

# TAXI 89

**Taxi Metropolità de Barcelona**

Octubre-Novembre 1994



# El taxi menos visto en los talleres.



► Sólo las cosas que se hacen bien desde un principio pueden responder a todas las expectativas. Así es como Mercedes-Benz construye los coches con menor frecuencia de servicio postventa del mercado. Y por si esto fuera poco, Autolica ha creado "Servei Taxi":

un servicio exclusivo para los propietarios de Taxis Mercedes-Benz, que pone a su disposición la tecnología y la experiencia necesarias para mantener su taxi en óptimas condiciones, en el menor tiempo posible y con el menor coste para usted. Y además le ofrecemos una

campana de financiación con las mejores condiciones, para hacer más fácil su decisión.



Mercedes-Benz

**"Servei Taxi"**  
**Autolica**

Concesionario Oficial Mercedes-Benz

Ventas: C/ Lauria, 115. Tel.: 215 21 70. 08037 BARCELONA.

Servicio: Pº. Zona Franca, 10. Tel.: 223 07 58. 08038 BARCELONA.

*Edita*

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

*Gestió i Publicitat:*

CETRAMSA  
Avinýó, 7 – bis  
08002 Barcelona

*Direcció i coordinació*

P. Rocío Terán

*Publicitat*

Elvira Cerdà  
Telèf.: 412 44 66

*Col·laboren en aquest número*

Ramón Rodríguez  
Associació d'Amics de Ciutat Grogà  
Fira de Barcelona

*Correcció*

Roser Berdagué

*Grafisme*

Oriol Alcaraz i Francesc Igual

*Fotografia*

Grup Muntaner  
Arxiu Revista del Taxi

*Tiratge:*

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

*Impressió*

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

*Coberta*

Jardins del Laberint d'Horta  
Barcelona

*Fotografia:*

Màrius Brossa

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

**Editorial**

Per bon camí

Pàgina: 4

**Reestructuración  
del servicio del taxi, 1995**

Pàgina: 5

**Notícies**

Pàgina: 8

**Entrevista a Adolfo Cabruja**

Director General de "Fira de Barcelona"

Pàgina: 11

**Com a casa**

Pàgina: 13

**Guanyem Mercat**

Pàgina: 18

**San Martí de Provençals  
i el barri d'El Clot**

Pàgina: 19

**Agenda**

Pàgina: 23

**La bústia del taxi**

Pàgina: 25

**Actas núms. 27, 28, 29 i 30**

Amortización de licencias periodo 86-90

Pàgines centrals

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

# Per bon camí

**D**esde la última consulta, las Asociaciones Profesionales y la Administración han realizado un esfuerzo importante para consensuar un programa de actuación acorde con los programas votados por los taxistas.

Durante las conversaciones ha habido generosidad por parte de todo el mundo, con el fin de llegar a un acuerdo positivo. Finalmente se ha consensuado una política de reestructuración del sector del taxi basada en los siguientes puntos:

- 1.- necesidad de abordar de nuevo la política de Amortización de Licencias.
- 2.- nueva regulación del número de conductores por vehículo, con el objetivo de lograr que el taxi sea explotado (conducido) de forma exclusiva unipersonalmente.
- 3.- regulación de las licencias en la línea del expediente en curso.
- 4.- proseguir la eliminación del intrusismo.
- 5.- incrementar la demanda del sector.
- 6.- regulación del sector empresarial en el marco del nuevo Reglamento Nacional.

Lástima que la concreción de estos puntos no haya conseguido el mismo consenso en el programa marco, pues a pesar de la aceptación de los Presidentes de las Asociaciones Profesionales la mayoría de Juntas han acordado no dar un apoyo explícito al programa.

El sector del taxi de Barcelona es el único gremio que se constituye como declarado adversario de la Administración. Este planteamiento es un error, pues si bien permite galvanizar el colectivo de taxistas, impide aplicar soluciones.

En cualquier caso, el documento marco consensuado con los Presidentes de las Asociaciones Profesionales más representativas recoge, entendemos, el sentir del colectivo y, para el Institut Metropolità del Taxi es la política de reestructuración que impulsará (el apoyo de las Asociaciones ya llegará en su momento).

Hemos adoptado ya una primera medida de reestructuración: la suspensión indefinida de exámenes de acreditación de nuevos taxistas, excepto para los casos de defunción y larga enfermedad del titular, que comportará el derecho de su esposa o hijo a examinarse.

Estamos preparando un paquete de medidas para implantar este mismo mes, mientras vamos elaborando el programa de detalle de la reestructuración.

Un solo punto negativo vemos en todo el proceso actual: el intento de algunos de politizar el sector del taxi. En concreto, la Associació Catalana del Taxi (ACT) impulsa una campaña de desprestigio del actual Alcalde de Barcelona. Ellos saben que si el señor Maragall perdiese las elecciones municipales, pasaría a ser con toda probabilidad el presidente de la EMT y del Institut Metropolità del Taxi. Queda, por tanto, al descubierto el carácter estrictamente político de la posición de la ACT, acción en la que predomina la mentira y, además del insulto, el intento de desprestigio, etc., lo más sucio de la política.

Queremos creer, sin embargo, que después de las elecciones municipales de mayo del 95, las aguas volverán a su cauce y podremos continuar con mayor eficacia el esfuerzo de reestructuración del sector con el apoyo decidido de las Asociaciones Profesionales ■

**D**es de la darrera consulta, les Associacions Professionals i l'Administració han realitzat un esforç important per consensuar un programa d'actuació d'acord amb els programes votats pels taxistes. Al llarg de les converses va haver-hi generositat per part de tothom, amb el fi d'arribar a un acord positiu. Finalment s'ha consensuat una política de reestructuració del sector del taxi en els següents punts:

- 1.- necessitat d'abordar una nova política d'Amortització de Llicències.
- 2.- nova regulació del nombre de conductors per vehicle, amb l'objectiu d'aconseguir que el taxi sigui explotat (conduït) de forma exclusiva unipersonalment.
- 3.- regulació de les llicències en la línia de l'expedient en curs.
- 4.- prosseguir l'eliminació de l'intrusisme.
- 5.- incrementar la demanda del sector.
- 6.- regularització del sector empresarial en el marc del nou Reglament Nacional.

Llàstima que la concreció d'aquests punts no hagi aconseguit el mateix consens en el programa marc ja que, malgrat l'acceptació dels Presidents de les Associacions Professionals, la major part de Junes van acordar no donar un recolzament explícit al programa.

El sector del taxi de Barcelona és l'únic gremi que es constitueix com declarat adversari de l'administració. Aquest plantejament és un error, ja que encara que permet "galvanitzar" el col·lectiu de taxistes, no permet aplicar solucions.

En qualsevol cas, el document marc consensuat amb els Presidents de les Associacions Professionals més representatives recull, entenem, el sentir del col·lectiu i, per a l'Institut Metropolità del Taxi és la política de reestructuració que vol impulsar (el recolzament de les Associacions ja arribarà en el seu moment).

Ja hem adoptat una primera mesura de reestructuració: la suspensió indefinida d'exàmens d'acreditació de nous taxistes, excepte per als casos de defunció i llarga malaltia del titular, que comptarà amb el dret de la dona i fill a examinar-se.

Estem preparant un paquet de mesures per implantar aquest mateix mes, mentre anem elaborant el programa de detall de la reestructuració.

Veiem un únic punt negatiu en tot el procés actual: l'intent d'alguns de polititzar el sector del taxi. En concret, l'Associació Catalana del Taxi (ACT) impulsa una campanya de desprestigi de l'actual Alcalde de Barcelona. Ells saben que si el senyor Maragall perdés les eleccions municipals, passaria a ser, amb tota probabilitat, el President de l'EMT i de l'Institut Metropolità del Taxi. Queda, per tant, al descobert el caràcter estrictament polític de la posició de l'ACT, acció en la qual predomina la mentida i a més l'insult, l'intent de desprestigi, etc., el més brut de la política.

Malgrat això, volem creure que després de les eleccions municipals de maig del 95, les aigües tornaran al seu curs i podrem continuar amb major eficàcia l'esforç de reestructuració del sector, amb el recolzament decidit de les Associacions Professionals ■

# Plan de trabajo para la

## Reestructuración del Servicio del Taxi, 1995

Documento marco presentado en el "Consell d'Administració de l'Institut Metropolità del Taxi" del 24 de octubre de 1994.

En 1983 y 1984 se firmaron unos acuerdos con los sindicatos del taxi S.T.A.B., S.T.A.C, A.B.E.A.T, U.I.T.B, A.P.T, U.S.P.T.I, C.C.O.O. y A.T. M.B. y, en su representación, los señores Dionisio Gracia, José Deltoro, Carlos Brillas, Antonio Penin, Mario Fernández, Julio Silva, Josep Santacreu y Rafael Millán, acordaron una serie de medidas tendentes a disminuir la oferta de taxis en circulación, entre las cuales figuraba el seguimiento de una política de amortización de licencias, sobre la base reglamentaria de la disposición adicional 1ª del Reglamento de 1981, que establecía una ratio de 2,5 licencias por 1000 habitantes. Por una parte se introdujo la formulación jurídica en el Reglamento, con la finalidad de poder amortizar las licencias voluntariamente o bien a través de las figuras jurídicas de tanteo o retracto. Por otra se produjo un incremento importante de las tasas de transferencia de licencias, con el objeto, que una parte de las mismas repercutiese en la partida presupuestaria que la Corporación Metropolitana de Barcelona incluiría en sus presupuestos anuales. El referido proceso culminó en 1990, legal y correctamente, con el acuerdo por parte de la Comisión representativa y la Entitat Metropolitana del Transport, de igualación a la baja de las tasas para las transferencias de los jubilados y la eliminación definitiva de la aplicación de la Disposición Transitoria 4ª del Reglamento Nacional. Asimismo se eliminó definitivamente la tasa de 3.000 ptas. Durante estos siete años (de 1984 a 1990, ambos inclusive) de aplicación de la política de amortización se han destinado por parte de la Corporación Metropolitana de Barcelona, primero, y de la Entitat Metropolitana del Transport, después, 303.950.000 ptas. para el rescate definitivo de 111 licencias de taxis.

En la última Consulta para establecer la representatividad de las diferentes asociaciones profesionales del taxi del Área Metropolitana de Barcelona surgió con fuerza en los diversos programas electorales la necesidad de abordar una política de Reestructuración del Sector. Las Asociaciones, abajo firmantes, acuerdan para 1995 los siguientes puntos:

- 1 Necesidad de abordar de nuevo una política de **AMORTIZACIÓN DE LICENCIAS.**
- 2 Nueva regulación del número de conductores por vehículo con el objetivo de conseguir que el Taxi sea explotado (conducido) de forma exclusiva unipersonalmente.
- 3 Regulación de las licencias en la línea del expediente en curso.

- 4 Proseguir en la **ELIMINACIÓN DEL INTRUSISMO.**
- 5 Incremento de la demanda del sector.
- 6 Regulación del sector empresarial en el marco del nuevo Reglamento Nacional.

1.- En relación con la **AMORTIZACIÓN** de licencias es necesario establecer un fondo económico con el que hacer frente al pago de las licencias que se rescaten. Conviene las partes firmantes la conveniencia de crear un organismo con la participación del Institut Metropolità del Taxi y las Asociaciones Profesionales, con la finalidad de gestionar esos fondos. Este Fondo se nutrirá de:

### A) APORTACIONES DEL TAXISTA

- posibilidad de establecer aportaciones directas de cada titular de licencia.
- ingreso que provenga de la publicidad.
- en relación con los nuevos adquirentes, se estudiará la fórmula jurídica que permita obtener aportaciones destinadas a la amortización.

### B) APORTACIONES POR PARTE DE "L'INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI"

- las tasas de publicidad que cobre el Institut revertirán en los Fondos de Amortización en proporción a las aportaciones de los taxistas.
- el Institut establecerá una sobretasa para la homologación de vehículos. El importe de este incremento se destinará a la amortización de licencias (Estas medidas se adoptan en el sentido de que todos los estamentos relacionados con el taxi efectúen aportaciones para la mejora del sector).
- el valor neto de las multas se aplicará a este fondo.

### C) INGRESOS ATÍPICOS

- donaciones al Fondo de Amortización por parte de particulares relacionados comercialmente con el sector del taxi.
- cualquier otro que ahora no se contemple.

### D) APORTACIONES POR PARTE DE OTRAS ADMINISTRACIONES

- se propiciará la declaración oficial de sector en crisis para el Taxi ante los organismos competentes. En consecuencia, se solicitará a todas las Administraciones relacionadas con el sector las aportaciones económicas que correspondan.

2.- En relación a la nueva regulación del número de conductores por vehículo, se procederá a la congelación del número de asalariados en el marco legal y reglamentarios necesarios.

Para la puesta en marcha del proceso anterior se procederá a la elaboración de unos indicadores, a fin de ver las mejoras del sistema. No obstante, la fluctuación del mercado determinará la flexibilidad necesaria de la medida.

3.- En cuanto al tema de la regulación de las licencias, se procederá durante el año 1995 a su regulación definitiva.

4.- Se evitará el intrusismo en base al análisis objetivo de la regulación del Transporte realizado por automóviles ligeros entre 5 y 9 plazas, promoviendo los acuerdos inter-institucionales precisos y especialmente buscar una fórmula con la Generalitat de Catalunya, con el fin de

que las licencias de la Clase C no se incrementen en perjuicio del sector del taxi.

Redactar un Plan de Trabajo para potenciar la detección y erradicación del intrusismo, fomentando la participación de las asociaciones representativas del sector.

5.- Continuar y ampliar las experiencias de captación de nuevos mercados: Barcelona-Pass, Montjuïc, Barça, etc.

#### **Comisión de Seguimiento**

Constituir una Comisión de Seguimiento.

#### **Calendario**

Estos acuerdos se valorarán el 1 de enero de 1995 para proceder a su aplicación en función del calendario elaborado por la Comisión de Seguimiento.

## **Los partidos políticos ante el Plan de Actuación'95**

La posición de los grupos políticos referente al Plan de Actuación del Institut Metropolità del Taxi para 1995, según se manifestó en la reunión del Consejo de Administración del Institut, celebrado el 24 de octubre de 1994, es la siguiente:

### **Grupos Socialista e Iniciativa per Catalunya**

Votamos favorablemente, como un documento marco, que permitirá poner en marcha un programa de trabajo, que se encargará a la Gerencia del Institut con el fin de lograr completar la auditoría del sector y poder elaborar el programa de reestructuración, en el cual participarán las asociaciones representativas, a través de la "Mesa técnica del taxi", que será la Comisión de seguimiento del acuerdo.

Damos apoyo a la enmienda presentada por el STAC al plan de actuación de 1995

### **Grupo Popular**

Exponen que, dado que desafortunadamente no se ha

llegado a un consenso con las asociaciones representativas, se debería elaborar una auditoría del sector y los informes jurídicos y económicos complementarios anunciados desde el pasado mes de septiembre para, en función de los mismos, definirse en el próximo Consejo de Administración.

En base a lo que se ha expuesto, votamos a favor de la línea de trabajo, sin pronunciarse en cuanto a su contenido hasta no disponer de la auditoría e informes.

### **Grupo Convergència i Unió.**

Rechazan el documento, ya que no están de acuerdo con la política de reestructuración reflejada en el mismo.

## **Posición de las Asociaciones representativas del sector**

La posición de las asociaciones representativas del sector manifestada en la reunión que tuvo lugar el día 2 de noviembre de 1994 con la Gerencia del Institut es la siguiente:

### **Associació Catalana del Taxi**

Rechaza el contenido del documento marco por dos motivos:

a) porque es una propuesta poco elaborada y deliberadamente ambigua, que no obliga a la EMT a aportar recursos para hacer la reconversión del sector.

b) Porque en ninguna parte del documento se constata la voluntad del Institut Metropolità del Taxi de devolver el dinero que entre 1984 y 1990 recaudó para amortizar licencias y que finalmente parece que estuviera destinado a otros fines. Traicionando de esta manera el espíritu del Acuerdo Global para la promoción del taxi, firmado por la CMB y los sindicatos del sector.

### **Sindicato de Taxistas de Catalunya**

Estaría de acuerdo con el documento marco si la congelación de asalariados, mientras no se modifique el reglamento, se entendiese de forma que, a partir del 1 de enero de 1995, no se puedan sustituir los conductores asalariados cuando dejen de prestar el servicio.

### **Asociación Empresarial del Taxi.**

No acepta el documento marco si no se incorporan las enmiendas que presenta, las cuales entre otros aspectos propugnan la agilización para obtener el Carnet de taxista, para potenciar la transferencia de licencias y su mayor precio, la creación de empresas familiares mediante la

libre transferencia de licencias y vehículos, la lucha contra el intrusismo, la participación de asalariados y familiares en la mesa de negociación y la captación de nuevos mercados con un tratamiento publicitario del taxi similar al del autobús.

## Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona

Manifiesta que aceptaría el documento marco en beneficio del sector si se hubiese llegado a un acuerdo con las cinco asociaciones representativas. Al no ser posible, ofrece trabajar con el Institut en todo aquello que considere de interés para el taxi, poniendo de manifiesto todas las cuestiones en las cuales esté en desacuerdo.

Presenta un documento en el que manifiesta estar a favor de la reconversión, ya que participó en la primera reconversión hecha en el sector del taxi, y se ha dirigido a diversos organismos solicitando colaboración económica para la actual reconversión, pero considera que algunos acuerdos reflejados en el documento marco son muy difíciles de alcanzar, y otros son inconstitucionales, al ser contrarios al principio de la libre empresa y la libertad de trabajo que postula la constitución.

## Gremio Unión de Taxistas

Estaría de acuerdo con el documento marco si se concretara en una actuación práctica, y a principio de 1995 ya se amortizara la primera licencia.

# Medidas urgentes de reestructuración

“L’Institut Metropolità del Taxi” ha decidido suspender de forma indefinida los exámenes para nuevos taxistas, con excepción de los herederos (esposa o hijos) por muerte o larga enfermedad del titular de la licencia.

## A partir del 30 de noviembre

### Modificación reglamentaria

- Se exigirá un año de práctica de conducción de taxi para poder acceder a la titularidad de una licencia.
- Deshomologación de taxímetros no aptos para el control del trabajo, en vistas a la implantación posible de un régimen horario en la línea de que cada licencia, mayoritariamente, sea explotada por un solo taxista. Esto es importante, pues hoy los taxistas más fuertes tienen ventajas desproporcionadas respecto a los más débiles, ya que los primeros pueden trabajar más horas, incluso por encima de lo que es conveniente para la seguridad del servicio.
- Modificación reglamentaria para definir la tarifa de taxi como tarifa máxima, con el fin de dinamizar el sector.

- Admitir como titular de varias licencias a los taxistas que lo demuestren que lo son de hecho (mujer, hijo, etc.), siempre que quieran explotarlas en régimen empresarial y en las condiciones que se determine.

## Dirigirse a la Generalitat de Catalunya para solicitar:

- a) declarar el taxi de Barcelona como sector en crisis.
- b) en consecuencia, solicitar las ayudas económicas correspondientes de cara a la reestructuración del sector.
- c) solicitar que la titularidad o gestión de la clase C vuelva a manos de la EMT, para evitar que el esfuerzo de eliminar las licencias de la clase A sea anulado por el crecimiento de la clase C.

A partir de este documento presentado el día 3 de noviembre, avanzar en la elaboración de un programa de trabajo efectivo que será vigente a partir del 1 de enero de 1995.



**ENRIQUE AVALO VENTURA**  
CORREDOR DE SEGUROS

Inscrito con el nº F-1046 en el Registro de la Dirección General de Seguros

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

**Estamos a su servicio**

**Infórmese sin compromiso alguno**

Provenza, 173, 1.º 2.ª  
Teléfono 453 24 72  
Telefax 323 46 08  
08036 BARCELONA

## Revisión Metropolitana

Se comunica que, para evitar aglomeraciones, únicamente podrán pasar la Revisión Metropolitana Reglamentaria durante la última quincena de diciembre los profesionales taxistas que hubieran recibido la citación correspondiente para ese período. Por tanto, en los días citados no se admitirán revisiones anteriores que no se realizaron en el turno correspondiente.

## El Cinturón de Seguridad

Los Taxistas están exentos de utilizar el Cinturón de Seguridad cuando están en plena actividad laboral, tanto en ciudades como en poblados. No obstante, están obligados a utilizarlo en autopista, autovía, vías rápidas y carreteras convencionales. Así lo establece el Reglamento General de Circulación, aprobado en enero de 1992 y vigente desde junio del mismo año. (BOE nº 27 - 31/1/92). La multa por transgredir esta norma asciende a 15.000 pesetas.

## El peaje de autopista

El usuario del taxi sólo está obligado a pagar el peaje de autopista por "la ida" de un servicio, no por "la vuelta". Esta última siempre corre a cargo del taxista si regresa vacío.

## Revocada la Licencia 10464

El Consell d'Administració del Taxi acordó el pasado 1 de septiembre revocar la licencia metropolitana de autotaxi nº 10464, por haber cometido una infracción al artículo 36 de la Norma Complementaria XVI del Reglamento Regulator del Servicio.

## De particular a particular

### Borsa de Llicències

Ángel Ribas Martí

Llicència: 8727

Per jubilació

Telèfon: 385 01 49 ( de 10 a 12 h. del matí).

## PROVES D'ACCÉS A LA PROFESSION (Percentatges d'aprovat per escoles)

	Escola	Presentats	Aprovats	%
SETEMBRE	Cooperativa del Taxi	12	3	25,0
	Escola del Taxi Ciutat Grogà	33	9	27,3
	Escola Solano	60	22	36,7
	Escola Miramar	8	1	12,5
	Lliures	24	8	33,3
	<b>Total</b>	<b>137</b>	<b>43</b>	<b>31,4</b>
JULIOL	Cooperativa del Taxi	22	12	54,5
	Escola del Taxi Ciutat Grogà	34	15	44,1
	Escola Solano	59	23	39,0
	Escola Miramar	11	4	36,4
	Lliures	17	7	41,2
		<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>61</b>

## RESUM ESTADÍSTIC DELS EXÀMENS REALITZATS ENTRE L'1/1/1994 I EL 30/9/94

Vegades que es van presentar els 477 aptes Rehabilitats: 52

Es presentaven:	Quantitat	Mitjana d'edat
per 1 <sup>a</sup> vegada	204	35 anys
per 2 <sup>a</sup> vegada	149	35 anys
per 3 <sup>a</sup> vegada	24	37 anys
per 4 <sup>a</sup> vegada	34	37 anys
per 5 <sup>a</sup> vegada	19	34 anys
per 6 <sup>a</sup> vegada	9	37 anys
per 7 <sup>a</sup> vegada	13	39 anys
per 8 <sup>a</sup> vegada	5	38 anys
per 9 <sup>a</sup> vegada	6	38 anys
per 10 <sup>a</sup> vegada	6	28 anys
per 11 <sup>a</sup> vegada	2	23 anys
per 13 <sup>a</sup> vegada	1	21 anys
per 14 <sup>a</sup> vegada	3	49 anys
per 16 <sup>a</sup> vegada	1	35 anys
per 18 <sup>a</sup> vegada	1	45 anys

Mitjana d'edat de les persones que van obtenir el Diploma d'Aptitud de Taxista: 35 anys.

## L'aparcament de l'Hotel Barcelona Sants és gratuït per als taxistes

Des del mes d'agost, l'Hotel Barcelona Sants ha posat en funcionament l'aparcament de pagament de l'establiment, que abans havia estat de caràcter gratuït. La direcció de l'establiment comunica a tots els taxistes que l'esmentat aparcament atorga les condicions de gratuïtat als profes-

sionals taxistes, tant per a l'arribada com per a la recollida de passatgers, així com per a l'estacionament a la zona que ja és habitual per a aquest servei.

Amb aquesta nota, l'Hotel vol resoldre els dubtes que haguessin sorgit al respecte.

## Conferència d'autoritats reguladores del transport per taxi

De l'11 al 14 d'octubre es va celebrar la conferència anual de l'Associació Internacional de Reguladors del Transport (IATR). Durant aquests dies, els congressistes de diferents països -tots en relació directa amb la regulació del transport— van tractar diversos aspectes relacionats amb la indústria del taxi. Amparo Gómez, en representació de l'Institut Metropolità del Taxi, va participar en la ponència "Professionalitat a la

indústria del Taxi", juntament amb M. Trudel, de Montreal; Heinz Peter, de Berlín i Gary Mac Donald, d'Ottawa, Canadà. Dins la jornada es va debatre també: "els sistemes de regulació del taxi a Àsia i al Carib", "el transport de persones amb minusvàlues", "taxis i limousines, les dues parts de la història", "la regulació del taxi a Europa i a Nord-amèrica" i "les noves tecnologies aplicades al sector".

## Estudi sobre la mobilitat a l'àrea metropolitana

L'Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona va presentar el 7 d'octubre passat "l'Enquesta de trànsit a l'AMB". Del conjunt de dades es poden extreure alguns punts d'interès per al sector del taxi. La referida enquesta ha estat aplicada a un total de 4.267 entrevistats i l'objectiu es va centrar en analitzar cinc aspectes: la tipologia subjectiva respecte a l'ús del territori metropolità, els desplaçaments per motiu de treball i per compres no quotidianes, fent especial èmfasi en els desplaçaments al centre de l'àrea metropolitana que coincideix amb Barcelona, l'utilització del transport públic per aquests desplaçaments; l'ús i l'opinió de les Rondes i, finalment, l'opinió sobre les mesures i actuacions de la millora de la disciplina i seguretat viària. Per l'operativitat de l'estudi es va dividir l'entorn metropolità en cinc zones: Barcelona, Besòs, el Vallès, Llobregat Nord i Llobregat Sud. Del conjunt de propostes estudiades es desprèn que el 46,7 % dels enquestats es consideren vianants i només un 1,5% conductors habituals. Aquesta darrera dada es manté estable durant els tres anys de l'estudi, la qual cosa fa suposar que existeix ja una sensibilització del ciutadà metropolità que l'indueix a pensar que "la ciutat no està a disposició dels vehicles, sinó dels vianants". La gent que es declara vianant també utilitza mitjans de transport públics i privats.

La integració de tots els ciutadans al nucli central de l'àrea metropolitana, és a dir, a Barcelona és pràcticament absoluta. Únicament els ciutadans del

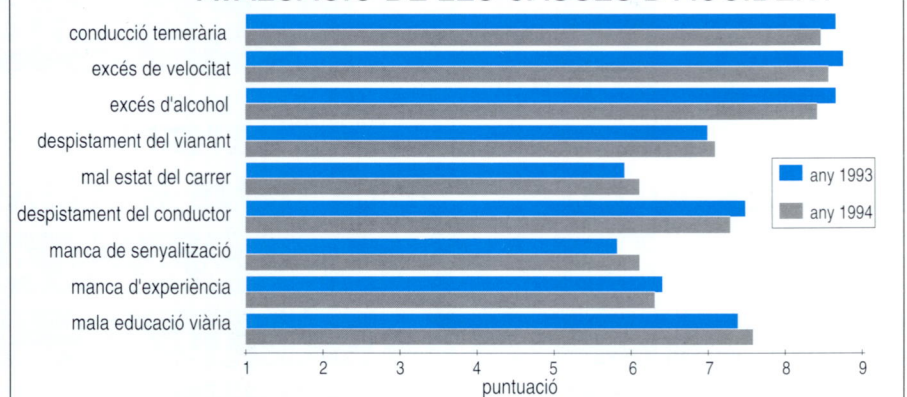
Besòs —possiblement per l'atracció de Badalona— realitzen tan sols entre 4 i 5 viatges al mes al centre de Barcelona. Precisament, cada dia del mes passen pel centre d'aquesta ciutat aproximadament 500.000 persones per motius diversos —treball, lleure, compres, visites a familiars. Per desplaçar-se a aquest nucli central s'observa també un increment de l'ús del transport públic i una estabilització de la utilització del cotxe privat. Barcelona és, amb molta diferència, la

### la Ronda de Dalt, avinguda central de l'AMB

Respecte al tema que fa referència a la utilització de les Rondes s'observa que en el darrer mes, el 63,4% dels enquestats van utilitzar en un o altre moment la Ronda de Dalt i el 57,7% la del Litoral. Es comprova també que la Ronda de Dalt ha esdevingut l'avinguda central de l'Àrea metropolitana. Els ciutadans de Barcelona i del Vallès la utilitzen més, mentre que la gent del Besòs o del Llobregat Nord fan servir més aviat la Ronda

del Litoral. Els 6,71% dels entrevistats opinen que s'hauria de limitar el trànsit a les zones cèntriques de la ciutat, sobretot a Barcelona; aquesta opinió no és tan elevada a la resta de municipis. Els entrevistats consideren que s'hauria de castigar més durament la conducció temerària, l'excés de velocitat i la conducció amb excés d'alcohol i, amb menys rigor, les infraccions per no fer cas dels senyals o aparcar en els passos de vianants.

### AVALUACIÓ DE LES CAUSES D'ACCIDENT



## Novedades tributarias

El Consejo de Ministros del pasado 31 de septiembre aprobó una serie de medidas en el marco de la denominada Ley Financiera, que acompaña a los Presupuestos Generales del Estado previstos para 1995. Estas medidas se aplicarán a partir del 1 de enero del próximo año y algunas inciden en la actividad profesional taxista.

### Impuesto sobre la renta

Reducción del 8% sobre el rendimiento neto para empresarios y profesionales que declaren por el sistema

de signos, módulos e índices. No tributarán los planes de ahorro popular y los incrementos del patrimonio inferiores a 500.000 pesetas derivados de fondos de inversión.

### Impuesto de patrimonio

Estarán exentos de tributar los socios de empresas familiares cuya participación exceda del 15%.

### Impuesto de sucesiones

El fraccionamiento de pago se eleva a 10 plazos semestrales.

## Seguridad Social

Nueva Incapacidad temporal por un máximo de dos años y medio. La prestación por maternidad aumentará al 100%. Para acceder a ella será suficiente tener 180 días cotizados durante los 5 años anteriores. Comunicación de datos entre la tesorería de la Seguridad Social y las Administraciones tributarias.

# Notícies Notícies notícies

## 75è Aniversari del Saló Internacional de l'Automòbil

El 17 de novembre, Fira de Barcelona celebrarà el 75è Aniversari del Saló Internacional de l'Automòbil, amb un acte commemoratiu al Palau de Congressos presidit pels Reis d'Espanya i recolzat per totes les institucions estatals, autonòmiques i locals. Posteriorment es descobrirà una placa commemorativa i quedarà inaugurada al Palau 6 una exposició sobre la trajectòria històrica del saló i de la indústria de l'automòbil a Barcelona.

### 1919, la primera baula

La primera Exposició Internacional d'Automòbils de Barcelona va ser inaugurada el 2 de maig de 1919, ocupant el Palau de les Belles Arts, al recint del Parc de la Ciutadella. Abans de la guerra civil espanyola es van realitzar sis edicions de la mos-

tra, primer al Parc de la Ciutadella i després als diferents Palaus de Montjuïc. L'abril de 1966 es va inaugurar per primer cop el Saló Internacional de l'Automòbil com a sector independent de la Fira Oficial i Internacional de Mostres de Barcelona. Dos anys més tard va ser reconegut per l'Organització Internacional de Constructors d'Automòbils (O.I.C.A.), amb seu a París. Posteriorment, els amants dels automòbils van gaudir cada any de les novetats presentades al Saló fins a 1977, any en què va passar a ser de caràcter bienal. Al llarg de la seva història, la relació del Saló amb la família reial espanyola ha estat una constant.

### El maig del 95, un nova edició

El Saló Internacional de l'Automòbil continuarà la seva trajectòria amb una nova edició que se celebrarà entre el 13 i 21 de maig de l'any vinent. A la mostra hi seran presents, com ja és habitual, tots els sectors relacionats amb aquesta important indústria.

### Libre commemoratiu

Coincidint amb el referit aniversari, la Fira de Barcelona ha editat un llibre que recull material gràfic i documents de gran valor històric, com per exemple el "Manifest Groc", signat el 1928 per Salvador Salí, Lluís Muntanyà i Sebastià Gasch, i que va donar una visió de futur en relació amb els avenços tecnològics, referits especialment al sector de l'automoció.

**SEAT** **Auto Fuber**

Grupo Volkswagen

SERVICIO OFICIAL **SEAT** DEL POBLE NOU

**SR. TAXISTA: AUTO FUBER TIENE BUENAS NOTICIAS PARA UD.**

**"CAMPAÑA TAXIMETRO"**

**SEAT TOLEDO TAXI DESDE...**

**1.500.000 PTAS.**  
**GASOLINA -EQUIPO BUTANO GRATIS-**

**1.650.000 PTAS.**  
**DIESEL**

Oferta válida hasta 31-12-94



**Y ADEMÁS PARA USTED...**



**...UN TAXITRONIC-TX28 ¡GRATIS!**

**TALLER DE GUARDIA SABADO Y DOMINGO TODO EL AÑO EXCLUSIVO PARA CLIENTES DE AUTO FUBER. SABEMOS LO QUE NECESITA.**

## Adolfo Cabruja

Director de la Fira de Barcelona

La Fira de Barcelona ha recuperado en lo que va de año su actividad característica, después de la grave crisis económica del 93, y se consolida como el recinto ferial más importante del conjunto de ciudades mediterráneas. Sobre estos temas y la inauguración el próximo año de Montjuïc-2 hablamos con Adolfo Cabruja, el director-general, quien además evalúa el papel que realiza el taxi en esta importante actividad, motor de la economía local.



■ **A pocos meses de que finalice el año, ¿qué balance puede hacer de la actividad ferial de 1994?**

La Fira de Barcelona, como observatorio privilegiado del comportamiento de las empresas de diferentes sectores, constata que se está produciendo una recuperación económica en el país, según pronostican todos los indicadores y, en consecuencia, las ferias están recuperando también la alegría que faltó el pasado año. 1993 fue difícil, aunque importante para la Fira —se celebraron alrededor de 43 salones, algunos tan relevantes como Construmat, Graphispag, Expoquimia, el propio Salón del Automóvil, etc.—, pero con dificultades en la medida que, lo que es consustancial a las ferias, hacer negocios y operaciones, no se materializaron debido a la crisis económica del país. Los primeros indicios de mejoría se observaron ya en marzo de 1994 con el espectacular éxito de Alimentaria. A partir de este salón, todos han ido recuperando animación: expositores, visitantes, se incrementan espacios, incluso más de los previstos, etc. Esta tendencia se ha confirmado recientemente con el éxito sin precedentes de Expotrónica, Sonimag e Informat, tanto desde el punto de vista de la actividad ferial como en la consolidación de Barcelona como plaza hegemónica a nivel —me atrevería a decir— de Europa en el sector de las nuevas tecnologías. Hoy estos tres salones están al mismo nivel que Construmat, Alimentaria o el Salón Internacional del Automóvil. Mis amigos taxistas lo pueden corroborar. La fase de preparación de otros salones —Hostelco, Expofric, Salón Náutico Internacional, etc.— confirma esa tendencia de mejora. Mi previsión es que 1994 será muy bueno para Fira de Barcelona, por tanto, para la ciudad, entre cuyos servicios está, sin duda, el taxi.

■ **¿Cuál es la incidencia en términos económicos de la Fira en la ciudad?**

Los datos de que dispongo no son actuales, por lo que ni siquiera me atrevo a citarlos. Creo, sin embargo, que no se debería hablar de porcentajes ni de las pesetas constantes que genera el gasto de un expositor o visitante

profesional en una feria y en el aprovechamiento que de éste tienen los servicios de la ciudad. Su incidencia es, sin duda, importantísima; si la feria no existiera habría que inventarla, porque actúa como motor para la dinamización de la economía local. Cuando hay una feria buena —todas lo son, pero sobre todo aquellas que son importantes por el número de visitantes—, los hoteles, la restauración, el transporte público, los taxis, en fin, todos los servicios de ciudad reciben directamente los beneficios de la presencia de representantes de las empresas que acuden a las mismas. Ello nos lleva a una cierta complicidad con estos servicios: la Fira de Barcelona es la punta de lanza en la venta de la ciudad y el resto de servicios son nuestro soporte fundamental, ya que la feria se acaba valorando no sólo por los negocios que se hacen en la misma —la parte más importante— sino por la forma en que la propia ciudad atendió al visitante —la calidad del hotel, del restaurante, del transporte público, el nivel de precios, etc—. Ahora tenemos una ciudad magnífica, muy bien posicionada; a través de los encuentros periódicos con las organizaciones empresariales constato que el espíritu de acogida que siempre ha tenido Barcelona —los Juegos Olímpicos fueron un ejemplo— se pone de manifiesto en los salones; la gente lo pasa bien, se encuentra entre amigos, las cosas se hacen seriamente y, en definitiva, todo se acaba valorando positivamente.

■ **¿Y, cuál es la imagen que tiene del servicio de taxi el profesional que visita un salón?**

Por lo general, el taxista barcelonés expresa hoy un poco lo que es la ciudad: es acogedor, tiene un buen trato con sus clientes, explica las últimas noticias de la ciudad, etc. Aquí, si me permite, daré también mi opinión como usuario del taxi: el hecho de que exista el trato personal está muy bien, porque es una condición importante para la calidad de vida, pero ello tiene un pequeño problema que lo vamos corrigiendo: “las críticas debemos hacerlas hacia adentro y tener la precaución de no hacerlas hacia afuera”. Todos, la ciudad en su conjunto, estamos en perma-

nente competencia —nosotros como Feria con otras. Por ello pienso que todos deberíamos hacer un esfuerzo de marketing. El visitante debe saber que Barcelona es una ciudad que ha podido solventar con muy buena nota determinados temas que en otras ciudades no hay posibilidad de arreglar, que es cómoda para vivir, con una dimensión humana destacable. Los taxistas deben ser los primeros en valorar estos aspectos, porque son los portavoces de la ciudad. El mal humor hay que saber guardarlo, como lo hacemos todos, porque, insisto, la buena imagen que se puede llevar un cliente de la ciudad es porque ha conocido un taxista que ha sido simpático o porque le ha manifestado algo así como: "claro que tenemos problemas, pero también soluciones". En cambio, el que lo hace negativamente —que los hay en todos los colectivos— desvaloriza la ciudad, acaba transmitiendo una imagen que no es buena para nadie. Tengo la sensación, sin embargo, de que esta postura catastrofista está cambiando y en relación con la Feria de manera importante.

#### ■ ¿Cómo observa el papel del taxi en el recinto ferial?

Al poder aparcar en la Av. M<sup>a</sup> Cristina y hacer las colas correspondientes, el taxi se ha acabado integrando muy bien como servicio dentro de la propia manifestación ferial. Esto lo hemos experimentado en Alimentaria y, recientemente, en Expotrónica, Informat y Sonimag.

#### ■ El bonotaxi se ha introducido en algunas ciudades españolas, ¿es factible aplicarlo en Barcelona?

Fira de Barcelona está abierta y de hecho nos gustaría llegar a un tipo de acuerdo en el futuro que facilitara a los clientes de ferias un trato especial en relación con este servicio. El problema fundamental a resolver es la forma de transmitir a este cliente un beneficio adicional cuando utiliza un taxi. Hay que precisar: ¿quién paga?, ¿cómo se compensa?, ¿qué tipo de instrumentos se utilizan (tarjeta de feria o un bono que previamente se distribuye desde el Institut)? La voluntad de ponerlo en práctica existe, pero la operatividad no es fácil. Hay que analizarla muy bien. En Valencia, por ejemplo, esta experiencia no dio resultado ni para el sector ni para el recinto ferial.

#### ■ ¿En qué estado se encuentran las obras de Montjuïc-2?

Avanzan a ritmo acelerado, nuestra previsión es que el edificio — la inversión más importante—, estará acabado el primer trimestre de 1995. Nos quedan por resolver algunos temas menores, como los accesos, desde la Gran Vía y carrer del Foc. Una de las naves de este edificio será espectacular, la más grande y única de España, totalmente transparente y sin una sola columna. Desde la autovía que une el aeropuerto con Barcelona, el edificio será visible a través de una línea de luz de neón con el color de Fira de Barcelona, que lo convertirá en un edificio singular y además plano, con una torre de reclamo donde se anunciarán constantemente los eventos que acoja el



Montjuïc - 2

nuevo recinto. Las características de este espacio y el compromiso de las instituciones de que estará listo en marzo de 1995 nos hace afrontar el nuevo año con una mayor capacidad y con más oportunidades. Al disponer de Montjuïc-2, Fira de Barcelona podrá desarrollar salones perfectamente ajustados al calendario que necesitan los expositores y visitantes profesionales. Actualmente, en un recinto tan saturado como el de Montjuïc-1, muchos salones se sitúan en el calendario en función de la disponibilidad del mismo, no en función de las necesidades del sector. Con Montjuïc-2 sucederá todo lo contrario y ello dará como resultado un mayor número de expositores y visitantes y, por tanto, mayor beneficio para los servicios de la ciudad. También desarrollaremos nuevos productos, de hecho este año ya hemos iniciado Firastock, el Salón de la Piscina y Divermanía.

#### ■ ¿Y las perspectivas generales de la Fira para 1995?

Por una cuestión histórica, los años impares son los mejores para la actividad ferial. El año 95 se celebrarán 38 salones, entre los que se destacan Informat, Hispack, Sonimagfoto, ExpoÁviga, Construmat y el Salón Internacional del Automóvil, que coincidirá con la plena recuperación de

este último sector, hecho que no fue así en 1993. Recuperará el buen clima, tendrá muchos más expositores y presentará más novedades. Respecto a Construmat, puedo decir que a seis meses vista de su realización, el 90% del espacio está contratado. El año que viene, insisto, vamos a desarrollar otros productos con otras características como el nuevo salón "Totnens", una feria dedicada a la moda y complementos para niños hasta 14 años.

#### ■ ¿El Salón del Automóvil irá a Montjuïc-2?

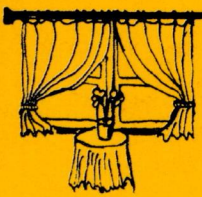
En principio no vamos a realizar en Montjuïc-2 ninguna actividad que no haya sido resultado de una previa experimentación del espacio. Todo deberá funcionar muy bien. Construmat, por ejemplo, se celebrará el mes de marzo de 1995, pero no podremos emplazarlo allí porque no llegaremos. A lo mejor organizamos alguna actividad puntual, muy relacionada con el nuevo recinto.

#### ■ Entonces, ¿no se puede saber de antemano con qué salón se estrenará el nuevo recinto ferial?

No. Éste es un tema estratégico que se debe abordar con mucha prudencia, porque todas las cosas deben estar bien organizadas. No puede ser, por ejemplo, que se celebre una feria y los accesos no se encuentren en perfecto estado.

#### ■ Últimamente está en discusión el tema de los medios de transporte a Montjuïc-2. En este sentido, ¿qué papel jugará el taxi?

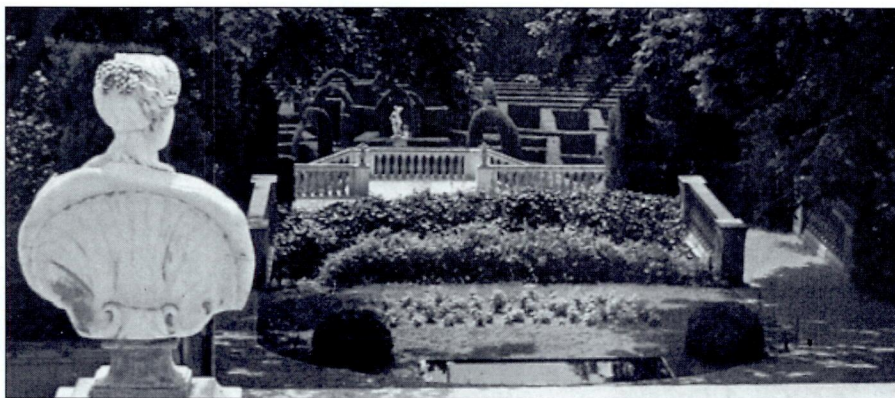
Fundamental. En el primero de los salones que celebremos, si se trata de una feria global que ocupe todo el recinto de Montjuïc 1 y 2, invitaremos a los participantes a que se empiece la visita por Montjuïc-2. En este caso,



## Obert el Jardí-museu de Barcelona

Des del passat mes de setembre ja estan oberts novament al públic els Jardins del Laberint d'Horta, després de romandre tancats durant un temps per procedir a la recuperació de les seves estructures vegetals i ornamentals, greument degradades pel mal ús que es va fer del parc. Els esforços de restauració es van centrar especialment a recuperar el circuit hidràulic alimentat per tres mines subterrànies del terreny, la qual cosa fa possible que l'aigua sigui un element ornamental important en el conjunt del parc. Amb aquesta actuació de l'Institut Municipal de Parcs i Jardins, finançada amb ajut de la Unió Europea, Barcelona recupera per als ciutadans el jardí-museu més important de l'entorn metropolità, immortalitzat, fins i tot, pel pintor San-

tiago Rusiñol a principis d'aquest segle. Per aprofitar millor la visita, l'esmentat Institut ha establert un itinerari, degudament senyalitzat, que enllaça els punts d'interès del parc i que dona peu a fer recorreguts alternatius. També ha editat un fullet informatiu que es lliura a cada visitant a l'entrada i ha organitzat visites guiades que es realitzen dos cops al dia. Ateses les característiques del Parc i per garantir la seva conservació, l'Institut ha establert un preu d'entrada de 250 ptes. Els jubilats, persones en atur, estudiants menors de 25 anys i posseïdors del carnet jove reben descomptes especials. L'accés gratuït està establert per als jubilats amb targeta rosa i per als menors de 10 anys. Per concertar visites guiades en grups es pot trucar al telèfon: 428 25 00.



### Practice your english

## Juego de Palabras

En los casilleros del cuadro que sigue se encuentran los nombres de los días de la semana y ocho de los meses del año. Encuéntrelos y relacione los meses que faltan

P	T	H	U	R	S	D	A	Y	T
J	U	N	E	A	G	H	T	E	S
A	E	O	J	U	L	Y	S	C	A
N	S	V	Z	A	U	G	U	S	T
U	D	E	R	P	E	O	N	M	U
A	A	M	A	R	C	H	D	O	R
R	Y	B	Q	I	P	T	A	N	D
Y	T	E	S	L	L	O	Y	D	A
M	F	R	I	D	A	Y	M	A	Y
W	E	D	N	E	S	D	A	Y	J

## De 10 en 10

### Les deu joies del barri d'El Clot

- Torre del Fang**  
del S. XV, reconstruïda el S. XVIII  
c/ Clot 228
- Can Miralletes**  
Origen medieval  
C/ Conca, entre Indústria i Pare Claret.  
L'única masia que resta al barri.
- Escoles Cases**  
Origen Medieval.  
c/ Sant Joan de Malta  
Antiga Torre de Sant Joan o Hospital S.Joan de Malta.  
Antiga mansió dels cavallers hospitalaris, transformada el 1903.  
Conjunt barroc en forma d'U, amb zona esportiva annexa.  
El conjunt format per aquest edifici, la Plaça Valentí Almirall i la Casa de la Vila, és un dels de major bellesa del barri.
- Conjunt Can Robacols (1865)**  
Passatge Robacols (accessible per Rossend Nobas, 37)
- Casa de la Vila (1865)**  
Plaça Valentí Almirall  
Seu del Consell de Districte i de l'Ateneu del Clot.
- Mercat del Clot (1889)**  
Plaça Font i Sagué  
La millor mostra d'arquitectura modernista del barri.
- Escola Zafra**  
c/ Rogent, 51  
Antiga Escola Municipal d'Arts i Oficis.
- Casa Sabadell (1914)**  
Av. Meridiana, 101
- La Farinera (1911)**  
c/ Clot 4-6  
Antiga Farinera Sant Jaume, S.A.  
L'Associació de veïns la demana per a servir d'Ateneu.
- Parròquia Sant Martí del Clot (1940)**  
Plaça Canonge Rodó

Autor: Ramón Rodríguez

## Novetats a l'espai urbà de Barcelona

### Districte de Ciutat Vella

■ La Rambla del Mar  
Port de Barcelona  
Arquitectes: Albert Viaplana i Helio Piñón

■ Poliesportiu "Frontó Colom"

### La Rambla

■ Plaça de Sant Galderic  
També coneguda com de "Les pageses"  
Darrera el Mercat de la Boqueria

■ Nova sala de lectura de la Biblioteca de Catalunya  
c/ Carme

### Districte de Sant Andreu

■ Plaça Massades

### Districte de Gràcia

■ Saló Vienès (antic Cafè Vienès)  
El saló forma part de la Casa Fuster  
c/ Gran de Gràcia

### Districte de Les Corts

■ Parc públic  
Illa Diagonal.

## Escultures noves als carrers de Barcelona

■ "El llibre roig" (Homenatge al llibre) de Joan Brossa  
Lloc: Passeig de Gràcia-Gran Via  
Medeix tres metres d'alçada i 2000 quilos de pes.

## En fase de restauració

■ Fossar de les Moreres  
Reforma del seu entorn, els propietaris dels edificis propers rehabilitaran les façanes.

■ Nou "mercadillo" a la Plaça Massades

■ Mercat Hobby, el mercadillo de les miniatures (cotxes, trens, vaixells, etc.)  
És un mercat de compra i venda.  
Districte: Sant Andreu de Barcelona.  
Dia: el primer diumenge de cada mes.  
Organitza: Agrupament Ferroviari de Barcelona

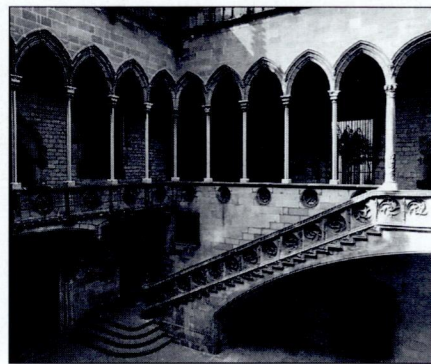
## A l'Illa un complex de la restauració

■ Restaurante Robinson, amb menús de 1000 ptes. i

■ Bistrot de l'Illa, amb carta de cuina catalana.  
L'Illa Diagonal

## Visita al Barri Gòtic amb guia especialitzat

Si està interessat a conèixer bé el Barri Gòtic de Barcelona, l'Ajuntament li ofereix la possibilitat de visitar-lo



acompanyat d'un guia especialitzat en història de la ciutat. Rebrà més informació trucant al telèfon 265 57 57. Per la visita haurà de pagar 250 ptes.

## Itineraris botànics per Montjuïc

Entre moltes altres activitats, el Jardí Botànic de Barcelona organitza tots els dissabtes itineraris botànics per Montjuïc. L'excursió està guiada per voluntaris del mateix Jardí i es realitza de de 10:30 a 13 hores  
Si esteu interessats a participar, truqueu al telèfon: 325 81 04.  
Únicament fins al 17 de desembre.  
Preu: 200 ptes.  
Amics del Jardí Botànic: 150 ptes.  
Preu per grup: 3.000 ptes.

# OFERTA ESPECIAL TAXISTAS

Teléfono portátil Executive  
de Motorola + KIT manos libres

desde **4757** ptas. mes (IVA incluido)  
(Oferta hasta agotar las existencias)

llámenos a:



**HILELEC**

Mallorca, 308 • Tel. 457 03 53 - Fax 457 11 61  
08037 BARCELONA



Distribuidor Autorizado

# ACTA no 27

## REUNIÓN ADMINISTRACIÓN - ASOCIACIONES DEL TAXI ENCOCHAR EN EL AEROPUERTO DEL PRAT

*En Barcelona a catorce de julio de 1994, en el despacho de la Gerencia del Instituto Metropolitano del Taxi, se reúnen el Sr. Joan Laporta Argelich, Ingeniero Director del Instituto, el Sr. Andreu Nebot Mula, Director de Servicios Técnicos del Taxi, el Sr. Manuel Cáceres y el Sr. Jesús Prego, en representación de l'Associació Catalana del Taxi (ACT)", el Sr. José Alonso, en representación del "Sindicato del Taxi de Cataluña (STAC)", el Sr. Miguel Cazcarra, en representación de la "Asociación Empresarial del Taxi (AET)", el Sr. Dionisio Gracia Fajardo, en representación del "Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB)" y el Sr. Domingo Mesas Mesas, en representación del "Gremio Unión de Taxistas (GUT)".*

Se abre la sesión a las doce horas, pasando a tratarse el único punto del Orden del Día.

El Sr. Laporta toma la palabra para exponer los incidentes acaecidos en el Aeropuerto en los últimos días, cuando unos quince vehículos de Clase C, cuyos servicios habían sido previamente contratados, fueron al Aeropuerto a recoger a unos congresistas. Se refiere a la Orden de la Generalitat que permite encochar en el Aeropuerto a taxistas fuera del Área. Expone que el Instituto urgíó a la Generalitat y al Aeropuerto para que destinaran un espacio para el estacionamiento de estos vehículos. Manifiesta que en el Aeropuerto se están produciendo situaciones contradictorias, ya que los vehículos de fuera del Área pueden encochar pasajeros, mientras que, reglamentariamente, parece confuso si los radiotaxis del Área pueden hacerlo fuera de la parada. Concluye declarando que deben buscarse soluciones razonables, clarificando que si los radiotaxis pueden o no coger pasajeros en el Aeropuerto previa contratación del servicio por la emisora.

Fundamenta esta interpretación en la Disposición complementaria XV del Reglamento, que declara reservado el vehículo desde que el autotaxi recibe de la emisora la solicitud del usuario. Una posición contraria a ésta provocaría que estos servicios, que puede realizar el taxi, se desviarán hacia otros medios de transporte, como pueden ser las furgonetas, coches de fuera del Área, etc.

El Sr. Cazcarra manifiesta que se está capitalizando el tema del Aeropuerto para unas determinadas personas. El descrédito que han ocasionado los incidentes es muy lamentable, y todo el sector pagará las consecuencias. Denuncia que los taxistas que van al Aeropuerto ejerzan un monopolio de esta forma. Los pasajeros llegaron a pensar que los taxistas eran policías de paisano. Estas situaciones son peligrosas, puesto que estas personas optaron por utilizar los servicios de RENFE.

El Sr. Alonso expone que la situación del Aeropuerto ya no se puede aguantar más, manifiesta que se recurrió a las autoridades, que algunos coches de Clase C iban ilegales y que la Guardia Urbana del Prat no controlaba. Por esta razón tuvieron que ir los taxistas a controlarlo, y posteriormente intervino la Guardia Urbana.

El Sr. Laporta expone que los taxistas no pueden ejercer de policías.

El Sr. Nebot informa que se ha recibido una denuncia contra los taxistas por esta actuación.

El Sr. Prego interviene para decir que hay vehículos de clase C que están en el Aeropuerto para captar viajes, a lo cual responde el Sr. Nebot, en el sentido de que el Sr. Prego no denunció a nadie por ese motivo.

Continúa diciendo, el Sr. Nebot que ha leído el informe de la Guardia Urbana y en él no se refleja que se estuviera ante una situación de generalizado incumplimiento por parte de los vehículos de clase C, sólo constataban dos casos concretos. Insta al Sr. Prego a que presente un listado de los vehículos que encochan ilegalmente. El Sr. Nebot manifiesta también que la empresa Viajes Iberia le ha dado muchos servicios al taxi de forma organizada. En esta ocasión en la organización del Congreso de Eurociudades, convino con el Ayuntamiento que necesitaban los servicios de vehículos de Clase C. Se realizaron unos 60 viajes a raíz de ese congreso, algo nada significativo para el gran número de servicios que presta el taxi. Por el contrario, la actitud que adoptaron los taxistas del Aeropuerto, sí que ocasionó una pérdida muy importante de viajes para el taxi.

En cuanto a los radiotaxis, expone que reglamentariamente pueden coger viajeros en el Aeropuerto, si han sido solicitados sus servicios porque ya van encochados.

El Sr. Prego solicita que se incremente la vigilancia en el Aeropuerto.

El Sr. Laporta le responde que la Guardia Urbana se ocupa de ello.

El Sr. Cazcarra comenta que los conductores de clase C deben cumplir unos contratos con los clientes similares a los de taxis de fuera del Área, y que a tal efecto se han editado unos impresos.

El Sr. Gracia inicia su intervención declarando que los pasajeros no tienen por qué ser interrogados por los taxistas, ya que es algo que da mala imagen. Lo que debe hacerse es intentar evitar problemas. Continúa diciendo que en las reuniones mantenidas con la Generalitat, el Director General, Sr. Serra indicó que se denunciarán las situaciones ilegales.

Informa a los asistentes que ha mantenido conversaciones con las emisoras de radiotaxis de la C/Berlín, Teletaxi, BarnaTaxi, Miramar, Servitaxi, Taulat, FonoTaxi y Radio Taxi Móvil, manifestándose unánimemente, en el sentido de que se les debe permitir ir a encochar pasajeros en el Aeropuerto del Prat. Es imprescindible ampliar el mercado para el sector, y nunca perder mercado.

El Sr. Laporta expone que Turismo de Barcelona está promoviendo una campaña con dos Tours Operators Alemanes, concretamente,

para que los visitantes extranjeros contraten, desde la Agencia, los viajes de turismo y de negocios, junto con el transporte en taxi por Barcelona. Esto implica una contratación de vehículos determinados con conductores que sepan inglés, etc.

El Sr. Prego considera que, en este caso, igualmente, los pasajeros deberán dirigirse a la parada, ya que debe defenderse a los taxistas que están allí esperando para coger pasaje.

El Sr. Cáceres coincide con el Sr. Prego en que no es bueno crear situaciones, que él entiende, de privilegio.

El Sr. Laporta manifiesta que con esta actitud defienden a unos 500 taxistas, pero perjudican al resto del sector, ya que se perderán muchas carreras. Se pregunta si lo que consideran privilegio, es tener vehículos con aire acondicionado, Mercedes, conductores que hablen inglés, etc. Manifiesta que no puede aceptarse que el cliente esté obligado a coger siempre el primer coche de la cola, aunque sea el que tenga peores condiciones.

El Sr. Nebot expone que desde las Olimpiadas se ha producido un cambio en el mercado del taxi. Los usuarios están de acuerdo en pagar lo que vale el taxi, pero exigen calidad. Determinadas concepciones deben cambiar, ya no caben las críticas contra los radiotaxis, por romper la prioridad de las paradas, ya que son estas emisoras las que están abriendo mercado. Asimismo, el excesivo igualitarismo de las paradas representa un desprecio a aquellos taxistas que se han esforzado para prestar servicio con un buen coche.

El Sr. Laporta añade que, mientras la Generalitat no ha creído que el taxi de Barcelona puede mejorar y ha estado dando autorizaciones de vehículos de lujo, el Instituto del Taxi ha apostado por el taxi, como el transporte público

en vehículos por Barcelona. Si hacemos caso a una política sindical proteccionista no podrá conseguirse, ya que se trata de proteger a los taxistas que presten un servicio mejor.

El Sr. Mesas toma la palabra para manifestar que no se está hablando del Aeropuerto, y que se le había comunicado que a esta reunión asistirían los presidentes de los sindicatos, lo cual no ha sucedido. Considera que el problema del Aeropuerto es que no hay vigilancia, ni control. Según su opinión, muchos vehículos vienen con unos papeles que les amparan para hacer lo que quieren, también van a Bellvitge, a la Clínica Platón, etc. Manifiesta, seguidamente, que no está de acuerdo con la Orden de la Generalitat, que autoriza a taxis de fuera del Área a encochar pasajeros en el Aeropuerto del Prat, y que debería pedirse a la Generalitat que la derogara, pero que, mientras siga vigente, es correcto que exista una parada de reserva. Las autoridades han de saber a quién va a recoger el taxista. No es aceptable que escondan los coches, y siempre deben llevar la documentación que fija la normativa.

El Sr. Laporta recuerda que dicha parada de reserva se puso a petición del Instituto.

El Sr. Prego manifiesta que no se trata de una parada, sino de una reserva de estacionamiento.

El Sr. Gracia opina que ha de buscarse un acuerdo para legalizar la situación, porque no puede permitirse perder mercado. Considera, que ha de respetarse la opinión de los presidentes de las emisoras, y no ponerles problemas en el Aeropuerto. Concluye exponiendo que, si no se les permite coger a los pasajeros, a los taxis que envía la emisora, estas personas tampoco se dirijan a la cola de taxis, con lo cual el sector perderá viajes.

El Sr. Laporta interviene para asegurar que el servicio de inspección será riguroso, y que la policía municipal pedirá la documentación que deben llevar, para evitar situaciones ilegales.

El Sr. Prego comenta que no hay suficiente Guardia Urbana y solicita que se vuelva a cubrir el servicio de "chaquetas amarillas" los sábados y domingos, porque la Guardia Urbana no efectúa el servicio de control. Con ello se evitarían problemas, a su juicio.

El Sr. Nebot pide a los asistentes que actúen con valor sindical, para

conseguir la autogestión en el Aeropuerto. Esto se conseguiría cobrando un suplemento de 100.- Pts. a los usuarios.

El Sr. Laporta manifiesta que la responsabilidad del Instituto, respecto a la parada del Aeropuerto, es igual a la de cualquier otra parada del Área. No obstante, este Instituto ha colaborado al máximo con el Aeropuerto montando el centro de control, un servicio de vigilancia, etc. Considera que los Sindicatos deberían pedir al Ayuntamiento del Prat que ponga más vigilancia.

Con ello los taxistas que esperan en "la parrilla" recuperarían la confianza de que ningún coche está cogiendo pasajeros de forma ilegal. Los organismos que han de desempeñar esta función de control han de ser la Guardia Urbana del Prat, los Mossos d'Esquadra y la Policía Nacional.

El Sr. Nebot comenta que es la Generalitat la que ha de controlar la parada de estacionamiento de coches fuera del Área.

El Sr. Mesas reitera su postura, de que está en contra de que coches de fuera del Área puedan venir a coger pasaje en el Aeropuerto, y que debería pedirse que derogaran esa norma.

El Sr. Nebot le contesta que lo soliciten a la Generalitat. Añade que la Entitat Metropolitana del Transport, ya interpuso un recurso en contra de la orden y se perdió.

El Sr. Alonso señala que las emisoras de radiotaxis se han preocupado de ganar mercado. Si nos oponemos a que puedan ir al Aeropuerto, esto derivará de forma que los pasajeros los llevarán otros medios de transporte. Continúa manifestando, que si los organizadores de un congreso piden determinados tipos de coche, prefiere que presten el servicio ellos a que los transporte una furgoneta. Se muestra contrario al proteccionismo, porque lo que debe potenciar es que los taxistas pongan coches mejores.

El Sr. Laporta les indica que si están en contra de la Orden de la Generalitat, que se dirijan a esta Institución. Por su parte el Instituto Metropolitano del Taxi pedirá a la Generalitat y al Ayuntamiento del Prat que ponga más vigilancia.

El Sr. Prego desea que conste en acta su postura de que "nadie puede recoger viajeros en el aeropuerto sin seguir el orden de parada".

El Sr. Nebot quiere destacar que actualmente la parrilla del Aeropuerto la utilizan un 70% de los taxistas, lo cual no sucedía anteriormente, y además no hay problemas entre los taxistas.

El Sr. Cazcarra manifiesta su protesta contra la nota de prensa en contra del Sr. Cabezas.

El Sr. Prego expone que sería conveniente que los Sindicatos pudieran dar sugerencias para fijar criterios de inspección.

El Sr. Laporta se compromete a tratar el tema en una sesión, de forma específica.

Concluye manifestando que la interpretación, que realiza el Instituto sobre la normativa referente al encochamiento de los radiotaxis, es entender que los radiotaxis, dado que se encuentran ya reservados desde que el usuario solicita el servicio y la emisora le identifica el vehículo que va a prestarlo, al llegar al Aeropuerto ya están prestando servicio, y, en consecuencia, es perfectamente lícito que cojan pasaje fuera de las paradas.

El Sr. Cáceres aceptando esta interpretación, declara que sería conveniente que recogieran a los pasajeros en la misma parada que los vehículos fuera del Área.

El Sr. Prego manifiesta que se somete a lo que decida la mayoría.

El Sr. Gracia insiste en que no debe perderse mercado.

En el apartado de ruegos y preguntas se comentan los problemas circulatorios en la parada de taxis del Hotel Arts.

Se acuerda solicitar una reunión con la Guardia Urbana del Ayuntamiento de Barcelona.

Y no habiendo más asuntos a tratar se levanta la sesión a las quince horas y quince minutos.

# ACTA nº 28

## REUNIÓN ADMINISTRACIÓN - ASOCIACIONES DEL TAXI

### REESTRUCTURACIÓN DEL SECTOR DEL TAXI

*En Barcelona a veintinueve de septiembre de 1994, en el despacho de la Gerencia del Instituto Metropolitano del Taxi, se reúnen el Sr. Joan Laporta Argelich, Ingeniero Director del Instituto, el Sr. Andreu Nebot Mula, Director de Servicios Técnicos del Taxi, el Sr. Juan Zamora y el Sr. José Botana en representación de l' "Associació Catalana del Taxi (ACT)", el Sr. José Alonso y el Sr. Luis Berbel en representación del "Sindicato del Taxi de Cataluña (STAC)", el Sr. Juan Fuentes Bergadá en representación de la "Asociación Empresarial del Taxi", el Sr. Dionisio Gracia Fajardo, en representación del "Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB)" y el Sr. Domingo Mesas, en representación del "Gremio Unión de Taxistas (GUT)"*

Se abre la sesión a las doce horas, con la intervención del Sr. Laporta, el cual manifiesta que todas las asociaciones del taxi aquí representadas ya sabían que a estas reuniones debían acudir los Presidentes respectivos. Agrega, que no es una cuestión de descortesía, sino que se está utilizando este método de forma intolerable, ya que los Presidentes envían a miembros de la Junta, los cuales llegan a determinados acuerdos en las reuniones, que después son descalificados por sus respectivos presidentes y desautorizados. Esto ha ocurrido concretamente con la Asociación Catalana del Taxi, respecto a la actuación del Sr. Cáceres. Continua su intervención reafirmando que sólo se reunirá con los presidentes de las Asociaciones, y que por esta vez hará una excepción, para que no se le acuse de dilatar los asuntos. Esta última acusación carece de fundamento puesto que en la primera reunión, después de la última consulta, reunión a la que asistieron todos los presidentes, quedó en manos de las asociaciones hacer ciertas propuestas sobre los temas que se trataron. En la reunión siguiente algunos Presidentes ya no comparecieron y ninguna asociación ha formulado ninguna proposición concreta a la Administración. Por todo ello, empieza a dudar de si las asociaciones están realmente interesadas en llevar adelante la reconversión. Manifiesta que el Instituto sí está dispuesto a ello, y para desbloquear este tema concluye que los acuerdos que se alcancen en esta reunión, serán suscritos, si lo creen conveniente por los Presidentes hoy presentes, y los miembros de las juntas que han asistido los transmitirán a sus respectivos presidentes para que los estudien y, en su caso, los aprueben.

El Sr. Alonso celebra que el Sr. Laporta esté dispuesto a liderar la reconversión del sector, ya que el STAC está peleando por ella desde hace tiempo.

El Sr. Botana también manifiesta que la ACT apoyará al Sr. Laporta, si lleva a cabo la reconversión. Pide una reunión de trabajo para tratar del tema, ya que es una medida necesaria para el taxi.

El Sr. Nebot le responde al Sr. Botana, que no puede aceptarse el doble juego que está haciendo la Asociación Catalana. Lee a los asistentes parte de un escrito redactado por la Asociación en el cual se insulta y se calumnia al Instituto de Taxi. Opina el Sr. Nebot que no se puede difundir estos panfletos entre los taxistas y, después acudir al Instituto diciendo que se le apoyará en la reconversión.

El Sr. Botana manifiesta que desconoce el escrito al que se refiere el

Sr. Nebot.

El Sr. Laporta declara que por ese documento y por otros similares redactados por la Asociación Catalana, el Instituto denunciará ante los Tribunales a la Asociación Catalana del Taxi por difamación.

El Sr. Berbel se lamenta de que desde el 30 de junio, fecha de la primera reunión, no se haya hecho nada.

A esta cuestión le contesta el Sr. Laporta en el sentido de que desde esa fecha ya se ha celebrado otra reunión a la cual no asistió su Presidente, y que, por otra parte, en la primera reunión los sindicatos se comprometieron a formular propuestas.

El Sr. Zamora hace saber que es el vice-presidente de la Asociación Catalana, ya que el Sr. Cáceres dimitió.

El Sr. Nebot le responde que lo tenía que haber comunicado ya al Instituto, y aprovecha para preguntarle si sabe del compromiso que adquirió su presidente para traer documentos sobre un consorcio a constituir, para llevar a cabo la reconversión.

El Sr. Zamora le responde afirmativamente.

El Sr. Mesas está de acuerdo en que deben personarse los Presidentes de las Asociaciones, tal como ya había dicho el Sr. Laporta. Pide al Sr. Laporta que corte discusiones inútiles y que evite que se divague. A estas reuniones, a su entender, deben aportarse temas concretos. También solicita que se le remita el orden del día concreto de cada reunión, para poder discutir los temas previamente en las Juntas de las Asociaciones, y traer respuestas concretas a cada tema, sabiendo lo que opina la Junta.

Respecto a la reconversión, informa que el GUT ha hecho un borrador de cómo quieren hacerla, comprometiéndose a presentarlo al día siguiente en el Instituto. Finaliza manifestando su pesar ante la postura del Instituto, de no aportar dinero a la reconversión.

El Sr. Laporta manifiesta que se ha visto obligado a aclarar ciertos puntos, porque se estaba tratando de confundir a la opinión pública. En cuanto al planteamiento respecto a la reconversión, les informa que el Instituto está dispuesto a aportar el 30% del coste de la reconversión, junto con la Generalitat. Los taxistas, por tanto, deberían aportar el 70%.

El Sr. Zamora pide que esa aportación del taxista pueda realizarla gracias a los ingresos que obtenga por llevar publicidad en el taxi.

El Sr. Laporta recuerda al Sr. Zamora que ya se había acordado que el Instituto no cobraría tasas por publicidad, y que todos los ingresos podrían utilizarlos los taxistas para minorar el coste de la recon-

versión. Continúa su intervención, explicando a los asistentes que en la reunión que mantuvieron los sindicatos representativos con el Consejo de Administración del Instituto el pasado día 22 de septiembre se llegaron a unos acuerdos, a los cuales ningún representante de las asociaciones se opuso. En la presente reunión se trata de formalizar y concretar dichos acuerdos.

El Sr. Gracia toma la palabra para manifestar en primer lugar, que en la comisión formada después de la primera consulta al sector, todas las asociaciones iban unidas, superando así los problemas que se iban planteando, y manteniendo de esta forma la cordialidad. En esta nueva etapa, sin embargo, cada grupo quiere mantener su programa, y formula reservas ante la reconversión, de manera que no la acepta si no se les concede lo que ellos piden. No considera conveniente esta desunión.

Recuerda a los asistentes que, en el Área Metropolitana, es quizá el lugar de España donde, las autoridades han recibido en más ocasiones a los taxistas.

Después de hacer un breve repaso de las reuniones que han mantenido los sindicatos con el Instituto desde la última consulta, concluye pidiendo a los representantes sindicales que no rompan la unidad del sector a través de una asamblea. Considera que no es el momento de hacerla, puesto que no hay datos concretos. También critica el hecho de que determinados Presidentes envíen a estas reuniones a miembros de la Junta, para así no quedar ellos comprometidos personalmente en los acuerdos, y después desautorizar a estas personas que ellos han mandado.

El Sr. Botana considera que con esta intervención se estaba aludiendo a su Presidente, y muestra su disconformidad.

El Sr. Mesas expone que a éstas reuniones deben irse a discutir temas importantes, y que los sindicatos han de haberlos hablado antes para llegar a acuerdos.

El Sr. Gracia opina, que también es lícito que cada asociación exponga sus planteamientos, si no está de acuerdo con las demás, demostrando así la identidad de cada una.

El Sr. Laporta reconduce el debate a la reconversión del sector. Concreta que la financiación será del 70% a cargo de los taxistas y el 30% restante lo aportará el Instituto y la Generalitat. Debe comunicarse a los taxistas lo que comporta la reconversión, con un planteamiento sencillo y que no lleve a ambigüedades. Un tema que debe concretarse es el del ritmo de la reconversión.

El Sr. Botana explica que no se le va a quitar la licencia a nadie, sino que a los que transfieran las licencias se le adquirirán para amortizarlas, excepto si se trata de transferencias de padres a hijos.

El Sr. Laporta explica que esto supone que el taxista deberá realizar una aportación de dinero cada año.

El Sr. Botana le responde que esto no lo considera apropiado. Propone crear una comisión que se encargue de conseguir dinero, por ejemplo, a través de publicidad. Así se determinaría lo que puede ingresarse, y lo que deberá pagar el taxista.

El Sr. Laporta opina que esta es la manera de no hacer la reconversión. A su juicio, debe explicarse a los taxistas que la reconversión les costará algo. Si además se encuentra una fórmula para aminorar el importe que deberán pagar será un beneficio para ellos. No obstante, le consta que es difícil encontrar empresarios, que estén dispuestos a anunciarse en el taxi, porque aunque es un soporte publicitario excelente, la complejidad de contactar con 1.000, 2000 o más titulares de licencia, en vez de con un sólo empresario, hace que todos los intentos que se han hecho desde el Instituto y desde las asociaciones profesionales como el STAC y el GUT hayan fracasado.

El Sr. Fuentes expone que se están hablando de hipótesis, porque nadie ha formulado una propuesta concreta sobre publicidad. No debe engañarse al taxista y se han de traer propuestas concretas de cada cosa.

El Sr. Alonso propone que estos temas se trabajen en una comisión.

El Sr. Laporta está en contra de formar una comisión, porque considera que es la forma de no hacer nada. La ACT, continúa, en sus propios documentos ya da una solución, consistente en que los taxistas aporten un 70% del costo de la reconversión y la EMT y la Generalitat el 30% restante.

El Sr. Zamora pide que se adquiera un compromiso, en el sentido de que el próximo primero de enero los taxistas comiencen a pagar una tasa para la amortización de licencias, y que a partir de entonces se establezca la norma de 1 coche 1 conductor.

Tratando el tema de la cifra a pagar por los taxistas, el Sr. Laporta calcula que al margen de las posibles fuentes de financiación, que puedan encontrarse, y contando que las licencias que pueden transferirse en un año, restando las de padres a hijos son unas 250, con un precio medio de 6 millones, y una aportación de los taxistas del 70% del coste, la cantidad a aportar por cada taxista sería de 100.000.- pesetas anuales.

El Sr. Nebot interviene para comentar que esta cantidad deberá matizarse según los años de vida laboral que le queden a cada taxista.

El Sr. Botana considera que la cifra de 100.000.- pesetas no es exagerada, ya que se debe considerar que es una inversión, que después rentabilizarán ampliamente.

El Sr. Gracia expone que el tema de la publicidad es difícil, pero que está dispuesto a colaborar al igual, que mantiene su ofrecimiento de colaboración, aportando el dossier que el STAB elaboró, para pedir subvenciones para la reconversión a diversos organismos oficiales.

En cuanto al tema un taxi-un conductor, personalmente es un tema que no le afectaría como titular de licencia, pero entiende que no puede defenderse jurídicamente, ya que está en contra de los principios constitucionales sobre el derecho al trabajo y a la libertad de empresa. Está de acuerdo en retirar las licencias que vayan transfiriendo, excepto en las transferencias de padres a hijos, y en cuanto al intrusismo, manifiesta que siempre ha luchado por su erradicación.

El Sr. Mesas pregunta cuanto aportarán las instituciones.

El Sr. Laporta responde, que según los cálculos efectuados corresponderían unos 500 millones entre la Generalitat y la EMT.

El Sr. Berbel interviene para manifestar que, mientras se admita el doble turno no puede hablarse de reconversión. Y en cuanto a la contingentación de asalariados que propone la Administración, no la admite porque no admite la renovación de contratos de los conductores de autotaxi, y propugna que a medida que vayan finalizando, no se contraten más asalariados.

El Sr. Laporta le replica que el Reglamento Nacional de autotaxi, no le permite acceder a esta propuesta. No obstante, manifiesta que la política que está llevando a cabo el Instituto ha provocado una disminución de asalariados.

El Sr. Berbel insiste en que la Administración tiene que tomar medidas sobre el 85% del sector, que son los autónomos.

El Sr. Nebot manifiesta que si la política fundamental es retirar licencias, y se garantiza que se están disminuyendo los asalariados, el STAC no debería abortar este acuerdo.

El Sr. Laporta formula la propuesta de acuerdo siguiente:

- 1/ Eliminación de 250 licencias de autotaxi por año, la cual se financiará con una aportación por parte de los taxistas del 70%, siguiendo las propuestas de la Asociación Catalana del Taxi, aportación que se calcula en unas 100.000.- pesetas/año por cada taxista.
- 2/ Si se consigue publicidad en los taxis, se destinará íntegramente para disminuir la aportación del taxista.
- 3/ El 30% del financiamiento restante deberá ser aportado por las administraciones locales y autonómicas.
- 4/ El compromiso de todas las partes será antes de la aprobación

de los presupuestos del año 1995.

- 5/ El próximo mes de noviembre se convocará un referéndum a los taxistas, con resultado vinculante, para conocer si más del 50% están conforme con la reconversión.
- 6/ Encargar una auditoría para precisar la situación actual y las consecuencias que la alteración del modelo de explotación podría generar en el sector.
- 7/ Proceder a la congelación provisional del número de asalariados hasta que no se determine, vía auditoría, la mejor solución.
- 8/ Realizar dos convocatorias anuales de exámenes de nuevos taxistas, los meses de junio y diciembre, respetando los derechos vigentes y en espera de los resultados de la auditoría.
- 9/ Ofrecer la colaboración, tanto del Instituto como de la Entidad Metropolitana del Transporte, ante organismos competentes, en los temas de fiscalidad y seguros.

Seguidamente, se procede a consultar la opinión de cada representante.

El Sr. Botana, de la Asociación Catalana del Taxi, pide una copia de

la propuesta para pasarlo a la Junta, y que en su caso lo firme su presidente.

Los representantes del STAC se muestran en desacuerdo, pero también se les entregará el documento, para que lo pasen a su presidente.

El Sr. Fuentes, Presidente de la Asociación Empresarial del Taxi, está conforme.

El Sr. Gracia, Presidente del Sindicato de Taxistas de Barcelona también está de acuerdo.

El Sr. Mesas manifiesta que al no ser una reunión formal de presidentes no puede firmar. Solicita que se le envíe copia del documento que firmen los presidentes, con el Gerente del Instituto para estudiarlo, ya que debe ausentarse de la reunión.

Una vez transcrito el acuerdo anterior, el Sr. Laporta, el Sr. Fuentes y el Sr. Gracia lo suscriben, entregándose originales de este documento a todos los asistentes, reservándose otro original para el Sr. Mesas.

Siendo las quince horas treinta minutos, se levanta la sesión de la cual se extiende la presente acta.

**INSTITUT  
METROPOLITÀ  
DEL TAXI**

En reunió celebrada el dia d'avui a la seu de l'Institut Metropolità del Taxi, sota la presidència del Gerent sr. Joan Laporta i Argelich, amb els sindicats representatius del sector del taxi, els sotassignants acorden:

1.- Eliminació de 250 llicències d'autotaxi per any, la qual es finançarà amb una aportació per part dels taxistes del 70%, seguint les propostes de l'ACT, aportació que es calcula en unes 100.000 ptes./any per cada taxista.

2.- Si s'aconsegueix publicitat en els taxis, es destinarà íntegrament per disminuir l'aportació del taxista.

3.- El 30% de finançament restant haurà de ser aportat per les administracions local i autonòmica.

4.- El compromís de totes les parts serà abans de l'aprovació dels pressupostos de l'any 1995.

5.- El proper mes de novembre es convocarà un referèndum als taxistes, amb resultat vinculant, per a conèixer si més del 50% estan conformes amb la reconversió.

6.- Encarregar una auditoria per tal de precisar la situació actual i les conseqüències que l'alteració del model d'explotació podria generar en el sector.

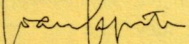
7.- Procedir a la congelació provisional del nombre d'assalariats fins que no es determini, via auditoria, la millor solució.

8.- Realitzar dues convocatòries anuals d'exàmens de nous taxistes, els mesos de juny i desembre, respectant els drets vigents i en espera dels resultats de l'auditoria.

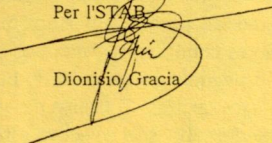
9.- Oferir la col.laboració, tant de l'Institut com de l'EMT, davant dels organismes competents, en els temes de la fiscalitat i les assegurances.

Barcelona, 29 de setembre de 1994

Per l'Institut Metropolità del Taxi  
EL GERENT,

  
Joan Laporta i Argelich

Per l'STAC

  
Dionisio Gracia

Per l'AET

Joan Fuentes Bergadà

# ACTA nº 29

## REUNIÓN ADMINISTRACIÓN - ASOCIACIONES DEL TAXI

### REESTRUCTURACIÓN DEL SECTOR DEL TAXI

(CONTINUACIÓN)

*En Barcelona, a catorce de octubre de 1994, en la sede del Instituto Metropolitano del Taxi, se reúnen el Sr. Joan Laporta Argelich, Ingeniero Director del Instituto, el Sr. Andreu Nebot Mula, Director de Servicios Técnicos del Taxi, los Sres. Jordi Rubio Sants y Josep M<sup>a</sup> Goñi Goñi, en representación de "l'Associació Catalana del Taxi (ACT)"; el Sr Miguel Tomás y el Sr. José Alonso, en representación del "Sindicato del Taxi de Catalunya (STAC)"; el Sr. Joan Fuentes Bergadà y el Sr. Miguel Cazcarra, en representación de la "Asociación Empresarial del Taxi; el Sr. Dionisio Gracia Fajardo y el Sr. Antonio Ruiz, en representación del "Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB)"; el Sr. Domingo Mesas Mesas y el Sr. Antonio Munuera, en representación del "Gremio Unión de Taxistas (GUT)".*

*Actúa como secretaria la Sra. Irene Mestres Bouzó. Se abre la sesión tratando el único punto del orden del día, la reestructuración del sector.*

El Sr. Laporta toma la palabra para manifestar que la reunión de hoy es un intento de llegar a un acuerdo con todas las asociaciones representativas del sector, lo cual sería formidable para el taxi. El objetivo es conseguir un acuerdo unitario, ya que, de cara a la ciudadanía y al propio colectivo, daría una imagen muy favorable del sector. En relación al documento del 29 de setiembre, faltaba conocer la posición de las organizaciones que no lo suscribieron. El STAC ya ha manifestado su posición, enviando un documento y el GUT ha enviado una propuesta de reestructuración del sector.

Considera el Sr. Laporta que para conseguir una efectiva reestructuración, debe abordarse el tema de la clase C, ya que si se amortizan licencias y la Generalitat otorga autorizaciones de clase C, no se conseguirá nada. Se han mantenido múltiples conversaciones con la Generalitat, puesto que es un tema legalmente complejo y susceptible de dos interpretaciones válidas, ya que la legislación española de transportes, a través de un Decreto del Ministerio de Transportes, traspasa las competencias para dar autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor, a las Comunidades Autónomas mientras que la ley catalana mantiene la titularidad municipal para dar las licencias en vehículos hasta cinco plazas.

La Generalitat, ha dado autorizaciones para este tipo de servicios en el Área y municipios adyacentes. El Sr. Laporta comprende que lo han hecho porque legalmente es correcto, y porque se necesitaban tales servicios, pero considera que debería solicitarse junto con las asociaciones profesionales del taxi, que este tema lo siguiera llevando el Institut, o bien que lo asumieran ellos, pero con el compromiso político de no dar más autorizaciones de este tipo, ni en el Área, ni en la periferia.

El Sr. Rubio manifiesta que la ACT se ha dirigido a la Generalitat para preguntar cuántas autorizaciones de clase C había otorgado, a lo cual le respondieron en abril de 1994, que habían otorgado 28.

El Sr. Tomás expone que el STAC ha estado luchando para que no se den este tipo de autorizaciones en Cataluña, ya que estos vehículos

están prestando servicio en el Área Metropolitana. Fruto de las acciones emprendidas por su Sindicato, es el cierre de una empresa de este tipo, en Terrassa.

El Sr. Tomás continúa, manifestando que se ha de pedir la intervención de las Administraciones implicadas en el taxi, para actuar contra la crisis.

El Sr. Laporta, retomando su propuesta de acuerdo, inicia el tema de la constitución de un fondo para la compra de licencias y su amortización, concretando los siguientes puntos:

- Los taxistas deberán aportar fondos.
- Las tasas de publicidad que recaude el Instituto revertirán también en el fondo de amortización.
- Se solicitará una aportación económica de la Generalitat.
- El importe que se recaude en concepto de sanciones, pasará íntegramente al fondo.
- A petición de las asociaciones también se incluye el establecimiento de una sobretasa por homologación de vehículos.

El Sr. Rubio introduce la conveniencia de una sobretasa en la transferencia de licencias.

El Sr. Laporta manifiesta al respecto que esta sobretasa, aunque él la defendió anteriormente, cuando se amortizaron las primeras licencias, tiene dos inconvenientes, ya que representa hacer pagar un sobrecoste a la gente nueva que entra en el sector y ello puede repercutir negativamente para jubilados taxistas, que han de transferir sus licencias.

El Sr. Tomás manifiesta que considera procedente esta sobretasa por transferencias, porque la persona que entra en el sector, lo encuentra en mejores condiciones. Tampoco está en contra de que el colectivo también pague algo, pero ha de buscarse un precio justo e informar de ello a los taxistas. Concluye diciendo que, antes de fin de año, sería conveniente saber si el colectivo está dispuesto a aportar este dinero. Se acuerda, por unanimidad de los asistentes constituir una comisión de seguimiento de estos acuerdos.

El Sr. Goñi propone que dicha comisión se encargue de buscar más

fuentes de financiación para el fondo.

Asimismo el Sr. Rubio manifiesta que esta comisión asumirá la gestión del dinero recaudado para la amortización.

El Sr. Nebot insiste en la necesidad de que los taxistas sepan que este fondo se ha administrado bien. Sembrar dudas al respecto es perjudicial porque a él le consta que los taxistas quieren aportar dinero al fondo.

El Sr. Gracia toma la palabra para afirmar que no se retira del documento firmado el 29 de septiembre, aunque no está en contra de mejorarlo. Debe trabajarse, añade, para evitar que se pasen los plazos. Desea hacer una reflexión sobre el pasado para evitar errores futuros. Explica que cuando se retiraron las 109 licencias, se firmó también un acuerdo de congelación de asalariados, el cual no llegó. No obstante, la retirada de licencias fue positiva. Añade el Sr. Gracia que dispone de los listados de licencias retiradas y el dinero que se gastó y las cuentas estaban claras. Cree conveniente, solicitar que en el acuerdo conste que los taxistas puedan colocar a sus hijos, para no violentar al sector.

Asimismo considera que es interesante hacer un referéndum entre los taxistas para saber si desean aportar el dinero, y qué opinan acerca de la sobretasa en la transferencia de licencias. Hace una reflexión sobre este aumento de tasa en las transferencias, el cual no debería ser muy elevado, ya que, de lo contrario, bajaría el precio que los jubilados obtendrían por las licencias.

En cuanto a dirigirse a las Administraciones Públicas para obtener dinero para el taxi, recuerda que él ya ha ofrecido el dossier que elaboró en nombre del STAB.

Solicita que se introduzca otro punto en el acuerdo, de forma que se permitan los coches de más de cinco años en las transferencias de licencias previa revisión del vehículo. Esto aunque no supone recaudar más fondos, evita que el adquirente de licencia realice más gastos.

El Sr. Laporta se compromete a introducir este acuerdo.

El Sr. Tomás expone que el objetivo a alcanzar es llegar a un acuerdo. Posteriormente los juristas buscarán la formulación legal más adecuada.

Propone también que dejen a la Comisión de Seguimiento libertad para buscar más fórmulas de financiación.

El Sr. Mesas está de acuerdo en que se debe centrar la negociación en buscar la amortización de licencias, y desde este punto buscar las formas de financiación. Comenta que el 25 % de bonificación que tenían los taxistas hace unos años en el Impuesto de Circulación, lo podrían aportar los Ayuntamientos para la reestructuración del sector.

El Sr. Laporta le responde que es un tema difícil, y que este año se ha conseguido que los taxistas paguen un máximo de 12 caballos fiscales en el Ayuntamiento de Barcelona. Es un abono para el taxista, pero no una aportación al fondo de amortización.

El "STAC" también responde al Sr. Mesas en el sentido que el impuesto de circulación viene regulado por una Ley estatal, y debe plantearse el tema al Estado. El "STAC" ya está intentando que se equipare, a efectos del impuesto, al taxi con el resto del transporte público urbano, que está exento del mismo por Ley.

El Sr. Rubio propone que se reconduzca este tema hacia una subvención de los ayuntamientos.

El Sr. Laporta no lo ve viable, porque los ayuntamientos ya efectúan aportaciones para mantener el Institut del Taxi, el cual ya colabora en la reestructuración del sector.

El Sr. Tomás declara que debería solicitarse la declaración del sector del taxi en crisis, para poder acceder a la ayudas económicas que esto conlleva, por ejemplo créditos sin intereses, etc.

El Sr. Rubio está de acuerdo en pedir aportaciones de todas las administraciones.

El Sr. Gracia pregunta si no será conveniente, antes de adoptar

acuerdos, pedir los correspondientes informes jurídicos para saber si pueden llevarse a cabo.

También plantea la cuestión de si esta petición la hacen los taxistas o el Institut ofrece el dossier que ya tiene elaborado y expone la experiencia que ha tenido en las peticiones que formuló. En un primer momento, se dirigió al "Departament de Benestar Social", de donde lo remitieron a "Comerç i Treball". Informa que no ha recibido respuestas favorables ya que finalmente le contestaron que los taxistas son autopatronos y también que se dirigieran a la Entidad Metropolitana del Transporte.

El Sr. Rubio le responde que las gestiones deberían realizarlas la Comisión de Seguimiento.

El Sr. Gracia explica la experiencia de la cooperativa de Zaragoza para recaudar fondos.

El Sr. Nebot felicita a l'"Associació Catalana del Taxi" por haber planteado a los taxistas la necesidad de que aporten dinero.

El Sr. Laporta comenta que debe advertirse al colectivo de los riesgos de la reestructuración, para evitar que las licencias bajen de precio en exceso.

El Sr. Gracia comenta que no se trata de declarar el sector en crisis, sino que debe hacerse una auditoría para saber la situación real.

Se acuerda que la Comisión propicie que las Autoridades competentes estudien la declaración del sector del taxi en crisis.

El Sr. Laporta toma la palabra para tratar del tema "un hombre un taxi". Explica que, recientemente, en el expediente que se está tramitando para la legalización de las Empresas, se propició que toda aquella persona que tuviera irregularmente más de una licencia, lo declarara. Entre todos eran unas 300 licencias. Considera que, éste es un sector empresarial al que no se le puede negar tener dos conductores. En consecuencia, al final del proceso de reestructuración pasarían a haber 300 conductores, de los 1.100 actuales.

El Sr. Cazcarra entiende que aunque la campaña "un hombre un conductor" se vende muy bien al colectivo, su incidencia es mínima, ya que si hay 1.100 conductores, esta cifra dividida por los días de la semana y por los turnos, significa quitar 100 coches de la circulación. Lo califica de "gota en el océano". Debe tenerse en cuenta, agrega, que un conductor significa de 9 a 10 horas de trabajo efectivas, mientras que los autónomos trabajan muchas más horas.

El Sr. Fuentes también manifiesta que el número de taxis a doble turno son mínimos, y hay días del año en que gracias a los taxis a doble turno se cubre el servicio.

El Sr. Tomás mantiene que no se pueden quitar licencias y seguir contratando asalariados. Se trata de una medida de intervención, pero, una vez superada, está de acuerdo en que los primeros vehículos que puedan circular a doble turno sean los de los empresarios.

El Sr. Gracia insiste en aclarar que si se quitan licencias, no por ello se van a incrementar los dependientes.

Se incorpora a la reunión el Sr. Daniel Iglesias Montero, en representación de la "Asociación Empresarial del Taxi".

El Sr. Laporta concluye que sólo los que han demostrado su voluntad de legalizar su empresa, podrán tener dos conductores, y al mismo tiempo debe adquirirse el compromiso de clarificar su situación empresarial.

El Sr. Cazcarra muestra su disconformidad en este punto.

Ante esta propuesta se suspende la reunión unos minutos para que cada asociación pueda comentarla y estudiarla.

Seguidamente el Sr. Rubio manifiesta que las asociaciones precisarían que el Sr. Laporta concretara la propuesta global por escrito, para poderla presentar a sus respectivas Juntas y determinar si la aceptarían o no.

Se acuerda que el Ingeniero Director plasme la propuesta por escrito y se remita a las asociaciones. Queda convocada una reunión el próximo martes 18 de octubre a las 9.15 h, para definir el acuerdo.

El Sr. Goñi pide que en el acuerdo se haga referencia a la lucha con-

tra el intrusismo.

El Sr. Nebot manifiesta que el Instituto siempre ha luchado para erradicarlo, pero que un foco muy importante de intrusismo lo propicia la propia legislación catalana, al limitar la competencia municipal a vehículos de menos de cinco plazas. El sector de vehículos de cinco a diez plazas, cuyas autorizaciones no puede dar el Instituto es

un factor grave que fomenta la pérdida de mercado para el taxi.

Para concluir, el Sr. Laporta informa a los asistentes de que los acuerdos que se adopten el martes deberán ser ratificados por los órganos de Gobierno del Institut.

Y no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión a las 13 h. 30 min., levantándose la presente acta.

# ACTA nº 30

## REUNIÓN ADMINISTRACIÓN - ASOCIACIONES DEL TAXI

### REESTRUCTURACIÓN DEL SECTOR DEL TAXI

(CONTINUACIÓN)

*En Barcelona a dieciocho de octubre de mil novecientos noventa y cuatro en la sede del Institut Metropolità del Taxi se reúnen D. Joan Laporta Argelich, Ingeniero Director, D. Andreu Nebot Mula, Director de Servicios Técnico del Taxi, D. Jordi Rubio Sants y D. José Botana, en representación de la "Associació Catalana del Taxi" (ACT); D. Miguel Tomás Romero y D. Luis Berbel, en representación del "Sindicato del Taxi de Cataluña" (STAC); D. Juan Fuentes Bergadá, D. Miguel Cazcarra, D. Ramón Arreba y D. Daniel Iglesias, en representación de la "Asociación Empresarial del Taxi" (AET); D. Dionisio Gracia Fajardo y D. Antonio Ruiz, en representación del "Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona" (STAB); D. Domingo Mesas Mesas y D. Antonio Munuera, en representación del "Gremio Unión de Taxistas" (GUT).*

*Actúa como secretaria Da. Irene Mestres Bouzó.*

Se abre la sesión a las 9.15 h con intervención del Sr. Laporta, que expone que después de haber recogido las opiniones de las distintas asociaciones, en relación al documento elaborado el 14 de octubre último, se ha redactado un nuevo documento, enviado también a las asociaciones representativas del sector, con el fin de conseguir el máximo consenso. Este nuevo documento contiene los mismos puntos que el primero pero de forma más sistemática.

El Sr. Tomás expone las modificaciones que proponen su sindicato junto con la "ACT" y el "GUT":

-El punto relativo a la regulación de las empresas no desean que conste en el documento.

-El fondo que se constituirá para la amortización de licencias consideran que no debe ser un fondo público, sino crear un organismo con participación de las asociaciones y del Institut del Taxi.

-Los ingresos de publicidad de los taxistas no se destinarán en su totalidad al fondo de amortización, sino tan sólo en parte.

El Sr. Laporta considera que, en ese caso, las tasas de publicidad que cobre el Institut no revertirán íntegramente en el fondo de amortización, sino en proporción a las aportaciones de los taxistas.

La "ACT" muestra su disconformidad acerca de la aportación parcial de las tasas. Además desean introducir en el documento que una vez aclaradas las cuentas de las tasas recaudadas para las anteriores amortizaciones y comprobado el destino de esas tasas, si sobra dinero, el Institut deberá aportarlo al fondo.

El Sr. Laporta no está de acuerdo en que conste esa referencia a las cuentas en el documento. Manifiesta que son cuentas intervenidas y

aprobadas por el Pleno de la Entidad Metropolitana del Transporte, de las cuales han tenido conocimiento los grupos políticos y que han sido examinadas también por los sindicatos del taxi. Se compromete a tocar este tema en una próxima reunión, para clarificar las dudas de la "ACT".

El Sr. Nebot interviene para manifestar que se está elaborando un documento al respecto, que se hará público, ante la alarma social que se ha causado.

El Sr. Laporta manifiesta que el Instituto no tiene por qué dar ninguna explicación al respecto, porque es un tema cerrado. Como hay quien propaga que tienen una cierta intuición de que, quizás los recursos no han sido bien aplicados, esta Casa dará todos los documentos para demostrar que se ha gestionado bien. Si hubo algún error involuntario, se ingresará al fondo como un ingreso atípico.

Entiende que la forma de crear primero esta alarma social en el colectivo, es inadecuado, y que la ACT pagará gravemente, como sindicato, este error.

El Sr. Rubio le responde que se han levantado sospechas debido al ocultismo del Instituto, y que no está dispuesto a tolerar ninguna amenaza. Añade el Sr. Rubio, que no está diciendo que la contabilidad del Instituto sea irregular, sino que burlaron el espíritu del acuerdo y aplicaron el dinero de las tasas a otros fines.

El Sr. Laporta le recuerda que las cuentas fueron seguidas por una comisión integrada por sindicatos del taxi.

El Sr. Tomás, continúa con su exposición de propuestas de modificación al documento:

**Acta**

-En relación a los ingresos atípicos, desean que se introduzca la petición a los Ayuntamientos del Área de reversión del IAE y del Impuesto de Tracción Mecánica.

El Sr. Rubio interviene para matizar que esta petición debe hacerse vía subvención.

El Sr. Laporta manifiesta que no puede aceptar este acuerdo y propone que si lo consideran oportuno lo planteen directamente al Presidente del Instituto.

La siguiente modificación que introduce el Sr. Tomás es referente a la regulación del número de conductores por vehículo. Propone incluir también, la congelación de los familiares de taxistas que trabajen, y que no se admita la sustitución de ningún chófer que deje de conducir. Finalmente, manifiesta que el tema empresas no debe tratarse en este documento.

El Sr. Laporta manifiesta que no está de acuerdo en no tratar el tema empresas. Es una aportación que ya se ha hecho, para conseguir la unanimidad en el sector. Considera que la prohibición taxativa que contiene el Reglamento Nacional de las Empresas, ha provocado que determinadas personas hayan buscado la forma de eludirla. Ante esta situación se debe encontrar una manera de regularizarlas, puesto que es mejor que los problemas afloren. Por otra parte, la Ley del Transporte permite las empresas.

El Sr. Nebot expone que es evidente que hay un clima en la calle que da mucha fuerza a la ACT, al STAC y al GUT, pero el Instituto quiere llegar a un acuerdo con las cinco asociaciones. Entiende que todos deben ceder algo, y advierte que el Instituto no tiene la voluntad de enfrentarse con el sector empresarial, ya que hay un expediente abierto y un compromiso que debe cumplirse.

El Sr. Rubio no se siente ligado con ese compromiso porque no firmó tal acuerdo.

El Sr. Botana considera que no hay voluntad por parte del Instituto de negociar, sino de imponer. Opina que hay una situación de irregularidad que muchos taxistas no han creado. Dirigiéndose al Sr. Laporta, le recuerda que en un principio él no quería la reconversión, y que ahora actúa para conseguirla, por tanto todo se tiene que negociar.

El Sr. Laporta, expone que la primera pequeña reconversión fue idea suya, teniendo que luchar por ella. Después, con el transcurso de los años, se dejó. Actualmente cuando dice que no quiere otra reconversión, es porque tiene el convencimiento interno, quizás equivocado, de que los sindicatos no quieren de verdad la reconversión porque es muy dura. Él ya propuso un primer modelo de reconversión, concretando que los taxistas deberían aportar 100.000 pesetas al año, pero los sindicatos ya le advirtieron que era muy duro. Manifiesta que lo que están discutiendo ahora forma parte de una gran comedia. Las formas de ingreso propuestas, no aportan la cantidad necesaria.

Continúa su intervención manifestando que estamos en una situación de crisis, y que es consciente que sería erróneo proponer medidas muy duras.

El Sr. Botana, manifiesta que la ACT no está participando en ningún teatro, y que él cree en la reconversión.

El Sr. Laporta le pregunta el número de licencias que quiere retirar y cuándo.

El Sr. Botana manifiesta que eso dependerá de la fuente de ingresos que tengan.

El Sr. Rubio manifiesta que la Administración no aporta nada para la reconversión, y que todo el sacrificio recae en el taxista. Desea que la Administración aporte como mínimo la mitad de lo que ponga el taxista, y cree que desgraciadamente no será así.

El Sr. Laporta manifiesta que la Administración ya se ha comprometido a aportar el 30% si los taxistas aportan el 70%. Lo que ocurre es que las asociaciones no se han atrevido a pedirles nada a los taxistas.

El Sr. Tomás declara que el primer aspecto que se verá es el de "un taxi un conductor", que es la intervención más rápida. En cuanto a la posibilidad de que los taxistas aporten dinero, hay que conocer lo que quieren aportar los taxistas, aunque está de acuerdo que sin ello no habrá reconversión. Considera que el elemento fundamental es que se declare el sector del taxi en crisis.

Continúa con las propuestas de modificación del documento, refiriéndose al tema del intrusismo, propone que se solicite que el taxi pueda llevar hasta 9 plazas, dentro de la política de ampliar mercados.

El Sr. Laporta le recuerda que eso supone una variación de la Ley catalana, y que si desean que conste en el documento, deberá recogerse como voto particular.

El Sr. Gracia, hace una reflexión en el sentido de que observa que tres asociaciones, están formulando las enmiendas conjuntamente, y que han dejado al margen las otras dos asociaciones. Aunque haya mayorías que el respeta, cree que todas las asociaciones pueden opinar. Opina que se pueden estar creando ciertas ilusiones que luego pueden pasar factura.

El Sr. Rubio, considera que esto no es así, que en todo el documento se está hablado de la reconversión, que es algo aceptado por todos. No obstante, esta reconversión es una medida a medio y largo plazo, y se necesitan medidas a corto plazo, como es la de "un hombre un coche". Expone que cuando él habla de reconversión se refiere a tres puntos: Amortización de licencias, "un taxi un conductor", batalla contra el intrusismo.

El Sr. Nebot manifiesta su impresión como técnico que es, que aunque se quiten mil licencias, los taxistas seguirán ganando lo mismo, porque el Sr. Rubio se olvida de un punto fundamental, que es la falta de trabajo para el taxi, la falta de mercado. La reconversión tal como se está planteando significa buscar el mantenimiento del valor adquisitivo de la licencia. Se está planteando que la persona que se vaya del taxi siga cobrando el mismo dinero que hasta ahora. De lo contrario, la reconversión se podría hacer inmediatamente suspendiendo los exámenes de taxista.

Le responde el Sr. Tomás en el sentido de que la ACT, el STAC y el GUT, en su propuesta inicial ya contemplaban la suspensión de los exámenes, y lo que se aceptó por el Instituto fue convocar sólo dos exámenes para 1995. Añade que se están creando los cimientos de la reconversión. Conoce que este documento no es la solución definitiva, es un acuerdo global, que se aplicará en 1995 con una comisión de seguimiento, que, sobre la marcha, irá creando la reconversión en profundidad si los taxistas quieren.

El Sr. Rubio dice que ya se trató el tema de ganar nuevas cuotas de mercado con el Sr. Torres.

El Sr. Fuentes manifiesta que esta reunión era para pactar. Observa, sin embargo, que tres asociaciones desean imponer sus opiniones. El considera que todas las partes deben ceder, y no intentar crucificar a los empresarios. Quiere que conste en el documento que hay 1100 conductores asalariados, y que no hay que crear falsas expectativas en el sector, porque dichos conductores representan a unos 500 taxis, lo cual significaría eliminar 100 taxis diarios. Le comenta al Sr. Rubio, que si se siente liberado acerca del tema empresas, como es que no lo está para pedirle cuentas a la Administración. Considera que los asalariados también deberían expresarse, y que no estamos ante una guerra sino ante una negociación.

El Sr. Mesas expone que él viene a negociar lo que le piden en la calle, pero que no está sacando nada en claro.

El Sr. Gracia manifiesta que trae el trabajo preparado para firmar un documento si se llega a un acuerdo, si no está conforme en todo formular votos particulares, o bien manifestar su posición si no está conforme con nada.

Hace un llamamiento a las demás asociaciones para empezar a

trabajar. En cuanto a la posibilidad de las aportaciones de los taxistas, cree que las cinco asociaciones deberían ya preparar un documento y saber el dinero que han de pedir.

En cuanto a la publicidad ya deberían haber empezado a buscarla, puesto que las empresas ya están cerrando los presupuestos publicitarios para el año que viene a estas alturas del año.

Cree que la publicidad debe ser total. Comenta que no se ha recogido el tema de los vehículos de más de cinco años en las transferencias. Referente a la declaración del sector del taxi en crisis, antes de sumarse a esta petición, considera que debe haber estudios y documentos oficiales.

En cuanto a un hombre un coche, desde la neutralidad considera que se está creando una alarma social. Se puede tratar este tema, pero cuidando de no herir los sentimientos y la economía de un pequeño sector, lo cual levantaría ampollas en la industria del taxi.

Se debe permitir a su entender que los hijos de los taxistas puedan entrar a trabajar con sus padres, y que los autónomos afectados de una enfermedad que no les permite conducir todo el día, puedan contratar conductores asalariados. Según su experiencia, cada día hay menos conductores asalariados, porque no resultan rentables.

El Sr. Laporta pide a las dos partes que hagan un esfuerzo para llegar a la firma de un documento unitario, y formula una nueva propuesta respecto al tema "un hombre un conductor".

El Sr. Tomás, le responde que no pueden negociar nada sobre ese punto porque representa un punto central de su programa electoral. No llegándose a acuerdo en este punto el Sr. Laporta da por concluida la reunión siendo las 12,30 horas, convocando a los presidentes de las asociaciones representativas, a la reunión del Consejo de Administración del Instituto Metropolitano del Taxi, que se celebrará mañana, día 19 a las 09,30 horas.

## 19 de Octubre de 1994

### Consell d'Administració de l'Institut Metropolità del Taxi

### REESTRUCTURACIO DEL SECTOR DEL TAXI

En la sede del "Institut Metropolità del Taxi" se reunió el pasado 19 de octubre el "Consell d'Administració" de esta institución, bajo la presidencia de Joan Torres i Carol, Presidente del Institut Metropolità del Taxi, y la participación de los señores Carles Nieto, Jaume Monfort y Rafael Duarte, así como de Joan Laporta, Gerente del Institut, de Andreu Nebot, Director de Servicios Técnicos y de los representantes del sector: Jordi Rubio Sanz (Associació Catalana del Taxi), Miguel Tomás (Sindicat del Taxi de Catalunya), Joan Fuentes (Associació Empresarial del Taxi), Dionisio Gracia (Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona) y Domingo Mesas (Gremio Unión de Taxistas).

En esta oportunidad, el Presidente formuló una propuesta de seis

puntos a las asociaciones representativas del sector, con el fin de que éstas se pronuncien al respecto para proponer al "Consell de Administració de l'Institut" la aprobación de reestructuración del sector.

Después de un debate se acuerda **por unanimidad** la propuesta del Presidente, con enmiendas. Algunos sindicatos la aceptan provisionalmente hasta someterla a sus respectivas juntas.

El 24 de octubre, con las correspondientes enmiendas de las asociaciones y sindicatos, la propuesta fue sometida al "Consell d'Administració de l'Institut Metropolità del Taxi".

*(Más información en las páginas 5, 6 y 7)*

## Optica Ruiz Urrea

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

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

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

### RENOVACION DEL PERMISO DE CONDUCIR

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

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

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

*Acta*

# Amortización de Licencias durante el período 1986-1990

*Este documento se ha elaborado con el objeto de dar a conocer la realidad de lo que fue la "Amortización de Licencias en el período 1986 - 90, pues si bien tanto los Grupos Políticos como las Asociaciones Profesionales dieron en un momento su conformidad tácita o expresa al consensuar este proceso, han surgido últimamente nuevas Asociaciones que desconocen los hechos y se muestran interesados en estar informados.*

*En el caso de la "Associació Catalana del Taxi" (ACT), es claro: lo que pretenden es crear alarma social y, para ello, no dudan —como es su estilo— en mentir y difamar.*

## La Contingentación de Licencias

La "Contingentación de las licencias metropolitanas", en una proporción de 2,5 por mil habitantes de la población existente en el Área metropolitana, fue aprobada por el Consell Metropolità en la sesión del día 18 de octubre de 1979. El Reglamento Regulador del Servei Metropolità del Taxi de 1981 recoge la contingentación de licencias en su Disposición Adicional 1ª.

## Acuerdo Global 1984

El 3 de diciembre de 1984 se firmó el ACUERDO

GLOBAL PARA LA PROMOCIÓN DEL TAXI, por parte de los Sindicatos del Taxi "ABEAT - APT - ATMB - CC.OO. STATC - IUTB y USPTI y un representante de la Corporación metropolitana de Barcelona.

Entre las medidas adoptadas en dicho Acuerdo figuraba la siguiente: "1.- Establecer a partir de 1986, la tasa por transferencia de licencia en el 10% del precio-promedio de mercado. Con ello se conseguirá, por una parte,  **cubrir los costes del servicio**  y, por otra,  **proveer un fondo económico suficiente**  para que la Corporación metropolitana de Barcelona efectúe el derecho de tanteo y retracto en las transferencias de licencias, con el fin de amortizar el mayor número de ellas, a los efectos de rentabilizar el sector".

## Tasas por transferencia de licencias

Año	Tasa a aplicar
1985	155.000 ptas.
1986	275.000 ptas.
	155.000 ptas.* (•)
1987	300.000 ptas.
	167.000 ptas.*
1988	400.000 ptas.
	225.000 ptas.*
1989	450.000 ptas.
	235.000 ptas.*
1990	495.000 ptas.
	249.000 ptas.*

\* (a favor de profesionales taxistas asalariados).

(•) se mantuvo una tasa menor para los adquirentes asalariados con 1 año de antigüedad, en cumplimiento del anexo de los Acuerdos Globales, firmados también por todos los Sindicatos, en el que se decía: "Quedan exentos de esta medida los profesionales taxistas asalariados con más de un año de antigüedad, y la transmisión intervivos a los familiares de primer grado que satisfarán la tasa vigente".

## Aumento en pesetas de la Tasa por Transferencia de Licencia

Año	Tasa Básica	Tasa increment	Diferencia
1986	155.000 (1)	275.000	120.000 ptas.
1987	167.000 (2)	300.000	133.000 ptas.
1988	177.000 (3)	400.000	223.000 ptas.
1989	189.000 (4)	450.000	261.000 ptas.
1990	202.000 (6)	495.000	293.000 ptas.

1) Tasa Anterior

2) Tasa correspondiente al año 1987 a favor de asalariado.

3) Cifra calculada con el incremento del 6% IPC.

4) Cifra calculada con el incremento del 7% IPC.

5) Cifra calculada con el incremento del 7% del IPC.

## Ingresos por sobretasas transferencias

### Ingresos por transferencias a favor de asalariados

Año	Nº de transf.	Tasa	Tasa año anterior (*)	Diferencia	Total
1986	84			0	0
1987	150	167.000	155.000	12.000	1.800.000
1988	184	225.000	177.000	48.000	8.832.000
1989	256	235.000	189.000	46.000	11.776.000
1990	193	249.000	202.000	47.000	9.071.000
<b>Total</b>					<b>31.479.000</b>

(\*) con incremento IPC año anterior.

### Cantidades recaudadas por Transferencia de Licencias (no asalariados) teniendo en cuenta el incremento de la tasa correspondiente

Año	Nº de transf.	Diferencia tasa (en ptas. en relación año anterior)	Total
1986	276	120.000 ptas.	33.120.000
1987	283	133.000 ptas.	37.639.000
1988	169	223.000 ptas.	37.687.000
1989	206	261.000 ptas.	53.766.000
1990	201	293.000 ptas.	58.893.000
		<b>TOTAL</b>	<b>221.105.000</b>

#### Ingresos recaudados:

A) por transferencias (no asalariados) = 221.105.000

B) por transferencias (asalariados) = 31.479.000

**Total = 252.584.000**

## Gastos por amortización licencias

#### Año 1985

6 licencias a 2.300.000	13.800.000
1 licencia a 2.400.000	2.400.000
20 licencias a 2.500.000	50.000.000
	<b>66.200.000</b>

#### Año 1986

34 licencias a 2.500.000	97.500.000
3 licencias a 2.000.000	6.000.000
2 licencias a 1.000.000	2.000.000
1 licencia a 3.000.000	3.000.000
	<b>108.500.000</b>

#### Año 1987

2 licencias a 2.500.000	5.000.000
13 licencias a 3.000.000	39.000.000
	<b>44.000.000</b>

#### Año 1988

12 licencias a 4.000.000	48.000.000
	<b>48.000.000</b>

#### Año 1989

4 licencias a 4.000.000	16.000.000
1 licencia a 1.250.000	1.250.000
	<b>17.250.000</b>

#### Año 1990

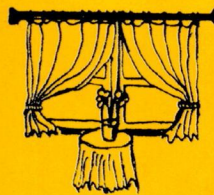
5 licencias a 4.000.000	20.000.000
	<b>20.000.000</b>

#### Año 1991

1 licencia a 1.000.000	1.000.000
	<b>1.000.000</b>

**Total gastos 304.950.000**

Las licencias adquiridas en el año 1985 lo fueron con una dotación económica que avanzó la CORPORACION METROPOLITANA DE BARCELONA.



## Banda de Música de Ciutat Gropa

Si t'interessa la música  
*Si te interesa la música...*

Si vols aprendre a tocar un instrument..  
*Si quieres aprender a tocar un instrumento...*

Si busques un ambient agradable i divertit...  
*Si buscas un ambiente agradable y divertido...*

¡Vine a conèixer-nos!  
*¡Ven a conocernos!*

c/ Lutxana, 115 • Telèfon d'informació: 485 04 26

## Cursos de anglés

Desde el mes de octubre funcionan las clases de inglés en "l'Escola del Taxi de Ciutat Gropa". Las personas interesadas pueden pasar por Lutxana, 115 para formalizar la inscripción.

### "Fem un Tomb"

*El premi de 10.000 ptes és per a Ramon Ros Bascompte -Llicència núm. 5878-. Aquest import estarà a la seva disposició a l'Institut Metropolità del Taxi, c/ 62 núm. 420. Zona Franca.*

**Solució "Fem un Tomb", Rev. Taxi nº 88:**

1. Centre d'Art Sta. Mònica; 2. Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya; 3. Poliesportiu Frontó Colom; 4. Teatre Principal; 5. Hostal "Cuatro Naciones"; 6. Hotel Oriente; 7. Bonet germans; 8. Cafè de l'Òpera; 9. Casa Bethoven; 10. Reial Acadèmia de la Ciència i l'Art.

*Per problemes d'espai ens hem vist obligats a suspendre la publicació de la secció "Fem un tomb" d'aquest número.*

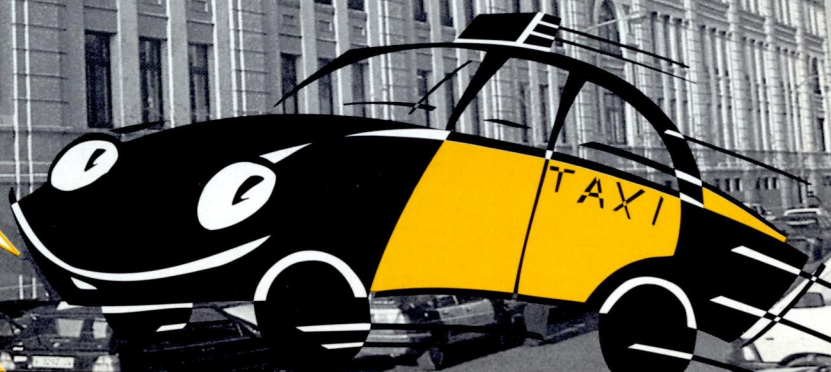
## ATENCIÓN SRES. TAXISTAS

OFERTA EN LA TIENDA DE RECAMBIOS HASTA EL 31 DE DICIEMBRE

Artículo	P.V.P.	Dto.	Precio final IVA aparte
Bombas agua LAI R-21D.	9.745,-	50%	4.873,-
Filtros FRAM aceite R-21	1.805,-	75%	451,-
Pastillas Freno R-H R-21	5.416,-	65%	1.896,-
Pastillas Freno NECTO R-21	6.410,-	55%	2.885,-
Aceite ESSO XD3 i super oil	4.020,-	55%	1.809,-
Aceite ELF	3.850,-	45%	2.118,-
Neumáticos PNEUMANT 175/70 R13	7.700,-	30%	5.390,-
185/60 R14	10.800,-	30%	7.560,-

Estos son algunos de los muchos artículos que tenemos en oferta, consulte con nuestra tienda de recambios.

CIUTAT



L'Associació cultural i de lleure "Amics de Ciutat Groga" es va crear per iniciativa d'un grup de professionals del taxi de Barcelona i municipis metropolitans i està oberta a la participació de tot el col·lectiu de taxistes, familiars, així com de persones i entitats relacionades amb el sector.

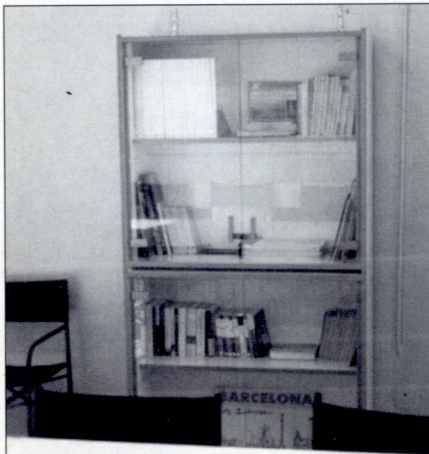
Els nostres objectius són:

- **Potenciar la formació realitzant cursos d'idiomes, turisme, mecànica, servei de biblioteca, visites a centres d'interès, conferències, etc.**
- **Promocionar la pràctica de l'esport en els nostres locals i altres centres.**
- **Fomentar la participació en activitats culturals i d'oci creatiu, tals com viatges, excursions, teatre, música, etc.**
- **Relacionar-se amb altres associacions o ens que persegueixin els nostres objectius, tant a nivell nacional com transnacional.**

Us esperem en el c/ Lutzana, 115 Barcelona.

## Ja tenim biblioteca

Des del mes d'octubre, els Amics de Ciutat Groga tenen a la seva disposició una biblioteca, on podran consultar un ventall de llibres sobre Barcelona i àrea metropolitana (monografies de barris, història de la ciutat, personatges històrics, infraestructura urbana, etc.). Aquest nou espai es troba a la mateixa seu de l'Associació, carrer Lutzana 115, i està oberta des de las 10 a les 20 hores.



## El teatre t'espera

L'Associació està organitzant un grup de teatre; per aquest motiu, crida a participar a totes les persones que estiguin interessades en aquesta iniciativa.

## El "Marbella del Poblenou" a disposició de los taxistas

El polideportivo "La Marbella del Poblenou" ofrece condiciones ventajosas a los 'Amigos de la Ciutat Groga' a la hora de hacerse socios y poder utilizar sus instalaciones. Entre las ofertas que pone a disposición de nuestro colectivo, se incluyen cursos de gimnasia correctiva específicos para el taxista.

## Formamos un equipo de ciclismo, apúntate

El ciclismo y el mountain-bike son actividades que tienen cada día más adeptos. La Asociación invita a las personas interesadas a participar en la formación de un equipo.

## Elecció de la Junta Directiva

En Assemblée General de Socis, celebrada el passat 9 de setembre, va ser elegida i aprovada per unanimitat la Junta Directiva dels Amics de Ciutat Groga,

Associació Cultural i de Lleure, la qual va quedar composta de la següent manera:

*President.* - Ignasi Cuevas i Martínez

*Vice-president:* Josep Pujol i Tarragó

*Secretari:* Antonio Altabas i Bono

*Tresorera:* M<sup>a</sup> Rosa Delgado i Martínez

*1er. Vocal:* Luis Hurtado del Barco

*2on. Vocal:* Bartomeu Serra Macipe

*3er. Vocal:* Llorenç Fontanals i Bonet

En aquesta mateixa reunió van ser nomenats Rafael Arnal i Miquel Àngel García delegats per les activitats esportives i musicals, respectivament.

## Tus conocimientos y experiencia son una ayuda

El proyecto de hacer un libro de texto sobre Barcelona y Área metropolitana está en pleno proceso de elaboración. Como se informó en otras oportunidades se tratará de un manual compuesto por un conjunto de fichas que describirán los puntos más significativos de la ciudad metropolitana. Para que estas fichas y los temas tratados respondan a las necesidades profesionales del conductor taxista, necesitamos la colaboración de todos. Si tienes tiempo y quieres participar en este proyecto aportando tus conocimientos, la Asociación te espera.

## Campeonato FUTBOL SALA Temporada 94-95

Dirigido a todo el colectivo de taxistas

*Organiza:*

Velòdrom d'Horta

*Colabora:*

Taxímetros Barcino

(Viene de la página 12)

por primera vez, el visitante podrá tomar un coche para desplazarse a Montjuïc-2, realizar la visita a la exposición para continuar luego en Montjuïc-1. Para ello, si no va en coche particular, deberá tomar un medio de transporte — autobús, metro ligero (una solución que se está estudiando) y, por supuesto, un taxi. Estamos hablando de una carrera de 2 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Km., muy fácil, que el buen profesional taxista podrá realizar sin dificultad. Si, por ejemplo, la Gran Vía está congestionada, tiene la alternativa de ir por la calle del Foc y llegar en dos o tres minutos al recinto de Montjuïc-1 por el mismo Parc.

#### ■ ¿Están ya determinadas las paradas de taxi en Montjuïc-2?

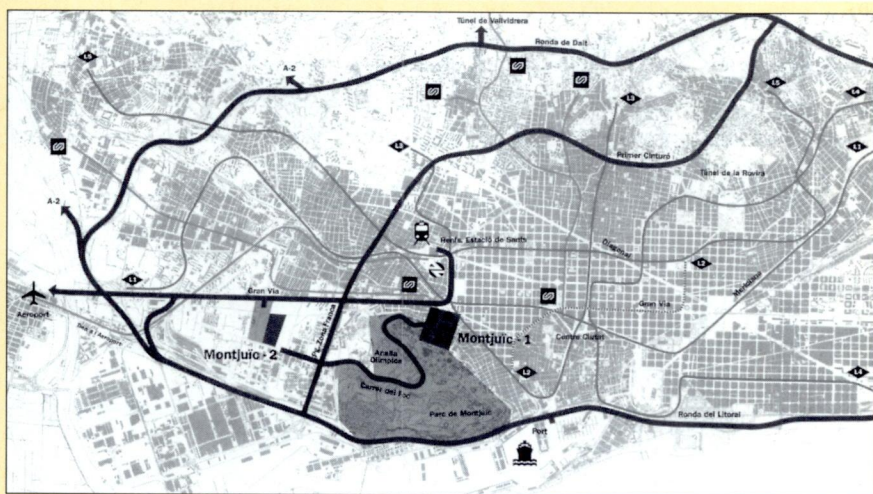
Sí. En una de las entradas del nuevo edificio, la parte más importante, estará destinada a encochar y desencochar a los pasajeros de transporte público. El número de plazas no puedo determinarlo ahora, pero está previsto. El edificio ocupa 230 metros de largo y está construido de forma transversal; por tanto, el cálculo puede ser relativamente fácil. Pero, repito, está previsto: los taxis podrán encochar o desencochar cómodamente, no se podrá aparcar y únicamente será factible en los horarios de salida del público, a las horas que finalice la feria.

#### ■ En noviembre se celebra el 75 Aniversario del Salón del Automóvil, ¿qué significa para Fira de Barcelona esta celebración?

Fira de Barcelona ha asumido con mucho cariño y dedicación especial, porque el Salón Internacional del Automóvil es emblemático para la Fira y sin duda, para la ciudad y sus instituciones públicas, tanto para el Ayuntamiento como para la Generalitat de Catalunya, el Gobierno central, y muy especialmente para la Casa Real, que ha estado presente en muchísimas inauguraciones de este Salón a lo largo de su historia. Catalunya, concretamente Barcelona, ha sido escenario del tres hechos históricos importantes: la indus-

tria automovilística, la celebración de competiciones deportivas relacionados con el mundo de la automoción — el Parc de Montjuïc y la Av. de la Diagonal han sido testigos del paso de campeones históricos— y, finalmente, la existencia de un Salón Internacional del Automóvil muy bien posicionado en el calendario de salones internacionales. Estos tres factores nos han hecho recoger la responsabilidad de organizar este 75 aniversario con la máxima brillantez. Estarán presentes los Reyes, se celebrará un acto académico de gran envergadura por las intervenciones que se van a producir, además hemos ornamentado esta celebración con todo un conjunto de actos que pondrán especial énfasis en la ciudad de Barcelona, en el sector de la industria del automóvil y en el propio Salón Internacional del Automóvil.

• P. Rocío Terán



Montjuïc -2 está situado en el Polígono Pedrosa de l'Hospitalet de Llobregat, al otro lado de la montaña donde se encuentra instalado actualmente el recinto ferial; les separa una distancia de 2,5 km. Ocupa una extensión de 111.500 m<sup>2</sup>.

- A través de la Ronda del Litoral conecta directamente con el puerto, la Ronda de Dalt y las principales vías de acceso de Barcelona.
- la Gran Vía permite un rápido acceso al aeropuerto de Barcelona y al centro de la ciudad, así como a Sants Estació.

Montjuïc -2 tendrá dos entradas principales, un acceso ligado a un parking para los visitantes que lleguen en coche y otro pensado para el visitante o expositor que llegue en taxi u otro medio de transporte.



**SERVICIO  
HIDRÁULICO  
AUTOMOCIÓN**

#### REPARACIÓN

- Servo direcciones
- Bombas dirección
- Tubería Hidráulica

#### Trato Especial a Taxistas

Gran Vía, 867  
08018 Barcelona

Tel. 485 56 71

## Taxímetros Barcino®

Purovi, S.L. titular de la marca registrada taxímetros Barcino® notifica a sus clientes y asociados que ante la nota publicada en la Revista de la A.C.T. nº 2 emprende acciones legales por injurias.

Asimismo les recordamos los nuevos horarios:

Laborables de 7 a 22 horas.

Sábados de 8 a 19'30 horas.

Domingos y Festivos de 9 a 13 horas.

El Administrador

Guanyem

# MERCAT *Ganemos* MERCADO MERCAT

## Barcelona Pass

### El taxi más cerca del turista

Desde el 13 de octubre y hasta el 9 de junio del próximo año, "Turisme de Barcelona" ha puesto en circulación el "Barcelona Pass", un carnet de descuentos que va dirigido a los operadores turísticos profesionales de nacionalidad alemana para enriquecer los programas de visita a la ciudad. En la segunda página de este Carnet se hace publicidad del "Taxi Pass Barcelona", un servicio ofrecido por ocho Radio-Emisoras de Taxi con profesionales taxistas que prestan el servicio en el idioma del turista. Los turistas que tengan el "Barcelona Pass" disfrutarán también de descuentos especiales para visitar la Sagrada Familia, la Fundació Miró, el Zoo, la Galería Olímpica, el Poble Espanyol, el Museu de la Ciència, navegar en Las Golondrinas del puerto de Barcelona, pasar una jornada en el Tibidabo u observar la ciudad desde la Torre de Collserola.

#### TAXI PASS BARCELONA

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

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



<b>Teléfonos</b>	300 11 00	330 03 00	485 33 33	392 22 22
<b>Telephones</b>	358 11 11	433 10 20	490 22 22	357 77 55

INSTITUT  
METROPOLITÀ  
DEL TAXI  
Tel. 412 44 44

## I'd like a taxi, please

Con el fin de mejorar el nivel de idiomas de las telefonistas que están al frente de las centralitas de los referidas emisoras, Ciutat Grogga viene organizando cursos de inglés adaptados a las necesidades específicas de ese puesto de trabajo. Las clases, que durarán 20 días, son intensivas y absolutamente prácticas. El primer curso acaba de finalizar con una valoración muy positiva



## Novembre al Parc de Montjuïc

### Estadi Olímpic

— del 5 al 13 "XIª edició del Saló Auto-retro".

### Palau Sant Jordi

- 5 i 6 de novembre, "Vè Supercross de Barcelona"
- dissabte 12 de novembre, "Ilón. Ski show de Barcelona"
- dies 18-20, "Fira Mi Boda'94".
- dijous 24, 3º Jornada Campionat d'Europa de Bàsquet.
- diumenge 27, Lliga ACB, F.C. Barcelona Taugrés.
- dies 28 - 30, Master Nacional de Tennis, amb la participació dels millors jugadors espanyols.

### Sala Barcelona'92, Palau Sant Jordi

- dies 11 i 13, Fira Nivalia
- dies 18 i 20 Fira Mi Boda'94

### Palau d'Esports

- dies 2-5, Festival de la família
- dies 10-20, "Carmen Robin Hood", nou espectacle Holiday on ice.
- dies 26 i 27, Campionat Internacional Ciutat de Barcelona i XIV Femení de Taekwondo.

## Primera quinzena de desembre

### Palau Sant Jordi

- dijous 1, Concert Roxette
- dies 2 i 3, Master de Tennis. Semifinals i final.
- dies 9 i 10, Concert Víctor Manuel i Ana Belén. "Mucho más que dos".
- diumenge 11, Lliga ACB. F.B. Barcelona - Elosúa León.

### Palau d'Esports

- dies 15 - 30, Dràcula "El Musical".

Organitza: Barcelona Promoció

L'Avinguda Reina Maria Cristina romandrà tancada del 28 al 30 de novembre i de l'1 al 4 de desembre per la celebració del Saló Nàutic.

## El Parc de Montjuïc i el Port de Barcelona, punts de major demanda de taxis el mes de setembre

Les activitats lúdiques i esportives del Parc de Montjuïc van generar un moviment de 105.000 espectadors, amb una demanda de 5265 taxis.

Els creuers turístics que arriben al Moll Adossat del Port van aportar un total de 32.650 passatgers a Barcelona, produint una demanda de 1367 taxis.



# Sant Martí de Provençals i el barri del Clot

*Ramón Rodríguez García*

## Article preparat per a les proves d'accés a la professió - Escola Miramar

El territori conegut com a Sant Martí de Provençals, que s'estenia des de les muralles de Barcelona fins les voreres del riu Besòs i des de la muntanya d'El Carme fins al mar, va ser fins al segle X una zona gairebé deshabitada, que es va desenvolupar progressivament gràcies a l'agricultura.

El nom de Sant Martí de Provençals prové de la primera capella dedicada en aquest territori a Sant Martí de Tours (Segle V) i que és l'origen de l'actual església de Sant Martí situada a la Verneda.

Gràcies a l'aprofitament de l'aigua del Rec Comtal, durant els segles X - XII es conreà la terra i hi havia conreu de vinyes, horts i arbres fruiters i cereals, però cap als segles XIV i XV, una davallada de la població que es perllongà fins al segle XVII va fer que Sant Martí es convertís predominantment en una terra ramadera i de pescadors, així com de cacera per als nobles de la cort barcelonina. Els canvis arriben al llarg del segle XVIII produïts per les millores de les tècniques agrícoles i l'arribada de les primeres manufactures tèxtils de cotó estampat, que sentaren els fonaments de tot el procés industrialitzador del segle XIX, procés que convertirà Sant Martí en un dels pobles més industrialitzats de tot l'Estat espanyol.

A les portes del segle XX, aquest municipi independent del Pla que havia viscut un gran creixement demogràfic, continuava, però, encara sense la infraestructura urbana necessària, amb una xarxa precària, amb unes condicions d'higiene deficients i amb un Ajuntament i uns recursos econòmics molt reduïts. A partir de l'annexió a Barcelona

(1897), Sant Martí sofreix un procés de despersonalització i de fragmentació dels diversos barris que havien nascut el segle passat. L'annexió va suposar en principi per a Sant Martí l'agreuiment de la condició de suburbi.

Els darrers anys, recuperat el nom de Sant Martí per la divisió territorial de Barcelona (1984), el districte ha viscut unes transformacions urbanístiques importants, com la recuperació de les platges fins a la urbanització de la Rambla de Prim, del parc de Sant Martí, del parc del Clot, etc. Actualment, és el segon districte de Barcelona amb més habitants (212.252 habitants).

### El Clot, l'ullada d'un barri

Aquest barri té com a límits naturals els carrers de Sant Antoni M<sup>a</sup> Claret, el carrer Dos de Maig a l'oest, la Gran Via de les Corts Catalanes i la Plaça de les Glòries, al sud, i els carrers Navas de Tolosa, Mallorca, Espronceda a l'est.

### Eixos viaris

La Gran Via de Les Corts Catalanes o A-19, que ens porta a Mataró per la part nord i a Tarragona per la sortida sud travessant els túnels del Garraf, és una de les vies bàsiques d'entrada i sortida de la ciutat, juntament amb l'Av. Meridiana o A-17, coneguda com l'autopista de Girona, que es bifurca prèviament formant l'A-18 direcció Manresa.

Una altra via important de sortida i accés a Barcelona és el carrer Aragó, que es converteix en c/ Guipúscoa a



l'alçada del carrer Lope de Vega i que posa en contacte amb la població de Sant Adrià del Besòs, per convertir-se més endavant en la carretera de la costa o N-2, direcció Girona. Un altre punt important és la Plaça de les Glòries Catalanes, un important nus de comunicació on conflueixen la gran majoria de vies d'accés i sortida més importants de la ciutat —Gran Via, Av. Meridiana i Av. Diagonal.

El districte de Sant Martí és, per la seva situació, un districte molt ben comunicat i amb una àmplia xarxa viària d'importants carrers i avingudes que posen el barri en contacte amb la resta de la ciutat i zones d'influència. A tot això ha contribuït, sense dubte, el pas del cinturó del litoral per la seva vessant sud.

### Elements urbans destacables

- La Plaça de les Glòries, per ser un important nexa de comunicacions viàries a la ciutat;
- la Plaça del Dr. Serrat, situada a l'encreuament de l'Av. Meridiana i el carrer Mallorca;
- la Plaça Can Robacols, amb sols vuit anys d'història, situada entre els carrers Ripollès i Besalú;
- la Plaça de les Heroïnes de Girona, a l'inici del carrer Freser; la

Plaça de Sant Josep de Calassanç, enclavada en el triangle format pels carrers Xifré, Còrsega i Freser. Totes disposen de parcs infantils i alguna, com la de Can Robacols, és sovint escenari d'entusiastes partides de petanca.

— No es pot oblidar la plaça del Districte;

— La Plaça Valentí Almirall, situada entre els carrers Sant Joan de Malta i el fi del carrer Rambla Poblenou.

— I, a 50 metres escassos, el parc del Clot, lloc d'oci i esbarjo del barri, de recent creació després d'aprofitar per a la seva construcció els antics terrenys de la Renfe.

Quant als carrers més importants, s'hauria de fer lògic esment de les dues grans avingudes existents al barri: la Meridiana i la Gran Via de Les Corts Catalanes, que conflueixen a la Plaça de les Glòries i es bifurquen formant l'A-17 i l'A-19 o Autopista de Mataró.

### Carrers notables per la seva història i arrelament dins del barri

— Carrers Freser; Muntanya; Nació; Joan de Paguera, on es troba la Parròquia de Sant Josep de Calassanç;

— el carrer Rogent;

— els carrers Xifré, Degà, Bahí

— els carrerons que conformen especialment la part més antiga del barri del Clot: Clot, La Sèquia Comtal, Verneda, Cabanyal, amb la seva plaça del mercat, el carrer del municipi i els de Sant Joan de Malta, Rossendo Bas o Hernán Cortés, per citar-ne uns quants.

### Personatges importants

Cal fer esment dels personatges que encara que hagin nascut fora del barri, van viure-hi i desenvolupar-hi seva tasca.

— Dr. Joaquin Bassols de Maranyosa (1797-1977), va ser un militar liberal i membre d'una família propietària dels terrenys d'aquest carrer.

— Dr. Francesc Rodó i Sala (1816-1903) va ser Canonge de Sant Martí i va fer construir el 1882 una església al centre del municipi. Va romanre al Clot fins la seva mort.

— Dr. Serrat (1864-1916) va ser un metge carismàtic al barri, que arribà a ser regidor de l'Ajuntament de

Barcelona pel districte de Sant Martí. Va ser president del Foment Martinenc, entitat benèfica recreativa.

— Dr. Josep Xifré i Casas (1777 - 1856), important comerciant i home de negocis, propietari d'una gran extensió de terrenys situats entre els actuals carrers Còrsega i Aragó. Són coneguts els Porxos d'en Xifré, notable construcció residencial situada davant la Llotja de Barcelona.

Són del barri les actrius Sílvia Munt, Carme Elies i Merce Sampietro, el cantant de rock Loquillo i la també cantant Salomé.

### El comerç típic

No es pot passar per alt en el barri d'El Clot, el Mercat de Bellcaire, més

conegut com "Els encants", al costat de la Plaça de les Glòries i que té entrada pel carrer Dos de Maig. Als Encants hi ha 313 comerços de parada coberta i 413 venedors ambulants que li donen un toc inequívoc de mercat africà. És obert els dilluns, dimecres, divendres i dissabtes de 9 del matí fins a les 9 del vespre, i la major part de comerciants són brocanter i intermediaris professionals.

Com en altres temps, un oficial municipal dirigeix la subhasta i s'encarrega de l'adjudicació de lots. Amb el això es pretén que la subhasta no ultrapassi la cotització de cada objecte a l'exterior.

Remarcable també el mercat del Clot, a la Plaça Font i Sagué, o Plaça del Mercat.

## Els noms antics dels carrers

Nom antic	Nom actual	data del canvi
Passatge Martí	Passatge Ardreví	1913
c/ Vista Alegre	c/ Besalú	1909
c/ St. Esteve	c/ Bofarull	1909
c/ Colón	c/ Cabanyal	1909
Nom antic	Nom actual	data del canvi
Pça. Església	Pça Canonge Rodó	1925
c/ Sant Miguel	c/ Coll i Vehí	1913
c/ Luchana	c/ Conca	1941
c/ Ebre	c/ Coronel Sanfeliu	2ª República
Av. J.A. Primo de Rivera	Av. Gran Via de les Corts Catalanes	1941 - 1976
c/ Foment	c/ Degà Bahí	2ª República
c/ Movimiento Nacional	c/ Democràcia	fins a 1976
c/ Andén	c/ Escultors Claperós	1941
c/ Mitgdia	c/ Flandes	1909
c/ Sant Joaquim	c/ Gabriel i Galán	1925
c/ Cervelló	c/ Historiador Moians	1941
c/ Fortuny	c/ Joan Ter	1913
c/ Sol	c/ Josepa Massanés	1913
c/ Catalunya (1925)		
i c/ Gómez i Baquero (1941)	c/ Corunya	1941
c/ Cervelló	c/ Llagostero	1913
Carretera antiga d'Horta	Passeig Maragall	1925
Avinguda URSS	Av. Meridiana	Guerra Civil
c/ Concòrdia (1909)		
i c/ Internacional	c/ Nació	Guerra Civil
Passatge Muntanya	Passatge Puigmadrona	1925
c/ Ladrillers	c/ Ripollés	1913
c/ Bogatell	c/ Rogent	1913
c/ Tallers	c/ Rossend Nabas	1913
c/ Progrés	c/ Ruiz de Padrón	1913
c/ Coello i c/ Mutualitat	c/ sant Antoni M <sup>a</sup> Claret	Guerra Civil
c/ Bilbao	c/ Ter	1925
Pça. de la Constitució	Pça Valentí Almirall	1913
c/ Josep Anton Clavé	c/ Vidiella	1925

### Carrers desapareguts durant aquests anys

c/ Anglesola, c/ Bonavista, c/ Geli, c/ Ingasi Luzán, c/ Infant, c/ Lluís Rigoalt, c/ Mataplana, c/ Montplet, c/ Palafrugell, c/ Príncep, c/ Pujol i Camps, c/ Serraclara i Passatge Vinyeta.

## La formación es imprescindible, pero la vida del taxista no se estudia"

Ramón Rodríguez es el autor del artículo que reproducimos en estas páginas. Con él hemos querido conversar para saber su opinión sobre la profesión, después de haber superado con un notable el examen de aptitud de taxista.



■ ¿Con qué edad accedes al sector del taxi?

— 34 años.

■ ¿A qué te dedicabas antes?

— Trabajé siempre como administrativo en el sector de las artes gráficas.

■ ¿Con qué nivel de formación accedes al sector del taxi?

— Educación General Básica y BUP (aunque no lo terminé). Estudié 4 años de inglés y tengo conocimientos de italiano.

■ ¿Por qué elegiste el taxi como alternativa laboral?

— Porque me quedé en paro.

■ ¿Qué valoración haces de la formación que recibiste para poder obtener el

Diploma de Aptitud de Taxista?

— Buena.

■ ¿Qué opinas del sistema de examen?

— Modificaría el sistema de puntuación. Creo que tendría que ser más flexible.

■ Ahora, ¿trabajas ya como taxista?

— Sí, en calidad de asalariado.

■ ¿Cómo ves la profesión desde dentro?

— Muy dura. Para poder tener un salario digno hay que trabajar 15 o 16 horas.

■ ¿Te ha servido la formación previa que recibiste?

— Sí mucho, pero la vida del taxista no se estudia.

■ ¿Qué elementos incorporarías en el plan de estudios?

— Debería darse a conocer más los puntos de demanda de taxis. Por ejemplo, yo descubrí este verano que los night clubs, discotecas, clubs privados, saunas, etc. generan una demanda importante de taxis.

■ ¿Practicar tus conocimientos de idiomas en la profesión?

— Sí, el inglés me ayuda bastante.

■ ¿Por qué elegiste el distrito de San Martí para tu trabajo de fin de curso?

— Porque nació y viví allí hasta hace poco. Una vez casado tuve que sustituirlo por l'Hospitalet.

IMAGINA



# Això no són escombraries.

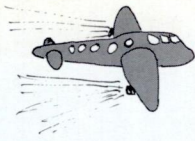
Gràcies al reciclatge reduïm la quantitat de residus que s'han d'eliminar als abocadors o a les incineradores. I estalviem energia i matèries primeres. Per això els papers ja no

són escombraries. Si els separem de la resta, els podem recuperar fàcilment i fer-ne més paper. El teu paper és molt important. Llença el paper als contenidors especials. Moltes gràcies.



Àrea metropolitana de Barcelona  
Entitat del medi ambient

MAD



PRAT



BCN

## No regrese de vacío a Barcelona I

Ocupación del taxi en las terminales del Aeropuerto de El Prat  
Semana del 19 al 23 de octubre

Puente Aéreo	Lunes 19	Martes 20	Miércoles 21	Jueves 22	Viernes 23	Total
Nº de pasajeros	2.657	2.728	3.018	3.251	3.010	14.664
Nº de taxis	994	1.145	1.130	1.267	1.118	5.624
Nº de vuelos	24	26	27	26	26	129
Ratios de ocupación	2,6	2,3	2,7	2,5	2,6	2,6
<b>Nacional</b>						
Nº de pasajeros	7.476	6.459	7.076	6.795	7.479	35.285
Nº de Taxis	1.108	1.189	1.356	1.394	1.474	6.621
Nº de vuelos	76	78	80	76	76	386
Ratio de ocupación	6,7	5,4	5,2	4,8	5,1	5,4
<b>Internacional</b>						
Nº de pasajeros	7.790	6.194	6.980	8.196	7.823	36.983
Nº taxis	1.558	1.239	1.396	1.639	1.564	7.396
Nº de vuelos	101	89	96	102	101	489
Ratio de ocupación	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0

### Coche de carreras.



**BAJADA DE BANDERA:  
1.753.700 ptas.**

## AHORA Primera.

Le presentamos el primer coche de carreras con capacidad para piloto y tres acompañantes, con aire acondicionado opcional y asientos multifuncionales.

Un coche preparado para realizar cualquier carrera, por larga o complicada que sea. El Nissan Primera.

Con 1600 cc o 2000 cc, 16 V, zonas de absorción de choque y una versión diesel o butano.

En definitiva, un coche preparado para la gente que vive de las carreras.



**AHORA**  
Nissan

## OTTO DIESEL

TEL. 668 28 38



## Agenda

### Centre de Cultura Contemporània de Barcelona

#### Exposició

#### Les ciutats il·lustrades

Aquest és el nom de la mostra que es pot visitar des del 24 d'octubre al Centre de Cultura Contemporània de Barcelona. Amb la ciutat com element protagonista, vuit il·lustradors vinculats

a la creació artística: George Hardie (Londres), Jacques de Loustad (París), Xavier Mariscal (Barcelona), Lorenzo Mattotti (Milà), Ever Meules (Brussel·les), Peret (Barcelona), Kiki Picasso (París), Joost Swarte (Amsterdam) presenten un recull de treballs originals de diferents períodes i estils.

Una visita obligada per a aquelles persones que apreciïn la particularitat i la professionalitat de tot un conjunt d'artistes relacionats amb la pintura, el còmic, els llenguatges audiovisuals i el disseny i que en els seus respectius països han creat escola.

*Lloc:* Centre de Cultura Contemporània de Barcelona  
Casa de la Caritat

*Carrer:* Montalegre, 5  
dies del 24 d'octubre fins al 8 de gener

**Molt recomanable.**

### Paisatges de Picasso

Una mostra dels paisatges realitzats per Picasso des de la seva infantesa fins a 1913

*Lloc:* Museu Picasso  
c/ Montcada,

*dies:* a partir del 8 de novembre

**Molt recomanable**

### Giotto i el seu Temps

*Lloc:* Saló del Tinell - Museo d'Història de la Ciutat de Barcelona

Plaça del Rei s/n

*Horari:* feiners: de 10 a 14 hores i de 16 a 20 h.

festius: de 10 a 14 hores.

(dilluns: tancat)

*Organitza:* Ajuntament de Barcelona

Institut Italià de Cultura

Museu d'Història de la Ciutat de Barcelona.

Fins al 30 d'octubre

## FIAT TEMPRA 1.9 DIESEL

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

CLIMATIZADOR,  
SERVODIRECCION  
Y  
PINTADO DE TAXI

PROMOCION  
ESPECIAL  
TAXI



## FIAT CROMA 2.0 TURBODIESEL i.d.

CLIMATIZADOR  
AUTOMATICO  
Y  
PINTADO DE TAXI

**MERIDIANA  
MOTORS, S.A**

ANTES DE COMPRAR CONSULTE

**FIAT**  
Tecnología líder.

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

## Teatre Victòria

### El Médico de su Honra

de Calderón de la Barca

Con esta obra, la Compañía Nacional de Teatro Clásico inició sus actividades en 1986. Ahora, el Teatre Victòria la presenta por primera vez en Barcelona, después de haberse representado en diferentes escenarios de España y el extranjero.

Adolfo Marsillach, a cargo de la dirección escénica, subraya que con este montaje la Compañía pretende "hacer oír un texto trágico maravilloso que, lejos de contribuir a asentar los fundamentos de nuestra España negra, invita a estudiarla y a criticarla. Y, por su puesto, a no repetirla".

*Lloc:* Teatre Victòria

Avda. del Paral·lel, 67

del 10 de novembre al 4 de desembre

*duració de l'obra:* 2 hores 1/2 (amb intermedi).

*horaris:* dimarts i dimecres, a les 17 h.

dijous, divendres i dissabte, a les 22 h.

diumenge, a les 19 h.



### Don Gil de las Calzas Verdes

Compañía Nacional de Teatro Clásico

Recuerde también que hasta el 6 de noviembre está en cartelera en el mismo Teatro esta magnífica comedia de Tirso de Molina, con un reparto excepcional, y también bajo la dirección escénica de Adolfo Marsillach.

Fins al 6 de novembre.

### Paradas de taxi próximas:

Av. del Paral·lel (delante del Teatro)

## SAT-Centre Urbà de les Arts i l'Espectacle

### La Gavina

d'Anton Txejov

Teatre Capvespre

Sala 1

"La Gavina" és una proposta molt interessant d'una Companyia que vol fer teatre, parlar de teatre i viure del teatre posant en escena en aquesta ocasió l'obra emblemàtica de l'escriptor rus, Txejov (versió catalana Joan Oliver), sota la direcció de Jaume Mallofré. Maria Jesús Llopart— la popular Emília de la sèrie de TV3 "Poble Nou"—, Jaume Figueres, Joan Mallofré, Mercè Moliné, Manel Solàs, Glòria Roig, Maria Luchetti, Òscar Molina formen part d'un elenc d'actors marcats per una autèntica i perllongada professionalitat.

*Lloc:* c/ de les Monges 2-6

*Horari:*

*dies:* del 19 al 6 de novembre

## L'Espai

José de Udaeta amb Arsis, Ballet de Cambra

Castanyola Viva

*dies:* del 17 al 20 de novembre.

*durada:* 1 hora i 15 minuts

Toti Soler

El pas del temps

*dies:* del 24 al 27 de novembre.

*durada:* 1 hora

*Lloc:* Travessera de Gràcia, 63

Li recomanem especialment:

## Exposicions:

### "Mostra Cerdà, Urbs i Territori"

Una magna exposició en homenatge a Ildefons Cerdà.

S'exhibeix, per primera vegada a Barcelona el primer planell original de l'Eixample, trobat a la "Reial Acadèmia de San Fernando de Madrid".

fins al 8 de gener de 1995.

*Lloc:* antigues casernes de Jaume I. c/ Wellington

### "Cent anys de paisatgisme.

Centenari de la mort de Lluís

Rigalt, Ramón Martí Alsina i

Joaquim Vayreda"

*Lloc:* Museu d'Art Modern de Catalunya

Parc de la Ciutadella

*Dies:* tots els dies de la setmana, excepte dimarts.

*Horari:* de 10 a 19 hores.

### Del rebost a la taula. Cuina i menjar a la Barcelona Gòtica

fins al 15 de gener

Sala de les Voltes Romàniques

Museu d'Història de la Ciutat

Pl. del Rei, 11

### Festival de Jazz de Barcelona

El Festival de Jazz de Barcelona, el més important de l'Estat espanyol es desenvolupa enguany des del 26 d'octubre al 3 de desembre al Palau de la Música, a la Sala Apolo, a La Cova del Drac i a la Sala Estandard.

Per a més informació truqui als telèfons: 268 10 00 (Palau de la Música)

## Senyor taxista, no ho obliidi:

*Són molts els ciutadans que demanen el servei d'un taxi després d'un espectacle. Consulti el mapa de Barcelona, amb les parades de taxi corresponents, que va editar fa alguns mesos l'Institut Metropolità del Taxi. Si encara no el té, en trobarà un a Ciutat Groga, a les ràdio-emissores o a la seu de la seva organització, gremi o sindicat.*

# la bústia del taxi

## L'usuari li agraeix

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

Nom del taxista	Núm de Llicència
José Fortuny	4756
Antonio Muñoz	4900
Manuel Gómez	9202
Luis Vergés	5771
Alberto Casaramona	3170
Horacio García	4321
Manuel Penela	3711
Juan M. Risco	2833
Félix Finestra	6805
José Miguel	6647
José Artero	4833
Alejandro Martínez	6815
Isidro Hernando	3726
Manuel Gómez	9205
M <sup>a</sup> José Vázquez	7280
Francisco Venteo	194
Alfonso Pérez	4135
Manuel del Campo	187
Angel Allue	489
José Manrique	1994
Jesús Buirá	4205
Virgilio Bueno	7241
Juan Rodríguez	1801
Manuel López	6622

Menció especial al titular de la llicència 2643, Enrique Rus, per haver retornat el 23 de setembre al client una cartera amb una considerable quantitat de diners, documentació i moltes targetes de crèdit.

## Agradecimiento

■ El taxista Ernesto Ferrer -Licencia nº 3312- expresa su agradecimiento a los compañeros taxistas Luis Dolal y Antonio García por haber localizado su vehículo, que había sido robado.

■ Un piloto de avión se dejó olvidado en el taxi que lo llevó de la Pça. Universitat a la c/ París (Urgell) el pasado 23 de octubre, a las 5 de la madrugada, una mochila con objetos personales y una agenda, de especial importancia para el referido usuario por contener direcciones de todo el mundo. El taxista que realizó este servicio puede llamar al teléfono: 436 82 09 preguntar por el sr. Roberto de Ángeles.

## De darrera hora

■ El señor Antonio Rueda Roselló tiene interés en ponerse en contacto con algún taxista que hubiese presenciado un accidente de circulación en el que colisionó una moto —Yamaha— contra un automóvil —Opel Corsa— en la confluencia de las calles Capitán Arenas y Pº Manuel Girona. El accidente se produjo sobre las 5:45 horas de la madrugada del pasado 26 de junio. Teléfono: 245 99 38.

■ El 23 de septiembre, a las 19:30 horas, la señora Roser Badosa dejó olvidadas en un taxi unas gafas graduadas de sol, de concha, marca Christien Lacroix, cuando realizó el recorrido de Capitán Arenas, esquina c/ Manila, dirección Gran Vía —c/ Entença—. La clienta ofrece gratificación de 10.000 ptas. Teléfono: 302 35 48.

■ El 21 de agosto, en el recorrido iniciado en el aeropuerto de El Prat con dirección a la c/ Vilamarí (entre Aragón y València), el señor Josep Arqué Blanch olvidó en un taxi,

marca Citroën BX con aire acondicionado, una cámara de vídeo Handycam Sony - TR 105 con funda de color gris/verde —había también en su interior otros objetos de carácter personal—; se gratificará su devoción. Teléfono: 226 19 33.

■ Un taxi llevó el pasado 30 de mayo a un cliente de la empresa Controlling-S.A. desde el Hotel Majestic al Aeropuerto de Barcelona. El mencionado señor, de nacionalidad brasileña, se dejó olvidadas en el interior del taxi una cámara vídeo JVC, una cámara de fotos Yashica, otra de la marca Canon y un carrete de película JVC nuevo. A pesar de las múltiples iniciativas que se emprendieron para recuperar estos objetos, todas han sido infructuosas, ya que el taxista rellenó de forma incorrecta el recibo que extendió al usuario.

Controlling, S.A. considera que este hecho incidirá negativamente en la evolución de sus negocios y opina que es inadmisibles la mala imagen que de Barcelona ha ofrecido el taxista aludido.

Teléfono: 796 34 11

## Recibo extendido por el taxista

Señores taxistas:

El recibo de taxi será válido si hace constar todos los datos correspondientes:

1. fecha y hora del servicio.
2. número de licencia
3. matrícula del vehículo.
4. N.I.F. (número de identificación fiscal).
5. Origen y destino del recorrido.
6. Importe de la carrera.
7. Importe de los suplementos si los hubiese.
8. la firma.

"Cuide la imagen del taxi en beneficio de todos".



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

**Condiciones especiales  
Sres. Taxistas**

C/ Londres, 31

Tel. 439 38 80

COLOCACIÓN  
INMEDIATA  
DE CRISTALES  
NACIONAL  
IMPORTACIÓN  
TAXISTAS 20% DTO.



MONTAJE DE CRISTALES  
GRABADO MATRÍCULAS  
TECHOS SOLARES

Telf: 231 45 08 • 232 20 76

Aragón 489, esq. Castillejos - 08013 BARCELONA

# CERMASA

## CENTRO DE REVISIONES MÉDICAS

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

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

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

# FA SSEGURANCES

Agencia de seguros

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

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

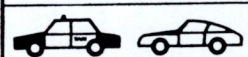
## RECICLAJES TRADER, S. L.

Reparación y sustitución de

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

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

## RECAMBIOS TAXI-AUTO S.L.



### ACCESORIOS

Central: Castillejos, 306 - 08025 Barcelona  
 Tel. 436 04 00 - Fax 436 04 05  
 Cartellá, 189 - 08031 Barcelona  
 Tel. 357 44 54

## RECAMBIOS EN GENERAL AL SERVICIO DEL TAXI

### OFRECEMOS GRANDES DESCUENTOS

HORARIO: de 8 a 20 horas

*NO CERRAMOS AL MEDIODIA*



**CENTRE  
 EMAI**

## VASECTOMÍAS

**SIN BISTURÍ Y SIN PUNTOS**

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

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

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

Parking gratuito  
 SABA  
 Pau Claris/Mallorca

PRECIO ESPECIAL  
 AMIGOS TAXISTAS



## NEUMATICOS Hnos. ROJAS



**ESPECIALIDAD EN:**  
 FENÓMETRO • EQUILIBRADO DE RUEDAS  
 (DINÁMICO Y ESTÁTICO)  
 COMPROBACIÓN ELECTRÓNICA DE SUSPENSIÓN

C/Aragón, 138 Tel. 453 37 32  
 C/Hernán Cortés, 17 Tel. 231 78 07  
 C/Valencia, 561 Tel. 232 64 17

## 25% DESCUENTO

**EN EL CAMBIO DE:**

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

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

\* Oferta válida hasta el 30 de marzo de 1995

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

OFERTA  
 IDEAL

## Romabell, s.l.

Taller de reparación de automóviles  
 siempre al servicio del

**TAXI**

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



# Sólo los mejores pueden hacer una carrera tan larga.

Sólo los mejores coches consiguen llegar tan lejos, hacer tantos clientes, tantos kilómetros, pasar tantos años en carrera y seguir estando en tan buena forma como el Opel Vectra.

Equipado con unos motores del más bajo consumo, con los últimos avances en seguridad y fiabilidad.

La ingeniería de más larga vida, ingeniería libre... de gastos.

Descubra el Opel Vectra, y sabrá porque sólo los mejores pueden hacer una carrera tan larga.



# taxímetros Barcino®

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:



TAXITRONIC

## GRAN OFERTA

**Taxímetro -90**  
**Soporte Policarbonato**



**Módulo**  
**Imán o Barra**



**Piloto SP — Placas SP**

Todo Incluido:

**¡65.000!\***

al contado

\* Entregando material viejo. Oferta prorrogada hasta el 30-11-94

**Oferta: Cambio Aceite: Filtro, Aceite y Mano de Obra 3.000 Pts.**

**Montajes:** Taxímetros: Cambio Material — TAXITRONIC — ARGO  
Radio Teléfonos — Teléfonos — Radiocassette — Alarmas  
Electricidad Automóvil — Instalación Mamparas Seguridad

**Nuevo Servicio: Aire Acondicionado**

**NO CERRAMOS AL MEDIODÍA**

**Laborables de 7 a 22 horas**

**Telf. 231 11 07**

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

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