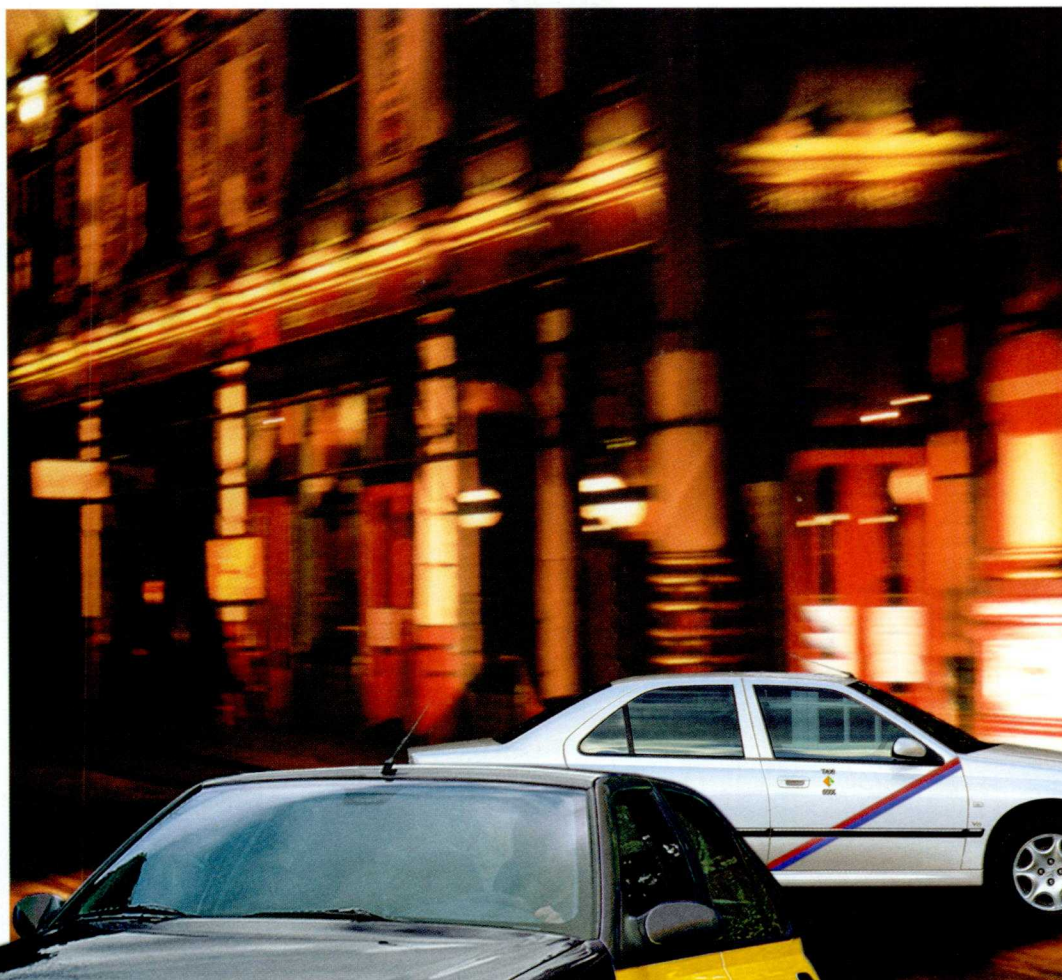
Percentatge dels taxistes que detecten manca de servei respecte del total que creuen que manca servei



On falten taxis?

La resposta amb relació als principals punts de la ciutat on hi ha una mancança de taxis és unànime i se centra en els grans centres i llocs d'oci de la façana marítima, a l'eix de La Rambla, a zones de teatres i d'oci en general.

Pensado para tí. Pensado para tu ciudad.



Disponemos del nuevo modelo 406, con motorización diesel 2.2 de 136cv. Homologado para taxi.

LUMACAR

Concepción Arenal, 17-21
Tel. 93 352 12 11.
BARCELONA
Rosselló, 340 - 352
Tel. 93 457 38 00.
BARCELONA

AUTO 95

Carretera de Mata, 115 - 117
Tel.: 93 790 64 18
MATARÓ

SERVITRACCIÓN

Carrer Armenteres, 62 - Tel.: 93 685 78 72
SANT FELIU DE LLOBREGAT
Carrer Salvador Seguí, 14 - Tel.: 93 680 01 86
MOLINS DE REI

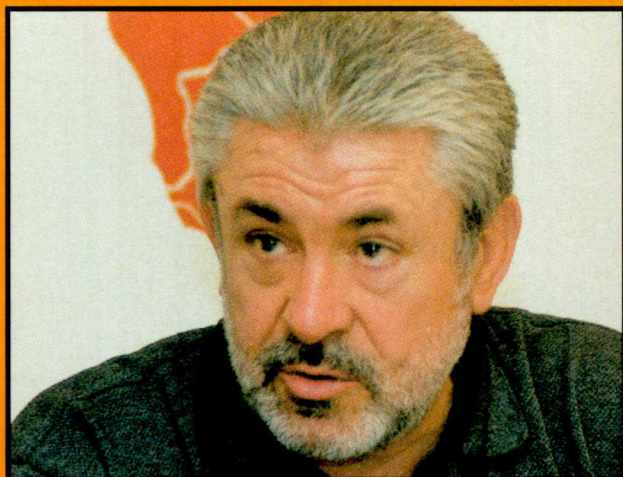
406



Tribuna del taxi

Es veurà beneficiat el ciutadà amb aquesta mesura?

A l'hora de tancament d'aquesta publicació, la coalició AET-ABEAT va comunicar que declinava la seva participació en aquesta pregunta.



Es evidente que el usuario, ante cualquier medida que signifique incrementar el servicio, se va a sentir beneficiado; otra cosa es si la medida va a ser suficiente. No obstante, habría que dar una respuesta desde el sector de los autónomos, después de las campañas orquestadas desde diferentes grupos de presión, llámense mediáticos o bien económicos, con una clara vocación de crear las condiciones que justifiquen la implantación del sector empresarial como alternativa al sector de autónomos cuando en esta ciudad la oferta empresarial sería la han dado históricamente los autónomos agrupados en cooperativas o asociaciones de radiotaxis.

La modernización del sector la aportan los autónomos, con la calidad de su parque móvil y su apuesta por las nuevas tecnologías, así como la unificación de radiotaxis que la han llevado a cabo los autónomos no las empresas. Entiendo que para el próximo año habrá que tener en cuenta un nuevo calendario laboral, que contempla las noches de fin de semana y los días festivos entre semana como alternativa a la ofensiva que nos provocan quienes todos conocemos.



El Pleno de la Entitat Metropolitana del Transport del pasado mes de abril ha aprobado una medida olvidándose de unos principios irrenunciables de los autónomos de este país que son hasta la fecha libres de hacer el horario laboral que más les interese en su industria, pues el derecho a intentar hacer rentable su industria es básico y no renunciabile. La medida aprobada intenta crear dos clases de autónomos con diferentes horarios y obligaciones.

La EMT vuelve a olvidarse de los párrafos de algunas sentencias judiciales recientes, tendremos que recordárselas otra vez: "Actividad próxima a un servicio público propio y más allá de una mera cuestión de intervención". "Servicio de interés público". "Cuasi servicio público". "Servicio público impropio o virtual, ejercido por particulares de actividad de interés general".

Los trabajadores de los servicios públicos, por ejemplo Metro, Transportes Metropolitanos y Ferrocarriles de la Generalitat cobran un salario y la empresa paga sus seguros, la empresa pone los horarios de servicio, vacaciones y fiestas.

El empresario paga sus autónomos, el IAE, sus impuestos y él pone el horario pues no es un trabajador asalariado; así un empresario autónomo -como dice la palabra- tiene plena autonomía para fijar sus jornadas de trabajo y horarios.

Si nos quieren cambiar que nos lo digan, pero con todas las consecuencias; entonces seremos asalariados y no autónomos.

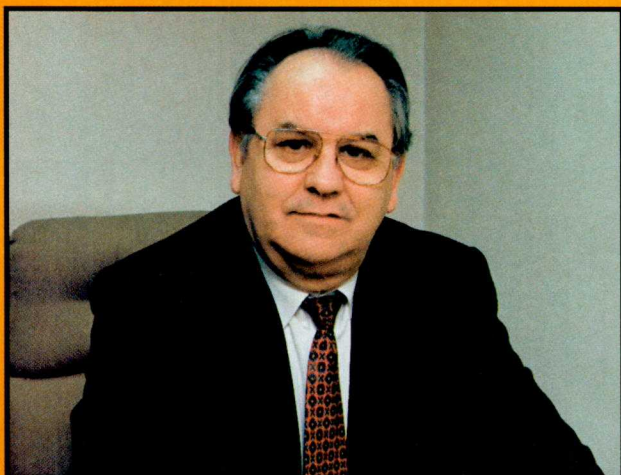
Miguel Tomás

President del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC)

Bernardo Rodríguez Cancio

Presidente del Gremio Unión de Taxistas (GUT)

L'abril passat, el Ple de l'EMT va aprovar inicialment la mesura que farà que els nous adjudicataris d'una llicència, així com de forma voluntària els actuals titulars que ho desitgin, siguin qui cobreixin temporalment el desequilibri de l'oferta de taxis a les nits. Amb relació a aquesta proposta:



Entendemos buena voluntad por parte del IMET para paliar el problema nocturno con que tanto nos acosan los medios de comunicación. Nosotros ya nos manifestamos en la Mesa Tècnica el día que se nos comunicó y aquí respondemos en la misma dirección. Nos parecería más justo repartir el problema entre todas las licencias, incluso, con carácter voluntario, dar la posibilidad al que aceptara de cubrir dicho servicio a cambio de ciertas contraprestaciones, algunas ya aprobadas. Debemos contar con que un nuevo profesional desembolsa una cantidad cercana a los 10 millones, cantidad que en su mayor parte procede de créditos que deberá pagar.

Ante posibles averías o bajas, con el horario limitado, no va a poder recuperar y va a ir justo. Es por eso que seguimos manifestando que jurídicamente podemos y vamos a tener problemas ya que estamos haciendo un agravio comparativo con el resto de los titulares.

Por otra parte, la medida debería provocar una caída en la demanda de nuevos taxistas, por ser menos atractiva, y ello redundaría en un menor servicio.

En conclusión, nos parece una salida fácil y que lleva la carga del problema a los que menos necesitan que les llegue.

Es un tema delicado que se debería estudiar profundamente, más aún con los datos que posee el IMET con respecto a las horas y los lugares concretos en los cuales parece existir una falta de servicio.

Por ello, estamos dispuestos a dialogar y buscar las mejores soluciones como siempre lo hemos hecho.

Dionisio Gracia Fajardo

Presidente del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB)



Taxi metropolità de Barcelona

Per informar-se sobre la forma de contractar espais publicitaris en aquesta publicació, truqui al telèfon: **934 850 426** o envii'ns la seva proposta a l'adreça electrònica següent: revista-taxi@amb.es



Gran angular

SANCIONS, FINS AL FINAL



Una adequada i justa política sancionadora contra aquell taxista que fa malbé la imatge del sector, ja sigui mitjançant els cobraments abusius o l'incompliment de qualsevol altre aspecte relacionat amb la reglamentació, és una garantia per a la resta de persones que treballen en el sector i, sobretot, per al ciutadà que confia en el nostre servei.

Davant l'arribada d'una denúncia, l'IMET obre immediatament un expedient informatiu per tal d'analitzar tots els aspectes que van donar lloc als fets denunciats. Quan l'anàlisi de la situació permet concloure que el taxista ha pogut incórrer en una falta contra la normativa vigent, s'obre seguidament un procediment sancionador, del qual es fa un seguiment exhaustiu fins a l'execució de la sanció que li correspongui, en aplicació de la normativa vigent.

Durant els darrers mesos i, després de les campanyes d'inspecció que aquest institut va impulsar en diversos municipis metropolitans, totes les possibles irregularitats detectades han estat comunicades als taxistes afectats i, majoritàriament, tots van mostrar

una bona predisposició per solucionar el problema en el termini establert.

Els casos de denúncies sobre cobraments abusius reben un tractament prioritari i s'accelera l'execució de la sanció que estableix la reglamentació per a aquestes circumstàncies i que pot derivar en la suspensió o revocació de la llicència.

Cal subratllar, d'altra banda, la bona resposta que està donant el sector amb relació a qualsevol iniciativa que ajuda a millorar la qualitat del servei, la credibilitat del sector davant de l'usuari i l'ordenament del funcionament del taxi. En aquest sentit, cal fer especial èmfasi en la bona predisposició que els taxistes estan demostrant a l'hora d'acatar l'ordre de presentar-se amb el Certificat de Vida Laboral a les revisions metropolitanas i en l'esforç que tots estan fent per recollir personalment l'esmentat certificat en les oficines de la Seguretat Social. És un gest que demostra un cop més que el taxista és el més interessat perquè els aspectes relacionats amb la seva feina funcionin correctament i de la millor manera possible.

ŠKODA OCTAVIA

Tu nueva herramienta de trabajo



El Škoda Octavia es un automóvil pensado para ser confortable y seguro. Estas características, tanto el conductor como los pasajeros, las aprecian desde el principio. Especialmente aquellos expertos conductores como los profesionales del taxi, que hacen de su coche su propia herramienta de trabajo. Conducir un Škoda Octavia es comprobar en cada kilómetro la avanzada tecnología del Grupo Volkswagen, como su motor TDI, así como su máxima seguridad. Este es un coche que satisface por su espacioso interior y comodidad, por su maletero amplio y accesible y por su diseño. Rentable y de bajo consumo, con un Škoda Octavia, vayas donde vayas, tienes muchos kilómetros por delante.



CAR-FÓRMULA D

Viladomat, 149
BARCELONA Tel. 93-423 22 11

MISTRAL EUROMOTOR

Ctra. Barcelona-Sta. Creu Calafell, Km. 10,3
SANT BOI Tel. 93-661 36 48

MOGADEALER

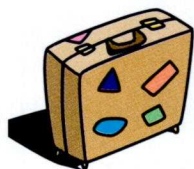
C/ Guipuzcoa, 91-93 BARCELONA Tel. 93-498 78 00
C/ Cerdeña, 254 BARCELONA Tel. 93-265 33 99
C/ Vía Augusta, 10-12 BADALONA Tel. 93-464 46 00
C/ Aragón, 602 BARCELONA Tel. 93-232 10 00

NAVAMOTOR

C/ Ventura Gassol, 7-9 L'HOSPITALET DE LLOBREGAT Tel. 93-337 55 37
Ctra. d'Esplugues, 44 CORNELLÀ DE LLOBREGAT Tel. 93-474 05 61

RUFÍN DE AUTOMOCIÓ

C/ Santa Ana, 16-18
SANTA COLOMA DE GRAMANET Tel. 93-386 21 41



Així són, així ens veuen

Michael Rosenthal es un ciudadano de Nueva York que vive en Barcelona desde hace nueve años. Está muy integrado en la sociedad catalana y barcelonesa. Ha ejercido durante todo este tiempo como profesor de inglés en el Institut Nord-Americà de Barcelona. En esta conversación analiza el taxi de su ciudad con rigor, sin dejar de compararlo con el taxi de Barcelona que para él es un modelo casi ejemplar si se pone en paralelismo con el de la cosmopolita ciudad que lo vio nacer.

-¿Qué diferencias encuentra entre el taxi de su ciudad y el de Barcelona?

En Nueva York, el taxi no es hoy un oficio para toda la vida y por vocación. Probablemente lo fue y, de hecho, en las películas de Gene Kelly o Frank Sinatra vemos al taxista de Nueva York plenamente integrado en la dinámica de la ciudad. Además, la industria del taxi cambió a partir de 1930 cuando se estableció una ley con el objeto de regularizarlo ya que existían 30.000 taxis y muy poco control. Fue entonces cuando se estableció el límite de 12.000 taxis amarillos, que debían tener adjudicado el *medallion cab* (la licencia) para ser legales. La imposibilidad de conseguir nuevas licencias (*medallion*) incrementó su precio hasta 155.000 \$ para particulares y 220.000 \$ para empresas. La ley prohíbe, sin embargo, que una empresa pueda comprar licencias a particulares para evitar la monopolización.

-¿Cómo repercutió esta situación en el taxista?

Esta ley ordenó la estructura del taxi, pero al mismo tiempo, empeoró la situación de los taxistas y la precariedad fue tal que hoy es un trabajo que atrae a personas con problemas económicos y procedentes de la emigración tanto en calidad de asalariados o autónomos que no tienen ninguna protección social (paro, jubilación, baja por enfermedad, etc.). Los años 60-70, el taxi de Nueva York estaba conducido por judíos rusos que, más tarde, fueron sustituidos por haitianos y jamaicanos y, ahora, se nutre de pakistaníes mayoritariamente.

-¿Cómo funciona el taxi en Nueva York?

Los doce mil taxis amarillos que circulan por las calles de Nueva York son legales y tienen derecho a parar en cualquier punto de la ciudad ante el requerimiento del cliente. Como el número de taxis está contingentado es difícil obtener un *medallion cab* y si alguien lo vende suele ser muy costoso. El *medallion* está representado por un objeto de metal que luce en el capote del vehículo. Además me gustaría resaltar que conviven con estos 12.000 taxis otros vehículos que no se pueden coger en la calle libremente, pero sí contratar por hora, día, semana, o mes a través de un teléfono o una agencia. Paralelamente, en los barrios pobres del norte de Manhattan circulan taxis ilegales, los llamados "gypsy cabs" (taxis gitanos), que trabajan por su cuenta sin licencia ni permiso alguno. En una época operaban en el aeropuerto pero la policía se vio obligada a intervenir, por las quejas y la falta de protección del pasajero.

-Tengo entendido que el conductor de los taxis amarillos está totalmente identificado.

Los taxistas tienen que llevar una placa o un carné a la vista del cliente en el que se exhibe su nombre, los datos de la licencia, teléfono de la empresa, etc. En el taxi debe estar expuesta toda la información sobre tarifas y derechos del pasajero, así como una especie de libro de reclamaciones como el de los hoteles.

-¿También se impulsa la formación del taxista?

No conozco este aspecto. Supuestamente se tiene que tener el carné de conducir y saber los sitios más importantes de la ciudad, pero hay muchos de los actuales taxistas que

ni siquiera conocen la ciudad y, aún peor, no tienen ni la habilidad de comunicarse en inglés.

-El taxi amarillo se puede coger, por tanto, en la calle y con la clásica señal.

Sí, levantando la mano en cualquier punto de la ciudad o con un silbido. Los botones de los hoteles, por ejemplo, utilizan un silbato.

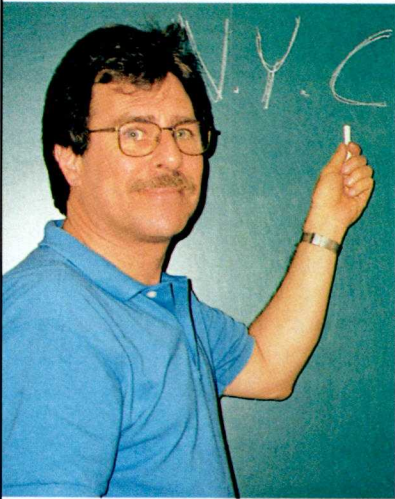
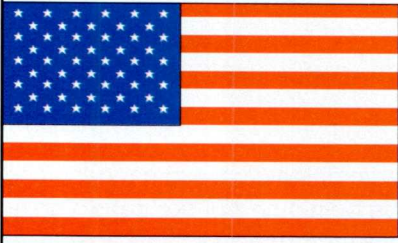
-¿Qué similitudes o diferencias establece entre el servicio de Barcelona y el de Nueva York?

Los taxistas son muy locos en Nueva York, conducen fatal, muy rápido y zigzagueando para no perder la sincronización de los semáforos. Esta actitud está presente a pesar de que en el interior se reproduce un mensaje publicitario –en el que prestan su voz conocidos personajes como Barbra Streisand– para informar al pasajero sobre la seguridad en el viaje, las características del servicio, los derechos del cliente, la prohibición de fumar y la forma de proceder en caso de olvidar un objeto en el taxi. Ya que estamos en esto, aconsejo a los españoles que visiten Nueva York que, cuando suban a un taxi amarillo, utilicen siempre el cinturón de seguridad.

-¿Algún otro consejo final para el barcelonés que viaje a Nueva York en sus vacaciones?

Que lean los derechos que les asisten como cliente al entrar al taxi y que pidan al conductor que no corra demasiado. No deben fumar en el taxi porque está prohibido. Deben pedir siempre un recibo para cualquier reclamación porque allí figuran los datos del conductor y de la empresa para la que trabaja. Tampoco deben olvidarse de la propina (15% de la tarifa), es casi una norma. Quisiera apuntar también que los habitantes de Nueva York alquilan con mucha frecuencia limusinas o coches similares ya que son más cómodos y resultan proporcionalmente más económicos, tanto para desplazarse por la ciudad como para ir al aeropuerto; un servicio que incluso se puede contratar desde el extranjero.

Así son, así nos ven



Michael Rosenthal

La primera vez que visité Barcelona fue en 1985. Entonces recuerdo que no cogí ningún taxi; no obstante me parecieron muy pequeños en comparación con los norteamericanos. No me llamó la atención el color porque en Estados Unidos —no sólo en Nueva York—, los taxis son, por lo general, de color amarillo y se diferencian únicamente por la forma del módulo en el que se exhibe la palabra taxi, el número, las luces o por el nombre de la empresa o propietario que figura en sus puertas.

Ahora, instalado en Barcelona desde hace nueve años, utilizo el taxi con mucha frecuencia; soy un asiduo usuario de este servicio. No tengo coche porque me parece una locura. Creo que mostrarse tacaño en la utilización del taxi en una ciudad como Barcelona no tiene sentido, ya que sigue siendo mucho más económico que mantener un vehículo privado.

El trato que hasta ahora he recibido de los taxistas ha sido correcto, sólo dos veces me timaron y no cuando era recién llegado, sino cuando ya llevaba algunos años aquí. En una de estas ocasiones el taxista hizo un recorrido innecesario para llevarme a la plaza Molina. Otra vez me dieron de cambio una moneda de 200 ptas. que no estaba en circulación; sólo me di cuenta cuando fui a pagar un café.

Al margen de estas anécdotas, me parece que el servicio de taxi de Barcelona es muy correcto; lo que aún me admira es que circulen taxis de primeras marcas: Mercedes, Volkswagen, Octavia..., el London Taxi, etc. En Estados Unidos circulan también coches bastante nuevos pero de calidad estándar y depende de la ciudad y de las características de cada empresa o propietario de taxi. En todas partes —no sólo en Nueva York— los taxis destacan por su tamaño, siendo todos coches americanos como Ford o Chevy.

Otro aspecto positivo es su accesibilidad, aunque en las horas punta lógicamente el tiempo de espera es algo superior. He tenido alguna dificultad en encontrar taxis después de asistir a algún espectáculo por la noche en el Parc de Montjuïc y en la Estació de Sants.

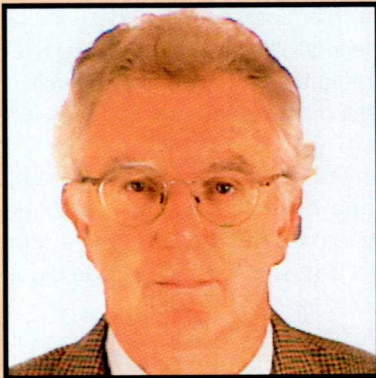
Una cosa que no me gusta de Barcelona es que los taxistas siguen fumando demasiado. Cuando estoy en una parada, y dispongo de tiempo, y observo que el primer taxista de la cola fuma puro o cigarrillo, lo dejo pasar porque, debo ser sincero: me molesta y me es muy desagradable.

Para que los norteamericanos se encuentren bien en Barcelona trasladaría a los taxistas, si así me lo permiten, algunos consejos. En primer lugar, que no fumen cuando lleven a un turista de mi país en su taxi porque es algo que está absolutamente prohibido en los servicios de transporte públicos de Estados Unidos y porque el olor del tabaco queda en el coche y es igualmente desagradable para el no fumador. El americano no entiende por qué se debe ver obligado a soportar el humo si está pagando un servicio para ir lo más cómodo posible.

Por otra parte, se considera que, en ocasiones, los taxistas conducen “a su ritmo”. En este sentido, debo decir que a mis compatriotas les gusta que el taxi vaya al ritmo de la ciudad, particularmente, los ciudadanos, y aconsejaría al taxista que no corra, pero que conduzca moderadamente rápido; de lo contrario, pueden pensar que se les está engañando. El norteamericano, como cualquier otro turista, se muestra muy sensible al trato. Si percibe un recibimiento amable, cordial, abierto y menos frío, se sentirá mejor, volverá y se llevará un buen recuerdo del país.

Finalmente informar que en Estados Unidos la propina es obligatoria y, dependiendo del lugar, ronda entre el 5 y 20% de la tarifa. En Nueva York es el 10%. Dar menos es un insulto que podría derivar en una situación potencialmente desagradable. No obstante, el norteamericano no dará propina si encuentra deficiencias en el servicio, si observa que el taxista no conduce de forma adecuada para llegar rápido al sitio requerido y si no atiende con amabilidad y simpatía.

Qué opina el client?



Jaume Sobrequès
Director del Museu d'Història
de Catalunya

Què opina del taxi i del servei que aquest fa al Museu d'Història de Catalunya?

En realitat sóc un usuari molt esporàdic del taxi perquè em desplaço en cotxe particular, i per tant, la meua opinió no pot ser gaire significativa. Quant al museu, el servei que ens dóna és molt adient. Al principi hi havia una certa dificultat però ara tothom sap que el Museu és al Palau de Mar.

On agafa el taxi normalment (en una parada, trucant a una ràdioemissora, al carrer aixecant la mà)? Creu que el taxista i l'usuari del servei utilitzen correctament els xamfrans?

Ja he dit que no sóc usuari del taxi. Respecte a la utilització dels xamfrans, crec que es veu de tot i el taxista se n'ha de sortir com pot. Per millorar, és necessària una educació ciutadana perquè la situació és conseqüència d'incompliments propis.



Albert Pujol
Director del Museu del Barça

Què opina del servei del taxi de la seva ciutat i, en concret, del servei que dóna al Museu del Barça?

Nosaltres tenim una relació molt estreta amb els taxistes ja que ens porten a diari molts clients al museu, per tant, en aquest sentit la nostra valoració és molt positiva i agraïm al col·lectiu la seva col·laboració. L'any passat, el Museu del Barça va ser el museu de Catalunya que va rebre més visitants, i aquest any, les perspectives són les mateixes. Quant al servei, opino que és molt adient per a una ciutat com Barcelona, l'únic que observo és que a les nits el servei no és tant intens com durant el dia. Els cotxes estan nets, polits i sempre veus els taxistes repassant el vehicle quan fa falta.

On agafa el taxi normalment (en una parada, trucant a una ràdioemissora, al carrer aixecant la mà)? Creu que el taxista i l'usuari del servei utilitza correctament els xamfrans?

Normalment no agafo el taxi a les parades, quan els necessito ho faig al carrer perquè m'és molt més complexe per a mí trucar a una ràdioemissora.

Els xamfrans podrien tenir una millor utilitat si no estiguessin plens de cotxes en doble i triple filera. El taxista no pot fer res, el que s'ha de procurar és una millor consciència i educació ciutadana al respecte.

Xamfrans, més que una simple cruïlla

No fa gaire vaig passejar expressament pel carrer de Balmes de Barcelona al voltant de les 11 del matí per tal de veure la mobilitat de trànsit i els seus efectes en el taxi.

A l'altura del carrer de Provença amb el carrer de Balmes vaig veure un senyor amb el seu mòbil molt nerviós en espera d'un taxi. Quan es va girar i va divisar que un vehicle amb una llumeta verda s'aproximava, no va dubtar a córrer al mig del carrer per no perdre el taxi que el portaria segurament al lloc on tenia pressa per arribar. El taxista, amb una maniobra que únicament pot tenir un bon conductor urbà, s'hi va apropar i l'usuari va poder pujar al vehicle sense cap dificultat.

Vaig continuar el meu passeig entre el carrer de Balmes i el carrer de Roselló. Enmig dels vehicles aparcats, en va aparèixer un de groc i negre, i del seu interior va baixar un client que a més va esperar que el taxista omplís el rebut de taxi corresponent. Entretant, un bon nombre de vehicles s'aturaven per fer possible que el client del taxi pogués pagar el seu trajecte i rebre el canvi.

Escenes d'aquest tipus es van succeir una i una altra vegada durant l'hora del meu passeig. Vaig veure com molts taxistes fan maniobres dignes d'elogi per complaure i donar un servei de qualitat als seus usuaris, fins i tot vaig constatar com alguns procuren ajudar els clients d'edat avançada a sortir del taxi en punts de trànsit difícil.

Molts ciutadans hem estat alguna vegada crítics amb relació a la forma de conducció del taxista, però pocs ens parem a reflexionar en tots aquells costums dels ciutadans que fan a vegades que el



trànsit ens sembli una mica impossible i també abusem i creiem que el taxi és un mitjà de transport que és a la nostra disposició tan sols aixecant la mà sense respectar les mínimes normes de convivència.

Barcelona és una ciutat que gaudeix d'una estructura molt adient per a una bona convivència amb el trànsit i s'ha de potenciar una educació urbana en la qual tots estem implicats.

El ciutadà ha de saber que disposa d'una xarxa de parades de taxi en els principals punts del municipi metropolità i en cadascun dels deu districtes de Barcelona on es pot agafar un taxi amb comoditat i assiduitat, i que els xamfrans que hem heretat de l'estructura de ciutat dissenyada per Ildefons Cerdà són espais amplis què molt poques ciutats tenen la sort de disposar i on el taxi, sens dubte, troba el millor lloc per recollir o deixar el passatger amb seguretat i amb bon servei.

Natàlia Arozamendi

Tarifa Interurbana: com i quan aplicar-la

La Tarifa Interurbana està regulada per l'Ordre del 21 de desembre del 2000 de la Generalitat de Catalunya (DOGC núm. 3290) i és en vigor des de l'1 de gener del 2001 en tot el territori català. Atès que el servei de taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona té una estructura tarifària pròpia (T-1, T-2), és important considerar el que especifica aquesta Ordre, especialment quan el taxista es veu obligat a realitzar desplaçaments que estan fora de l'àmbit territorial metropolità.

Tarifa interurbana per a l'any 2001

Preu del recorregut o fracció	67 ptes.
Preu per hora d'espera	1.885 ptes.
Mínim de percepció	638 ptes.

Els mínims no són acumulables a recorreguts als quals s'hagi aplicat la tarifa ordinària per km recorregut.

Horari nocturn

De 22 hores a les 7 hores del matí, o dissabtes i festius. S'aplica un suplement de 400 ptes.

- Els serveis s'han de contractar en règim de lloguer per 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.

En conseqüència, l'accés a la tarifa interurbana en el taxímetre s'haurà de realitzar des del moment de l'inici de la prestació del servei interurbà, sense que es pugui passar de tarifa interurbana a urbana i viceversa.

- En aquells serveis en els quals es contracti l'anada i la tornada dels mateixos usuaris en un sol viatge, sens perjudici de comptabilitzar el corresponent temps d'espera, s'haurà de mantenir la indicació de la tarifa interurbana en el mòdul exterior durant el recorregut de tornada mantenint la posició de retorn amb la discriminació temps/quilòmetre, de manera que només es puguin compatibilitzar, a efectes de cobrament, els períodes de temps en què el vehicle estigui aturat.
- L'usuari té dret al transport gratuït del seu equipatge sempre que cada maleta, paquet o embalum no tingui un volum superior a

55x35x35 cm. En aquells supòsits en què se superin les dimensions esmentades, s'han d'abonar 200 pessetes per cadascun d'aquests.

L'admissió de l'equipatge, d'acord amb les condicions exposades en el paràgraf anterior, resta supeditada en tot cas a la condició que el seu volum global permeti introduir-lo en el maleter o col·locarlo a la baca del vehicle sense contravenir les normes i els reglaments de trànsit i circulació. En cas que no s'ocupi el nombre total de places del vehicle, es poden utilitzar els seients buits per al transport de l'equipatge, en les condicions econòmiques fixades en l'apartat anterior, sempre que la forma, les dimensions i la naturalesa de l'equipatge facilitin que sigui transportat dins el vehicle.

- Quan es contracti el servei, cal fixar-ne els recorreguts, les places i l'import a abonar, si s'escau, en concepte d'equipatge.
- Així mateix, s'ha de facilitar als usuaris un rebut en el qual ha de constar el preu de l'inici, l'hora de finalització, els quilòmetres recorreguts i els suplementos tarifaris a aplicar si s'escau.

Què cobrar a un passatger ?

➔ Un passatger arriba a la terminal A de l'aeroport d'El Prat a les 22.15 de la nit i puja a un taxi en la parada reglamentària per dirigir-se a Sant Hilari de Sacalm, província de Girona. A l'altura de Barcelona, li expressa al taxista el desig de aturar-se en el municipi metropolità de Tiana per saludar uns amics, deixar una maleta, i continuar el recorregut al punt inicialment concretat.

Aquest senyor portava tres maletes a l'arribada a Barcelona, que superen les dimensions reglamentàries (55x35x35) i que es van poder introduir en el maleter sense cap problema.

← *El taxista, segons el desig inicial del passatger realitzarà un servei interurbà. Per tant, haurà de sortir de l'aeroport amb la tarifa interurbana i, malgrat que posteriorment el client hagi decidit aturar-se un temps determinat a Tiana, el taxímetre continuarà marcant la tarifa interurbana i en cap cas haurà de canviar-la a la urbana o viceversa.*

Les maletes són d'un volum superior al reglamentari i, per tant, el client haurà d'abonar un

suplement de 200 ptes. per maleta, tot i que una es va quedar a la casa dels amics a Tiana.

D'altra banda, el taxista haurà d'aplicar un suplement de 400 ptes. a la tarifa final que marqui el taxímetre ja que el servei es realitza en horari nocturn.

En el còmput final no s'haurà de considerar la sortida de l'aeroport ja que l'Ordre del 13 de desembre de 2000 (DOG 3290) no contempla aquest extrem.

→ Un passatger de taxi arriba a l'Estació de Sants procedent de Madrid i demana al taxista si podria anar cap a Vilanova i la Geltrú, esperar-se fins que finalitzi unes gestions per dirigir-se posteriorment cap a Sant Joan Despí. Quan el taxista estava a punt de finalitzar el servei, el client li demana que el porti novament a Barcelona, després d'esperar una mitja hora en aquest municipi mentre continuava fent gestions. El servei es realitza en període diürn.

← Des del moment de sortir de l'estació de Sants, el taxista ha d'anar amb la tarifa interurbana posada fins a Vilanova i la Geltrú. Quan surti d'aquest municipi cap a Sant Joan Despí, el taxímetre ha de seguir marcant la tarifa interurbana havent aplicat els imports dels temps d'espera que aquesta determini. Aquesta tarifa tampoc haurà de ser modificada a l'hora de traslladar el client a Barcelona. El mòdul ha d'estar sempre lluint la Tarifa interurbana.

→ Un passatger arriba a l'aeroport d'El Prat a les cinc de la matinada. Demana un taxi cap a Salou. El taxista preveu que arribarà a aquesta ciutat cap a les 8 de la matinada. Què ha de cobrar el taxista, una tarifa interurbana, amb el suplement de la nit de 400 ptes., o, simplement, la de dia sense el suplement?

← En principi el taxista haurà de considerar que el viatge es va contractar en horari nocturn, segons la tarifa, per tant haurà de cobrar les 400 ptes. de suplement que determina l'Ordre del 21 de desembre de 2000.

→ Un usuari contracta un servei de taxi des de Castelldefels fins a Sabadell, però un cop el vehicle passa per Barcelona, prefereix passar la tarda en aquesta ciutat. Quina tarifa haurà d'aplicar el taxista en aquesta circumstància?

← Tot i deixar el passatge en Barcelona, la contractació del taxi es va fer amb la tarifa interurbana, per tant haurà de cobrar sota els criteris d'aquesta.

Els suplementes de la Tarifa Interurbana són diferents als suplementes de la T-1 i T-2. Però, els imports dels suplementes de la T-1 i la T-2 són sempre iguals.

Publicitat

AUTO-
REPARACIÓN



MANUSAN, S.L.

REPARACIÓN GENERAL DEL AUTOMÓVIL

CONCESIONARIO OFICIAL LONDON TAXI

REPARACIÓN DE BOMBAS INYECTORAS DE
TODAS LAS MARCAS
REPARACIÓN DE INYECTORES DIESEL Y
GASOLINA

MONTAJE Y REPARACIÓN DE G.L.P.
MECÁNICA GENERAL
MONTAJE DE NEUMÁTICOS
CAMBIOS DE ACEITE Y FILTROS



Horario de 8 a 13.30 y de 15.30 a 20 h -Sábado: de 8 a 13 h Julio, agosto y septiembre, cerrado los sábados.

Tel. 93 300 14 66 c. Lutzana, 115 - 08018 Barcelona

VENTA Y MANTENIMIENTO PARA TAXISTAS Y PARTICULARES

Estado Pla de Viabilitat

Auditoria a 31 de diciembre de 2000

Gabinet Tècnic d'Auditoria i Consultoria, s.a.

Via Laietana, 30, 2n D
Tel. 93 319 96 22 - Fax 93 310 17 39
08003 Barcelona

Julián Hernández, 8, baixos, esq.
Tel. 91 388 21 80 - Fax 91 759 96 12
28043 Madrid

Barcelona, 3, 2n, la
Tel. 972 20 19 59 - Fax 972 22 09 20
17001 Girona

Al Consejo de Administración de
INSTITUT METROPOLIT DEL TAXI

I. MANDATO

GABINETE TÉCNICO DE AUDITORÍA Y CONSULTORÍA, SA. Sociedad inscrita en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas con el número S0687, ha procedido a la actuación profesional que resulta del presente documento a requerimiento del **INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI** (en adelante, el **INSTITUT**), Organismo Autónomo Administrativo de la Entitat Metropolitana del Transport, domiciliado en 08010 Barcelona, c/62 n° 18, Zona Franca, N.I.F. P-08.000.443.

Por el mandato recibido se solicita Certificación de diversos aspectos en relación al Estat del Pla de Viabilitat del Sector del Taxi a 31 de Diciembre de 2000, el cual se muestra en el Anexo adjunto, y cuya preparación y contenido es responsabilidad de la Dirección del INSTITUT.

II. ACTUACION PROFESIONAL

II.1 Realizada la actuación profesional y **VISTOS Y EXAMINADOS:**

- Los Estados y Cuentas Anuales del **INSTITUT** correspondientes a los ejercicios 1997, 1998, 1999 y 2000, junto con los respectivos informes de auditoría emitidos por los suscritos.
- Los registros auxiliares de control del Pla de Viabilitat del Sector del Taxi suministrados por la Dirección de la Sociedad.
- Los expedientes administrativos justificativos de las transacciones.
- Los extractos de la cuenta corriente bancaria afecta al Pla de Viabilitat del Sector del Taxi.
- La sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de Catalunya de fecha 25 de Mayo de 2000, en virtud de la cual se declara la nulidad de la Imposición y Ordenanza Reguladora de las Contribuciones especiales para la ejecución del Pla de Viabilitat del Sector del Taxi y la anulación de dicho Plan en lo que hace referencia a las contribuciones especiales.
- Otra documentación diversa.

II.2 CERTIFICAMOS:

- Que los ingresos y gastos acumulados hasta el 31 de Diciembre de 2000 incluidos en el Estado adjunto se corresponden con los conceptos e importes que figuran en los registros contables y auxiliares e informaciones que han servido de base para su preparación por parte de la Dirección del **INSTITUT**.
- Que los cobros y pagos acumulados hasta la fecha de referencia se corresponden con los importes re-gistrados en la cuenta bancaria que canaliza los movimientos de tesorería del Pla de Viabilitat del Sector del Taxi, cuyo saldo a la misma fecha ascendía a 109.502 miles de ptas.
- Que los conceptos en los que se clasifican los cobros y pagos se corresponden a los orígenes o destinos que los mismos han tenido.

En relación a los conceptos e importes que figuran en el Estat del Pla de Viabilitat del Sector del Taxi, que se muestran en el Anexo adjunto, cabe destacar que cualquier usuario de los mismos debe tomar en consideración la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Catalunya de fecha 25 de Mayo de 2000 en virtud de la cual se declara la nulidad de la Imposición y Ordenanza Reguladora de las Contribuciones Especiales para la ejecución del Pla de Viabilitat del Sector del Taxi y la anulación de dicho Plan en lo que hace referencia a las contribuciones especiales.

Esta certificación, que consta de tres folios y un anexo, ha sido preparada a solicitud del **INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI** para la constatación de hechos expuesta, por lo que no debe ser utilizada para ninguna otra finalidad.

Barcelona, 31 de Marzo de 2001

GABINETE TÉCNICO
DE AUDITORÍA Y CONSULTORÍA, S.A.

Enrique Ribas Mirángels



Estat del compte Pla de Viabilitat

sector del taxi

Període: 1997-1998-1999-2000

31 de desembre 2000

PRESSUPOST

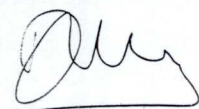
SITUACIÓ FINANCERA

SITUACIÓ TRESORERIA

CONCEPTE INGRESSOS	Previsió anterior	Previsió 2000	Previsió acumulada	Ingressos anteriors	Ingressos 2000	Total ingressos	Cobraments anteriors	Cobraments 2000	Total cobraments
Taxes transferències	464.500.000	155.000.000	619.500.000	453.500.000	57.500.000	511.000.000	437.500.000	73.500.000	511.000.000
Inspecció Prèvia de Vehicles	40.390.000		40.390.000	38.185.500	8.260.000	46.445.500	38.185.500	8.260.000	46.445.500
Contribució Especial	1.263.000.000	572.840.000	1.535.840.000	977.091.400	216.932.425	1.194.023.825	981.373.339	217.295.536	1.198.668.875
Aportació Pla Viabilitat EMT	300.000.000	100.000.000	400.000.000	300.000.000	100.000.000	400.000.000	300.000.000	100.000.000	400.000.000
Partida ampliable Pla de Viabilitat	3.000	1.000	4.000	-	-	-	-	-	-
Publicitat Dauphin Pub. Ext.	-	-	-	51.013.317	12.239.798	63.253.115	44.007.637	-	44.007.637
Talons Taxí-Regal	-	-	-	10.068.855	1.929.975	11.998.830	10.068.855	1.929.975	11.998.830
Talons Taxí-Shell	-	-	-	3.998.000		3.998.000	3.998.000	-	3.998.000
Telefonia Mòbil	-	-	-	2.954.019	797.970	3.751.989	958.397	-	958.397
Assegurança col·lectiva	-	-	-	1.778.152	740.000	2.518.152	1.760.652	757.500	2.518.152
Taxímetres Halle	-	-	-	213.500		213.500	213.500	-	213.500
Aportació ajuntaments	-	-	-	201.881.120	31.136.677	233.017.797	187.686.061	21.770.321	209.456.382
Interessos Contribució Especial	-	-	-	276.905	378.117	655.022	276.905	380.746	657.651
Recàrrec Contribució Especial	-	-	-	10.991.078	1.860.948	12.852.028	11.016.578	1.845.198	12.861.776
TOTAL	2.067.893.000	827.841.000	2.895.734.000	2.051.051.846	431.775.910	2.483.727.756	2.017.045.424	425.739.276	2.442.784.700
CONCEPTE DESPESES	Previsió anterior	Previsió 2000	Previsió acumulada	Despeses anteriors	Despeses 2000	Total despeses	Pagaments anteriors	Pagaments 2000	Total pagaments
Amortització Llicències	2.067.893.000	827.841.000	2.895.734.000	2.052.290.333	280.992.000	2.333.282.333	2.052.290.333	280.992.000	2.333.282.333
Int. Operació Pla de Viabilitat	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Despeses Comis. Tributs	-	-	-	-	-	-	114.137	114.137	-
Despeses edic. extracte	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	2.067.893.000	827.841.000	2.895.734.000	2.052.290.333	280.992.000	2.333.282.333	2.052.404.470	280.877.863	2.333.282.333
Conceptes Totals	Previsió anterior	Previsió 2000	Previsió acumulada	Resultat anterior	Resultat 2000	Resultat actual	Saldo anterior	Saldo 2000	Saldo actual
Ingressos-Cobraments	2.067.893.000	827.841.000	2.895.734.000	2.051.951.846	431.775.910	2.483.727.756	2.017.045.424	425.739.776	2.442.784.700
Despeses-Pagaments	2.067.893.000	827.841.000	2.895.734.000	2.052.290.333	280.992.000	2.333.282.333	2.052.404.470	280.877.863	2.333.282.333
Resultat/Saldo				-338.487	150.783.910	150.445.423	-35.359.046	144.861.413	109.502.367

El Gerent

Daniel Fernández Ponce



Descripción de conceptos

Ingresos

TASAS DE TRANSFERENCIAS

El importe reconocido como ingreso corresponde a las tasas efectivamente emitidas por el Institut Metropolità del Taxi (IMET) en concepto de transferencias a nuevos adquirentes de licencias (importe unitario de la tasa: 500.000 ptas.).

INSPECCIÓN PREVIA VEHÍCULOS

Se reconoce como ingreso únicamente el importe cobrado de las tasas emitidas a los fabricantes de vehículos autorizados para el servicio de autotaxi, en concepto de inspección previa del vehículo (importe unitario de la tasa: 17.500 ptas.).

CONTRIBUCIÓN ESPECIAL

Corresponde a la aportación de los taxistas al Pla de Viabilitat por este concepto tributario. Se reconoce como ingreso únicamente el importe efectivamente cobrado de las tasas emitidas, más los recargos, más los intereses de demora, más el 2% del descuento aplicado a los recibos domiciliados que ha sido aportado por el IMET.

APORTACIÓN PLA DE VIABILITAT EMT

Corresponde a las consignaciones presupuestarias aprobadas por el Consejo de la Entitat metropolitana del Transport al Pla de Viabilitat.

PUBLICIDAD DAUPHIN - PUBLICIDAD EXTERIOR

Corresponde a los ingresos a percibir por el IMET, de acuerdo con las liquidaciones practicadas por Dauphin Publicidad Exterior, en el marco de la concesión para la publicidad en autotaxis; como ingresos incluye la totalidad del canon anual y la totalidad del canon variable hasta 31 de diciembre del 2000.

TALONARIOS TAXI-REGAL

Corresponde al importe efectivamente ingresado en la cuenta bancaria del Pla de Viabilitat, en concepto de venta de talonarios de recibos Taxi-regal.

TALONARIOS TAXI-SHELL

Corresponde al importe efectivamente ingresado en la cuenta bancaria del Pla de Viabilitat en concepto de venta de talonarios de combustible de Taxi-Shell.

TELEFONÍA MÓVIL

Corresponde a los ingresos a percibir por el IMET de acuerdo con las liquidaciones practicadas por telefónica Móviles, SA, en el marco del acuerdo de colaboración suscrito entre ambas entidades.

SEGURO COLECTIVO

Corresponde a la aportación al Pla de Viabilitat de 582 ptas. en 1998; 500 ptas. en 1999 y 500 pesetas en el 2000 por cada taxista que se adhiera a la Póliza de Seguro Colectivo Grandes Riesgos, de la que figura como tomador Ciutat Grogga, SA, y como aseguradora Allianz Ras, de acuerdo con el convenio de colaboración de fecha 6 de marzo de 1998, aprobado por el Consell d'Administració del IMET.

TAXÍMETROS HALLE

Corresponde a las aportaciones mensuales de Forcab Systems SL y Tomás Latorre e Hijos, SA al Pla de Viabilitat de entre 3.000 y 4.000 pesetas por taxímetro instalado.

APORTACIONES AYUNTAMIENTO

Corresponde a las aportaciones que los ayuntamientos del área metropolitana han confirmado o liquidado al IMET, derivadas del número y potencia de los vehículos autotaxi, cuyos titulares están domiciliados en dichos ayuntamientos.

Gastos

AMORTIZACIÓN DE LICENCIAS

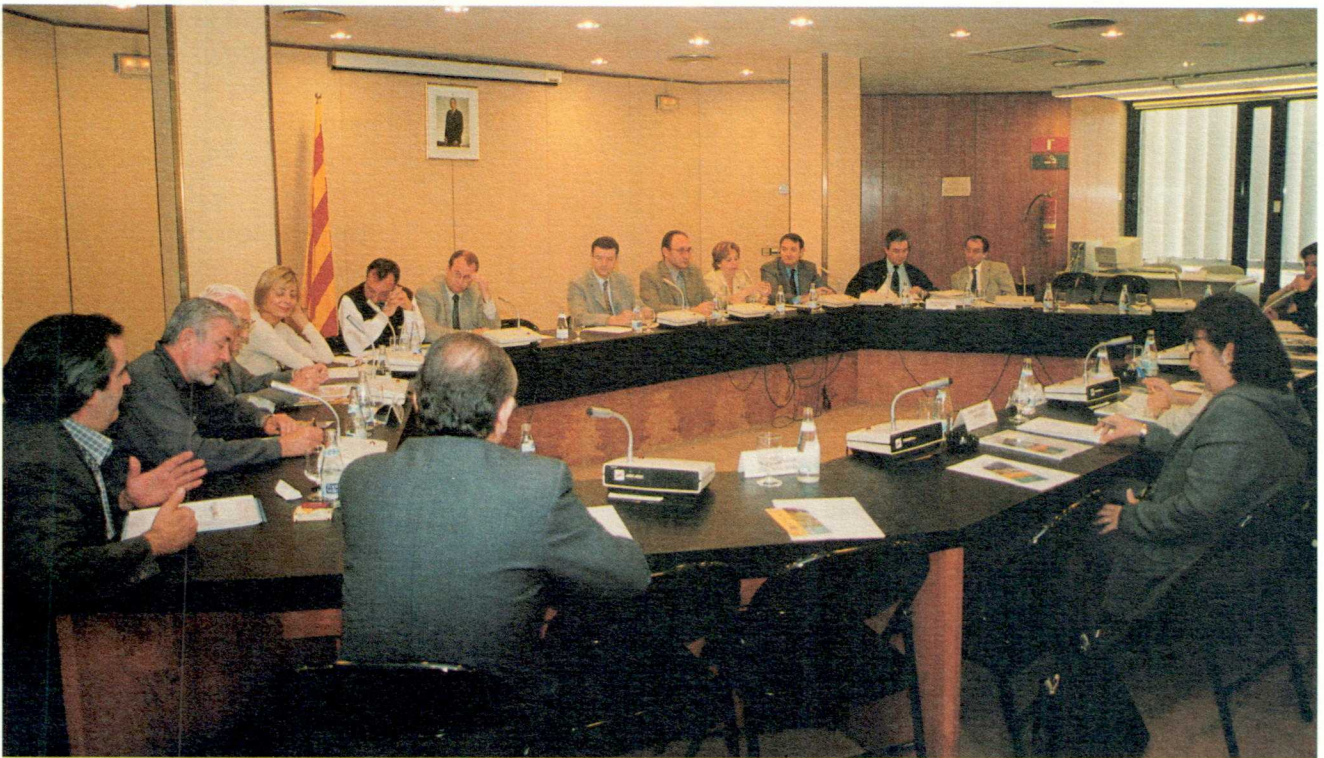
Corresponde al gasto producido por la amortización de 47 licencias a 5.500.000 ptas., con cargo al presupuesto de 1997; 164 licencias a 5.610.000 ptas., con cargo al presupuesto de 1998; 153 licencias a 5.689.000 ptas. y una a 3.333.333 ptas, con cargo al presupuesto de 1999; 48 licencias a 5.854.000 ptas., con cargo al presupuesto de 2000, de acuerdo con los sorteos realizados en presencia de la Mesa Tècnica del Taxi.

Barcelona, 31 de diciembre de 2000

El Gerente
Daniel Fernández Ponce

Treball-formació

El nou pla de formació del taxi es presenta al Consell Pedagògic



Un moment de la reunió de maig del Consell Pedagògic del Taxi

El Consell Pedagògic del Taxi va celebrar el 22 de maig una segona reunió en la qual l'IMET va donar a conèixer el nou esquema que regirà la formació dels futurs taxistes de Barcelona i dels professionals en actiu.

Una de les novetats més significatives d'aquest nou plantejament és basa en la diferenciació entre el que ha de ser la formació imprescindible per treballar en el sector del taxi i la formació complementària.

El president de l'IMET, Francesc Narváez, va manifestar als membres del Consell que, amb aquest nou plantejament, es vol fer atractiva per a la societat la incorporació al sector del

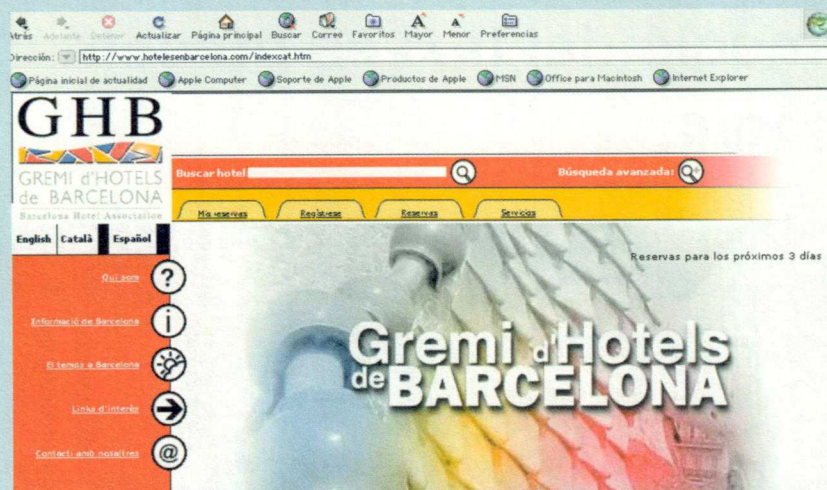
taxi i, a la vegada, introduir un valor afegit a la professió impulsant la formació contínua i complementària per al taxista en actiu.

En aquest sentit, va subratllar que l'IMET seguirà treballant en la línia que ha permès la signatura de l'acord de col·laboració amb el Departament de Treball de la Generalitat de Catalunya l'abril passat, a fi d'assolir a mig termini el reconeixement de la professió a nivell de tot el territori català.

El nou pla de formació s'aplicarà en el període 2001-2002 i, entre d'altres novetats, inclou una formació específica relativa a l'euro.

Dins de la xarxa

La pàgina del Gremi d'Hotels de Barcelona



El Gremi d'Hotels de Barcelona disposa d'una pàgina web, amb un ventall d'informació sobre l'oferta hotelera de l'àrea metropolitana de Barcelona i de Catalunya, i els serveis que n'ofereix als seus associats.

La pàgina permet realitzar reserves d'hotels en línia i cercar establiments a tota Catalunya. Els enllaços que ofereix aquesta pàgina web permet l'accés a les pàgines d'Aena, Renfe, Turisme de Barcelona, entre d'altres.

L'adreça electrònica: www.hotelsbarcelona.com

Recordi que la declaració de la renda corresponent a l'any 2000 es pot transmetre directament mitjançant internet a l'Agència Tributària. S'hi podran enviar totes les declaracions, la simplificada i l'ordinària, tant si resulta positiva com negativa per al contribuent.

L'adreça electrònica de l'Agència Tributària es la següent: www.aeat.es

Servei

Hotels nous a Barcelona i àrea

Hotel Millenium

Inauguració: gener de 2001

Categoria: quatre estrelles

Nombre d'habitacions: 46

Lloc: Ronda de Sant Pau, 14

Hotel Rafael Diagonal Park

Inauguració: febrer de 2001

Categoria: tres estrelles superior

Nombre d'habitacions: 115

Lloc: carrer de Lope de Vega, 4

Hotel Barcelona Universal

Inauguració: març de 2001

Categoria: quatre estrelles

Nombre d'habitacions: 167

Lloc: Avinguda del Paral·lel, 76-78

Hotel Catalònia Còrsega

Inauguració: març de 2001

Categoria: quatre estrelles

Nombre d'habitacions: 79

Lloc: Còrsega, 368

Hotel Capital

Inauguració: febrer de 2001

Categoria: tres estrelles

Nombre d'habitacions: 103

Lloc: carrer de l'Arquitectura, 1
L'Hospitalet de Llobregat

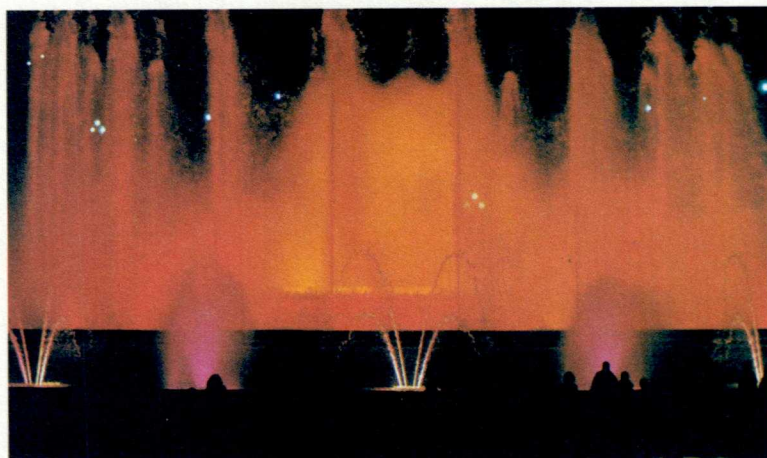
Ciutat

Quan funcionen les Fonts de Montjuïc?

L'horari de funcionament de les Fonts de l'eix de l'avinguda M. Cristina, de l'1 de maig a l'1 d'octubre del 2001 és el següent: dijous, divendres, dissabtes i diumenges de 20 a 24 h. Passis Musicals cada mitja hora: 21.30, 22, 22.30, 23, 23.30 h.

A més: Firestiu, a la plaça de l'Univers

Des de les 23.00 fins a les 04.30 hores, divendres, dissabte i vigílies de festius, del 24 de juny al 24 de setembre del 2001.



Afeccions

Ochenta cuadros de taxis coleccionados con pasión

Antonio Góngora es desde hace seis años taxista de Barcelona, pero su relación con el sector le viene de muy lejos. Cuando era niño vio como su tío se ganaba la vida haciendo de taxista en el pueblo granadino de Pedro Martínez, y el oficio le gustó. Cuando llegó a Catalunya en la década de los sesenta, a los 17 años, se instaló en la ciudad de Sabadell y no lo pensó dos veces: se incorporó al sector del taxi. Con el tiempo, aquella ciudad se le quedó pequeña y hace seis años optó por ser taxista de Barcelona y para ello estudió y superó el examen reglamentario. Cuando habla del taxi su rostro se ilumina, es de aquel tipo de personas que disfruta con lo que hace. Este amor por el oficio lo contagió a su hijo; hoy los dos trabajan en el área metropolitana como taxistas, y también ambos están unidos por la música; en su tiempo libre participan en una orquesta.

Pero Antonio Góngora tiene otra gran afición que cultiva desde hace muchos años: coleccionar todos los modelos de taxi que han circulado y circulan por la ciudad de Barcelona. "Tengo una colección formada por ochenta cuadros", afirma, "todos los modelos de taxi los he ido obteniendo después de recortarlos de alguna revista o publicación relacionada con el sector. De aquellos modelos de taxi



Antonio Góngora, en en la sala de casa seva on guarda la col·lecció

que no encontraba", apunta, "he ido haciendo fotos. Me faltan", añade, "muy pocos modelos y con el tiempo me gustaría completar esta colección con otros objetos relacionados con el taxi".

Si algún taxista quiere colaborar en hacer más completa esta colección, puede llamar al teléfono:

630 16 24 75.

Esport

10è aniversari de l'equip de futbol de Ràdio Taxi

L'equip de futbol de Ràdio Taxi acaba de fer el seu 10è aniversari i per celebrar-lo van organitzar el 5 de maig passat un partit entre els taxistes amb llicències parells i senars que treballen a l'emissora. El partit va finalitzar amb un empat a tres. Com a cloenda d'aquesta jornada esportiva es va organitzar una sardinada amb jugadors i familiars.

Com a acte principal d'aquesta commemoració es prepara un gran dinar en què la Junta desitja reunir tots aquells taxistes que durant els darrers anys han format part de l'equip.

Recentment, l'equip de futbol d'aques-



Components de l'equip de futbol de Ràdio Taxi

ta emissora va assolir un meritori quart lloc en el Campionat de Futbol que organitzen les grans empreses de la ciutat. Aquest mateix equip viatjarà

també els propers 9 i 10 de juny a la població de Benicàssim per participar en un partit de futbol amb els taxistes d'aquesta població.

Taxi-Solidaritat

Nova jornada solidària amb els nens del Casal del Raval

Un total de 200 nenes i nens, d'edats compreses entre els set i els tretze anys del Casal del Raval, podran gaudir d'una jornada a l'aire lliure el 28 de juny proper, gràcies a la iniciativa d'una cinquantena de taxistes que, per setè any consecutiu, ofereixen els seus vehicles i la seva jornada laboral de forma gratuïta per tal que la canalla pugui passar una jornada d'esbarjo en algun punt de l'entorn metropolità.

Aquest any, els nens es desplaçaran, d'acord amb la seva edat, o bé a l'Illa Fantasia de Vilassar de Mar, o al Parc Cram (Centre de Recerca de Recuperació d'animals marins) de Premià de Mar.

Per primer any, la comitiva de nens i taxistes sortirà de la renovada Rambla del Raval, del districte de Ciutat Vella.



Altres iniciatives solidàries

El taxista barceloní, amb la llicència 1131, va viatjar durant aquesta primavera a la república de Cuba a fi de lliurar medicaments a diferents poblacions de l'illa. La tasca de recollida de medicaments va començar-la per iniciativa pròpia fa ja alguns anys després d'un viatge que realitzà a aquell país, tot constatant que l'ajut era molt necessari en diversos sectors de la població. La tasca de distribució d'aquesta ajuda la porta a terme sempre mitjançant Càrites de Cuba.



Les persones interessades en col·laborar poden trucar al telèfon: **669 84 02 59**.

Groc i Negre, l'ONG impulsada pel taxista Josep M. Mutilva, a més de col·laborar en diverses tasques de solidaritat impulsades des de Taxi-Cooperació, ha estat cridada per alguns hospitals de l'àrea metropolitana de Barcelona per tal de col·laborar de manera desinteressada en el desplaçament de persones malaltes, amb pocs recursos. Coincidint amb el començament de l'estiu, Groc i Negre vol continuar incentivant, d'altra banda, l'intercanvi solidari per facilitar les vacances dels nens de diferents nacionalitats i amb la participació activa de famílies de taxistes.

Els taxistes interessats en participar en les iniciatives promogudes per Groc i Negre, poden trucar al telèfon: **670 27 77 86**.

CIUTATGROGA, S.A.

El Consejo de Administración de la Sociedad convoca los señores accionistas a la Junta General Ordinaria a celebrar en convocatoria única el próximo 28 de junio a las 09.30 horas de la mañana, en el domicilio social, calle Lutxana, 115, de Barcelona, bajo el siguiente orden del día:

Orden del día

Primero: Aprobación, si procede, de las cuentas anuales y el informe de gestión del ejercicio de 2000.

Segundo: Aplicación de resultados. Aprobación de la gestión practicada por el Consejo de Administración durante dicho periodo.

Tercero: Rectificación del nombramiento de consejeros efectuado por el propio Consejo. Designación de nuevos consejeros.

Cuarto: Nombramiento de firma auditora para el corriente ejercicio.

Quinto: Aprobación del acta de la Junta o, en su caso, nombramiento de dos accionistas interventores para su aprobación.

Podrán asistir a la Junta los accionistas inscritos en el Libro de Acciones Nominales, con una antelación de, cuando menos, cinco días respecto de la fecha de la Junta. Es válida la delegación en otro accionista y la representación que regula la ley en todo caso. A partir de la presente convocatoria, todo accionista puede examinar en el domicilio social las cuentas Anuales, el informe de gestión y el informe de los auditores de cuentas del ejercicio 2000, o pedir el envío inmediato y gratuito de dichos documentos.

Barcelona, 29 de mayo de 2001

El Secretario del Consejo de Administración
Firmado: Antonio Balari Zanotti

Telèfon de l'Esperança de Barcelona

Atenció als sentiments

La Fundació Ajuda i Esperança és la responsable des de fa vuit anys del Telèfon de l'Esperança. Són moltes les persones que, en un moment difícil de la seva vida, han trobat en la veu que va respondre la seva trucada un alleujament als seus problemes.

El servei funciona a Barcelona des de fa 13 anys i està en funcionament les 24 hores del dia. Un element que caracteritza el servei és l'anonimat; les persones que atenen les trucades són totes voluntàries, que després d'un procés de selecció, segueixen un curset de formació per poder ser voluntari i participar d'aquesta iniciativa solidària. "El voluntari -subratlla el seu president- ha de ser una persona amb un cert equilibri emocional i que, sobretot, sàpiga escoltar". El recull estadístic de trucades realitzades durant els anys de funcionament del Telèfon de l'Esperança, revela que un gran nombre de trucades provenen de persones amb problemes psíquics, per depressió, conflictes emocionals i angoixa, entre d'altres. "Ara", apunta el seu president, "rebem moltes trucades de gent que necessita ajuda per problemes econòmics". El ser-

vei rep una mitjana de vint-i-dues mil trucades diàries, especialment a la nit; la franja compresa entre els 31 i 50 anys és la que més trucades fa, seguida de les persones entre els 51 i 60 anys, o entre els 21 i 30 anys.

El Telèfon de l'Esperança no dóna solucions, simplement escolta i, si cal, pot derivar en un determinat moment la persona que truca al servei més adient per a la seva problemàtica.

Les persones interessades en participar com a voluntaris en aquest servei poden trucar al telèfon:

932 020 260.



Cultura

Setanta espectacles donaran color al Festival GREC 2001, l'any que celebra el seu 25è aniversari

En el seu 25è aniversari, el Festival Grec 2001 ha programat un conjunt de setanta espectacles de creació nacional i internacional i obrirà l'edició d'enguany, el 25 de juny, al Teatre Grec de Montjuïc, amb l'obra Don Juan, dirigida per Ariel García Valdés i amb Lluís Homar com a actor principal. Però, a la vegada, per celebrar aquest aniversari, s'ha programat un conjunt de debats i una festa concebuda per Mario Gas.

Un dels plats forts de l'oferta de l'edició 2001 serà l'òpera Eurídice, amb música de Joan Albert Amargós, i la presència de Núria Espert com a Medea, dirigida per Michael Cacoyannis.

A l'escenari del Poble Espanyol es podrà gaudir dels sempre multitudi-



naris concerts, en aquesta ocasió Gilbert Gil&Milton Nascimento, George Benson i Noa, entre d'altres. Serà novament present el cicle "Solos", amb noms de prestigi com

ara Jean Louis Trintignant o Joaquín Sabina.

Buenos Aires és la ciutat convidada i, per tant, aquest estiu es podrà gaudir d'interessants sessions de tango i obres de teatre contemporani o procedents d'aquella ciutat argentina.

Els escenaris que atrauran més públic i, en conseqüència, més activitat per als mitjans de transport com el taxi, són els habituals: Teatre Grec i Poble Espanyol, al parc de Montjuïc; Convent de Sant Agustí; Plaça del Rei.

Coincidint amb el 25è aniversari del Festival, s'editarà un llibre commemoratiu de l'evolució del certamen.

Del servei

Edictes

Amb data 11 de maig de 2001, de notificació d'iniciació d'expedients sancionadors i plec de càrrecs.

L'Institut Metropolità del Taxi ha incoat expedients sancionadors les dades dels quals figuren a l'Annex d'aquest Edicte. Intentada la seva notificació així com la dels plecs de càrrecs formulats, aquesta no s'ha pogut practicar.

En conseqüència, i d'acord amb el que preveuen els articles 59.4 i 61 de la Llei 30/92 de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, es comunica a les persones interessades que, per tal que puguin tenir coneixement del contingut íntegre dels actes que s'esmenten, poden comparèixer a les oficines d'aquest Institut Metropolità del Taxi (carrer 62 núm. 18 Edifici B 1a planta, Zona Franca-Barcelona) dins el termini de 15 dies hàbils a comptar a partir de l'endemà de la publicació d'aquest Edicte al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona.

Barcelona, a 11 de maig de 2001
La Secretària de l'Expedien,
M^a Teresa García Millán

ANNEX

Número d'expedient: 2001/404
Interessat: A.F. L. Llicència: 1317
Acte administratiu que es notifica: acord d'incoació d'expedient sancionador i plec de càrrecs
Data d'inici: 13 de març de 2001
Article infringit: 59 2 d amb relació al 35
Sanció proposada: multa de 25.000 ptes.
Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al-legacions davant l'Instructor

Número d'expedient: 2001/453
Interessat: F. R. C. Llicència: 1784
Acte administratiu que es notifica: acord d'incoació d'expedient sancionador i plec de càrrecs
Data d'inici: 30 de març de 2001
Article infringit: 59 2 d amb relació al 29 1
Sanció proposada: multa de 25.000 ptes.
Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al-legacions davant l'Instructor

Número d'expedient : 2001/456
Interessat: J. P. R. Llicència: 2434

Acte administratiu que es notifica: acord d'incoació d'expedient sancionador i plec de càrrecs
Data d'inici: 30 de març de 2001
Article infringit: 59 2 d amb relació al 29 1
Sanció proposada: multa de 25.000 ptes.
Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al-legacions davant l'Instructor

Número d'expedient: 2001/448
Interessat: J. V. G. Llicència: 155
Acte administratiu que es notifica: acord d'incoació d'expedient sancionador i plec de càrrecs
Data d'inici: 30 de març de 2001
Article infringit: 59 2 d amb relació al 29 1
Sanció proposada: multa de 25.000 ptes.
Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al-legacions davant l'Instructor

Número d'expedient: 2001/474
Interessat: J. A. R. R. Llicència: 9319
Acte administratiu que es notifica: acord d'incoació d'expedient sancionador i plec de càrrecs
Data d'inici: 29 de març de 2001
Article infringit: 59 2 d amb relació al 29 1
Sanció proposada: Multa de 25.000 ptes.
Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al-legacions davant l'Instructor

Número d'expedient: 2001/402
Interessat: J.A.R.R. Llicència: 9319
Acte administratiu que es notifica: acord d'incoació d'expedient sancionador i plec de càrrecs
Data d'inici: 13 de març de 2001
Article infringit: 59 2 d amb relació al 29 1
Sanció proposada: Multa de 25.000 ptes.
Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al-legacions davant l'Instructor

Número d'expedient: 2001/86
Interessat: D. M. H. Llicència: 3635
Acte administratiu que es notifica: acord d'incoació d'expedient sancionador i plec de càrrecs
Data d'inici: 28 de març de 2001
Article infringit: 180 K del Reglament de Regulació del Transport de Viatgers
Sanció proposada: multa de 230.000 ptes.
Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al-legacions davant l'Instructor

Número d'expedient: 2001/387
Interessat: J. C. F. R. Llicència: 4436
Acte administratiu que es notifica: acord

d'incoació d'expedient sancionador i plec de càrrecs
Data d'inici: 12 de març de 2001
Article infringit: 59 2 d amb relació al 29 1
Sanció proposada: multa de 25.000 ptes.
Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al-legacions davant l'Instructor

Número d'expedient: 2001/413
Interessat: J. A. A. A. Llicència: 30262
Acte administratiu que es notifica: acord d'incoació d'expedient sancionador i plec de càrrecs
Data d'iniciació: 22 de març de 2001
Article infringit: 59 1 a
Sanció proposada: suspensió de llicència per 6 mesos.
Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al-legacions davant l'Instructor

Número d'expedient: 2001/462
Interessat: A. L. L. Llicència: 5593
Acte administratiu que es notifica: acord d'incoació d'expedient sancionador i plec de càrrecs
Data d'inici: 30 de març de 2001
Article infringit: 59 2 d amb relació al 29 1
Sanció proposada: multa de 25.000 ptes.
Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al-legacions davant l'Instructor

Número d'expedient: 2001/476
Interessat: J. R. R. Llicència: 9734
Acte administratiu que es notifica: acord d'incoació d'expedient sancionador i plec de càrrecs
Data d'inici: 29 de març de 2001
Article infringit: 59 2 d amb relació al 29 1
Sanció proposada: multa de 25.000 ptes.
Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al-legacions davant l'Instructor

Número d'expedient: 2001/468
Interessat: G. C. C. Llicència: 6811
Acte administratiu que es notifica: acord d'incoació d'expedient sancionador i plec de càrrecs
Data d'inici: 30 de març de 2001
Article infringit: 59 2 d amb relació al 29 1
Sanció proposada: multa de 25.000 ptes.
Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al-legacions davant l'Instructor

Número d'expedient: 2001/407
Interessat: F. L. S. Llicència: 2020
Acte administratiu que es notifica: acord d'incoació d'expedient sancionador i plec

de càrrecs

Data d'inici: 14 de març de 2001

Article infringit: 58 2 a

Sanció proposada: multa de 15.000 ptes.

Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al·legacions davant l'Instructor

Número d'expedient: 2001/451

Interessat: G.M.A. Llicència: 1408

Acte administratiu que es notifica: acord d'incoació d'expedient sancionador i plec de càrrecs

Data d'iniciació: 30 de març de 2001

Article infringit: 59 2 d amb relació al 29 1

Sanció proposada: multa de 25.000 ptes.

Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al·legacions davant l'Instructor

Número d'expedient: 2001/473

Interessat: J. L. C. N. Llicència: 8492

Acte administratiu que es notifica: acord d'incoació d'expedient sancionador i plec de càrrecs

Data d'inici: 29 de març de 2001

Article infringit: 59 2 d amb relació al 29 1

Sanció proposada: multa de 25.000 ptes.

Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al·legacions davant l'Instructor

Número d'expedient: 2001/463

Interessat: A. C. B. Llicència: 5759

Acte administratiu que es notifica: acord d'incoació d'expedient sancionador i plec de càrrecs

Data d'inici: 30 de març de 2001

Article infringit: 59 2 d amb relació al 29 1

Sanció proposada: Multa de 25.000 ptes.

Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al·legacions davant l'Instructor

EDICTE

Amb data 11 de maig de 2001, de notificació d'iniciació d'expedients de revocació de llicència i plec de càrrecs.

L'Institut Metropolità del Taxi ha incoat expedients de revocació de llicència les dades dels quals figuren en l'Annex d'aquest Edicte. Intentada la seva notificació així com la dels plecs de càrrecs formulats, aquesta no s'ha pogut practicar.

En conseqüència, i d'acord amb el que preveuen els articles 59.4 i 61 de la Llei 30/92 de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, es comunica a les persones interessades que, per tal que puguin tenir coneixement del contingut íntegre dels actes que s'esmenten, poden

comparèixer a les oficines d'aquest Institut Metropolità del Taxi (carrer 62 núm. 18 Edifici B 1a planta, Zona Franca-Barcelona) dins el termini de 15 dies hàbils a comptar a partir de l'endemà de la publicació d'aquest Edicte al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona

La Secretària de l'Expedient,

M^a Teresa García Millán

Barcelona, a 11 de maig de 2001

ANNEX

Número d'expedient: 2001/52

Interessat: D. S. A. Llicència: 8084

Acte administratiu que es notifica: acord d'incoació d'expedient de revocació de llicència i plec de càrrecs

Data d'inici: 14 de març de 2001

Fets: no presentar el vehicle a revisió des del 10 de desembre de 1997

Article: 23 3 d

Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al·legacions davant l'Instructor

Número d'expedient: 2001/114

Interessat: B. J. M. Llicència: 2996

Acte administratiu que es notifica: acord d'incoació d'expedient de revocació de llicència i plec de càrrecs

Data d'inici: 27 de març de 2001

Fets: no presentar el vehicle a revisió des de l'any 1997

Article: 23 3 d

Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al·legacions davant l'Instructor

Número d'expedient: 2001/266

Interessat: M. C. L. Llicència: 6562

Acte administratiu que es notifica: acord d'incoació d'expedient de revocació de llicència i plec de càrrecs

Data d'inici: 22 de febrer de 2001

Fets: deixar de prestar servei des del 17 d'agost de 1999

Article: 23 3 b

Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al·legacions davant l'Instructor

Número d'expedient: 2001/432

Interessat: J. B. B. Llicència: 610

Acte administratiu que es notifica: acord d'incoació d'expedient de revocació de llicència i plec de càrrecs

Data d'iniciació: 26 de març de 2001

Fets: no presentar el vehicle a revisió des del 13 de març de 1998

Article: 23 3 d

Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al·legacions davant l'Instructor

Número d'expedient: 2001/433

Interessat: A. G. O. Llicència: 961

Acte administratiu que es notifica: acord d'incoació d'expedient de revocació de llicència i plec de càrrecs

Data d'inici: 26 de març de 2001

Fets: no presentar el vehicle a revisió des del 8 d'abril de 1998

Article: 23 3 d

Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al·legacions davant l'Instructor

Número d'expedient: 2001/439

Interessat: P. M. B. Llicència: 9892

Acte administratiu que es notifica: acord d'incoació d'expedient de revocació de llicència i plec de càrrecs

Data d'inici: 27 de març de 2001

Fets: no presentar el vehicle a revisió des del 30 de desembre de 1998

Article: 23 3 d

Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al·legacions davant l'Instructor

Número d'expedient: 2001/437

Interessat: J. P. G. Llicència: 9313

Acte administratiu que es notifica: acord d'incoació d'expedient de revocació de llicència i plec de càrrecs

Data d'inici: 27 de març de 2001

Fets: no presentar el vehicle a revisió des del 23 de gener de 2001

Article: 23 3 d

Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al·legacions davant l'Instructor

Número d'expedient: 2001/441

Interessat: C. R. S. Llicència: 2876

Acte administratiu que es notifica: acord d'incoació d'expedient de revocació de llicència i plec de càrrecs

Data d'inici: 28 de març de 2001

Fets: la llicència número 2876 de la qual era titular el Sr. M. F. C. ha deixat de prestar servei des del 17 de setembre de 1990 per la defunció d'aquest.

Article: 23 3 b

Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al·legacions davant l'Instructor

Número d'expedient: 2001/517

Interessat: F. V. H. Llicència: 2055

Acte administratiu que es notifica: acord d'incoació d'expedient de revocació de llicència i plec de càrrecs

Data d'iniciació: 4 d'abril de 2001

Fets: manca d'assegurança obligatòria

Article: 23 3 c

Escrit que s'hi pot interposar: escrit d'al·legacions davant l'Instructor

Del servei

Edicte

Al ser impossible l'entrega de la notificació en el domicili del Sr. J. V. M. N., se li notifica per mitjà del present edicte el que segueix:

I.- El Gerente del Institut Metropolità del Taxi, en fecha 02 de abril de 2001, ha dictado la siguiente resolución:

"Vistas las actuaciones obrantes en el expediente de revocación núm. 2000/212 seguido en este Institut Metropolità del Taxi contra Don J. V. M. N. con DNI núm. 52195403 por un posible incumplimiento de las obligaciones inherentes a la licencia, tipificado en el artículo 23 3 b de el Reglamento Regulador del Servicio de Autotaxis, resultan los siguientes

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Mediante estudio realizado por este Instituto se ha tenido conocimiento que D. J. V. M. N. titular de la licencia nº 7838, ha dejado de prestar servicio desde el 11 de febrero de 1998.

SEGUNDO.- Mediante Resolución de fecha 25 de julio de 2000 se ordenó la incoación de expediente de revocación para la averiguación y depuración, en su caso, de las responsabilidades a que hubiere lugar.

El Instructor designado en el mismo, tras haber ordenado la práctica de cuantas gestiones y averiguaciones consideró oportunas, formuló el correspondiente Pliego de cargos.

El Acuerdo de incoación del presente procedimiento y el Pliego de cargos se pusieron en conocimiento del inculcado junto con la identificación de la autoridad competente para resolver el expediente y del Instructor y Secretario designados, con expresa indicación del régimen de recusación de los mismos.

TERCERO.- Dentro del plazo de alegaciones y proposición de prueba otorgados no se ha presentado escrito de descargos o alegaciones.

CUARTO.- Conforme resulta del expediente se consideran los siguientes:

HECHOS PROBADOS

1º El día 11 de febrero de 1998, el vehículo matrícula B-5903-PL, aplicado a la licencia nº 7838 fue ingresado en el depósito municipal de vehículos, por circular careciendo del seguro obligatorio, circular con la ITV caducada y por circular careciendo del permiso de circulación.

2º Por los hechos antes citados en fecha 4 de marzo de 1998, se incoó expediente de revocación de licencia, resuelto en fecha 11 de mayo de 1998; el Sr. Neira presentó recurso ordinario contra la mencionada resolución, comprometiéndose en caso de que fuera estimado a proceder a la transferencia de la licencia. El día 10 de diciembre de 1998, el Consell d'Administració de l'Institut Metropolità del Taxi, estimó el recurso ordinario presentado.

3º Hasta el día de hoy el Sr. Neira no se ha personado ante este Instituto para llevar a cabo la transmisión de la licencia ni tampoco se hizo, en su día, cargo del vehículo ingresado en el Depósito Municipal.

4º En fecha 21 de junio de 1999, fue dado de baja de oficio, a instancias de la Guardia Urbana de Barcelona, el vehículo matrícula B-5903-PL por considerarse abandonado en el Depósito Municipal.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

I.- El Gerente de este Institut Metropolità del Taxi es el órgano competente para resolver este expediente en virtud de las competencias que le

atribuye el art. 16 1) de los Estatutos del Instituto.

II.- En el desarrollo del procedimiento se han observado todos los trámites legales previstos y exigidos en la ley

III.- Los hechos declarados probados encajan en el supuesto previsto en el artículo 23 3 b del Reglamento Regulador del Servicio de Autotaxis.

IV.- Conforme a lo señalado en el citado artículo y a las circunstancias concurrentes, procede **revocar la licencia.**

Vistos los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho mencionados y demás normas de general aplicación, procede dictar la siguiente

RESOLUCIÓN

PRIMERO.- **REVOCAR** la licencia metropolitana de autotaxis núm. 7838 de la que es titular Don J. V. M. N., por incumplimiento de las obligaciones inherentes a la misma.

SEGUNDO.- Notifíquese la presente resolución al interesado con las indicaciones previstas en el art. 107 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre."

Lo que se le notifica a los efectos legales procedentes, significándole que dicha Resolución no pone fin a la vía administrativa y que contra la misma, de conformidad con lo establecido en el art. 107 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, podrá interponerse recurso de alzada ante el Consejo de Administración de este Instituto, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a la notificación de la presente Resolución, sin perjuicio de poder interponer cualquier otro recurso que crea conveniente.

Jordi Ventayol Lázaro, Secretari Delegat
Barcelona, a 2 de abril de 2001

Publicitat

TALLERES ADA, S.A
Diesel y gasolina

Mecánica - Electricidad -
Planchería - Neumáticos
Pintura - Aire acondicionado -
Alineación de direcciones

Constantemente adaptados
a las necesidades del taxi

c. Rafael Campalans, 164
Tel. 93 421 87 77
Tel./Fax: 93 421 8978
08903 L'Hospitalet de Ll. (Barcelona)

RADIADORES AUTOMOVILES
RADIAUTO

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

Nuevos 18 meses de garantía.

PRECIOS ESPECIALES

Marqués de Foronda, 13 (Horta)
Tel. 93 420 66 29

Romabell, s.l.

Taller de reparación de
automóviles
siempre al servicio del

TAXI

Pº. Universal, 9-13 08031 Barcelona
Tel. 93 427 13 54

Del servei

Edicte

Al ser imposible la entrega de las notificaciones en el domicilio de los interesados que se citan, por el presente se les comunica que se han iniciado los expedientes informativos que a continuación se relacionan:

Denunciado: F. G. T.

Licencia: 9231

Exp. Informativo: 2001/397

Hecho denunciado: Circular con pasaje llevando el módulo apagado

Denunciado: D. G. P.

Licencia: 9939

Exp. Informativo: 2001/291

Hecho denunciado: Circular con pasaje llevando el módulo apagado.

Denunciado: F. M. F.

Licencia: 7627

Exp. Informativo: 2001/245

Hecho denunciado: Circular con pasaje llevando el módulo apagado.

Denunciado: D. M. H.

Licencia: 3635

Exp. Informativo: 2001/65

Hecho denunciado: Circular con pasaje llevando el módulo apagado.

Como primera medida se le requiere para que en un plazo de 15 días subsane el deficiente funcionamiento del módulo en la ITV de Badalona o Sant Just.

Así mismo, se le hace saber que el instructor del mencionado expediente, a la vista del resultado de la inspección realizada, podrá solicitar otras actuaciones o proponer iniciar el correspondiente procedimiento sancionador por infracción del artículo 59 2 d en relación al artículo 35 apartado 1 del Reglamento

Regulador del Servicio Metropolitano de Autotaxis, sancionable con una multa de hasta 25.000 ptas.

Barcelona, 21 de mayo de 2001

Departamento de sanciones,

M^a Teresa García Millán

Havent estat impossible la notificació en el domicili dels interessats que se citen, per la present se'ls comunica que s'han iniciat els expedients informatius relacionats a continuació:

Denunciat: M. G. A.

Licència: 1134

Exp. Informatiu: 2001/203

Denunciat: A. L. J.

Licència: 3391

Exp. Informatiu: 2001/292

Dins d'aquest marc d'actuacions li agraiem que en el termini de 15 dies comptats a partir de la publicació del present edicte, passi per aquestes dependències per tenir una entrevista personal en el Departament de Sancions.

Se li fa saber que la compareixença és obligatòria, de conformitat amb el que estableix l'art. 40 de la Llei 30/92, de 26 de novembre, del Procediment Administratiu Comú, amb relació a l'art. 50 de la Llei 12/87, de 28 de maig, de la Generalitat de Catalunya, de regulació del transport de viatgers per carretera en vehicles de motor, i l'art. 30 del Reglament Regulador del Servei Metropolità d'autotaxis, i que no comparèixer, sense causa justificada suposaria una obstaculització

de l'activitat inspectora, tipificada com a falta molt greu en l'art. 53 3 e) de la Llei 12/87, abans esmentada, i que té prevista una sanció de 230.001 a 460.000 ptas.

Barcelona, 21 de maig de 2001

Departament de sancions

M^a Teresa García Millán

Al ser imposible la entrega de las notificaciones en el domicilio de los interesados que se citan, por el presente se les comunica que se han iniciado los expedientes informativos que a continuación se relacionan:

Denunciado: Evaristo Lozano Vega

Exp. Informativo: 2000/786

Como primera medida se le requiere para que en el plazo de 15 días hábiles contados a partir de aquel en que se publique el presente edicto, se persone en estas oficinas (calle 62, nº 18, Zona Franca, Barcelona) con el vehículo matrícula B-8086-TZ a fin de pasar una revisión extraordinaria del mismo, así como para tener una entrevista personal con el Sr. Marc Sanchís del Departamento de Sanciones, significándole que, caso de no hacerlo así en el mencionado plazo, incurriría en una falta tipificada como muy grave en el art. 53 3 e) del la Ley 12/87, de 28 de mayo, de la Generalitat de Catalunya, de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículo de motor, y que tiene prevista una sanción de 230.001 a 460.000 ptas.

Barcelona, 22 de enero de 2001

La secretaria del expediente

M^a Teresa García Millán

Publicitat

SEGURTAX

MAMPARAS DE SEGURIDAD PARA SU TAXI

**CON VENTANA CORREDERA Y TODA LA PARTE SUPERIOR EXTRAIBLE
PARA MEJOR COMUNICACIÓN CON SU FAMILIA**

INFORMACIÓN Y VENTA

C. SEVILLA, 122 (TERRASSA) TELS. 93 785 92 07 - 93 587 01 81 - 689 75 08 20

Servei

219 taxistes tenen pendent la revisió metropolitana

Fins al 15 de maig, no havien complert amb l'obligació de passar la revisió metropolitana els titulars de les llicències que aquí es relacionen. En cas que la situació persisteixi, l'IMET actuarà segons estableix la normativa vigent.

La revisió metropolitana és un de les obligacions de tot professional taxista. Amb aquest es preveu garantir al client del taxi que el vehicle que condueix el taxista és apte per a prestar el servei i, que a la vegada, té en vigor tant l'assegurança com la documentació que l'acredita i li permet treballar en el sector del taxi de l'àrea metropolitana.

Les persones que són transportades per cada taxista tenen el dret de ser ateses de la millor manera, en les millors condicions tècniques i amb totes les garanties de seguretat i cobertura en cas de produir-se un accident.

28	1134	1784	2611	3268	4043	4512	5518	6629	7619	8617	9499	10086
49	1151	1845	2626	3352	4137	4573	5526	6645	7662	8685	9598	10180
147	1211	1852	2716	3391	4184	4661	5588	6752	7672	8978	9686	10207
155	1233	1905	2784	3402	4316	4705	5599	6811	7697	8979	9714	10233
158	1284	2008	2879	3431	4321	4716	5704	6820	7731	8992	9734	10317
284	1287	2050	2882	3460	4322	4929	6134	6860	7765	9005	9738	10374
316	1332	2055	2936	3517	4335	4968	6182	6955	7811	9098	9854	10393
446	1401	2075	2942	3640	4337	4986	6191	7024	7815	9145	9879	10470
471	1405	2091	2956	3650	4350	5002	6213	7110	7963	9180	9892	10532
553	1408	2181	2996	3668	4393	5149	6297	7194	8014	9187	9900	10548
879	1412	2242	3042	3707	4399	5156	6366	7200	8084	9225	9910	10748
924	1424	2277	3052	3757	4419	5163	6406	7242	8183	9285	9951	10762
961	1494	2339	3053	3834	4425	5375	6447	7407	8210	9313	9962	10796
975	1508	2374	3092	3869	4432	5413	6505	7483	8311	9319	9971	10832
1060	1648	2434	3111	3908	4447	5429	6531	7520	8330	9348	9989	10887
1091	1746	2436	3201	3961	4461	5492	6578	7540	8380	9350	10031	
1098	1777	2556	3212	4027	4490	5493	6594	7577	8492	9479	10042	

A fi de comprovar l'adequació del titulars de llicència a allò que disposa l'art. 17.1 del Reglament Metropolità del Taxi, a partir del 15 de maig de 2001 i fins al 15 de maig de 2002, els titulars de llicència i els administradors de les empreses del sector hauran de presentar el Certificat de Vida Laboral en la revisió metropolitana. La no presentació d'aquest document supo-

rà passar, de manera desfavorable, la revisió metropolitana.

El Certificat haurà de sol·licitar-se prèviament a les oficines de la Seguretat Social més properes al domicili de cada professional i dels administradors d'empreses del sector.

Publicitat

APOVI
Popular de Viatges

VIAJES DEL COLECTIVO DEL TAXI
Para taxistas, familiares, amigos y jubilados

GRAN VIAJE AL VALLE DEL LOIRA Y CASTILLOS

Salida: 14 de Agosto del 2001 7 dias
Precio por persona en habitación doble con baño:
92.500 pts.

Suplemento habitación individual 22.480 pts.
"Todo incluido" Pensión completa y excursiones
(excepto entradas y guía local).

INFORMACIÓN Y RESERVAS
Para informes: 616 43 25 77 St. Tous Tel: 93 219 22 79

Auto Evasion

MECÁNICA Y ELECTRICIDAD
DEL AUTOMÓVIL

Trinxant, 93 (esq. c/ Indústria)
Teléfono 93 347 13 59
08026 BARCELONA

DAVID BRU GALIANA
Abogados

SI TIENE USTED UN ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN, NO SE CONFORME CON LA INDEMNIZACIÓN PACTADA ENTRE LAS COMPAÑÍAS ASEGURADORAS. SOMOS ESPECIALISTAS EN DERECHO DE CIRCULACIÓN. OBTENGA CON NOSOTROS UNA MÁXIMA INDEMNIZACIÓN. PRECIOS ESPECIALES PARA TAXISTAS Y FAMILIARES. PRIMERA CONSULTA GRATUITA.

C/ Santaló, nº14, Entres. 1º. 08021 Barcelona.
Tel / Fax. 93 414 13 01. Móvil 607 81 84 85. (LAS 24 H)

Mesa Tècnica del Taxi

Acta de 20 d'abril de 2001

A Barcelona, a la seu de l'Institut Metropolità del Taxi, a les 12 hores del dia 20 d'abril de 2001, i com a conseqüència de la convocatòria corresponent, es reuneix la Mesa Tècnica del Taxi.

Hi assisteixen els membres següents:

En representació de l'IMT, el senyor Daniel Fernández Ponce, Gerent, i la senyora Pilar Molina Mesa, Directora de Serveis Tècnics, i el Secretari delegat del Institut i d'aquesta Mesa, el Sr. Jordi Ventayol Lázaro.

En representació de l'STAC, els senyors Miguel Tomàs Romero, Luís Berbel Salcedo, Alejandro Dena Abiol, Alfonso Orihuela Ferrer, José M. Sánchez Baena i José López Castro.

En representació del GUT, els senyors Bernardo Rodríguez Cancio i Jorge Quero Manrique.

En representació de la coalició AET-ABEAT, la Sra. Carmen de Tienda García i el senyor Miguel A. Cazcarra Palacio.

En representació de l'STAB, els senyors Dionisio Gracia Fajardo i Antonio Ruiz Sanz.

Hi assisteixen en qualitat d'observadors el senyor Ramon Pesque de CCOO, el senyor Jesús Reyes Morales del GUT, el Sr. Xavier Sabaté i la senyora Rocío Terán de l'IMET.

Un cop constituïda la Mesa s'inicia la reunió d'acord amb els punts de l'Ordre del dia.

1. Lectura i aprovació de l'Acta de la reunió anterior.

S'aprova, per unanimitat amb l'advertiment de fer constar que el senyor Antonio Pérez del GUT no va assistir-hi.

2. La directora de serveis informa que el resultat de les inspeccions

és molt positiu, han estat ben acceptades pel conjunt del sector. S'ha incidit, principalment, en aquelles zones més conflictives i en el moment de la inspecció, no es detecten incidències greus.

El Sr. Gracia planteja el problema que provoca l'entrada de taxis a dipòsit com a conseqüència de denúncies, quins expedients finalment se sobreseuen. Malgrat el sobreseïment, es generen problemes i costos al taxista que caldria evitar. Això sols passa quan la Guàrdia Urbana constata que la ITV està caducada, però no es pot oblidar que moltes vegades s'ha demanat hora abans del termini, i no han donat hora fins després del termini. Demana que les ITV donin un justificat acreditatiu conforme s'ha demanat passar la revisió dins del temps.

El Sr. Berbel demana que es facin gestions per tal que les ITV no donin data de revisió per després de la data de venciment.

3. La directora de serveis informa que només 38 vehicles (sobre 10.500) no han passat la revisió metropolitana durant l'any 2000. D'aquests, només nou no han complimentat una pòlissa d'assegurança. Es constata que la manca de revisions, en alguns casos des de fa anys, es deu a l'existència de problemes personals (alcoholisme, etc.).

El Sr. Gracia suggereix que es comprovi si alguns dels nou titulars que no tenen pòlissa d'assegurança, tenen problemes amb les companyies. Fa lliurament d'un dossier, que queda unit a l'acta, sobre la problemàtica de les assegurances al sector del taxi, demanant que l'IMT es preocupi urgentment d'aquest tema.

La Sra. Molina informa que a partir del proper 15 de maig, a la revisió, es demanarà el Certificat de vida laboral del titulars.

El Sr. Pesque demana que als assalariats només se'ls demani el certificat del darrer any. El senyor Gracia i la Sra. de Tienda no consideren necessari demanar-lo als titulars.

El Sr. Rodríguez diu que aquesta mesura no és necessària per als titulars d'abans de 1979.

El Sr. Gracia afirma que per uns quants casos d'incompatibilitats es marejarà 11.000 autònoms.

El Sr. Cazcarra pregunta si la mesura té prou cobertura jurídica.

La Sra. Molina contesta que la normativa vigent exigeix a tots els conductors (titulars i assalariats o familiars), llevat dels titulars d'abans del 14-04-1979, la plena i exclusiva dedicació i la incompatibilitat amb l'exercici d'altres activitats.

4. El gerent informa sobre les reunions mantingudes amb la Generalitat al voltant de l'avantprojecte de Llei del Taxi. En aquests moments es pretén, no tant entrar en la discussió i debat de l'articulat, sinó buscar les coincidències sobre qüestions de caràcter general.

El Sr. Cazcarra considera que el més important és arribar a un consens i que la Llei marqui línies generals deixant el seu desenvolupament reglamentari en mans de les corporacions locals. El Sr. Gracia informa que per la seva banda estan estudiant l'avantprojecte de Llei i que li preocupa sobretot el desenvolupament reglamentari que se'n faci. El Sr. Rodríguez pregunta si aquest és un tema que s'ha de discutir a la Mesa Tècnica. El Sr. Tomás diu que l'òrgan competent per a la discussió és la Direcció General de Transports i que han iniciat el procés d'estudi de l'avantprojecte. La Llei haurà de contemplar la situació particular del taxi metropolità. Considera que la proposta degrada la professió en no exigir requisits mínims als possibles titulars de llicències.

El representant del GUT manifesta que formularan propostes per escrit.

5. Amb relació al criteri administratiu per a l'autorització de vehicles, el Sr. Tomás demana que s'afegeixi a la proposta que els fabricants hagin d'oferir un mínim de dos anys de garantia. S'aprova amb aquesta modificació.

Amb relació a l'autorització de vehicles de segona mà, la majoria de la Mesa considera que el límit de quatre i sis anys continguts en la proposta no és suficient. La Sra. Molina afirma que l'objectiu ideal és que la flota sigui al més nova possible i que el tema d'autoritzacions de vehicles de segona mà només es justifica per facilitar situacions.

Finalment s'acorda amb la modificació que l'antiguitat del vehicle haurà d'ésser com a màxim de cinc anys o de set per als de gamma alta. El mateix termini de set anys regirà per als vehicles que es reincorporen després d'una excedència, a qui tampoc serà exigible el requisit de la fabricació.

S'aproven la resta de criteris administratius presentats, sense modificacions, (sol·licitud per realitzar proves d'accés a la Credencial, prova psicotècnica, obtenció de la Credencial, altes de conductors, baixes de conductors, sortida de dipòsit i baixes de vehicles).

Es retiren els criteris d'autorització d'ús d'una altra llicència o un altre vehicle per estudiar més a fons el tema i tornar-lo a presentar a una propera reunió.

6 i 7. El gerent de l'Institut proposa el debat conjunt d'aquests dos punts de l'ordre del dia per la seva íntima connexió.

Informa sobre els resultats dels estudis realitzats per l'Institut sobre utilització del taxi, horaris habituals de feina dels taxistes i temps d'espera a la nit.

De les conclusions d'aquests estudis es dedueix que a la nit més d'un 26% d'usuaris triguen més d'un quart d'hora a trobar un taxi i que un

3'5% desisteixen per manca de taxi. També se'n desprèn que, en el millor dels casos, en la franja horària de 3 a 6 hores, com a molt hi ha 1.000 taxis treballant, suposant que tots els que diuen que a vegades treballen de nit, ho fessin el mateix dia.

Els estudis de necessitat de taxis de nit assenyalen el nombre de 300 com a xifra òptima. Tenint en compte que les empreses tenen 100 llicències a doble torn, manquen uns 200 vehicles més.

Tenint en compte que cada mes es realitza un promig de 30 transferències, amb l'aplicació de la mesura proposada, al cap de 6 mesos s'aconseguirien aquests 200 taxis addicionals.

El Sr. Pesque creu que la proposta planteja problemes. Què passa si a les 2 hores se'n van a dormir? S'obligarà les dones a treballar de nit? Com afrontar els problemes de seguretat?

El Sr. Rodríguez anuncia la seva oposició i manifesta que les dades que puguin haver facilitat les emissores no serveixen per a res.

El Sr. Gracia diu que la mesura proposada eliminarà l'autonomia dels afectats i afectarà la rendibilitat d'exploatació, sense que se solucionin els problemes reals (Port Olímpic, etc.). Afegeix que la mesura pot afectar les peticions d'adjudicació de llicències.

El Sr. López diu que la mesura pretén carregar sobre les esquenes dels taxistes un dèficit de transport públic que hauren de resoldre l'autobús i el metro.

El Sr. Tomás suggereix que, per tal de millorar la rendibilitat econòmica de les persones afectades, s'assenyali només un dia de festa.

El Sr. Cazcarra creu que la mesura no té cobertura jurídica. AET-ABEAT hi estan en contra.

El Sr. Brillas diu que els nous taxistes no són tan professionals com els que ja porten temps al sector. Són menys operatius.

El Sr. Ruiz coincideix amb el Sr. López que no és just fer recaure el dèficit de transport nocturn sobre els taxistes. Cal tenir present que la majoria de retorns dels serveis es fan de buit.

El Sr. Tomás proposa una mesura alternativa consistent en obrir un torn de taxistes voluntaris per treballar exclusivament a la nit, amb la compensació de no fixar cap dia concret de descans.

El gerent de l'Institut manifesta que s'està estudiant l'atorgament d'ajuts per millorar la seguretat de les persones que resultin afectades per la mesura.

8. El gerent informa sobre les bases de la convocatòria de sol·licituds de subvencions per a vehicles adaptats.

9. Varis

En aquest apartat, el Sr. Ventayol presenta a la consideració de la Mesa dues sol·licituds per donar d'alta assalariats. S'acorda autoritzar els titulars de les llicències 3115 i 6339 perquè puguin contractar i donar d'alta un conductor assalariat que haurà de reunir els requisits exigits reglamentàriament.

Es demana que es faciliti informació sobre el funcionament de la tarifa de carretera. Es demanarà informació a la Direcció General de Ports i Transports.

A la propera Mesa Tècnica es debatrà el tema de publicitat i les mesures d'implantació de l'euro al sector del taxi.

Sense més assumptes per tractar s'aixeca la reunió i se n'estén aquesta acta.

Nota: L'acta que es reproduïx en aquest número serà aprovada en la propera reunió de la Mesa Tècnica del Taxi i, per tant, podran introduir-s'hi una o diverses esmenes, les quals quedaran reflectides en l'acta següent.

En aquest document es reflecteix l'aprovació de les esmenes presentades a l'acta de la darrera reunió.

El fum ambiental del tabac mata: clarifiquem les coses



El dia 31 de maig se celebra a tot el món el Dia Mundial Sense Tabac, una iniciativa de l'Organització Mundial de la Salut (OMS) per sensibilitzar la població dels efectes devastadors del consum de tabac per a la salut, responsable actualment de gairebé quatre milions de morts anuals a tot el món. Segons les previsions dels experts, si continua l'augment del tabaquisme en els països en desenvolupament, constituirà la primera causa de mort l'any 2020, amb més de vuit milions de morts, desplaçant les malalties infeccioses i la desnutrició

És que, entre els comportaments que tenen a veure amb la salut, fumar és un dels aspectes de l'estil de vida personal més negatius. Les estimacions basades en estudis de seguiment suggereixen que la proporció de fumadors que moren com a conseqüència del seu hàbit podria arribar al 50%, és a dir, que la meitat dels fumadors regulars moren per malalties derivades del tabaquisme.

D'aquests morts, gairebé la meitat tenen lloc entre els 35 i els 70 anys, causant una pèrdua enorme en anys potencials de vida. Nogensmenys, el tabaquisme provoca un nombre molt important de problemes de salut que afecten greument la qualitat de vida, com la pèrdua de funció respiratòria, o els problemes circulatoris que causen simptomatologia molt diversa, des de l'afectació coronària fins a problemes com la disfunció erèctil o l'envelliment prematur de la pell.

La salut no és valor d'interès per als adolescents

Malgrat les seves devastadores conseqüències, a Espanya prop de la tercera part de la població adulta és fumadora, proporció que arriba al 50% en els grups d'adults joves, i encara més entre les dones joves, sense que s'hagi pogut aturar en els darrers anys la incorporació dels joves a l'hàbit. Tot i que de vegades sembla difícil entendre l'extensió massiva d'un hàbit que dona tan poc i ens costa tan car, es poden apuntar tres aspectes fonamentals.

Els joves comencen a fumar en gran mesura pel valor simbòlic que té un comportament que veuen com "d'adult" –valor afegit que la indústria tabaquera coneix i explota perfectament, rodejant-lo a més d'altres connotacions (aventura, esport, sexe), especialment atractives per als joves. Pel contrari, la salut no és un valor d'interès per als adolescents, perquè ja en tenen, i els costa molt (i no els agrada gens tampoc) pensar en quan seran grans.

En segon lloc, les seves conseqüències més negatives es produeixen a molt llarg termini, i moltes vegades, no són evidents: ens acabem creient allò que ens volem creure, i sempre hi ha algú que pot dir allò de: "el meu avi fumava com un carreter (no sé d'on surt aquesta fama dels carreters) i va viure més de 80 anys", mentre que sovint es mor un gran fumador d'un càncer de pulmó i ningú no menciona enlloc el tabac.

En tercer lloc, i no pas el menys important, el tabaquisme crea una dependència molt forta, similar a la causada per l'alcohol o l'heroïna, si bé la seva accessibilitat gairebé universal i l'acceptació social del seu consum fan menys aparent aquesta addicció. Els fumadors, però, la coneixen bé, i més de la meitat admeten en les enquestes que voldrien deixar de fumar si poguéssin.

En tot cas, només l'enorme capacitat addictiva de la nicotina pot explicar la regularitat del consum: la gran majoria dels fumadors consumeix tots els dies una quantitat molt similar de cigarretes, fins i tot quan les circumstàncies ho fan més difícil o menys aconsellable. Val a dir que, amb el temps, els fumadors experimenten una progressió cap a un rebuig del tabac i un desig de deixar de fumar, en què la percepció d'aquesta dependència juga un paper molt important.

Necessitat de sensibilitzar tothom

Aquest any, el lema del Dia Mundial Sense Tabac aborda la necessitat de sensibilitzar tothom dels riscos derivats del fum ambiental del tabac, així com de complir les normatives que ho regulen.

S'entén per fum ambiental del tabac el derivat de la combustió del tabac, ja sigui directament a partir de l'extrem encès de la cigarreta com el que procedeix del fum que exhala el fumador. El fum ambiental del tabac és, doncs, una barreja del corrent primari de fum que exhala el fumador, el corrent del fum emès pel tabac que es crema lentament entre les pipades, els contaminants emesos a l'aire durant la pipada i els contaminants que es difonen a través del paper de la cigarreta i la boca entre les pipades. Avui sabem que aquest fum és una combinació complexa de més de 4.000 productes químics en forma de partícules i gasos. Conté tanmateix substàncies carcinògenes (que poden induir canvis cancerosos en les cèl·lules de l'organisme) i altres mutàgens (agents que poden induir mutacions en les cèl·lules normals). Molts d'aquests productes químics, com la nicotina, el cadmi i el monòxid de carboni, alteren els processos reproductius.

En conjunt, el fum ambiental del tabac és un contaminant important de l'aire interior. L'Agència de Protecció Mediambiental d'Estats Units (US Environmental Protection Agency) l'ha classificat com a carcinògen de classe "A", o humà, per al qual no existeix un nivell segur d'exposició; això vol dir que no hi ha cap dintell per sota del qual es pugui assegurar que no hi ha cap risc. Aquest aspecte és molt important a l'hora d'establir regulacions en els espais públics. Aquestes recomanacions deriven de les evidències epidemiològiques, que han establert de forma inequívoca que les persones no fumadores que respiren el fum ambiental del tabac tenen moltes de les malalties que pateixen les persones fumadores, entre les quals destaquen les malalties cardíaques i els càncers de pulmó i de sinus nasals, associades de forma clara a l'exposició al fum ambiental del tabac. El fum ambiental del tabac produeix així mateix una àmplia varietat d'e-

fectes adversos en la salut dels nens, que inclouen bronquitis i pneumònia, desenvolupament i exacerbació de l'asma, infeccions de l'oïda mitjana i afecions de l'oïda interna que constitueixen la causa més comuna de sordesa infantil. L'exposició de les dones no fumadores a aquest fum durant l'embaràs redueix el creixement fetal i l'exposició postnatal dels bebès augmenta el risc de síndrome de la mort sobtada del lactant. El consum del tabac produeix també efectes immediats, com irritació ocular i nasal, mal de cap, mal a la gola, mareig, nàusees, tos i problemes respiratoris.

Al nostre medi

L'exposició passiva o involuntària al fum ambiental del tabac és un problema generalitzat que afecta en grau divers moltes persones en tots els països del món. A Europa i els Estats Units s'ha estimat que al voltant del 80% dels adults n'estan exposats en qualsevol moment del dia, en situacions ordinàries de la vida diària; en les llars, en el lloc de treball i en els centres docents, en els patis d'esbarjo i en el transport públic, en els restaurants i en els bars. Malgrat que una ventilació adequada pot contribuir a reduir els efectes irritants del fum, no elimina els seus components tòxics. Quan les zones per a fumadors comparteixen la ventilació amb aquelles per a no fumadors, el fum es dispersa per tots costats. Les zones per a fumadors tan sols ajuden a protegir els no fumadors quan estan completament tancades, disposen d'un sistema de ventilació separat que va directament a l'exterior sense tornar a posar l'aire en circulació dins de l'edifici, i quan els empleats no han de passar per elles. Encara que l'evidència demostrí que la ventilació no és una solució eficaç al problema del fum ambiental del tabac, les tabaqueres segueixen advocant per aquesta opció, i han arribat fins i tot a crear grups que es presenten com "experts" sobre l'aire interior i que minimitzen els seus riscos.

D'altra banda, alguns estudis fets a Espanya per organitzacions de consumidors i institucions de salut pública han demostrat abastament que es fuma en molts llocs on està prohibit fumar. El compliment és més elevat a les escoles i centres sanitaris, i més baix en oficines de l'administració, estacions de transport, i altres espais públics. Tot i que la situació ha millorat molt respecte a la de fa alguns anys –no fa tant que no hi havia cap mena de regulació, i que en alguns locals hi havia un ambient realment irrespirable– queda encara un llarg camí per recórrer. No solament per raons de salut: a molts llocs els arguments de seguretat, i d'higiene tenen també molta importància, i es pot observar una marcada reducció dels costos de manteniment i neteja i la cobertura d'assegurances.

El fum ambiental del tabac mata: clarifiquem les coses

Cal destacar que, contra el que molta gent pensa –i la indústria del tabac s'esforça en propagar–, hi ha evidències als Estats Units que demostren que les regulacions no tenen un impacte negatiu en bars i restaurants, un dels sectors més sensible a la reacció dels clients davant aquesta normativa.

Com s'ha denunciat repetidament, la indústria tabaquera inverteix milions en finançar campanyes de desinformació sobre el fum ambiental del tabac. Ha contractat científics i consultors amb la finalitat no solament de confondre el públic amb relació a la validesa de les dades científiques, sinó també per sembrar el dubte respecte als investigadors que generen aquestes dades i sobre la ciència pròpiament dita. A més d'atacar estudis legítims, financen i promouen projectes d'investigació falsos que resten importància als greus efectes del fum ambiental del treball. D'altra banda, els grups de pressió i els advocats de la indústria pretenen neutralitzar els intents de regulació dels governs sobre aquest fum per diversos mitjans.

Entre aquestes iniciatives, cal destacar la basada en el que anomenen la "cortesía d'elecció" com alternativa a la prohibició de fumar. Aquesta cam-

panya oculta els riscos per la salut i presenta la situació com un conflicte de drets personals que es pot resoldre amb acords personals. Això suposa que el greu problema del fum ambiental del tabac es podria solucionar senzillament si els fumadors demanessin permís abans d'encendre la cigarreta, o mitjançant l'establiment de zones separades de fumadors i no fumadors. En general, es tracta de moviments organitzats, finançats per la indústria del tabac, i que es presenten com a grups espontanis de ciutadans preocupats per les llibertats, i que tenen com a finalitat fomentar la "tolerància", però que en realitat només cerquen la tolerància dels no fumadors.

Encara que de vegades pot semblar difícil, a poc a poc ens acostumarem que en els espais públics compartits no es fumi, especialment al lloc de treball i on hi hagi nens o persones especialment vulnerables. Respirarem un aire més net, i tots hi guanyarem: especialment en salut, però també en seguretat i en neteja.

Institut Municipal de la Salut

Publicitat

MARESMOVIL

Pere IV, 359 - Tel. 98 303 41 20 - Fax 93 303 41 21 / Avda. Borbo, 58 - Tel. 93 243 59 40 - Fax 93 243 59 41 - Barcelona

* PVP. Recomendado (Incluye IVA, Transporte, Nissan Assistance y 3 años de garantía o 100.000 Km.). Para condiciones a cooperativas dirigirse a su Concesionario Nissan. Precios válidos para Península y Baleares y vehículos en stock. Modelo presentado Luxury 2.2 Di 4 P.

Adaptació dels taxímetres a l'euro



L'IMET ha iniciat un ampli procés d'informació a cada membre del col·lectiu del taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona amb relació a les mesures que s'han d'anar adoptant davant la propera entrada en circulació de l'euro.

La Direcció General de Consum i Seguretat Industrial de la Generalitat de Catalunya ja ha donat a conèixer els models que no podran adaptar la moneda euro (veure revista núm. 142).

A partir d'aquesta informació, l'IMET va determinar que, en data 16 de maig de 2001, 1.313 taxímetres actualment en funcionament en la flota de taxis no podran adaptar la nova moneda comunitària. De la resta, un 43,6% d'aparells (4.481) podran facilitar la lectura en les dues monedes durant el període de convivència entre la pesseta i l'euro, fixat entre l'1 de gener i el 28 de febrer del 2002. Els altres 4.493 (43,7%) podran treballar tan sols amb una moneda, que haurà de ser l'euro, a partir de l'1 de gener de 2002.

Al marge de l'adaptació de la moneda euro al taxímetre, un altre element d'adaptació és l'anomenada caràtula, lloc on s'expressa la unitat monetària. Respecte a aquest aspecte, cal subratllar que, de

tots els taxímetres que podran treballar correctament amb euros, el 80,3% del total hauran d'adaptar les caràtules a la nova moneda.

Des de l'IMET es recomana a tots els taxistes que considerin tota aquesta informació per tal d'adaptar el seu taxímetre amb la suficient antel·lació i així evitar perjudicis econòmics i presses innecessàries.

En el moment de canviar el seu vehicle, s'ha tenir sempre em compte que el taxímetre s'adapti a la moneda euro sota els criteris que determina la Directiva 95/54CE i que diu: "A partir de l'1 d'octubre i en tota nova instal·lació, el taxímetre haurà de complir les exigències d'aquesta directiva referent a la compatibilitat electromagnètica o marcatge CE i que aquest compliment ha d'aparèixer de forma expressa en la declaració CE de conformitat que acompanya tot aparell taxímetre. Aquesta circumstància s'haurà d'acreditar en el moment de passar el control a les estacions ITV".

Els dubtes sobre tots aquests aspectes es poden formular al Servei d'Automòbils i Metrologia de la Generalitat, als serveis tècnics de l'IMET o, en tot cas, a qualsevol empresa especialitzada en la instal·lació de taxímetres.

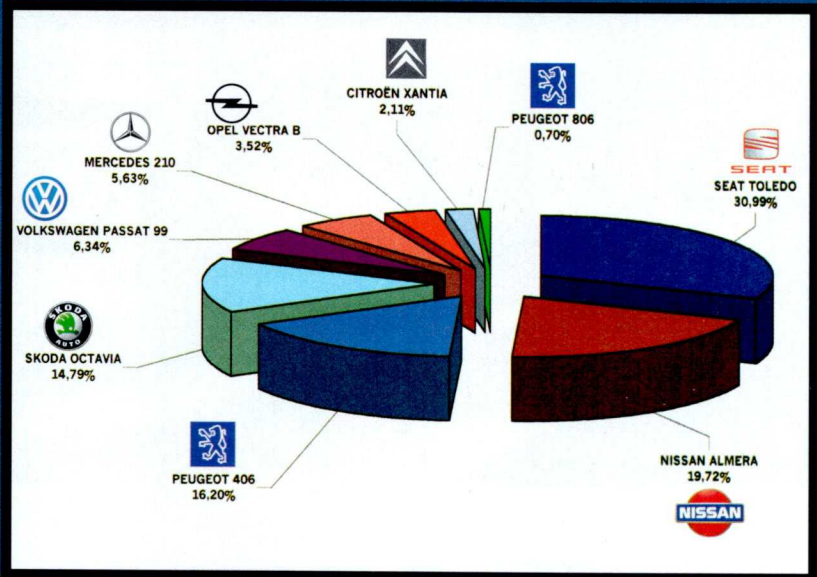


Motor

SEAT TOLEDO 99, consolidat en el primer lloc

**Vehicles aplicats a
licències metropolitanas
actives en data 16 de maig
de 2001, segons marca i
model**

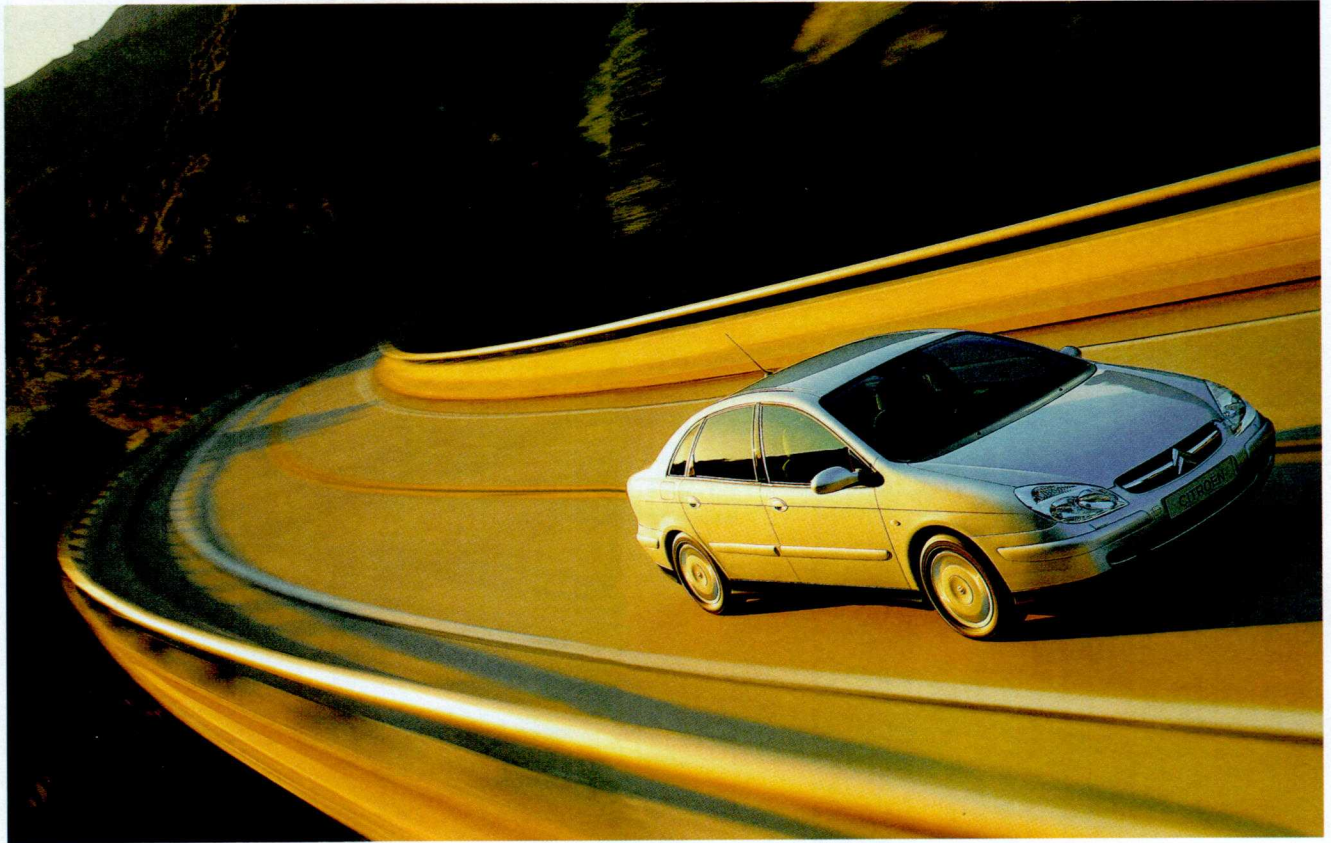
MARCA I MODEL	QUANTITAT	PERCENTATGE
SEAT TOLEDO	1.923	18,69
PEUGEOT 406	1.236	12,01
RENAULT 21	973	9,46
CITROËN XANTIA	968	9,41
SKODA OCTAVIA	674	6,55
SEAT TOLEDO, 99	589	5,73
OPEL VECTRA B	557	5,41
MERCEDES <small>(202,210, 201, 300, 250, 124, 190, 200,240)</small>	443	4,30
OPEL VECTRA	351	3,41
RENAULT LAGUNA	295	2,87
PEUGEOT 405	287	2,79
NISSAN PRIMERA	282	2,74
FIAT TEMPRA	235	2,28
VOLKSWAGEN PASSAT	178	1,73
FORD ORION	126	1,22
VOLKSWAGEN JETTA	124	1,21
CITROËN BX	115	1,12
FIAT MAREA	105	1,02
FORD MONDEO	100	0,97
NISSAN PRIMERA 97	99	0,96
VOLKSWAGEN PASSAT 99	98	0,95
NISSAN ALMERA	79	0,77
PEUGEOT 309	69	0,67
FIAT ULYSSE	68	0,66
LTI Carbodies	8	0,08
ALTRES	307	2,98
TOTAL	10.267	100,00



**Vehicles aplicats a
licències d'autotaxi
des de l'1 fins al 30
d'abril de 2001**

MARCA I MODEL	QUANTITAT	PERCENTATGE
SEAT TOLEDO 99	44	30,98
NISSAN ALMERA	28	19,71
PEUGEOT 406	23	16,19
SKODA OCTAVIA	21	14,78
VOLKSWAGEN-PASSAT 99	9	6,33
MERCEDES 210	8	5,63
OPEL VECTRA B	5	3,52
CITROËN XANTIA	3	2,11
PEUGEOT 806	1	0,70
TOTAL	142	100,00

Para disfrutar conduciendo



La celebración del pasado Salón del Automóvil de Barcelona permitió poder contemplar las últimas novedades que los fabricantes están lanzando al mercado o tienen la intención de hacerlo en fechas próximas. Este es el caso del Citroën C5 que tiene prevista su comercialización a partir de finales de junio.

Se trata de un modelo muy interesante por sus características y que podría ser utilizado para el transporte público. Sin embargo, por el momento, no está homologado para el servicio del taxi ni tampoco el fabricante ha presentado la correspondiente solicitud de homologación, lo que no impide que hablemos de él.

Este coche, que fue presentado en el Salón de París y que ha empezado a venderse hace algunas semanas, ofrece una imagen bastante dinámica gracias a su gran superficie acristalada a la

línea de cintura ascendente que va desde el pilar delantero al trasero.

Su longitud se sitúa en 4,62 metros, mientras que la anchura es de 1,77 metros y la altura de 1,48 metros, proporciones que anticipa un habitáculo amplio y confortable para los ocupantes, con un espacio comparable a cualquier otro coche situado en el segmento de lujo. Los ruidos aerodinámicos han sido reducidos al máximo, al igual que los que produce el motor, la dirección asistida y la climatización por lo que se hace muy confortable para el conductor que está muchas horas al volante.

El Citroën C5 destaca también por la capacidad del maletero, ya que el modelo ofrece la particularidad de poder cambiar la altura del plano de carga al suelo para minimizar el esfuerzo a realizar con bultos grandes o pesados. Por

último, destaquemos también que la luneta trasera es practicable y por tanto se abre para permitir el acceso al maletero sin necesidad de abrir todo el portón.

El habitáculo es amplio y confortable y en las plazas traseras dos adultos viajan cómodamente, pero tres tampoco van estrechos.

El diseño del salpicadero es bastante atractivo y nada que ver con lo conocido hasta ahora en la marca. Destaca la presencia de numerosos espacios portaobjetos repartidos por todo el habitáculo y un detalle curioso pero muy práctico: un doble parasol que sirve a la vez para el parabrisas y la ventanilla de modo que de viaje no moleste ningún reflejo solar.

Otra característica propia del C5 es que va provisto de una nueva suspensión que respecto a la anterior del Xantia, controla la altura de la carrocería en función

Motor

de la velocidad y del estado del asfalto, rebajándola 15 milímetros cuando se circula por autopista a más de 110 km/h., y subiéndola 13 mm cuando circulamos por terreno bacheado y se va a por debajo de 70 km/h.

El Citroën C5 se comercializará con cinco motores, tres de gasolina y dos diesel. En gasolina la gama la integran un 2 litros de 138 CV al que siguen otro motor de 2 litros pero de inyección directa que rinde 143 CV y un 6 cilindros en V de 3 litros de 210 CV. En diesel, la gama es conocida porque estos propulsores se utilizan en otros modelos de la marca y del grupo PSA (Peugeot-Citroën). Se trata del 2 litros de 110 CV y del 2.2 litros que rinde 136 CV, ambos de inyección directa y que se distinguen tanto por sus buenas prestaciones como por sus reducidos consumos; en ambos casos, la caja de cambios puede ser manual de cinco velocidades o automática de cuatro.

M^a Ángeles Pujol



CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS		
	2.0 HDI	2.2 HDI
Cilindrada	1.997 c.c.	2.179 c.c.
Diámetro x carrera	85 x 88 mm	85 x 96 mm
Nº cilindros (válvulas)	4 en línea (16)	
Relación de compresión	18 a 1	
Alimentación	Inyección electrónica directa	
Potencia máxima	110 CV/4.000 rpm.	136 CV/4.000 rpm.
Par máximo	250 Nm/1.750 rpm	317 Nm/2.000 rpm
Tracción	Delantera	
Cambio (nº velocidades)	Manual (5) o Automático (4)	
Suspensión del / tras.	McPherson / brazos tirados	
Dirección (asistencia)	Cremallera (sí)	
Frenos del / tras - ABS	Discos ventilados / discos - sí	
Neumáticos	205/65 R15	
Peso en vacío	1.438 kilos	1.518 kilos
Longitud / anchura / altura	4,76 / 1,77 / 1,52 m.	
Batalla	2,75 m.	
Vías del / tras.	1,54 / 1,51 m.	
Depósito combustible	68 litros	
Velocidad máxima	187 km/h	201 km/h
Aceleración 0-100 km/h	13,3 segundos	11,9 segundos
Consumos:		
Urbano / extraurbano	7,6 / 4,6	8,8 / 5,1
Mixto	5,7	6,5

Publicitat



Horarios:
8.30 a 13.00 h y de
15.00 a 20.00 h

Si tiene sus lunas aseguradas, le gestionamos el cobro



Oficinas
De la Sagrera, 166
(Esq. c. Portugal, 3)

Taller y Almacén
Portugal, 2 y 4 08027
Barcelona

Cristalería del Automóvil

93 352 29 58
93 408 33 67



INSTALACIÓN RÁPIDA DE TODO TIPO DE LUNAS
(Nacionales - Importación)

Cristales Originales
Grabación Matrículas
Láminas Solares

TALLER CONCERTADO POR COMPAÑIAS DE SEGURO
PRECIO ESPECIAL PARA PROFESIONALES DEL TAXI



L'usuari li agraeix



L'Oficina d'Atenció al Taxista rep diàriament trucades i notes d'agraïment de diferents usuaris i clients dirigits a tot aquells professionals del taxi que fan tot el possible perquè els objectes oblidats en els seus vehicles tornin als seus propietaris.

Fins al 15 d'abril de 2001, els titulars de llicència que a continuació es relacionen van donar solució als casos de pèrdua reclamats pels clients del taxi al telèfon: 932 234 012.

Agenda

Nom del titular	Llicència
Julio Solorzano M.	328
Antonio Clavero M.	1383
Ricardo Gascón N.	4625
Luis Martínez E.	6554
Francisco Urpi F.	6872
Guillermo Carro G.	9836

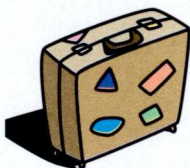


Ulleres

Nom del titular	Llicència
Gabriel Salse G.	00023
Ezequiel Garrido P.	00269
M. Carmen García S.	01887
Miguel Castro de B.	03039
Manuel Cobos S.	03570
Isaac Delgado M.	04511
Carmen Reyes O.	05529
Benjamín Ordóñez L.	05729
José A. Marqués Ch.	05831
Juan J. Ramón A.	06683
Alberto Marfil T.	07671
José L. González V.	08142
José Mutilva B.	08709

Cartera

Nom del titular	Llicència
Torcuato Romero T.	5168
Jorge Fuente de M.	3062
Marco A. Cortés A.	9960
Enrique Mesa F.	5011



Càmera

Nom del titular	Llicència
Xavier Cancedo C.	8753

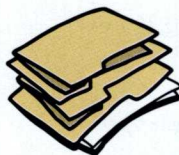


Canvi

Nom del titular	Llicència
Veremundo Cantil P.	9006

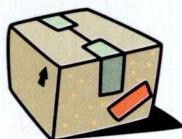
Carpeta

Nom del titular	Llicència
José M. Sivil V.	00917
Pedro Sánchez P.	01753
Hortensio Barrera F.	04162
Félix Román A.	05384
Pedro Durán A.	05694
Joaquín Padilla H.	05977
Manuel Montero A.	06276
César Garrido M.	06578
Emilio Pérez C.	07090
José Botella L.	07472



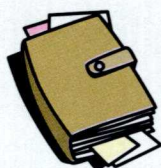
Cartera

Nom del titular	Llicència
Manuel Fernández C.	1694
Hortensio Barrera F.	4162
J. Antonio Fernández R.	4332
Celedonio Sánchez L.	5036
José Montesa M.	8294
Adolfo Iglesias C.	9562



Documentació

Nom del titular	Llicència
Montserrat Egea R.	00443
Celso Pardo V.	00894
José A. Cabezas G.	08953



Joia

Nom del titular	Llicència
Roger R. Acuña S.	07660

Llibres

Nom del titular	Llicència
José L. González V.	08142
José García R.	04810

Claus

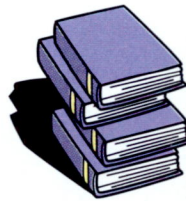
Nom del titular	Llicència
José Becerra M.	00016
Secundino Diego D.	00783
Sergio Rodo Castells	00958
Carlos Figueras S.	02032
Bernardo Aguilera C.	04073
Antonio Ramírez F.	04602
Carlos Martínez del R.	05211
Pedro Gros L.	07063
Bautista Domínguez P.	07684
Mercedes Capell M.	8316
Cipriano Verastegui R.	8508
Moisés Álvarez R.	8532
José A. Ballano de L.	10077

Maleta

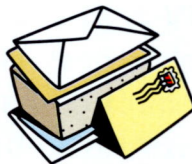
Nom del titular	Llicència
José Ferrer F.	00095
Emiliano Díaz D.	00479
Higinio Martínez H.	00540
Francisco Santos S.	05256

Mòbil

Nom del titular	Llicència
Esteban Moreno J.	00496
Santiago García A.	00714
Isabel Ibáñez C.	00788
Carlos López G.	00891



José Martín M.	01016
Pablo Barberán E.	01221
Juan Gallego M.	01283
Ezequiel Valverde T.	01356
Antonio Clavero M.	01383
Francisco Godoy P.	01714
José M. Toledo L.	01726
Vicente Arguello M.	01819
Isidro Beroy J.	02144
Ángel Sánchez T.	02410
Roberto del Moral M.	02794
Antonio Muro P.	02987
Alejandro Vicario B.	03329
Pedro Nieto A.	03959
José Villar P.	04313
Juán López G.	04571
Antonio Ramírez F.	04602
Francisco Campaña A.	05057
Cecilio Magdaleno L.	05110
Francisco Tuñón P.	05357
Francisco Díaz R.	05459
José Dacal S.	05795



Victoriano Navarro D.	06295
Vicente Guía B.	06882
José Quesada M.	06999
Rafael López H.	07032
Armando Martínez J.	07327
Ildelfonso Marín P.	07551
José García M.	07869
Adriana M. Rodríguez P.	07934
Teodoro García R.	09300
Francisco Bujalance M.	09703
Francisco Parra M.	11015

Roba

Nom del titular	Llicència
José Bernaus V.	00109
José L. Suárez T.	01128
Anselmo Dorado R.	06153
José Martínez L.	07609
José A. Martínez L.	07763
Tomás Ruiz M.	08216

Publicitat

**MERIDIANA
MOTORS, S.A.**
Concesionario

**En MERIDIANA MOTORS
estamos a su servicio...
Para usted... trabajar
será un placer...
Climatizado, pintado taxi
y dotado del pack
especial "amigo taxista"
Con las máximas
facilidades de pago...**



Talleres y Oficinas:

Avda. Meridiana, 326
Tel. 93 349 30 58
Fax 93 349 33 12

NUEVO FIAT MAREA JTD 110 ELX desde... 2.295.000.-ptas.*

NUEVO FIAT ULYSSE 2.0 16v JTD desde... 3.454.000.-ptas.*

*IVA y Gastos de Matriculación no incluidos

Recambios:

Tels. 93 408 64 11
93 349 31 62
08027 Barcelona

Exposición y Ventas:

C/. Antillas, 3-5
(Esq. Meridiana)
Teléfono 93 349 30 58

Avda. Meridiana, 328
Teléfono 93 349 30 58

Jambrina, 14
Teléfono 93 349 30 58
08027 Barcelona

Pº Maragall, 378-384
Teléfono 93 358 24 11
08031 Barcelona

entrevista a

Mercè Arànega i Fèlix Pons

Per P. Rocío Terán



“Quan pugues al taxi queda tan assumit que el taxista no t’escolta, que parles amb llibertat; es deuen assabentar de coses fantàstiques”

Mercè Arànega

■ Per a les dones de quaranta anys com la Paquita, interpretat per vostè a *El cor de la ciutat*, el taxi és una alternativa?

M.A. No crec que hagi de ser una alternativa per a les dones d’una determinada edat, sinó un camp laboral com qualsevol altre, amb les seves coses bones i menys bones. Com que és una feina que existeix al mercat laboral, tant un home com una dona tenen dret a accedir-hi. No sé què pot tenir un home en el seu ADN que no tinguem les dones per poder portar un taxi, ajudar a la gent, etc. Crec que es pot decidir portar un taxi tant als 45 com als 20 anys de la mateixa manera que ho poden fer els homes.

■ Per tant la Paquita aconsella-

El Cor de la Ciutat és una d’aquelles sèries que acompanyen la sobretaula de molts espectadors fidels a TV-3. El seu to humà i molt proper als problemes quotidians de la gent senzilla d’un barri de Barcelona li fan guanyar audiència dia rere dia. Mercè Arànega (la Paquita a la sèrie) i Fèlix Pons (el Lluís) són dos taxistes que, amb les seves especificitats, viuen en el barri i en són part entranyable. Amb ells parlem especialment del taxi en un parèntesi abans de la gravació diària de la sèrie, i sempre seguint els paràmetres de la ficció i la realitat.

ria a la seva filla en la ficció de seguir aquest ofici?

M.A. Sobretot abans de fer de “p...” com fa a la sèrie, i no ho dic en un to pejoratiu! És clar que sí! Per què no? Jo, personalment, com a Mercè Arànega, segurament preferiria fer de taxista o treballar en qualsevol lloc de cara al públic que tancada en una oficina perquè m’agrada molt més estar en contacte amb la gent.

■ Què li sembla aquest ofici ?

M.A. Mai hi havia tingut cap contacte directe. M’imagino, però, que hi ha d’haver una part molt interessant en aquesta feina, ja que els clients, quan pugen al taxi, parlen i arriben a tenir converses que no la tindrien amb una altra persona. Quan puges al taxi



“La gent del taxi és víctima d’una mala premsa que segurament és culpa del model d’uns anys enrere”

Fèlix Pons

queda tan assumit que el taxista no t’escolta que parles amb llibertat; es deuen assabentar de coses fantàstiques. Són com una mena de voyeur davant la vida dels altres, com uns espies, però consentit pel passatger. Això em fa molta gràcia: “la de coses que han d’haver sentit durant el dia!; “de quantes coses es deuen haver assabentat!” I després, és clar, no les poden utilitzar perquè no coneixen les persones que pugen al seu vehicle.

■ Per interpretar el seu paper s’ha interessat per conèixer el sector?

M.A. No m’he informat prèviament sobre la realitat del sector. No obstant això, tots els llibres, la documentació que la Paquita duia

a la sèrie per treure's el carnet de taxista i poder treballar són els papers que fan servir les persones que a la realitat se'l volen treure. Precisament amb el Fèlix, l'actor que interpreta el personatge d'en Lluís, ens ho vam estar mirant, i realment, el material ens ha semblat molt difícil; sembla que t'has de treure un títol de no sé què per portar un taxi. Ho considero demencial, molt difícil!

■París i Barcelona són les dues ciutats que millor preparen els nous taxistes.

M.A. Ah, jo pensava que a tot arreu era igual. El Fèlix i jo ens vam quedar parats amb el nivell de l'examen. S'ha de saber de monuments...

■...del Modernisme...

M.A. I del Palau Nacional... Crec que és demana un nivell de cultura general de la ciutat molt alt. Si realment s'aconsegueix que els taxistes estiguin tan preparats, no em queda altra opció que felicitar-los.

■Com evolucionarà la relació entre el Lluís i la Paquita?

M.A. Això no és pot dir, ni a tu ni a cap mitjà d'informació que m'ho demani. Està *bajo llave* i *sota secret de sumari*, i suposo que un dels ganxos de qualsevol sèrie és mantenir la intriga... El que sí puc dir-te és que, a *El Cor de la Ciutat*, no serem únicament dos taxistes com fins ara, serem més. Dos o tres taxistes tindran un paper fix durant un temps.

■Per què tant d'interès pel taxi?

M.A. Això no ho sé, són els guionistes. No crec que sigui un interès únic per aquest ofici. En aquesta telenovel·la hi ha més d'una línia familiar. Uns són metges, altres botiguers o taxistes, però com a qualsevol altre ofici. Som gent del barri on ningú pertany a famílies d'arquitectes o d'advocats i desenvolupem les feines que se suposa que ens toquen segons la classe social.

■Com analitza la Paquita el



paper del Lluís, el taxista homosexual dins d'un col·lectiu tradicionalment masculí?

M.A. Com a taxista, en Lluís és un bon professional, i com a homosexual té dret a treballar en qualsevol col·lectiu igual que qualsevol persona. No va amb plomes al cap ni amb els llavis pintats, i encara que hi anés, podria fer el taxi.

M.A. Ah, mira, aquí tenim en Fèlix, el Lluís a la sèrie

■Lluís parlem del taxi... Els pros i contres de ser taxista, almenys en la ficció?

F. P. En apropar-te a aquest món com actor has de trencar una sèrie de prejudicis que, normalment, són creences comunes. D'altra banda, del món del taxi no n'havia tingut cap coneixement específic previ al marge dels taxis que normalment s'agafen amunt i avall.

■Des que interpretes el paper de Lluís, algú t'ha reconegut en pujar en un taxi?

F. P. No, ningú

■Com creus que es percep el perfil del teu personatge dins del col·lectiu?

F. P. No sé com el col·lectiu pot rebre aquest personatge. Suposo que d'una manera normal, no té res d'extraordinari i, si així fos, crec que seria preocupant.

■Ets usuari del taxi?

F. P. Sí, i en general considero que el servei funciona mitjanament bé. De totes maneres, la gent del taxi és víctima d'una mala premsa que segurament és culpa del model d'uns anys enrere. Ara pujar al taxi és molt diferent, no té res a veure al servei de fa deu o vint anys. El problema que veig darrerament és que, quan cerques un taxi, no el trobes.

■A on?

F. P. A Barcelona

■En alguna zona en concret?

F. P. Des de l'Eixample al centre. De nit és molt difícil trobar-ne un.

■Una qualificació per al taxi de la teva ciutat en comparació amb el d'altres ciutats europees?

F. P. No en conec gaires. A Roma van amb tota hostia; és una mica perillós; a París, estan bastant tronats. Al de Barcelona li posaria un bona nota. Tot i que sóc molt exigent amb això de les notes, li posaria un sis i mig.

■Com t'agradaria veure d'aquí a un temps el personatge de Lluís en *El Cor de la ciutat*?

F. P. M'agradaria que evolucionés. De fet no està en les meves mans, sóc actor en mans de la voluntat dels guionistes i dels creatius de la sèrie. M'agradaria que pogués mostrar-se com un personatge en tota la seva complexitat, que no quedés reduït a prototipus, a estàndards i que fos el més ric i plural possible.

■La incorporació de nous actors que interpreten més taxistes permetrà conèixer més aquest col·lectiu?

F. P. Sí, està molt bé. Es podrà donar una visió del taxi més rica i

...



M.A. No tot serà bo i —espero que ningú s'enfadi— perquè en aquest col·lectiu com en qualsevol altre hi ha grans persones i altres que no ho són tan. Intentar reflectir tan sols les coses bones no és real perquè això no passa mai. Que ningú se senti ofès ni personalitzat amb el que vegi... El taxi és un col·lectiu format per persones i, per aquest motiu, té coses bones i dolentes. No he llegit els propers guions, però estic segura que això passarà, que els taxistes no es veuran probablement ben retratats, però no serà mai com a col·lectiu, sinó com a persones, com a individualitats.

■Què significa treballar com a actors en una telenovel·la, amb tantes connotacions com té aquest tema?

M. A. *El cor de la ciutat* és una sèrie de molta qualitat, "culebro-neja molt poc" i no veig que ho faci més que altres sèries que s'han fet o s'estan fent en cadenes estatals com ara *Periodistes* —que m'agrada molt— o *El Comisario*.

■Projectes de futur?

M. A. Seguir treballant en aquesta sèrie fins l'any que ve, i ara, tant el Fèlix com jo estem assajant *Bodas de Sangre*, de García Lorca, per al Teatre Grec d'aquest estiu.



FINANCIACIÓN HASTA UN AÑO SIN INTERESES . DIAGNÓSTICOS GRATUITOS
 PRESUPUESTOS SIN COMPROMISO . SERVICIOS INMEDIATOS SIN CITA PREVIA
 TECNOLOGÍA PUNTA . PRECISIÓN . FACILIDADES DE PAGO . GARANTÍA TAXITRONIC

BUEN SERVICIO, MEJOR TAXI

Equipos Taxitronic

VENTA, INSTALACIÓN
 MANTENIMIENTO

Taxímetros

CAMBIOS TARIFA
 CALIBRAJE CON RODILLOS
 REINSTALACIONES
 PRECINTOS

Módulos luminosos

VENTA E INSTALACIÓN

EL PRIMER FABRICAN-
 TE EUROPEO DE EQUIPOS ELECTRÓ-
 NICOS Y SISTEMAS INFORMÁTICOS
 PARA EL SECTOR DEL TAXI PONE
 A SU DISPOSICIÓN SU PROPIO TA-
 LLER, EL TALLER TAXITRONIC.

PORQUE SU NEGOCIO
 NO PUEDE PARARSE, PORQUE QUE-
 REMOS QUE SU NEGOCIO VAYA,
 MÁS QUE NUNCA, SOBRE RUEDAS.



EL TALLER TAXITRONIC



ABIERTO DE LUNES A DOMINGO . NO CERRAMOS AL MEDIODÍA

Laborables 8.00h -20.00h Sábados 9.00h -12.00h

Festivos 9.30h -11.30h

Perú 104 08018 Barcelona Tel. 933 034 141

“Cabalga con el diablo”



La trayectoria de esta película es curiosa; se filmó hace dos años largos pero aquí no se ha estrenado hasta ahora, cuando la siguiente obra de su director Ang Lee, *Tigre y Dragón*, ha obtenido el Oscar a la mejor película extranjera (y en países como Suecia y Dinamarca pasó directamente al video). Ang Lee es más conocido por títulos como *El banquete de bodas*, *La tormenta de hielo* (recientemente emitida en TVE) y, sobre todo, *Sentido y sensibilidad*. Es, como se ve, un director que toca todo tipo de temas, siempre con gran solvencia y el justo equilibrio entre calidad y comercialidad. En esta ocasión aborda un aspecto poco conocido de la Guerra Civil americana; los guerrilleros sudistas que hicieron la guerra por su cuenta en la frontera entre Kansas y Missouri. Estos individuos, los “bushwhackers”, eran unos auténticos salvajes, tan despiadados que ni el propio ejército confederado los admitía en sus filas, y cabalgaban de pueblo en pueblo haciendo rápidas incursiones, saqueando, incendiando y asesinando a cualquier sospechoso de simpatizar con el Norte. Y no se detuvieron hasta diez años después de firmada la paz!

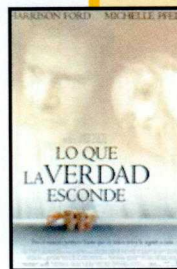
La película recrea soberbiamente la época (1860), tiene grandes escenas de acción al más puro estilo de “las del Oeste”, y a ratos es muy violenta, pero la intención última de Ang Lee es penetrar en la psicología de estos jovencísimos “soldados” a partir de la historia de dos amigos, Jake y Jack —el parecido de los nombres no ayuda precisamente— que cuando estalla el conflicto se echan al monte con otro compañero y un esclavo negro liberado, el cual sigue fiel a su amo (estos casos, por extraño que parezca, se daban con frecuencia en las filas de los sudistas). Entre masacre y masacre, uno de los amigos es herido mortalmente y el otro se quedará con su novia, una bonita viuda, rubia y servicial, que lleva provisiones a los forajidos durante el invierno.

El mensaje que transmite *Cabalga con el diablo* parece ser “si luchas por una causa, preocúpate de saber de qué causa se trata”. Es una película —advertimos— larga, los actores son unos relativos desconocidos y tal vez decepcione al espectador que solamente busque tiros y mamporros, pero es una propuesta inteligente y a tener en cuenta.



Cinema TV Video

per Marc Sanchís



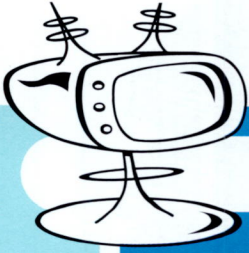
LO QUE LA VERDAD ESCONDE

Aquesta pel·lícula és, diguem-ho clarament, un pastix, o sigui, està feta de trossos d'altres pel·lícules. El director Robert Zemeckis (*Regreso al futuro*, *Quién mató a Roger Rabbit?*, *Forrest Gump*) volia demostrar que també en podia fer “una de por” i sense despenjar-se gens, va manllevar idees del mestre Hitchcock, des de *Psicosis* fins a *Vértigo* passant per *La ventana indiscreta*. El resultat és una història interessant al principi, amb bones dosis de misteri i tres o quatre ensurts aconseguits, i una segona hora bastant previsible, que deriva cap a *Dormiendo con su enemigo* i acaba com el rosari de l'aurora. Michelle Pfeiffer, guapa i vulnerable com mai, interpreta una esposa feliç que comença a tenir visions estranyes a casa: a la paret de la dutxa hi apareix el rostre d'una noia morta, les portes es tanquen de cop, els quadres cauen de les parets... El seu marit (Harrison Ford, que fa un treball més aviat deslluït) li recomana que vagi al psiquiatre, però ella buscarà l'explicació en forces sobrenaturals. I de mentres, el veí del costat es comporta d'una forma misteriosa, com si hagués pelat la seva dona. Lo que la verdad esconde va tenir molt èxit de taquilla i poc de crítica, però si no la van veure en pantalla gran és una bona opció per al dissabte a la nit.



CACHITOS CALIENTES

El títol anglès d'aquesta curiosa pel·lícula és *Recollint els trossos*, en referència ni més ni menys que als fragments del cadàver de la Sharon Stone, assassinada pel seu gelós marit, ni més ni menys que Woody Allen. Aquests trossos es perdran per una carretera desèrtica, la mà sorgirà de la terra... i serà presa per una reliquia de la Mare de Déu, venerada sobretot per les prostitutes, davant la perplexitat del capellà del poble. De mentres, el xèrif local comença a sospitar del pobre Woody, les cadenes de televisió ensumen la notícia, l'alcalde ensuma el negoci i el lloc es converteix en un esbojarrat centre de pelegrinatge, una mica a l'estil del Palmar de Troya. El director d'aquesta rarsa que va passar sense ni pena ni glòria pels cinemes —de fet, als Estats Units s'estrenà a la televisió per cable i a molts països ni s'ha vist— és el mexicà Alfonso Arau (*Como agua para chocolate*) que va aplegar un repartiment d'autèntic luxe per reflectir les seves obsessions, típicament llatines, sobre el catolicisme, la fidelitat, el sexe. Potser per a alguns la pel·lícula es passi d'irreverent, i, per descomptat, no és cap obra mestra, però conté una saludable dosi de mala llet, tan i tan necessària sempre.



“Noche de fiesta”

Santiago Segura va declarar recentment que havia triat José Luis Moreno per a interpretar el paper de malvat a *Torrente 2* ja que era, en paraules textuais seves, “el còmic més odiat d'Espanya”. Valgui la perspicàcia de l'amic Segura per abordar aquest *Noche de fiesta* amb què la Primera de TVE –“Tú nos pides calidad”– resol la franja del dissabte a la nit... a un cost de 750 milions de pessetes anuals, pagats religiosament per l'Ente –un nom que cada dia em sona pitjor– a l'empresa de Moreno. Fa un mes escàs, aquest va ser el motiu central de la compareixença del director general González Ferrari a la comissió parlamentària de ràdio i televisió. L'oposició va buidar el pap amb la política de contractació de productores privades –sense anar més lluny, el simpàtic J. L. Parada també té la seva– que ofereixen bazòfia a canvi d'aquestes xifres milionàries. És clar que l'oposició –la socialista, si més no– tampoc està lliure de culpa: recordin *El sexólogo* de Mariano Ozores, encarregat i defensat a capa i espasa pel Sr. García Candau; després del segon capítol –aquell on s'afirmava la predisposició natural del gènere femení a exercir la professió més antiga del món– la sèrie va ser malvenuda –molt malvenuda, de fet– a Antena 3... que ni tan sols es va atrevir a passar-la en horari de màxima audiència.

Arribats aquí, potser alguns lectors pensin que no estic parlant en absolut de *Noche de fiesta* i els haig de donar la raó. Esmentaré, llavors, la satisfacció visual que em produeix tota aquesta colla de noies en biquini i llenceria... sobretot quan el dissabte a la nit es presenta avorrit i solitari. Perquè, sincerament, els còmics i les actuacions ni me'ls miro. Els pago, sí, cada vegada que faig la declaració de renda, però no me'ls miro.

Publicitat



Seat Toledo Taxi. La mejor carrera.

Seat Toledo Taxi, un coche lleno de grandes detalles para hacerlo de verdad un taxi: Aire acondicionado, dirección asistida, radio, airbag conductor de serie, toma de alimentación para taxímetro y radio emisora y más detalles que hacen del Seat Toledo un coche perfecto para usted y sus clientes.

Asiento del conductor reforzado, con regulación en altura y zona lumbar, tapicería en polipiel / textil, aumento de la potencia de la batería, espejos exteriores mayorados, en fin un taxi para realizar la mejor carrera.

Seat Toledo Taxi.
Porque sabemos lo que necesita.

CONSUMO DE COMBUSTIBLE (NORMA MVEG)			
	1.6 l	1.9 90 CV	1.9 102 CV
Tipo de conducción			
Urbana	8,8 / 11,5	8,2	8,3
Extraurbana	5,9 / 6,7	4,2	4,3
Combinada	7,6 / 8,5	5,1	5,0
Unidades: l / 100 km.			



nate en:

Servicio Prades, S.L.

C/ Pi i Margall, 46
SAN ADRIÁN DEL BESÓS - Telf. 93 462 08 77

C/ Alfonso XIII, 43-47
BADALONA - Telf. 93 387 88 04



Correspondència privada

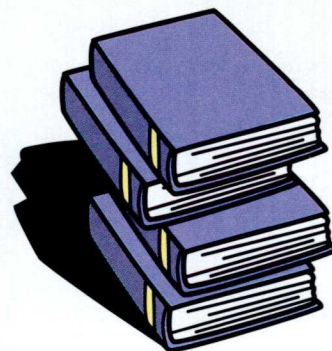
Esther Tusquets

Editorial: Tusquets

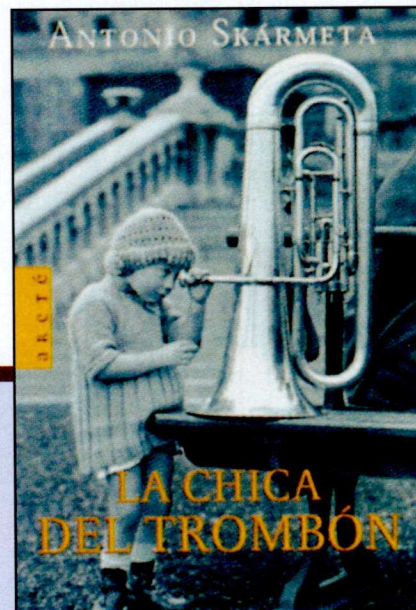
Preu: 2.950 ptes. (17,72 euros)

Pàgs. 200

L'escriptora barcelonina, Esther Tusquets, presenta en aquest darrer llibre una interessant col·lecció de quatre cartes que recullen les seves vivències amoroses en quatre moments de la seva vida, però relacionant-les amb moments claus de la vida social i política del país. És, per tant, una lúcida interpretació de la realitat espanyola des de la dècada dels trenta fins a després de la mort de Franco així com les batalles, els triomfes i les derrotes de tota una generació. Els llibres d'Esther Tusquets, directora durant molts anys de l'editorial Lumen, ha estat traduïda a altres llengües amb crítiques excel·lents.



Llibres



La chica del Trombón

Autor: Antonio Skármeta

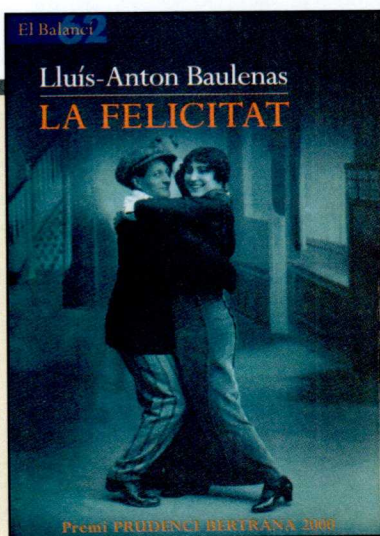
Editorial:

Arete-Debate Internacional

Preu: 2.950 ptes. (17,72 euros)

El escritor chileno nacido en Antofagasta en 1940 ha presentado en España su último libro que forma parte de una trilogía y en el que aborda la vida de una huérfana europea que es trasladada a Chile donde crece y vive de cerca los vaivenes políticos y sociales de este país americano antes de la dictadura de Pinochet. Se trata de una novela dramática en la que la protagonista crece a ritmo de jazz y en la que Skármeta expresa de una manera determinante su profundo amor por la música y el cine.

Una excelente propuesta para este verano y que seguramente tendrá el éxito de *El cartero de Neruda*, *La velocidad del amor*; *No pasa nada*; *Soñé que la nieve ardía* o *La Insurrección*.



La felicitat

Autor: Lluís Anton Baulenas

Editorial:

Edicions 62

Preu: 995 ptes.
(5,98 euros)

És una novel·la de suspens ambientada en la Barcelona de principi del

segle xx. *La felicitat* reuneix a un conjunt de personatges que comencen a sorgir d'una Barcelona en transformació urbanística i que es concretà particularment en la construcció de la Via Laietana anomenada inicialment Gran Via. Els personatges solquen del cor de la ciutat donant contingut a històries plenes d'odis, venjances, d'amor i d'esperança, sempre amb l'objectiu de trobar un mínim de felicitat en les petites coses.

Un llibre escrit amb la ploma d'un jove amb talent nascut a Barcelona i que ara ens presenta Edicions 62 en una edició per a totes les butxaques.

Pensat i fet



per Xavier Sabaté

El espejismo de la velocidad

Todavía conmocionado y consernado por la muerte de *Xabier Urruticoetxea (Urruti)* en un accidente de tráfico cuando iba por las Rondas a una velocidad endiablada no paro de preguntarme por qué a algunas personas, cuando se ponen delante de un volante, les da por correr tanto. ¿Adónde quieren llegar tan deprisa?



La velocidad es un mal de nuestro tiempo. No es bueno dejarse llevar por sus encantos, pues nos conducen irremediamente a hacernos daño a nosotros mismos, o lo que es peor, a dañar a los demás, en muchos casos personas inocentes que respetan las normas.

Las campañas publicitarias, que en distintas épocas, ha realizado la Dirección General de Tráfico, han sido muy explícitas a la hora de mostrarnos el dolor que puede producir en las víctimas y sus familiares el exceso de veloci-

dad. Pero ya se sabe: "el hombre es el único animal que tropieza dos veces en la misma piedra" y muchas veces pensamos que eso no nos pasará a nosotros, que somos muy buenos y expertos conductores, que nuestro coche es muy seguro y que sabremos frenar a tiempo. Pero la realidad es testaruda y las cifras de accidentes producidos por el exceso de velocidad cada día siguen en aumento.

Por otro lado, es verdad que también a través de la TV recibimos

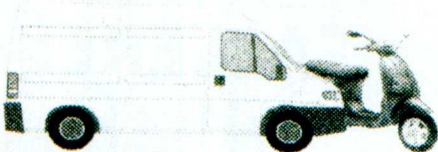
mensajes contradictorios como los de la publicidad de las empresas automovilísticas que nos invaden con anuncios maravillosos en los que frases como: "con tal coche llegará antes", "con la velocidad de tal coche se sentirá libre" o que "con la rapidez de tal coche impresionara a una chica". Son frases muy seductoras acompañadas de imágenes magníficas y modelos espectaculares que lo único que pretenden es vender. No nos dejemos llevar por los espejismos de la pantalla; lo más importante es llegar.

Sirvan estas reflexiones como homenaje póstumo a ese gran deportista, a esa gran persona que era Urruti y que la velocidad nos ha arrebatado.

"Urruti, t'estimo"

Xavier Sabaté i Pallarés
sabate@amb.es

Publicitat



CENTRAL DE RECADERÍA URGENTE

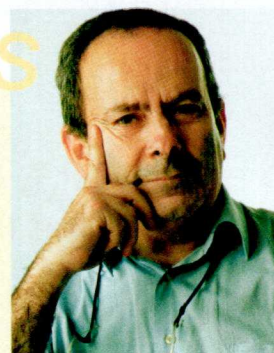
SERVICIOS DE MENSAJERÍA

Tel. 93 494 05 58 Horario: de 8 a 19 horas. No cerramos al mediodía

TaxiLleure Menjar de tres forquilles

Cuina de nivell a la Barceloneta

Pierre Roca



El Joaquim Marquès era cansalader al carrer Dante, al barri d'Horta, però era un home inquiet i volia eixamplar el seu horitzó.

A principis dels 90 va deixar el ram del porc i després d'una curta estada a un restaurant del carrer Balmes, va muntar el primer Suquet de l'Almirall, al carrer de l'Almirall Aixada, a la Barceloneta.

El seu fill Quim havia format part de la primera promoció de l'Escola d'Hostalatge de la Generalitat i ja portava uns quants anys coneixent prestigioses cuines de mig Europa i de l'Estat, entre elles la del Bulli de Roses, fent costat a Ferran Adrià.

El llarg període d'aprenentatge va finalitzar a Barcelona, quan va fer-se càrrec de la cuina del recent inaugurat *Nostramo*, deixant fluir amb llibertat la vessant creativa que calia esperar d'un xef tan jove. Després va oficiar als fogons de l'efímer Lola, al carrer de Muntaner, i a finals del 93, pare i fill van unir interessos, feina, tarannà i van compartir cuina i protagonisme al Suquet.

El seny del Joaquim i l'ofici i la força creativa del Quim van trobar el punt d'equilibri, proposant una cuina respectuosa del producte i de la tradició, passada pels coneixements i les aportacions de tots aquells anys de meticulós noviciat.

L'any 95, la família Marquès i els seus clients es van traslladar al local actual



del passeig Joan de Borbó i la cuina, ara liderada decididament pel fill i recolzada amb l'eficàcia pel pare i per una brigada d'excel·lents professionals, va seguir evolucionant amb harmonia dins de les línies apuntades: producte de la millor qualitat, vocació per la tradicional cuina marinera mediterrània i procediments absolutament respectuosos amb la propietat de cada peça servida a la taula.

L'espai obert i no excessivament gran de la sala es complementa amb un soterrani de bona mida, adient per a banquets i reunions, i amb la clàssica terrassa cap al Port, perfecta per a sopars romàntics.

Gent de negocis, de la política i dels mitjans de comunicació, i clients habituals que volen menjar bé a canvi d'un preu força raonable es deixen seduir per la proposta dels Marquès: un pica-pica fet a la mida del client i sempre deliciós –no us perdeu els bunyols de bacallà, extraordinàriament lleugers– i, després, un dels arrossos de la casa, caldós –per menjar amb cullera i servit en plat fondo, inoblidable–, sec a la valenciana, o amb

el toc modern i suggeridor del Quim, com l'arròs d'escòrpora amb canyella.

Els peixos, sempre acabats de pescar, reben aquí tractaments senzills que n'accentuen la qualitat i el gust, en un exercici que només poden practicar els que estan absolutament segurs del producte i del seu ofici.

Les postres deixen més marge a la creativitat, amb subtils barreges de xocolates i l'eventual inclusió d'algun gust inesperat i sorprenent.

La bodega reflecteix la tendència de la casa: investigació, criteri molt segur i voluntat de conèixer noves varietats; tot plegat molt interessant i deliciós.

Un àpat normal amb qualsevol dels vins que proposa la família surt per unes cinc o sis mil pessetes, un preu més que ajustat per una cuina de nivell molt elevat elaborada amb productes d'excepció.

Personalment, penso tornar-hi cada cop que les ganes de menjar un bon arròs apretin.

Nom: El Suquet de l'Almirall
Adreça: Passeig Joan de Borbó, 65
08003 Barcelona
Telèfon: 93 221 62 33

Publicitat

**VASECTOMÍAS
SIN BISTURÍ Y SIN PUNTOS**



**CENTRE
EMAI**

Técnica nueva, incorporación inmediata a la vida cotidiana

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

Av. Diagonal, 369 (esq. Pau Claris) 08037 Barcelona, ☎ 932 157 323 y 934 872 398

**PRECIO ESPECIAL
AMIGOS TAXISTAS**

**TALLERES
NILO**

**AL SERVICIO DEL TAXISTA
SINIESTROS EN GENERAL**

**C. Nilo, 20 -Tel. 93 276 14 21
08016 Barcelona**

Gastronomia

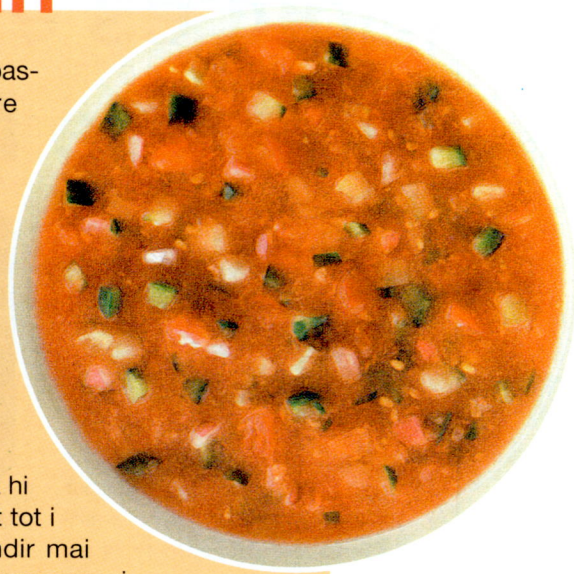
El gaspatxo, més d'un

Els dies de molta calor gaudir d'un gaspatxo a taula és converteix en un petit plaer. L'estrella d'aquesta menja és, sens dubte, el tomàquet, una fruita i verdura d'origen americà que es va adaptar ràpidament a les cuines mediterrànies, tot i què als països del nord d'Europa se'l va considerar fins a començament del segle XIX un producte estrany i una menja perillosa.

El gaspatxo gaudeix avui d'una gran popularitat internacional i no sorprèn gens trobar-lo en qualsevol supermercat del món. Però l'enginy andalús i mediterrani ha fet evolucionar tant la seva composició que parlar d'una recepta única és avui una equivocació, o, si més no, un atreviment. Així, per exemple, en el poble sevillà de Luisiana, el "gaspatxo" es menja amb raïm; a Menor, també de Sevilla, se substitueix el vinagre per la llimona; a Murcia s'hi posen bocins

de pernil i s'utilitza la pastanaga per combatre l'acidesa del tomàquet; a Cazalla de la Sierra, una altra població sevillana, acostuma a ser blanc, ja que, a més de preparar-lo amb menta, hi posen un ou i, a vegades, el fetteg fregit d'un conill.

Segur que a casa seva hi ha una recepta diferent tot i que no podrà prescindir mai d'aquell producte de terres americanes llunyanes que continua sent la seva essència, i sobre el qual els nòrdics havien tingut tant recel: *el tomàquet*.



Apicia

L'HOROSCOPO



ARIES

Tranquilidad en el terreno profesional y familiar, pero no se fie. Acumule energías para este verano porque los

problemas económicos no le dejarán en paz. Lo único que le acompaña en este periodo es su buena salud, con ella podrá salir adelante y sortear todas las dificultades que se le presenten. Recibirá noticias de una persona amiga o de un familiar al cual no veía desde hace mucho tiempo.



CÁNCER

Recuerde que con la primavera disfrutó de un periodo de expansión en el terreno laboral y sentimental. No pase

por alto todos estos aspectos. Posiblemente en el campo profesional se encuentre en medio de una etapa marcada por una cierta inseguridad personal. No se preocupe, será pasajera. No descuide la salud, especialmente los últimos meses de verano.



LIBRA

Mire hacia el futuro y no viva angustiado por lo que pudo ser y no fue. Siga disfrutando de las

grandes posibilidades que su signo tiene aún en el terreno económico, sentimental y laboral. El trabajo con el público reclama paciencia; este mes la necesitará. Recuerde que un exceso de tensión tiene a medio y largo plazo graves consecuencias sobre la salud.



CAPRICORNIO

El carácter a menudo no le ayuda para poder sobrellevar el peso del

trabajo y la familia, sin embargo, los nacidos bajo este signo encontrarán este mes una especial predisposición para relativizar todo aquello que les produce inquietud. Disfrute del buen tiempo y cargue pilas porque se le acerca una temporada de mucha actividad en su actividad. Sea paciente con su clientela.



TAURO

Cuide su estado de salud. Todo lo que tiene que hacer en esta

temporada es procurar aliviar la tensión que ha venido acumulando en los últimos meses. Su relación con las personas de su entorno laboral y familiar mejorará, ya que en los últimos tiempos ha sufrido importantes desencuentros. En el terreno económico las cosas no le irán tan bien como en los últimos tiempos, pero este posible bache será temporal.



LEO

Usted está acabando con aquella temporada de incertidumbre en la

que vivió los últimos meses del invierno y primavera. Los astros que regirán su signo durante estos meses le auguran una etapa expansiva, con grandes proyectos e iniciativas. Si sabe orientarlos le podrán dar en el futuro grandes satisfacciones. Si conduce, sea prudente.



ESCORPIO

Durante todo este tiempo ha vivido momentos de tensión y

confusión. Con el verano, se abre un periodo más propicio para poner en marcha todos aquellos proyectos que tiene en mente y las cosas en su lugar. No se desanime. Cuide su salud y procure hacer ejercicio para contrarrestar los efectos de un trabajo sedentario.



ACUARIO

No entre en ningún negocio ni asunto en el que

intervenga la cuestión económica. No es el momento, lo será a partir del segundo semestre del año. Aproveche este periodo para consolidar su actividad; invierta sus energías y haga gala de mucha paciencia. Afiance su clientela esmerándose en el trato y en el buen servicio. Lo demás le vendrá rodado.



GÉMINIS

El interés excesivo por su trabajo le está apartando de su familia

y amigos. Procure reencontrarlos porque, de lo contrario, será demasiado tarde. Pasa por un buen momento en el terreno económico: no lo desaproveche. Es un buen momento para pensar en inversiones o proyectos con algún interés económico. Vigile su estado anímico.



VIRGO

No vaya más allá de aquello que no le permitan las fuerzas. Todo tiene sus límites y

también el organismo. Emprenda algún cambio en su entorno laboral, profesional o familiar. Las amistades se pierden si no se alimenta la relación; no olvide este aspecto porque es parte de la vida. Procure comprender a su clientela y no se deje llevar por los nervios.



SAGITARIO

Vuelven los periodos de actividad para los

nacidos bajo este signo, pero las experiencias anteriores deben servir para economizar esfuerzos. La familia, los amigos y el trabajo se pueden compaginar muy bien si se sabe dosificar el tiempo que dedicamos a cada uno de ellos. Organice su vida. De esta manera, todo le parecerá más fácil y obtendrá mayores satisfacciones.



PISCIS

Olvide viejas rencillas y mire hacia el futuro. Si lo

hace así seguirá recogiendo los frutos del buen momento por el que pasa su signo. No es una buena época, sin embargo, para invertir ni para arriesgar en el terreno económico. Expansión en el ámbito sentimental.

Vehicles extraordinaris al carrer de Martí a Gràcia

Julio Balagué va sentir un pessic al cor quan el 1980 va descobrir al magatzem d'un ferraller el xassís destrossat d'una moto Indian, del model Prince, que datava de 1925.

Com qui recull una criatura ferida, aquell mecànic de trenta-dos anys es va fer càrrec de la desferra i va iniciar, amb una paciència i un amor exemplars, una recerca d'abast mundial per trobar les nombroses peces que mancaven a aquella andròmina metàl·lica, per tornar-li a donar el nom i la funció d'una moto. La marca Indian havia deixat de fabricar-se feia molt de temps, fet que incrementava l'esforç necessari per localitzar-ne peces i informació.

Al cap de cinc anys de feina pacient, l'Indian, muntada, ajustada, pintada i acabada fins als més petits detalls, ja era una realitat i funcionava com qual-sevol altra moto. Julio Balagué s'havia convertit en un addicte a aquelles màquines antigues i li calia més material al qual dedicar-se. Una Norton, una Indian Scout, una Lube i d'altres van seguir fins que a l'inici dels 90 va descobrir al fons d'una granja un mític jeep Willis pel qual va sentir un amor tot especial.

Altres cops va recórrer fires especialitzades, va estudiar amb atenció els anuncis de les revistes que posen en con-



tacte els que comparteixen aquesta afició i van anar trobant, a Europa i Amèrica, les peces que necessitava.

Ja va ser conegut dins del món tancat i gairebé secret dels col·leccionistes de vehicles d'aquesta mena i darrere el jeep va "adoptar" un "3/4" Dodge de la Segona Guerra, un camió GMC de la mateixa època, més jeeps Willis de diferents models i un segon "3/4" procedent de la ja llunyan Guerra de Corea. Peces històriques punyents de significat.

El senyor Balagué reconstrueix tots aquests vehicles amb una intransigència gairebé radical pel que fa a l'origen de totes i cada una de les peces, cargols, passadors, volanderes i femelles. Rastreja mig món perseguint una magneto, un cargol sense fi o un cilindre originals, es cartreja amb museus, investiga itineraris de vehicles o de lots de peces i descobreix motor, volants o trossos de carrosseria a minúsculs pobles del far West, en un racó de Bèlgica o als confins de l'Àfri-

ca del Sud, tot plegat sense sortir del carrer Martí.

La seva passió no està subjecta a rendibilitats ni a l'afany de fer diners: la seva recompensa és la peça restaurada i a punt, que el vehicle arrenqui a la primera i deixar sentir la remor gairebé musical d'un motor ben afinat.

Algunes vegades ven peces, és veritat, però sempre a preus molt inferiors al que representa la interminable suma d'hores de feina durant anys.

D'altres vegades lloga algun dels seus vehicles per a filmacions, i els passeja amb orgull, igual que quan participa en les periòdiques concentracions que organitzen els clubs i les associacions que reuneixen els bojos que, com ell, dediquen bona part del seu temps a donar vida a trossos de ferro que per a la majoria no tindrien cap interès.

A l'interior del seu taller de Gràcia, en Julio Balagué ha creat un món particular de vehicles d'altres temps. Un món amb màquines, colors, olors, sonoritats i tectes apassionants.

Pierre Roca

Nom: Electro Talleres Balagué
Lloc: c. de Martí, 114
08024 Barcelona
Telèfon: 932 198 312

Publicitat

TALLERES
DITRANS, S.L. 

ANTES RECICLAJES TRADER

Reparación y sustitución de:

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

Esteras suspensión
CITROËN

SERVICIO RÁPIDO

Pasaje Milans, 20
Tel. 93 261 20 55
08907 L'HOSPITALET

Servicio especial al amigo taxista (mano de obra gratis)

RECAMBIOS TAXI-AUTO SL



ACCESORIOS

Recambios en general al servicio del Taxi

Ofrecemos grandes descuentos

HORARIO: DE 8 A 20 HORAS

NO CERRAMOS AL MEDIODIA

Central: Castillejos, 306
08025 BARCELONA
Tel. 93 436 04 00
Fax 93 436 04 05

Cartellá, 189
08031 BARCELONA
Tel. 93 357 44 54

Esport

Un año lleno de incógnitas

Acaba la Liga con un regusto amargo para el Barcelona. Toda la ilusión que había generado el proyecto de Gaspart, que se había esforzado en cambiar más las formas que el fondo del Barcelona, se fue perdiendo con el paso de los meses. A medida que el equipo azulgrana perdía comba en la Liga de Campeones, en la Liga y en la UEFA, la afición cayó en la indiferencia. Gaspart echó a Serra Ferrer del banquillo y puso a su asesor deportivo, Carles Rexach. Pero el resultado ha sido el mismo. El equipo no enamora; ni siquiera convence. Todavía quedan opciones de conseguir la Copa del Rey, pero nadie va a dar saltos de alegría por un título menor.

Será una ardua tarea recomponer la plantilla de cara a la próxima temporada. Y no sólo para recuperar el cariño perdido, sino para ganar algún título porque la transición se ha acabado. Para la próxima temporada sólo se sabe una cosa: no estará el gran capitán, Josep Guardiola. Sobre el resto, todo son rumores. Ni idea del entrenador (¿seguirá Rexach o vendrá Cúper), ni idea de los fichajes (¿Riquelme, Rochemback, Saviola, Christianval, Toldo, Buffon?), ni idea de la estructura directiva (¿volverá Rexach como asesor del presidente?, ¿seguirá Minguella también como ase-



sor?, ¿qué papel jugará Anton Parera en el área deportiva?). Demasiadas incógnitas para un proyecto que puede costar más de 15.000 millones de pesetas.

Todo lo contrario ocurre en Madrid, para mayor pena del Barça. Allí, en la capital, con la Liga bajo el brazo, las cosas se ven con más claridad. Seguirá Vicente del Bosque, el técnico que, en dos años, ha hecho campeón de Europa y de la Liga al equipo blanco gracias a la sensatez de la que ha hecho gala. Además, han acabado con la deuda de 60.000 millones gracias a la recalificación de los terrenos de la Ciudad Deportiva. ¿Qué más puede pedir el presidente madridista, Florentino Pérez, ahora que ya tiene la foto de Figo en lo más alto de la estatua de la Cibeles, celebrando el título liguero como el más forofo de los merengues?

El Valencia, que no tendrá a Cúper tras una gran temporada (ha repetido final en la Liga de Campeones), puede acusar la

marcha del técnico argentino. Igualmente el Deportivo ha dejado escapar un par de veces al Madrid en la Liga. Ya no tiene la misma fiabilidad que el año pasado, cuando ganó el título. Si Lendoiro mantiene la buena política de fichajes que le ha caracterizado hasta ahora, los gallegos volverán a dar de qué hablar el año que viene.

El Espanyol ha perdido una oportunidad histórica de meterse en la elite del fútbol de nuestro país. Tras ganar la Copa del Rey del año pasado, la directiva, acuciada por las deudas, no pudo dar salida a la corriente positiva que se había generado alrededor del club blanquiazul y no pudo realizar fichajes que apuntalaran una plantilla joven, descarada y talentosa. Paco Flores ha hecho lo que ha podido este año: quedó fuera de la UEFA a las primeras de cambio, hizo un papel digno en la Copa y ha luchado hasta el final por meterse en la competición europea. El año que viene sufrirán si venden a Tamudo y a Sergio. Tendrán más dinero pero menos potencial. El éxito de los periquitos será una cuestión de equilibrio.

FERRAN IMEDIO

Publicitat



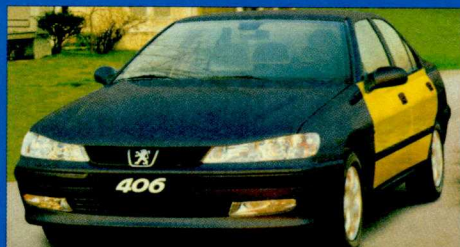
TALLERES GARCÍA, S.A.
CONCESIONARIO PEUGEOT

Les Corts
Gran Vía Carlos III, 63
Teléf. 933 30 75 70

BARCELONA

Eixample
c. Aragón 4 - 6
Teléf. 933 25 55 00

ESPLUGUES
c. Laureado Mira, 146
Teléf. 934 73 75 25



PRECIOS VEHÍCULOS

PINTADO, NO MATRICULADO

SR HDI 90

Precio: 2.575.000

SR HDI 110

Precio: 2.825.000

ST HDI 110

Precio: 2.995.000

SV HDI 110

Precio: 3.195.000

SV HDI 136

Precio: 3.395.000

La Hoja de Maribel

per Maribel Silva



Despiste

Acababa de llegar al aeropuerto con un cliente holandés de avanzada edad. Le bajé las maletas y viendo lo difícil que se le hacía al hombre arrastrarlas, le hice señas a uno de los guardias de seguridad para que le ayudaran a buscar un carrito.

Me metí en el coche, cogí pasaje y me dirigí hacia la plaça de Catalunya. Al arrancar, me rascó mucho la primera, pero no hice caso; a veces si se va deprisa puede suceder, pero también me pasó con la tercera. “¡Vaya!”, pensé, “tendré que llevar a revisar el cambio, esto no me lo hacía”.

Y como a mí estas rascadas no me gusta oír las y pensé que al pasaje tampoco, encendí la radio y puse una cassette. El Fari nos iba a animar. ¿El Fari? Nada de eso... Alejandro Sanz. Vaya, mi hija ya me había vuelto a cambiar las cintas; busqué en la guantera y nada. Vaya, no me había dejado nada “decente” para escuchar, la niña ésta. ¡No te fastidia! ¡Cuando llegue a casa me va a oír! ¡Mira que dejarme sin mi Manolo Escobar!

Dejé al pasajero en el hotel y allí mismo se me subió otro que me indicó que lo llevara a la Estación de Sants. Bajé para meterle la maleta en el maletero, cuando, al ir a cerrar la puerta, vi una señora raya que cruzaba la puerta y se perdía por el alerón de cola. ¡La madre que...! “Esto me lo han hecho ahora, porque antes no lo tenía.”

Arranqué, puse el aire acondicionado, porque ya apretaba bastante el calor y nada, ¡tampoco funcionaba! “¡Jo!, hoy no es mi día.” De pronto vi que detrás de mí se situaba una moto de la Urbana, haciéndome señas con el brazo. “Vaya, ¿qué querrá éste ahora?”, pensé. Pero como el pasajero me apremiaba porque se le hacía tarde, no hice demasiado caso del urbano, además la moto se paró.

Pero al mirar por el retrovisor, me fijé en que el urbano en cuestión sacaba la radio y se ponía a hablar, señalando en mi dirección. No habíamos recorrido ni un kilómetro, cuando vi que un coche de la Urbana se colocaba a mi lado, haciendo gestos tan contundentes que ambos, pasajero y yo, estábamos ac... El que conducía nos indicó que parásemos en el arcén, y el de al lado, con la ventanilla abierta, nos decía con una voz tan potente que no dejaba lugar a dudas... No pueden continuar... pare de inmediato”.

Se lo pueden imaginar... Vaya si paré, cualquiera no lo hacía. Pero me costó un montón porque los frenos no me respondían.

Pisé a fondo y se clavaron las ruedas, que se arrastraron fregando por el suelo al menos cincuenta metros, hasta pararse a un palmo del policía. “¡Cómo tengo las pastillas de freno!” pensé. “No tendré más remedio que hacerle

una revisión total y a fondo a este coche; no creía yo que estuviera tan mal...”

“¿Qué?”, me dice el poli, “¿adónde va tan deprisa?” “A la... la... estación.” “¿Conque a la estación, eh?” “A ver, baje del taxi. Venga, abra el maletero. ¿Y esas maletas?” “Son del señor”, respondí yo señalando al pasajero. “Venga, muéstreme su licencia y su carné.” Busco en la guantera, seguido muy de cerca por el policía, le entrego lo que me pedía, se los mira, mira el coche, y me dice: “Esta licencia no es la que está conduciendo ni éste carné es suyo.” Yo no sabía a qué se refería, estaba despistadísimo. “A ver, ¿de dónde ha sacado este coche?” “¿Este coche?, pues es mío.”

En esas estaba cuando se acerca un compañero, Luis, diciéndome: “Manolo, que te llevaste mi coche, ¡leche! Toma, ahí tienes las llaves del tuyo..., yo pensaba que me lo habían robado y di parte a la Metropolitana y a la Urbana.”

¡Válgame Dios! Se me aclararon en un segundo todas las averías. Claro, con razón no me funcionaba nada. “Luis”, le dije, “mañana sin falta lleva tu coche a revisar, y por favor, tío, cuando salgas a estirar las piernas, saca las llaves del contacto”.

Publicitat



OPTICA Castillo

Descuento:

En gafas graduadas, Sol y Lentillas
Para Taxistas y familiares
Servicio control visión gratuito.

Provença, 117 (Urgell)

Tel.: 93 454 3853

P Parking gratuito clientes
C. Urgell, 145 (Auto Industria)



¡¡Siempre en todas
sus compras!!



Auto Fuber

SERVEI OFICIAL **SEAT** DEL POBLENOU



En Auto Fuber el protagonista es el taxista

No deje su vehículo en manos extrañas.

En Auto Fuber su vehículo se sentirá como en casa.



Mecánica y Electricidad



Chapa



Pintura

Sin entrada
Desde 44.270 ptas.
al mes.

Toledo Selec, TDI 90 CV
Operación a 60 meses



¡Seat Toledo TDI, tu mejor inversión!

Ven, informate y pide tu Seat Toledo, tendrás un regalo muy especial.

Grandes detalles que hacen grande un taxi:

- Aire acondicionado, dirección asistida, radio y airbag conductor, de serie.
- Toma de alimentación para taxímetro y radio emisora.
- Asiento conductor reforzado con regulación en altura y zona lumbar.
- Espejo derecho exterior mayorado.
- Tapicería confeccionada en polipiel/textil.
- Parte posterior con alfombrillas de protección.
- Iluminación interior reforzada.
- Aumento de la potencia de la batería.
- Tres motores: el 1.6 y 100 CV gasolina y dos motores TDi, el 90 CV y el 110 CV diesel.
- Consumo de combustible (Norma MVEG). Motor TDi 110 CV Consumo mínimo 4,1 L/100 km.

Los mejores precios en **recambios y servicios de pieza urgente.**

Su taxi parado le cuesta dinero. ¡Recuérdelo!

Badajoz, 52 (entre Ramón Turró y Llull) tel.: 93 485 00 49*

**¿TE IMAGINAS LO
QUE SERÁ CAMBIAR
DE TAXÍMETRO JUSTO
EL DÍA ANTES DE QUE
SEA OBLIGATORIO
EL EURO?**

**No dejes para mañana lo que puedes resolver hoy.
Ven a vernos ahora. Te instalaremos ya
un taxímetro preparado para la llegada del Euro.
Y te ahorrarás las prisas, las colas y las molestias.
Te esperamos.**

taxímetros[®] Barcino

MANTENIMIENTO GENERAL DEL TAXI S.L.
C. Onze de setembre 18 (L'Hospitalet)
Laborables de 8 a 20 h. sábados de 8 a 13h.
Abierto al mediodía.
Teléfono 93 440 36 59. Fax 93 440 36 49.

CATALANA DEL TAXÍMETRO S.L.
C. Lepanto 217 - 219 (Barcelona)
Laborables de 7 a 22 h. sábados de 8 a 19.30 h.
Domin. y Fest. de 9 a 13 h. Abierto al mediodía.
Teléfono 93 231 11 07. Fax 93 231 96 60.