

TAXI 64

Taxi Metropolità de Barcelona

Octubre 1991



FIAT TEMPRA



El último gran éxito de FIAT tiene 3 volúmenes: el coeficiente aerodinámico (0,28) –el más bajo entre sus competidores–, un amplísimo espacio interior y el maletero más grande de Europa dentro de su segmento (500 dm³).

Incorporar los últimos avances del mundo del automóvil e integrarlos en un sólo vehículo ha sido el gran éxito de FIAT. Es el nuevo TEMPRA con motor transversal, tracción delantera, suspensión independiente y doble circuito de frenos en X.

En cuanto al resto del FIAT TEMPRA, amigo taxista son sensaciones que hay que sentir en vivo.

TEMPRA 1,4 (78 CV)	Precio Final	1.275.000,-
TEMPRA 1,9 (Diesel)	Precio Final	1.510.000,-
TEMPRA T.D. (Aire Climatizado)	Precio Final	1.915.000,-

Ven a conocerlos a tu Concesionario.

**MERIDIANA
MOTORS.S.A.**

Concesionario

FIAT

AV. MERIDIANA, 326 - TEL. 349 30 58 - 08027 BARCELONA
NAVAS DE TOLOSA, 268 - TEL. 340 60 16 - 08027 BARCELONA

Edita
Entitat Metropolitana
del Transport
c/ 62, núm. 420
Zona Franca,
08040 Barcelona

Consell Assessor:
Amparo Gómez
Xavier Labori
Joan Laporta
Andreu Nebot

Gestió i Publicitat:
CETRAMSA
Avinyó, 32
Barcelona

Coordinació i Direcció:
P. Rocío Terán

Publicitat:
Elvira Cerdà
Telf. 4124466

Producció General:
Districte
Publicació mensual
Director:
Ricardo Feriche

**Col·laboren
en aquest número:**
Gaspar Coll
Pere Fàbregues
René León
Ma. Àngels Pujol
Jordi Pujol i Moix

Correcció:
Roser Berdagué

Fotografia:
Elvira Font
Rafael Gil
Josep Loaso
Arxiu fotogràfic de l'Escola
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.

Certificat per:
L'il.lustr. Sr.
Francesc Lliset i Borrell,
Secretari General de l'EMT

Impressió:
System, BCN,SL

Dipòsit Legal:
B 27521-1983

Coberta:
Cinturó del Litoral
Fotografia
Màrius Brossa

S U M A R I

En la recta final

Pàg.5

Un paso decisivo hacia el anillo viario

Pàg.6

Notícies

Pàg. 10

La Tonificació: Com s'enforteix la musculatura

Pàg.13

El Taxi en la ciudad del Turia

Pàg.16

Una realitat irreversible

Pàg.20

La edad de jubilación de los trabajadores autónomos

Pàg.22

Tarifas máximas aplicables als serveis discrecionals

Pàg.24

Una visita gratificant

Pàg.26

NISSAN primera, el japonés más europeo

Pàg.28

Tarifas 1991. L'escola del Taxi. Aeropuerto de El Prat

Pàg.34

Taxilandia

Pàg.32

Buzón del Taxi

Pàg.34

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 corresponen a la redacció.



Siga a ese taxi.

Con el motor de este coche se han escrito las mejores páginas de la historia del automóvil. Para expresar su espacio interior la palabra confort se hace pequeña.

En él no sólo estará relajado al empezar la jornada. También al terminarla. La ergonomía de todo su equipamiento se lo garantiza.

Y no olvide que es un Volkswagen. Legendarios por su fiabilidad, robustez, rendimiento y economía. Sólo tiene que revisarlo cada 30.000 kms. Y en consumo,



Volkswagen recomienda

una verdadera caja de ahorros.

Un gran coche que nunca se le quedará pequeño.

Vaya hoy mismo a su concesionario. Después, deje que le sigan.

Equipamiento de serie: (*) Cierre centralizado. Cuentalrevoluciones. Elevalunas eléctrico delantero. Espejos retrovisores regulables desde el interior. Cristales tintados. Volante acolchado de cuatro radios. Asiento conductor regulable en altura. Tapizado especial. Cinturones de seguridad regulables en altura. Spoiler anterior integrado en el parachoques. Aletines. Preinstalación de radio-stereo con 4 altavoces.

Equipamiento opcional: Sistema de frenos ABS. Aire acondicionado. Techo corredizo. Llantas de aleación ligera.

(*) Jetta CL Pacific.

**Nueva gama Jetta 91 desde
1.145.414 pts P.F.F.**

En su concesionario Volkswagen.



**Volkswagen
Jetta**

EN LA RECTA FINAL

Faltan tan sólo 10 meses para la celebración de los JJ.OO. del 92 y para que Barcelona sea el centro de atención internacional.

Si en esta recta final se efectúa un balance del estado de las grandes obras olímpicas, se puede afirmar con satisfacción que el 90% de las mismas están ya terminadas y para finales de año se prevé la presentación pública de la obra más emblemática de los Juegos: la Villa Olímpica.

A nivel de circulación, la apertura al tráfico de 19,4 km. del Cinturón del Litoral el pasado mes de agosto deja pendiente únicamente el enlace con el Nudo de la Trinitat y, por tanto, la conexión con ese otro gran eje viario que es el IIº Cinturón.

Por otra parte, la reciente inauguración del Túnel de Vallvidera consolida, como manifestó el Alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, la "red arterial metropolitana".

Asimismo se ha diseñado un Plan Estratégico de Movilidad, que se aplicará durante este evento internacional. El mismo prevé, entre otras medidas, restringir al máximo la circulación en el centro de la ciudad y potenciar el aparcamiento en los accesos a la ciudad, otorgando preponderancia al transporte público. En este sentido, el taxi tendrá un papel importante que cumplir.

La ciudad dispondrá muy pronto de 22 aparcamientos de nueva construcción, incrementando en 10.000 el número de plazas de parking que ya funcionan en los puntos neurálgicos de la ciudad. El aparcamiento subterráneo de la Plaça de la Catedral, abierto al público este verano, es una muestra más de ese empeño de diseñar una ciudad organizada y con perspectivas de futuro.

En este contexto de cambio y renovación tangibles, el sector del taxi como elemento indiscutible del paisaje urbano debe estar a la altura de las circunstancias, ya que a pesar de algunas voces disonantes, los Juegos Olímpicos son una auténtica prueba de civismo para toda la ciudadanía como lo fue en 1989 para los ciudadanos de Seúl.

Desde el punto de vista tarifario, el taxi tiene que hacer también el esfuerzo de alcanzar acuerdos globales y con una amplia perspectiva de futuro. Ello ahorrará energías necesarias para abordar otros aspectos de indiscutible interés para el sector, especialmente de cara al reto europeo del 93.

EN LA RECTA FINAL

Manquen tan sols 10 mesos per a la celebració dels JJ.OO. del 92 i perquè Barcelona esdevingui el centre d'atenció internacional.

Si en aquesta recta final es fa un balanç de l'estat de les grans obres olímpiques, es pot afirmar amb satisfacció que el 90% d'aquestes estan ja acabades i per a finals d'any es preveu la presentació pública de l'obra més emblemàtica dels Jocs: la Vila Olímpica.

A nivell de circulació, l'obertura al tràfic de 19,4 km. del Cinturó del Litoral el passat mes d'agost deixa pendent únicament l'enllaç del Nus de la Trinitat i, per tant, la connexió amb l'altre gran eix viari que és el 2on. Cinturó.

D'altra banda, la recent inauguració del Túnel de Vallvidrera consolida, com va manifestar l'Alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, la "xarxa arterial metropolitana".

Així mateix, s'ha dissenyat un Pla Estratègic de Mobilitat que s'aplicarà durant aquest esdeveniment internacional. El mateix preveu, entre altres mesures, restringir al màxim la circulació en el centre de la ciutat i potenciar l'aparcament als accessos a la ciutat, donant preponderància al transport públic. En aquest sentit, el taxi haurà de complir un paper important.

La ciutat disposarà molt aviat de 22 aparcaments de nova construcció, que incrementaran en 10.000 el nombre de places de parking que ja funcionen en els punts neuràlgics de la ciutat. L'aparcament subterrani de la Plaça de la Catedral, obert al públic aquest estiu, és una mostra de l'esforç de dissenyar una ciutat més organitzada i amb perspectives de futur.

En aquest context de canvi i renovació tangibles, el sector del taxi com a element indiscutible del paisatge urbà ha d'estar a l'alçada de les circumstàncies, ja que malgrat algunes veus dissonants, els Jocs Olímpics són una autèntica prova de civisme per a tota la ciutadania com ho va ser l'any 89 per als ciutadans de Seül.

Des del punt de vista tarifari, el taxi ha de fer també l'esforç d'assolir acords globals i amb una ampla perspectiva de futur. Això estalviarà energies necessàries per abordar altres aspectes d'indiscutible interès per al sector, especialment de cara al repte europeu del 93.

CINTURU

Un paso decisivo hacia el anillo viario

Mateu Tersol i Andols

Director Técnico Adjunto, Vila Olímpica, S.A.

Los Cinturones de Barcelona son tal vez una de las más viejas asignaturas pendientes de la Ciudad y su área metropolitana. Son, por otra parte, un caso particular de los cambios profundos operados en la sociedad española en la segunda mitad del siglo XX y que han podido manifestarse plenamente y potenciarse con la democracia, configurando un panorama esperanzador para el desarrollo del país en las dos últimas décadas del siglo.

Ya en 1905, cuarenta y seis años después de la aprobación del Plan del Ensanche de Barcelona de Ildefonso Cerdà (1859), el Ayuntamiento aprobaba el Plan Jaussely de Enlaces del Ensanche con los pueblos circundantes, precursor de los actuales Cinturones. En aquel momento Barcelona tenía poco más de medio millón de habitantes y menos de 20.000 vehículos (667 automóviles). En el mismo año Londres se planteaba por primera vez la construcción de una vía de circunvalación. En 1986, Londres inauguraba el tramo final de su circunvalación de 188 km, con una inversión de más de 150.000 millones de ptas., desarrollada a lo largo de 11 años, mientras Barcelona sólo tenía en servicio 14 km de los 55,8 km que configuran el anillo viario y sus «patas». En el período 1988-1992, sin embargo, se habrán invertido en este anillo viario más de 80.000 millones de ptas. No está fuera de lugar afirmar, por tanto, que algo está cambiando.

La concepción de los cinturones ha evolucionado, como es lógico, con el tiempo, paralelamente a la evolución de la ciudad, de su entorno y de la propia sociedad. La necesidad de una vías

especializadas de circunvalación y enlace se recoge en el Plan General de 1917 y en el Plan Comarcal de 1953. De todos modos en estos momentos el problema del tráfico no era acuciante para la ciudad. Es en los años 60 cuando el problema se manifiesta en toda su magnitud (en 1961 circulaban ya por la Av. Diagonal 67.000 vehículos/día entre la Vía Augusta y Rambla de Catalunya). Por esta razón, la Diputación elabora en 1959 un Plan Provincial de Carreteras y, en 1961 (siendo Alcalde Porcioles), el Ayuntamiento aprueba un Plan de Circulaciones Primarias que dan al Cinturón de la vertiente montaña un tratamiento de autopista. La configuración de estos planes se realizó en base a previsiones de parques de vehículos y población para 1980 que, a pesar de la crisis, la realidad se encargó de superar. Paralelamente, en 1974 se había completado una red básica de autopistas de peaje en Catalunya (Gerona-Barcelona-Salou, incluida la B-30 o tercer Cinturón, Barcelona-Terrassa y Barcelona-Mataró), que penetraban radialmente en el centro de Barcelona sin ningún tipo de arteria colectora-distribuidora que evitara la congestión del Centro.



R O N E S



Esquema básico de la red arterial

Cinturón del Litoral: lo forman 28,50 km en forma de U, que discurre primero paralelamente al río Llobregat, después al mar (sectores del frente portuario y marítimo) y finalmente al río Besòs hasta enlazar con el Segundo Cinturón el ramal de enlace con la Autopista A-7(a Francia por la Junquera) y la llamada «pata norte» en el Nudo de la Trinidad. Este Cinturón en el Plan de enlaces de 1962 era el denominado «Cinturón Industrial» y unía, una vez superada la mencionada autopista, con el túnel de Horta y con Sabadell. Los convenios de 1987 previeron la construcción de los 12 km necesarios para completar el anillo y el enlace con la A-17 y A-18.

Los cinturones de la síntesis

A pesar del histórico acuerdo sobre la conveniencia de los Cinturones existió en la segunda mitad de los 70 y primeros años de los 80 una polémica urbanística sobre la naturaleza que debían tener los mismos: autopista o vía urbana.

La polémica surgió de la justa crítica a los modelos sectoriales de planificación de infraestructuras típicos de los años 60 e incluso de la experiencia de desestructuración urbana que habían generado situaciones como el Primer Cinturón y la Meridiana o el paso de las autopistas por ciudades como Martorell, Sant Adrià y Badalona.

En el diseño de los Cinturones de los 90, en Barcelona se ha tenido que llegar a una síntesis que quizá no contentará a los partidarios de las posiciones extremas pero que, en el peor de los casos, no sería más que el reflejo de nuestras propias contradicciones como ciudadanos. En todo su recorrido, los Cinturones disponen de una vías especializadas, calzadas segregadas sin semáforos (2 o 3 carriles por sentido según los tramos), y otras vías de conexión con la trama urbana o calzadas laterales que desaparecen cuando el entorno urbano no las hace necesarias.

Podríamos preguntarnos: ¿dónde está la síntesis anunciada?. La síntesis radica en el planteamiento no sectorial de los cinturones y en la definición constructiva de los distintos tramos en la que ha estado presente en todo momento la voluntad de conseguir una adecuada inserción urbana.

Ciertamente existe un amplio consenso entre los expertos en tráfico y transporte sobre la imposibilidad de

Segundo Cinturón: en el Plan de 1961 se denominó autopista Llobregat-Besòs. Tiene 17,90 km, que cierran el anillo por la vertiente montaña de la ciudad, enlazando con el Cinturón Litoral en el Nudo de la Trinidad y en el nudo de El Prat. Últimamente se ha denominado «pata sur» al tramo comprendido entre la Av. Diagonal y El Prat (5,50km), por haber quedado pendiente de financiación en los convenios de 1987.

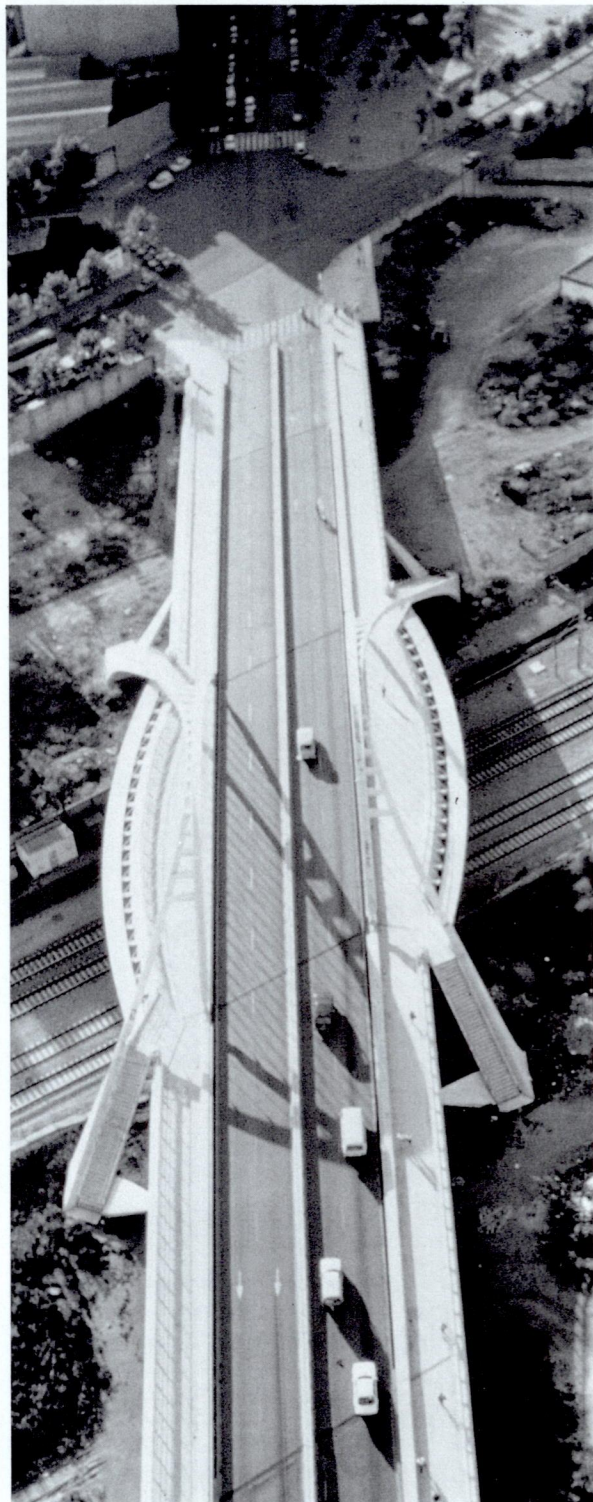
La Pata Sur es el ramal entre el Nudo de El Prat y el Aeropuerto.

La Pata Norte está formada por los 9,40 km que enlazan el anillo viario con la Autopista de Mataró (A-19),

solucionar el problema de la movilidad urbana en las grandes ciudades sin plantearse urbanísticamente la distribución de usos y actividades en el territorio. A esta premisa se ha supeditado la concepción básica de los nuevos Cinturones: «éstos deben ser el nexo de unión y el elemento esencial de accesibilidad a las áreas circundantes del centro tradicional que se pretenden potenciar como nuevos centros terciarios» La selección de estas áreas de nueva centralidad, piedra angular de la filosofía urbanística impulsada por el Ayuntamiento, huyó de la concepción metropolitana de creación de grandes centros direccionales de siempre dudoso éxito y optó por actuaciones de menor escala y más próximas al centro tradicional (Port Vell, Diagonal-Sarrià, Vall d'Hebrón, Diagonal-Prim,..) y, por tanto, con mayores garantías de éxito. Éstas y otras áreas (c/ Tarragona, Plaça de les Glòries, RENFE-Meridiana...) son además elementos de regeneración urbana de sectores cuyos usos habían cambiado, quedando sumidos en importantes procesos de degradación.

conectando todo el Barcelonés norte con la red de autopistas.

Túneles: además de los corredores naturales representados por los ríos Besòs y Llobregat, los sucesivos planes de enlaces previeron tres túneles a través de la cordillera litoral: el de Vallvidrera, el del Tibidabo y el de Horta.



El caso particular del frente marítimo

En este sector existían antecedentes de intentos de regeneración urbana a cargo de la iniciativa privada: el Plan de la Ribera de 1967, tan criticado en su momento. Posteriormente, en 1978, el Ayuntamiento aprobó el Plan de Ordenación de la Costa de Levante, que planteó la regeneración y defensa de la costa como paso previo a la recuperación urbana. A partir de estos



CINTURON LITORAL

El pasado 6 de agosto se abrieron al tráfico los tramos del Cinturón del Litoral situados en el frente marítimo de la ciudad. Los dos accesos principales están situados en el Morrot y en la Villa Olímpica. Ello hace posible circular sin interrupción desde la autopista A-2 (Baix Llobregat) a la A-19 de la zona del Maresme. En los tramos de Colón y de Pla de Palau (895 metros), el Cinturón está totalmente soterrado. Con esta actuación, tan sólo faltan 4,6 km. para completar los 24,5 km. que tendrá el futuro Cinturón del Litoral.

antecedentes se elabora el Plan especial del sector Vila Olímpica, a cargo de los arquitectos Martorell-Bohigas-Mackay-Puigdomènech, aprobado en 1986 por el Ayuntamiento. Una de las dificultades que presentó la ordenación del sector fue la compatibilización de dos objetivos que fácilmente podían entrar en contradicción: crear una vía especializada con capacidad para más de 100.000 vehículos día y evitar que se generase una barrera entre la ciudad y el mar una vez suprimido el ramal ferroviario de la Marina (Barcelona-Mataró).

Los proyectos del tramo Vila Olímpica del Cinturón, dirigidos por Vila Olímpica S.A., solucionan el problema de permeabilidad urbana con la

Otro caso particular

Una pequeña parte del Cinturón del Litoral en construcción, 2,5 km, discurre por el sector urbanístico más conflictivo del término municipal de Sant Adrià del Besòs. Se trata del margen derecho del río Besòs, dividido a su vez por el ramal ferroviario del Besòs: los barrios de la Mina y La Catalana.

La conexión con la Autopista de Mataró

La puesta en servicio de los tramos 6 (Subtramo J. Pla-Sant Raimon de Penyafort) y 7 (Sant Adrià: Sant Raimon de Penyafort-Autopista de Mataró) del Cinturón supuso un paso decisivo para la consecución de este amado-odiado anillo viario, no sólo porque abrió al tráfico casi 2,5 km. de vías especializadas, sino porque es la primera conexión definitiva, aunque parcial, con la red de autopistas que dan una salida/entrada de calidad a los tramos gestionados por Vila Olímpica, S.A y cuya puesta en

creación de dos túneles artificiales alrededor de los futuros ejes prioritarios de relación ciudad-mar: Paseo Carlos I y Rambla del Poblenou. En el tramo Poblenou se garantiza también la adecuada permeabilidad peatonal para el acceso a las playas regeneradas mediante cuatro pasos superiores.

En este sector la solución adoptada para el Cinturón crea una oferta de 5 km de nuevas playas, casi 48 Ha. de nuevos parques urbanos y un conjunto de equipamientos deportivos y de ocio. Esta oferta se verá completada con la ubicación futura de la Universidad Pompeu Fabra en terrenos anexos a la Vila Olímpica, el posible traslado del zoo y el eminente desarrollo terciario del sector Diagonal-Prim por parte de la iniciativa privada.

En este sector, los proyectos también han sido dirigidos por Vila Olímpica S.A. coordinadamente con los planes urbanísticos para el barrio de La Catalana que el Ayuntamiento de Sant Adrià del Besòs está elaborando. También aquí cabe resaltar la permeabilidad urbana del Cinturón y su papel estructurador del futuro desarrollo y regeneración de uno de los sectores más degradados del área metropolitana.

servicio se produjo en febrero (tramo 5) y diciembre (tramo 6, parcial) de 1990 y que totalizan sumados los tramos que se abrieron al tráfico recientemente más de 6 km de vías especializadas. Por otra parte, los acabados superficiales avanzan inexorablemente desde el tramo Vila Olímpica mostrándose ya la nueva imagen del frente marítimo de Barcelona, constituida por espacios colectivos, parques urbanos blandos y paseos marítimos. Es como si un cinturón verde de parques persiguiera el cinturón negro de las vías especializadas cubriéndolo y humanizándolo. Los ciudadanos ya pueden juzgar si se están consiguiendo los objetivos de síntesis perseguidos.

TUNEL DE VALLVIDRIERA

Con la reciente inauguración del Túnel de Vallvidrera, Barcelona y el entorno metropolitano cuenta con una nueva vía que permite a los conductores acceder desde la Vía Augusta de Barcelona a la autopista A-7, en Sant Cugat, en tan sólo 7 minutos. Esta nueva infraestructura viaria de 12,4 km. tendrá, en 1992, conexión directa con el II Cinturón.

Para circular por el Túnel, la velocidad máxima desde la boca sur hasta el peaje es de 90 km/h, y de 100 km/h. en el resto de la autovía, excepto las cate

gorías de vehículos que tengan una limitación inferior. En todo momento los vehículos deberán circular con las luces encendidas en el interior del túnel. También está prohibido variar de sentido y estacionar o parar el vehículo en el túnel. Todos los turistas, hasta nueve plazas, deben pagar 325 ptas. para poder utilizar el eje de Vallvidrera.

Transferencia de licencias con vehículo

Desde el pasado 1 de septiembre, la EMT no admite transferencia de licencias con vehículo cuando éste tenga una antigüedad superior a 5 años.

Con la adopción de esta medida se trata de proteger al comprador, ya que se ha venido observando que muchos de los que han adquirido una transferencia en esas condiciones se ven obligados, al poco tiempo, a dar de baja el vehículo.

Cabe decir al respecto que «la transferencia de licencia más vehículo» es a menudo utilizada como condición para materializarla, incrementando el importe global de la misma.



Demanda de taxis

La Estación de Sants es un punto de la ciudad en el que existe una continua demanda de taxis, especialmente a partir de las 19:00 p.m. Tome nota de los horarios de llegada de los trenes de largo recorrido.

Bolsa de Licencias

Sra. Edicta Gay Rodríguez
Lic. nº 5546
Teléfono: 410.71.06
Asalariados con más de un año de antigüedad.

Sr. Manuel Fernández Cano
Lic. nº 2876
Teléfono: 336.61.61. (ext. 2159)
Urgente

Sr. José Cabezas March
Lic. nº 589
Teléfono: 441.52.21.
Asalariados con más de un año de antigüedad.

Sr. Ernesto Rouco García
Lic. 5775
Teléfono: 331.18.63.
Jubilación

SR. Joaquín Aparicio Rebollo
Lic. 428.40.44
Teléfono: 428.40.44.
Jubilación

Sr. Joaquín Ferri Manjón
Lic. 6770
Teléfono: 301.36.21.
Jubilación

Para mayor información, los interesados pueden llamar al teléfono: 336.61.61 (2157) Sección Transferencias.

Cómo actuar ante un accidente imprevisto

Si, mientras está en servicio, el taxista tiene algún problema por causa de un accidente imprevisto, de una avería, de la falta de combustible o de la detención de un agente de la autoridad, se le aconseja:

colocar el taxímetro en punto muerto y cobrar al cliente el importe del servicio descontando la bajada de bandera.

Si el usuario desea continuar el viaje, vuelva a poner el taxímetro en marcha y cobre al usuario el total, incluyendo la nueva subida de bandera.

Recuerde que el Art. 44 del Reglamento Regulador del Servicio, y el Art. 39.3 en relación con el anterior, especifican estas circunstancias.



<u>Nombre del Tren</u>	<u>Hora de llegada a Sants</u>	<u>Frecuencia</u>	<u>Procedencia</u>
Valencia Express	19:41	diario	Alicante
Sierra de Gredos	20:05	diario	Cáceres
Gijón	21:10	días alternos	
Vigo	21:10	días alternos	
Torre del Oro	21:30	diario	Cádiz, Badajoz y Sevilla
García Lorca	22:30	diario	Málaga-Almería
Regional de Zaragoza	23:08	diario	Zaragoza
Talgo	22:00	diario	Madrid
Electrotren de Vigo	22:54	M., J. y S.	Vigo
<u>Internacionales:</u>			
Catalán Talgo	21:18	diario	Ginebra
Costa Brava (Estrella de Madrid)	21:15	diario	

A la hora de cerrar esta publicación, RENFE no disponía de los nuevos horarios de invierno que se aplican a partir del 28 de septiembre, por tanto, la relación que ofrecemos es simplemente orientativa. Obtendrá mayor información en el teléfono: 490.02.02.

(Los trenes «Torre del Oro y García Lorca» suelen tener algún retraso)

Carburante sin plomo de alto octanaje



Desde el pasado mes de junio, el grupo energético TOTAL ha puesto a disposición de los conductores de este país el primer carburante sin plomo de alto octanaje, la Super Premier 98. Este nuevo carburante se puede usar en la mayoría de vehículos, tanto si disponen de catalizador como si no. Los representantes de TOTAL afirman que la nueva gasolina mejora el rendimiento del motor porque aprovecha al máximo toda su potencia y poder de recuperación gracias a su 98 i. octano. Además, señalan que asegura la limpieza del sistema de admisión y previene la corrosión.

Este carburante se comercializa ya en otros países europeos, como Francia, Gran Bretaña, Alemania, Bélgica, Holanda y Luxemburgo. En España, la red de Estaciones de Servicios (EES) de TOTAL está compuesta de 16 estaciones dentro de la llamada red paralela, que el conductor la puede encontrar en Barcelona, Gerona, Tarragona, Castellón, Valencia, Alicante y Murcia.

Un espai excepcional per a la IV edició de la NIT del TAXI

El nou Parc de l'Estació del Nord de Barcelona va ser l'escenari on es va desenvolupar la IV^a edició de l'estiuenca NIT del TAXI. En aquesta oportunitat, taxistes, familiars i amics van gaudir d'una agradable vetllada, animada per l'Amparo Moreno i l'Enric Pous, l'Orquestra Miramar i el ritme antillà de l'espectacle «Brasilien Maravillao». La Nit del Taxi 91 va ser especial per al taxista Ramón Giménez, ja que va tenir la sort de ser el guanyador del sorteig d'un viatge per a dues persones a l'Illa de Madeira, que es va realitzar entre tots els taxistes presents a la festa.



Banda de Ciutat Groga

Señor - Señora taxista: Si su hijo o hija toca algún instrumento y está interesado (o da) en saber música, la Banda de Ciutat Groga le ofrece esa oportunidad.

Las inscripciones están abiertas en Clutat Groga, carrer Lutzana, 115. Mayor información al teléfono: 485.04.26.

Tome nota

Los usuarios del servicio de auto-taxi no tienen que proporcionar al taxista el número de DNI para que conste en el recibo que se les emite como justificante de una carrera realizada. A efectos fiscales, este dato no es necesario para la contabilidad del profesional taxista.

Voluntaris per als Jocs Paralímpics



El Comitè Olímpic Internacional i el COOB'92 organitzen, per primera vegada, els Jocs Olímpics i els Jocs Paralímpics; aquests últims tindran lloc la primera quinzena de setembre del 92 i són el màxim exponent de l'esport per a persones amb disminució física o sensorial; serà una competició en la que prendran part esportistes d'élite.

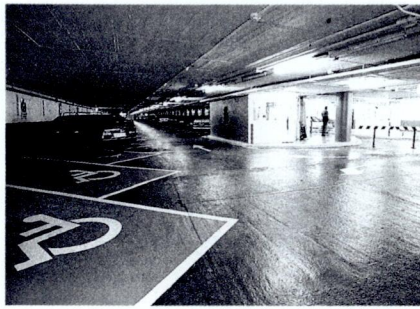
Els Paralímpics requereixen la participació de 7.000 voluntaris, que realitzaran tasques similars a les que desenvoluparan els voluntaris durant els Jocs Olímpics.

Si vol participar en aquest esdeveniment que recolza, sobretot, la integració plena de les persones amb disminució, truqui al telèfon: 432.00.92.

Alumnos de la Escuela de taxistas Solano visitan la ciudad



Alumnos de la Escuela de Formación de Taxistas Solano, de Barcelona, visitaron la ciudad y área metropolitana en diversas oportunidades para conocer "in situ" sus monumentos, centros oficiales y otros recorridos que habitualmente realiza el taxista profesional. Estas salidas tienen por finalidad completar la formación teórica que la mencionada Escuela viene impartiendo desde hace treinta años.



Nou aparcament a la Plaça de la Catedral

Des del dimecres 28 d'agost està obert al públic l'aparcament de 555 places de la Plaça de la Catedral, explotat per SABA (Societat d'Aparcaments de Barcelona, S.A.). Tant per accedir-hi com per sortir-ne, els automobilistes han de dirigir-se a la Plaça d'Antoni Maura. Per la seva banda, la nova Plaça de la Catedral ha quedat inaugurada durant la Festa de la Mercè. Abans dels Jocs Olímpics del 92, Barcelona comptarà amb 22 nous aparcaments, dels quals 6 seran municipals i 16 privats. Aquests futurs equipaments urbans estan avui en procés de construcció.

Telèfon dels veïns



La «Confederación de Asociaciones de Vecinos de España» va posar a disposició dels ciutadans, des del mes de febrer de 1990, el dit «Telèfon del Veïns», que ofereix un servei d'informació, orientació i seguiment sobre recursos de Serveis Socials i de Benestar Social de la Ciutat, atenció en l'emergència amb criteri de "bon veï" en problemes individuals i col·lectius, detecció de necessitats socials i dèficits de recursos i serveis, així com dinamització del moviment veïnal. A Barcelona aquest Telèfon és el 310.22.11

Una Sala d'Actes per a Ciutat Groga

Ciutat Groga disposa ja en els seus locals del carrer Lutzana d'una Sala d'Actes per a 200 persones. La inauguració, realitzada abans de les vacances d'estiu, va reunir autoritats de l'EMT i socis de Ciutat Groga.



La Tonificació: Com s'enforteix la musculatura

Pere Fàbregues i Garcia, llicenciat en Educació Física;
Corinne Vancells Guerin, professora de gimnàstica i aeròbic.

La tonificació és l'adquisició de to muscular, és a dir, de cert grau de força. La força dona al múscul una capacitat òptima per realitzar un treball. Sense ella moltes tasques esdevenen realment penoses: transportar un pes, canviar la roda del cotxe, pujar una escala ... Uns músculs dèbils no poden mantenir correctament subjectes les diferents parts del cos, no poden donar el suport necessari a l'estructura esquelètica i provoquen canvis problemàtics en la postura i el funcionament corporals.

El programa d'exercicis que plantejarem a continuació constitueix la primera part d'un total més ampli.

En aquest número parlarem dels grups musculars de la part superior del cos i proposarem, en la revista del mes següent, els exercicis per als músculs de la part inferior. S'han tingut en compte principalment els problemes de falta de to muscular derivats de la posició sedent. Una persona que passa moltes hores asseguda al cotxe o a l'oficina pateix les conseqüències inevitables d'aquesta postura. Hi ha músculs que es troben excessivament relaxats i distendits i que pràcticament no realitzen cap treball durant la conducció (els abdominals, per exemple, o la musculatura de la part alta de l'esquena), motiu pel qual han de ser enfortits. El que intentarem amb tots aquests exercicis és aconseguir una compensació de totes les tensions i debilitacions causades per la postura sedent.

Si està preparat, comenci amb el primer exercici

1. Enfortiment dels músculs del coll.

a) Part posterior del coll

Posi's dret, d'esquena a la paret,

amb els peus situats a pocs centímetres d'aquesta.

Flexioni una mica els genolls i col·loqui la part baixa de l'esquena (ronyons) contra la paret fins que quedi totalment recolzada. En aquesta posició, i mantenint el coll ben estirat sense modificar el nivell de la barbeta, tiri el cap enrera fent pressió contra la paret.

Aguanti la tensió durant cinc segons i relaxi's. Repeteixi l'exercici cinc vegades.

b) Part frontal del coll

Col·loqui ambdues mans sobre el front. Empenyi cap endavant amb el cap i faci pressió amb les mans en direcció contrària, és a dir, contra el cap.

Mantingui la posició mentre compta fins a cinc i després relaxi's. Repeteixi l'exercici cinc vegades.

c) Parts laterals del coll

Col·loqui la mà dreta al costat dret del front i faci pressió contra el cap, al mateix temps que intenta empenyer el cap de costat vers la dreta.

Mantingui la posició durant cinc segons i a continuació relaxi's. Repeteixi l'exercici cinc vegades. Seguidament, realitzi l'exercici cap a l'altre costat, col·locant la mà esquerra al costat esquerre del front.

2. Enfortiment de la part alta de l'esquena.

Estiri's de panxa a terra i col·loqui les mans entrelaçades darrera el clatell. No aixequi el cap: dirigeixi la mirada cap a terra mantenint el



nas a una distància aproximada de deu centímetres de terra. En aquesta posició, intenti elevar els colzes tan amunt com pugui sense desenganxar en cap moment el pit de terra. Per tant, només es mouen els braços.

TAXISTA PONTE EN LINEA

ALCANCE LA CIMA DE GANANCIAS EN SU TRABAJO



**SUBVENCIONADO.
DIRECTAMENTE
SOBRE EL PRECIO**

**REGALO
PARA VD. DURANTE 4 MESES
SERVICIO MENSAVOZ**

SERVICIO MENSAVOZ: LE GARANTIZA
LA RECEPCION DE TODAS SUS LLAMADAS
DURANTE LAS 24h. DEL DIA,
LOS 365 DIAS DEL AÑO

- Aparato homologado por Telefónica.
- Modalidad "Manos Libres".
- Temporizador (**control tiempo llamada**).
- Medidor de intensidad de señal.
- Memoria/agenda.
- Entrega de tarjeta de precios a cobrar a sus clientes.

TELEFONO + MANOS LIBRES = **79.900** PTS. + IVA

TELEFONO + MANOS LIBRES + INSTALACION + SEGURO A TODO RIESGO = **112.900** PTS. + IVA

OPCIONES:

- Seguro de mantenimiento anual.
- Conversión de telefono movil a telefono portatil.

SISTEMAS DE FINANCIACION

A 6 Meses	22.226,-pts.
A 12 Meses	11.623,-pts.
A 24 Meses	6.343,-pts.
A 36 Meses	4.603,-pts.

Financiación
por LEASING

Targetas de crédito

VISA

MASTER
CAR

AMERICAN
EXPRES

ACCES

TARGETA
6000

**Consiga su
TELEFONO
POR SOLO
4.603,-
pts. al mes**

**-INSTALACION EN TALLERES PROPIOS, AUTORIZADOS
Y ADHERIDOS A LA CAMPAÑA "TAXI POSA'T GUAPO"**

EMPRESA ADHERIDA
A LA CAMPAÑA "Taxi Posa't Guapo"



Shuils s.a.

Provenza, 111 - 113, Entlo. (Urgel)

Tel: **323 67 61 - 323 67 02**

454 46 02 - 454 46 03

Fax: 323 04 26

08029 Barcelona

Aquest exercici també el pot realitzar assegut en una cadira amb l'esquena recolzada al respall.

Mantingui la tensió durant cinc segons i retorni a la posició inicial. Repeteixi l'exercici deu vegades.

3. Enfortiment de la part posterior dels braços i la part mitja de l'esquena.



Posi's dret, d'esquena a una taula, i subjecti-la amb les dues mans. Flexioni les cames i els braços abaixant el cos tan avall com pugui i, des d'aquesta posició, torni a la posició dreta inicial, empenyent fort amb els braços contra la taula. Es tracta de realitzar l'exercici a un ritme normal i continuat.

Faci l'exercici deu vegades.

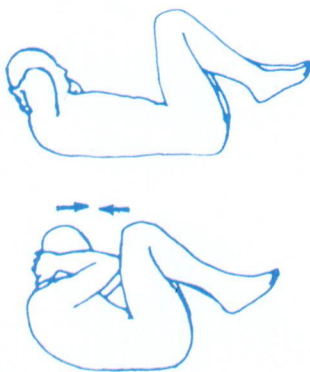
4. Enfortiment de la musculatura abdominal.

a) Part superior i inferior dels abdominals (estómac i ventre).

Amb els dits de les mans entrellaçats darrera el cap a l'alçada de les orelles i les cames flexionades amb els peus aixecats del terra, mantingui la part superior del cos elevada en un angle d'uns 30 graus amb el terra. La zona lumbar ha

d'estar totalment recolzada al terra durant tot l'exercici.

Des d'aquesta posició de partida, procuri acostar els genolls i els colzes fins a tocar-se i retorni a la posició inicial.



Realitzi l'exercici deu vegades a una velocitat mitjana que li permeti d'anar respirant regularment.

b) Abdominals oblics o creuats

Adopti, en primer lloc, la posició de partida de l'exercici anterior. Partint d'aquesta, toqui el genoll esquerre amb el colze dret, aixecant l'omòplat (espatlla) dret del terra i a continuació realitzi l'exercici a l'altre costat tocant el genoll dret amb el colze esquerre.



re. La part superior del cos ha de girar una mica d'un costat a l'altre.

Realitzi l'exercici deu vegades a una velocitat que li permeti d'anar respirant regularment.

5. Enfortiment dels braços i del pit.

Sostingui's damunt les mans i els genolls amb les mans paral·leles i separades per una distància una mica més gran que la compresa entre les espatlles. Com més separades es trobin les mans, més treballa el múscul pectoral.

Abaixi el cos flexionant els



braços, com si volgués tocar amb el pit a terra (o fins que realment hi toqui), i



retorni a la posició inicial.

Realitzi l'exercici sis vegades a una velocitat que li permeti d'anar respirant regularment.



412 00 00

INFORMACIÓ SOBRE TRANSPORTS PÚBLICS

INFORMACIÓ PER A L'USUARI DEL TAXI:
Pèrdua d'objectes - Tarifes

RECAMBIOS TAXI-AUTO S.A.



ACCESORIOS

RECAMBIOS EN GENERAL AL SERVICIO DEL TAXI

Central: Castillejos, 306 - 08025 Barcelona
Tel. 236 04 00 - Fax 236 04 05

Cartellá, 189 - 08031 Barcelona - Tel. 357 44 54

Romabell, s.a.

Taller de reparación de automóviles siempre al servicio del TAXI

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

el Taxi en

**P. Rocío Terán
Fotos: Rafael Gil**

Tres mil son los taxistas que forman el colectivo del taxi valenciano, un colectivo especial en el contexto peninsular, porque desde 19 5 y por iniciativa propia ha sabido dotarse de un conjunto de infraestructuras como la Mutua Valenciana del Taxi o la Cooperativa con el fin de hacer frente a las múltiples necesidades que genera el ejercicio de la profesión, tanto desde el punto de vista económico como simplemente técnico. No cabe duda de que la unidad de criterios ha permitido llevar adelante y consolidar esas iniciativas. Hoy, sin embargo, parece no existir una postura común sobre la regulación del descanso semanal, un tema sobre el que las dos fuerzas representativas del sector, la Federación Sindical del Taxi y la Asociación Gremial de Autopatronos, mantienen claras discrepancias.

La Ciudad del Turia



Asignaturas pendientes

A pesar de esa progresiva modernización de la flota, el sector en esta ciudad tiene algunas asignaturas pendientes. Una de ellas es llegar a establecer un día de descanso semanal y, en definitiva, adaptar la oferta a la demanda del servicio, pues hoy el tiempo de espera en las paradas es significativo y son cada vez más los minutos que el taxista circula de vacío por la ciudad.

Las posturas al respecto son dispares en el conjunto del colectivo. Mientras la Federación Sindical del Taxi se muestra partidaria de establecer ese período de descanso, la Asociación Gremial Provincial de Autopatronos del Taxi muestra sus reticencias y sostiene que dará su opinión definitiva después de conocer los resultados de una encuesta que se está llevando a cabo entre sus afiliados.

Sin ánimo de influir entre los taxistas, Jesús López Llorens, Presidente de la Asociación Gremial, manifiesta que es partidario de realizar un estudio macroeconómico antes de adoptar una u otra medida. Considera que sería mucho más adecuado iniciar un proceso paulatino de reconversión del sector hasta que la oferta se adapte a la demanda. «Lo ideal -dice- sería reconvertir unas licencias y volverlas a sacar a la calle cuando se produzca un incremento de trabajo, tal como lo hacen hoy en Estocolmo».

Félix Cañego, Secretario General de la Federación Valenciana del Taxi, se muestra más categórico y opina que en Valencia no está regulado ni el trabajo ni el descanso de los taxistas y que la reestructuración del sector es una necesidad. «El día de fiesta- argumenta-, además de constituir una mejora social de la que ya disfrutan nuestros compañeros de Barcelona o Madrid, nos será beneficioso porque permitirá al taxista hacer menos km. de vacío y, por tanto, ahorrar dinero». La Federación está dispuesta a someter la medida a un período de prueba.

Al margen de esta problemática concreta, el sector del taxi valenciano espera que la Dirección General de Transportes de la Comunidad Autónoma amplíe en un plazo breve de tiempo el número de paradas y las zonas dedicadas a carril-taxi. En este sentido, tanto la Federación como la Asociación Gremial se muestran optimistas, ya que opinan que la línea de diálogo con la Generalitat Valenciana ha estado siempre muy abierta. Gracias a ello se ha logrado que la modificación tarifaria se implante el uno de enero de cada año.

Circulan hoy por el Área metropolitana de Valencia tres mil taxis para satisfacer la demanda de 31 municipios, con una población de 1.232.281 habitantes (censo de 1989). Como en cualquier otra ciudad española, el conjunto de la flota se adapta paulatinamente a las exigencias de un modelo de usuario que solicita calidad en el servicio. Ésta es la razón por la que los profesionales se esmeran, de forma individual y sin ningún tipo de ayuda institucional, a modernizar su herramienta de trabajo; casi el 50% de los taxis de esta ciudad lleva radio-emisoras, muchos tienen aire acondicionado y, a corto plazo, circulará por la ciudad un modelo de taxi adaptado para uso de minusválidos. Asimismo se experimenta una importante incorporación de la mujer al sector, actualmente el 3% del colectivo está formado por taxistas mujeres y una de ellas forma parte de la directiva de una radio-emisora. Una preocupación latente en las dos fuerzas sindicales que aglutinan la representación del colectivo es la profesionalidad. En este sentido, y también por iniciativa propia, han organizado escuelas especiales donde se imparten clases para la obtención del carnet de taxista.

Cayetano Roca, Director General de Transportes de la Generalitat Valenciana



Entidades unificadoras

Lo que sorprende al observador de la estructuración y funcionamiento del taxi en Valencia es el apoyo que todos los profesionales taxistas dan a la Mutua del Taxi y a la Cooperativa Valenciana del Taxi, al margen de estar afiliados o no a alguna de las dos fuerzas sindicales con mayor presencia en el sector. Ese sentimiento unitario lo expresa el Secretario General de la Federación del Taxi: «La Mutua -dice- es la entidad madre del sector, allí estamos todos los taxistas, es nuestra compañía de seguros». Y añade: «Nosotros tendremos discrepancias a la hora de afiliarnos a una u otra agrupación sindical, pero eso no ocurre cuando se trata de la Mutua. Todos los taxistas -concluye- entendemos que la Mutua da respuesta a nuestras necesidades porque, dado el alto índice de siniestralidad que padecen nuestros vehículos, las Compañías de Seguros privadas nos plantean una serie de problemas».

En la Mutua, que es toda una institución para cualquier taxista y también para un buen número de ciudadanos valencianos, el profesional de este medio de transporte encuentra una gama amplia de seguros para su coche, además de una importante infraestructura de talleres, adecuadamente equipados, en los que puede reparar su vehículo en caso de siniestro. (Ver entrevista).

La Cooperativa, en funcionamiento desde 1954, ofrece en un espacio de 8000 m2 otro tipo de servicios imprescindibles para la actividad diaria del profesional taxista: servicio de lavado, taller de recambios, surtidor de gasolina y gas-oil, engrase, etc. Para poder beneficiarse de estos servicios el taxista paga una cuota anual de 1.400 ptas. José Vicente, nuevo Presidente desde el pasado mes de julio y sustituto del veterano Eduardo Vivó, señala que el objetivo prioritario de la Cooperativa y de la gestión que acaba de iniciar es rentabilizar al máximo los servicios, y sobre todo conseguir abaratar los costes para incidir de forma más efectiva en el colectivo.



La mujer valenciana se incorpora progresivamente al sector

Reunión

Presidente de la EMT, Joan Torres

Asociaciones del Taxi

«La EMT necesita representantes fuertes del taxi»

El Presidente de la EMT, Joan Torres, mantuvo un primer encuentro, el pasado 25 de septiembre, con los representantes de las Asociaciones Profesionales representativas del Taxi.

Estuvieron presentes D. Francisco Galván Martí, del Gremio Unión de Taxistas (GUT);

D. Josep Santacreu Amat, Secretario general de la Unió Intercomarcal del STATC de Barcelona; D. Dionisio Gracia Fajardo del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB) y D. Joan Fuentes

Bergadà de la Associació Empresarial del Taxi. Asimismo

asistieron a la reunión D. Joan Laporta, Director de División de la EMT; D. Andreu Nebot, Director de Servicios del Taxi y Dña. M^a Paz Molinas, Jefa del Gabinete de la Presidencia.

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



Joan Torres, Presidente de la EMT, analizó con las Asociaciones Profesionales de Taxi las necesidades inmediatas y de futuro del sector.

En este primer encuentro se plantearon un conjunto de temas de interés para el sector. Los representantes de las Asociaciones Profesionales del Taxi solicitaron al Presidente de la EMT que se potencie su representatividad, que se aborde el tema de la gratuidad del Túnel de Vallvidrera para los taxistas, que se estudie los precios del Seguro del Automóvil y, finalmente, que se establezcan unas líneas de actuación para iniciar una Campaña de Promoción del Taxi.

Por su parte, Joan Torres manifestó que la EMT necesita representantes fuertes del sector y unos sindicatos organizados. Es necesaria -puntualizó- una «carta de naturaleza de vuestra representación». Asimismo señaló estar de acuerdo con una campaña de

imagen del taxi, pero que ésta incida en ciertos medios influyentes de la ciudad, como la prensa o sectores económicos e industriales.

Ante la proximidad de los JJ.OO., el Presidente de la EMT dijo que se debe resaltar el papel del taxi en este importante acontecimiento internacional. En relación con el tema tarifario argumentó que se debería analizar la posibilidad de un cambio de la estructura tarifaria actual. Concluyó abordando el tema del Túnel de Vallvidrera, y al respecto señaló que era necesario elaborar un informe para presentarlo a la Empresa TABASA, ya que la EMT tiene una mínima participación en la misma. Por tanto, la decisión de la gratuidad o no del Túnel para el sector del taxi debe ser adoptada por el Consejo de Administración de la citada empresa.

Reunión

ACTA n° 10

REUNION ADMINISTRACION - ASOCIACIONES DEL TAXI

En Barcelona, a 26 de septiembre de 1991 y en la sede de la Entitat Metropolitana del Transport se reúnen D. Joan Laporta i Argelich, Director de División de dicha Entidad, D. Andreu Nebot i Mula, Director de Servicios del Taxi, D. Francisco Galván Martín y D. Angel Martínez Alonso, en representación del Gremio Union de Taxistas (GUT), D. José Santacreu i Amat, en representación del «Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya» (STATC), D. Dionisio Gracia Fajardo, en representación del «Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB) y D. Joan Fuentes Bergadà, en representación de la «Asociación Empresarial del Taxi».

Actúa como Secretaria delegada Dña. Amparo Gómez Álvarez de Luna, que certifica:

A las 12:30 horas se abre la sesión con la presencia de todos los convocados, pasando a examinar los asuntos de la Orden del Día.

1.- PUBLICIDAD EN LOS VEHICULOS AUTO-TAXI.

El Sr. Galván, en nombre de todos los sindicatos, plantea la necesidad de estudiar de nuevo el tema ante la multitud de contactos que ha tenido su Gremio con empresas y donde se apunta la posibilidad de establecer contratos importantes. En este sentido solicita que se pueda hacer publicidad en las puertas, y que para el año 92, la tasa de la EMT sea gratuita.

Todos están de acuerdo en valorar la posibilidad de que se lleve publicidad exterior, sin menoscabo de la imagen del taxi.

El Sr. Laporta indica que debería tratarse con empresas fuertes y dignas, con las que se realizase un contrato por mucho dinero y de una sola vez, sometiendo la contratación a las normas de un concurso público. El tema sólo sería planteable en caso de un contrato de mucha envergadura económica para todos los taxistas, al igual que la reducción a 0 de la tasa, y que sólo sería posible si el beneficiado fuera el propio taxista y no la empresa de publicidad. Señala que no tendría sentido romper la imagen del taxi por unos cuantos contratos.

En nombre de la Comisión, el Sr. Gracia manifiesta

que en agosto de 1990 examinó personalmente la publicidad que se realizaba en la ciudad de Zaragoza y, a pesar de la buena impresión que obtuvo, la empresa que la canaliza en Barcelona todavía no le ha presentado un proyecto concreto.

El Sr. Laporta insiste en que no ve la dificultad que pueda existir en dar publicidad a las empresas más fuertes y propone valorar si trae más cuenta dar la exclusiva a una sola empresa para todos los taxis.

El Sr. Nebot informa que, si puede contratarse con una empresa por mil millones o más y la publicidad va dirigida a un gran número de taxistas, podría estudiarse la posibilidad de eximirlos de la tasa por autorización de publicidad exterior; pero si, por el contrario, lo que se ofrece sólo va a beneficiar a 200 o 400 taxistas, el sistema actual con pago de tasa ya está bien. Añade que cuando lo que se está vendiendo es «la imagen del taxi» hay que conseguir ventajas suficientes para que aprovechen a todo el colectivo, tales como un fondo de pensiones, seguro a todo riesgo, bonos de gasolina gratis, etc.

El Sr. Laporta cree que lo ideal es que se involucre a la totalidad de los taxistas.

Según el Sr. Fuentes, la pancarta es molesta, ruidosa y antiestética, por lo que durante los seis meses que las llevaron sus vehículos resultó ser un fracaso total y desacreditó la publicidad en el taxi.

Todos acuerdan que lo mejor es esperar a conseguir buenos contratos, aunque, de realizarse esto supondría para la EMT un extraordinario trabajo en expedientes de autorización y control de publicidad.

2.- EMPRESAS

El Sr. Fuentes plantea, tal como se acordó en la reunión anterior, el tema de la legalización de las empresas.

El Sr. Nebot informa que, mientras los grupos empresariales no declaren formalmente los vehículos que tienen a su disposición, la Administración no podrá valorar adecuadamente el problema, toda vez que los poderes administrativos bastanteados por la EMT obedecen a distintas motivaciones.

El Sr. Laporta afirma que no todos los que manejan varias licencias son empresarios y algunos quieren permanecer ocultos. Por ello, para conseguir que afloren todos, lo que se podría hacer es publicar unas condiciones previas de regularización (lo cual se haría por una sola vez) y los que no se acogieran a ellas se quedarían fuera de la legalidad, por lo que, en adelante, serían perseguidos con todo el rigor que no se está usando en este momento. El único problema que se observa es que hay algunos empresarios que desean regularizarse y otros no, por lo que habría que ir contra estos últimos y caducarles las licencias.

El Sr. Fuentes manifiesta su conformidad con la solución apuntada.

El Sr. Gracia advierte que detrás de los poderes puede haber muchas cosas, la prueba está en que cuando alguien necesita una solución, la EMT le provee de autorización, en cambio otros son «de trampa» y tampoco interesa conocer el número de los que hay. Lo que está muy claro es que si uno no puede vender y otro no puede comprar, no tienen por qué hacerlo. Con lo que no está de acuerdo es que en esta medida se aplique solo a unas empresas determinadas, sino que debe quedar abierto el sistema y que se arregle para todos por igual. A continuación lee un informe que traía preparado y, manifestando su respeto por la flota del Sr. Fuentes, afirma que con regulación o sin ella, las empresas honestas seguirán funcionando igual,

y que lo que se tiene que hacer es permitir que «el que tenga una licencia pueda tener dos».

El Sr. Laporta excepciona que una organización empresarial puede dar un servicio distinto del que puede prestar un empresario individual y que la experiencia constatada con las empresas de ambulancias es que su funcionamiento está muy degradado.

El Sr. Nebot afirma que introducir la polémica de «el que tiene una que tenga dos» está desfasado, porque hoy están prestando el servicio de taxis en Barcelona 9.300 taxistas que son conductores y titulares de licencia y 1000 de los que la titular es la esposa y los conduce exclusivamente el marido. Por lo que hay 10.300 autónomos que están prestando servicio por sí mismos. También hay que tener en cuenta el efecto del doble turno en un mercado, donde sobran licencias, porque la oferta es excesiva. Si ahora se están ganando 4.000 millones de pesetas más cada año, es porque la EMT ha conseguido que haya 2.300 conductores menos desde septiembre de 1986.

El Sr. Gracia opina que, aunque esto se aprobase, la mayoría de los que tienen una licencia no quieren tener dos; que si sólo hay una docena que tiene esa ilusión y no se les da oportunidad, no sería justo.

El Sr. Nebot pone de manifiesto que en la actualidad el servicio de taxi está más preparado para controlar la situación por la vía de los conductores.

El Sr. Galván asegura que hay muchas situaciones irregulares; habría que poner sobre la mesa todos los casos para separar los que han obrado de buena fe, de los que no lo han hecho. Señala que sería gratificante para los autónomos permitirles que tuviesen otra licencia las familias que deseen dedicarse al taxi, con lo que se llegará a tener una clase profesionalizada.

El Sr. Laporta interviene para aclarar que una cosa es el planteamiento de los intereses familiares de personas particulares y otra muy distinta la profesionalidad del sector, y que no puede primarse -por razones familiares- a un ciudadano sobre los demás.

Concluyendo el Sr. Galván que, en su opinión, la legalización de las empresas supondría un agravio al

colectivo de autónomos, que debería ser compensado de alguna forma.

El Sr. Fuentes afirma que no formaría parte de la Comisión si su intención fuera arreglar el problema de 3 o 4 personas o para arreglar un problema personal. Que él desearía hacer un sondeo entre las personas que quieran ser empresarios: que lo pongan de manifiesto en las ventanillas de los sindicatos y éstos lo canalizarían hacia la administración. Una vez cerrado el plazo previsto para el sondeo, se contaría con datos más reales sobre las expectativas de los taxistas.

El Sr. Laporta propone otra fórmula: que se hiciese una oferta oficial no cerrada y , a la vista de cómo se responde a la misma, se tomará una decisión sobre las condiciones en que se podría llegar a una solución.

El Sr. Nebot indica que los que desean que «el que tiene una pueda tener dos» tienen el gran problema, que suele desembocar en arrendamiento de licencias y esto último sí que es un peligro, tanto para el servicio como para las empresas, que se quedan sin conductores.

El Sr. Gracia dice que lo mismo que se ha rebajado la tasa entre padres e hijos, que se permita poner a nombre de uno sólo de los cónyuges, cuando marido y mujer tienen una licencia cada uno.

El Sr. Santacreu afirma que todo el mal existente en la actualidad se ha creado tanto por parte de algunos taxistas floteros como de la propia administración, y que todas las soluciones que se están proponiendo son antirreglamentarias, que todo lo que se está defendiendo en este momento es meter más taxis en la calle y cargarse el reglamento a favor de las mismas personas que nunca han querido cumplirlo.

El Sr. Nebot afirma que el taxi se va a arreglar: si sobran 3000 licencias es que sobran 3000 personas. Si sigue la tendencia actual van a faltar dependientes y, en el futuro, no habría conductores que trabajasen. La solución para el autónomo -señala- no pasa exclusivamente por la venta de la licencia, sino por preocuparse para conseguir un buen fondo de pensiones. Concluye diciendo que la licencia podría valer cada vez menos, y que dentro de quince años, la

situación del taxi será distinta.

El Sr. Gracia se compromete a decir públicamente que nunca será un obstáculo para que se arregle el tema de las empresas y que cree que esto será así, salvo lo que pueda hacer otra organización de carácter desestabilizador como la que acaba de aparecer en el Aeropuerto.

El Sr. Laporta asegura que en un estado de derecho mandan los representantes elegidos democráticamente y que, el resto, lo arregla la Guardia Civil. Que en estos momentos hay que tratar únicamente con los que componen la Comisión, por ser los que representan a las organizaciones mayoritarias.

El Sr. Nebot hace el siguiente resumen:

1º La idea de que «el que tiene una licencia pueda tener dos» queda descartada.

2º Seguir la misma pauta que la marcada por el Ministerio de Transportes en relación con las licencias de Clase C, ahora denominada «arrendamiento con conductor».

3º Reconocimiento de la situación real para plantearse la creación de empresas.

Ante la pregunta del Sr. Galván puntualiza que esto es sobre la base de no otorgar bajo ningún concepto ninguna licencia nueva, sino trabajando únicamente por vía de transferencia.

El Sr. Laporta aclara que, en el caso de que se optase por la segunda solución, se harían bloques de licencias, cuya transmisión sólo podría hacerse por empresa completa y no transfiriéndose las licencias una a una.

Después de preguntar todos por el número de «personas interpuestas» que todavía existen y al informárseles que hay seis, los Sres. Gracia y Galván proponen que se permita a los herederos que carezcan de aptitud profesional que sigan explotando las licencias mediante la contratación de taxistas dependientes.

El Sr. Laporta pregunta cuánto paga un arrendador de licencia a una viuda en la actualidad, contestándosele que «unas 30.000 o 40.000 ptas.», a lo que le responde el Sr. Laporta que con una buena inversión de la cantidad obtenida por la transferencia de la licencia se obtendría

en una entidad bancaria más dinero y con mayor tranquilidad.

El Sr. Nebot interviene para afirmar que es indignante el modo cómo ha estado llevándose el tema de las viudas y los herederos en Barcelona. Hace referencia a cómo les han tratado algunas gestorías o sindicatos y cómo se han aprovechado de estas situaciones algunas personas.

El Sr. Galván ve que el Sr. Nebot tiene un concepto de la empresa de taxis distinto del que tienen los representantes que integran esta comisión y cree necesario que se pongan todos de acuerdo.

El Sr. Martínez Alonso quiere insistir en que el tema principal es evitar el arrendamiento de licencias, que es lo que más desprestigia a la profesión, porque lo único que preocupa al arrendatario es sacar más dinero para pagar al arrendador. Ésta es la historia que motivó el que se dieran las 1.700 en el 76 y luego las licencias P, intransmisibles. Lo que hay que hacer es moderar la situación actual y pensar que no se puede prohibir que una viuda siga con la licencia. Si lo hace y se equivoca, es cosa suya.

3º TARIFAS 1992

El Sr. Martínez Alonso del GUT toma la palabra en nombre de los cuatro sindicatos y expone que las subidas de tarifas se han hecho rigurosamente por el incremento del IPC, sin tener en cuenta que los gastos de explotación se han disparado.

El Sr. Laporta manifiesta conocer muy bien los importes del IPC y de los costes, porque lo ha estudiado cada año y, por ello, sabe que no es cierto. El taxi no está dentro de la economía laboral, es un sistema intervenido donde el número de licencias está limitado. No puede venir cualquier persona de la calle a hacer el taxi, arruinando a los taxistas. Además, el Estado ha intervenido todo el campo del transporte. Lo que se tiene que intentar es averiguar el incremento de las subidas de los costes, para hacer una propuesta a la Comunidad Autónoma sobre la subida que se ha de aplicar a los taxistas. Como cada año, los taxistas tendrán una subida en relación al incremento del coste; se trata de clarificar esa falsa apariencia de que esta

Administración está intentando rebajar las tarifas, cuando lo único que se pretende es que los representantes presenten un estudio de costes, sin el cual la Comisión de precios no va a aprobar las tarifas para 1.992, y lo que no se puede esperar de la EMT es que apoye mentiras. Este año también se llegará a un acuerdo sobre la base del incremento experimentado por la estructura de costes.

El Sr. Martínez Alonso afirma que los incrementos publicados y admitidos por la administración son muy bajos.

El Sr. Laporta hace ver que cuando se reúnen para discutir las tarifas tienen enfrente lo que parece un colectivo sindical que desea una subida de salarios, pero esto no es real, toda vez que la EMT no es la entidad que aprueba las tarifas, sino que su posición es la de informar cuáles son los incrementos de cada una de las partidas que componen la estructura de costes para que la Comunidad Autónoma apruebe la subida de las tarifas. Por ejemplo, cuánto costaban las pólizas de seguro el año pasado y lo que cuestan ahora; cuánto costaba el combustible el pasado año y lo que cuesta este año, etc., y nada más, porque la EMT no es la que aprueba las tarifas. Lo que pide la Comisión de Precios es: «dígame lo que costaba el año pasado y lo que cuesta este año». Tampoco se puede perder prestigio ante la Comisión de Precios. Hasta ahora no han podido sorprender a la EMT en ningún error y si los datos no fuesen ciertos se quedaría en mal lugar y se perdería credibilidad de cara al futuro.

Continúa el Sr. Laporta aclarando al Sr. Martínez Alonso sobre cuál es la competencia de esta Entidad y la importancia de llegar a un acuerdo sobre la veracidad de los datos aportados a la Comisión de Precios, porque lo que no puede hacerse es comprometer a esta Administración con datos falseados y si se está afirmando que cada año se han aprobado las subidas de las tarifas por debajo del incremento de los costos de explotación. Para evitarlo, formula la siguiente propuesta: realizar un pacto que en tres años sucesivos se presente a la Comisión de Precios unos incrementos iguales a la subida experimentada por los costes de explotación, unos dos puntos por encima del IPC respecto a los salarios de los taxistas. Este pacto podría firmarse ahora mismo.

El Sr. Nebot aclara que, de aprobarse una tarifa superior, no quiere decir que el taxista ganará más, sino que esto depende además de la oferta y la demanda, porque hay que recordar lo que se ha perdido de recaudación en momentos de recesión de la demanda, debido a las consecuencias de la huelga y mala publicidad sobre la subida de las tarifas.

El Sr. Gracia reconoce que en los últimos seis años no ha habido malas tarifas, teniendo en cuenta todos los factores. Como ya han tenido un desengaño con la Comisión de Precios, cree que es mejor tener una idea clara de antemano, una vez comprobado que no ha sido bueno que fueran por separado la Comisión de Sindicatos del Taxi y la Administración. Por todo ello espera que, tras el estudio de las tarifas que ha presentado la citada Comisión, se pase a ésta el estudio efectuado por la EMT para llegar a un acuerdo.

El Sr. Laporta hace hincapié en la necesidad de llegar a un acuerdo porque la Comisión de Precios aceptará los costes más bajos que se le presenten y nunca los va a subir. Por ello vuelve a proponer que sería deseable llegar a un pacto para tres o cuatro años.

El Sr. Gracia indica que éste es un año muy apropiado para que se mejoren sustancialmente las tarifas y que ante la Administración Local se puede hablar de una forma distinta que con la Comisión de Precios, con la que cambia el lenguaje.

El Sr. Laporta asegura que no puede creerse que los costes de producción hayan subido un 23%.

El Sr. Nebot indica que las últimas tarifas entraron en vigor el 23-12-90, que se revisan anualmente y, por ello, que hay tiempo suficiente para estudiar el tema. Notifica que D. Juan José Casamor Lacasa, D. Benjamín Piñol Satorra y D. Manuel Castro Calvo, en calidad de delegado de la Asociación Sindical de Transportistas Autónomos de las Comunidades de España, han solicitado ya la subida de tarifas, de cuyos estudios la Generalitat ha pedido informe a esta Entidad. Por otra parte, la OCUC parece que quiere hacer suprimir algún suplemento. La Organización de Consumidores de Castelldefels ha presentado otro escrito y sobre todo estos escritos que componen el expediente se iniciará

la negociación de acuerdo con el documento presentado por la Comisión de Sindicatos mayoritarios del Taxi.

El Sr. Gracia pregunta la fecha en que les será presentada una propuesta concreta. A lo que responde el Sr. Laporta que ya se les ha ofrecido « el promedio del incremento que hayan experimentado los costes de explotación y dos puntos de porcentaje sobre el IPC sobre los salarios».

RUEGOS Y PREGUNTAS

Los Sres. Fuentes, Galván y Gracia ruegan que, para evitar protagonismos, las propuestas efectuadas en estas reuniones aparezcan en las actas a nombre de la Comisión de Sindicatos del Taxi.

Se acuerda celebrar , el próximo jueves 3 de octubre, otra reunión monográfica sobre estudio de costes de las tarifas.

Siendo las 16:30 horas y, al no haber más asuntos que tratar, se levanta la sesión de la que se extiende la presente acta.

El pasado 1 de octubre, el diario «El Observador» publicaba en su página 30 el artículo «Taxistas contra el COOB», firmado por el periodista Xavier Domingo. El minucioso relato del incidente provocado por un grupo de taxistas contra una alta autoridad del COI en el Aeropuerto de El Prat refleja, como bien señala el citado periodista, el comportamiento de unos «cuantos taxistas» que parecen empeñados en desprestigiar al taxi y, en definitiva, perjudicar intencionadamente a Barcelona en un momento especial de su historia, así como a un colectivo compuesto por 11.000 personas que, además de ganarse la vida honestamente, muchos de ellos hacen el esfuerzo de reciclarse con el fin de ofrecer un servicio de calidad a una ciudad con vocación internacional.

ON OTRA MIRADA

XAVIER DOMINGO

Una alta personalidad del COI fue agredida en el aeropuerto de El Prat

Taxistas contra el COOB

Taxistas del aeropuerto de El Prat han declarado la guerra a los autos oficiales del COOB que van a buscar a personalidades invitadas.

Recientemente fue agredida por un piquete de estos taxistas una alta personalidad del Comité Olímpico Internacional, concretamente, el director de deportes del más alto organismo mundial, el suizo Walter Tröger.

Un auto oficial del COOB con los debidos distintivos acreditativos fue a buscarlo a El Prat. En este auto fueron cargadas las maletas y subió el alto funcionario. Cuando el coche arrancó, un piquete de taxistas mafiosos se puso delante, le obligó a parar, con malos modos, desplantes e insultos, forzó al viajero a apearse, descargó las maletas y mas o menos dijo al chófer del coche oficial: "Ni COOB, ni lessshhhes, aquí este señor se sube a un tasssis o no sale del aeropuerto". El talante y los modos de estos energúmenos eran tales, que el caballero suizo optó por la resignación y subió al tasssis.

El tema de los tasssis del aeropuerto de El Prat, es una de las lacras de la Barcelona olímpica sin que nadie parezca dispuesto a ponerle coto. Pero lo que acabo de contar pasa de la raya. La imagen que se lleva de la ciudad olímpica el director de deportes del COI es imborrable.

Si se atreven a secuestrar —ésta es la palabra y no otra— a un auto oficial, sacar de él y a sus maletas a un pasajero oficial olímpico para meterlo en uno de sus tasssis y hacerle pagar, que no pasará ahora y durante los Juegos con los miles de visitantes que llegarán al aeropuerto.

Esto, y otras chorizadas por el estilo, representan un tema de seguridad cotidiana, mucho más elemental y cotidiano que el terrorismo. Y, para Barcelona, un desprestigio imponderable.

Un grupo

Hay que destacar que no se trató de un taxista aislado, si no de un grupo que actuó organizadamente y con premeditación, es decir, que hay conjura, acto de mafia con fines coercitivos en contra de lo más importante que ha de ocurrir en Barcelona desde la instauración de la democracia: los Juegos Olímpicos.

El Prat, aeropuerto olímpico, en materia de taxis, parece tierra de na-



Un grupo de taxistas en el aeropuerto de El Prat

DOMÈNEC FERRANDEZ

die. ¿De quién es competencia aquello? ¿De qué ayuntamiento? ¿del de El Prat o del de Barcelona? Alguien ha de poner orden allí y acabar con el ignominioso espectáculo, indigno de una ciudad europea, de centenares de taxis y taxistas tomando el sol y jugando a las cartas e imponiendo por la fuerza la ley de la mafia a la hora de coger clientes sin que, como en los aeropuertos de las naciones civilizadas, haya el menor policía para evitar los abusos.

El buen servicio en estos aspectos es en definitiva lo que da imagen a una ciudad y más, a una ciudad olímpica. Afortunadamente, la inmensa mayoría de taxistas barceloneses está compuesta por excelentes y correctos profesionales. Pero basta una minoría de cacos para desprestigiar a toda la profesión. Y, repito, esto pertenece a la competencia de la seguridad, aunque parezca nimio al lado del terrorismo. Repetidas veces se ha dicho que

“Alguien ha de poner orden y acabar con el ingnominoso espectáculo”

los Juegos son un gran atractivo para el terrorismo, nacional e internacional. Pero también lo son para toda la pègre y todos los hampones del mundo.

Un número nada desdeñable de los visitantes de los Juegos, en todas las ciudades, está compuesto por la flor y la mata de los rateros, carterista, tironeros, estafadores, rufianes y tahures de toda calaña, así como troteras, colipoterras, peripatéticas, fruta de leoncinio y flor de burdel.

Un multitudinario vuelo de urracas ávidas de lo que haya en el bolsillo ajeno e ingenuo del aficionado al deporte. Esa ralea de tassistas mafiosos

de El Prat, pertenece a esa categoría de personal. Todo esto es trabajo para la seguridad. Que ya lo sabe, por supuesto.

Preocupación

Este es uno de los aspectos negros de los Juegos que, en el caso de Barcelona, preocupan más al Comité Olímpico Internacional. La ciudad no tiene una fama internacional de lago de paz y honestidad y lo que le acaba de ocurrir a su director de deportes, lo avala.

Es seguro, ¡y tanto!, que cuando el estimable ejecutivo del COI regresó a su patria Suiza, no se encontró con nada parecido. Es hombre que, por su cargo, viaja mucho. "Lo que me ha pasado en Barcelona, no me había ocurrido en ninguna parte del mundo", pudo decir al llegar a su casa. A mí sí, a mí me ocurrió algo similar en el aeropuerto de Kinshasa, Zaire, África negra.

Una alta personalidad del COI fue agredida
en el Aeropuerto de El Prat

Taxistas contra el COOB

Taxistas del aeropuerto de El Prat han declarado la guerra a los autos oficiales del COOB que van a buscar a personalidades invitadas.

Recientemente fue agredida por un piquete de estos taxistas una alta personalidad del Comité Olímpico Internacional, concretamente el director de deportes del más alto organismo mundial, el suizo Walter Tröger.

Un auto oficial del COOB, con los debidos distintivos acreditativos, fue a buscarlo a El Prat. En este auto enorme cargado fueron cargadas las maletas y subió el alto funcionario. Cuando el coche arrancó, un piquete de taxistas mafiosos se puso delante, le obligó a parar con malos modos, desplantes e insultos, forzó al viajero a apearse, descargó las maletas y más o menos dijo al chófer del coche oficial: «Ni COOB, ni lessshhes, aquí este señor se sube a un tasssis o no sale del aeropuerto». El talante y los modos de estos energúmenos eran tales que el caballero suizo optó por la resignación y subió al tasssis.

El tema de los tasssis del aeropuerto de El Prat es una de las lacras de la Barcelona Olímpica, sin que nadie parezca ponerle coto, pero lo que acabo de contar pasa de la raya. La imagen que se lleva de la ciudad olímpica el director de deportes del COI es imborrable.

Si se atreven a secuestrar -ésta es la palabra y no otra- a un auto oficial, sacar de él y a sus maletas a un pasajero oficial olímpico para meterlo en uno de sus tasssis y hacerle pagar, qué no pasará ahora y durante los Juegos con miles de visitantes que llegarán al aeropuerto.

Esto y otras chORIZADAS por el estilo representan un tema de seguridad cotidiana, mucho más elemental y cotidiano que el terrorismo. Y, para Barcelona, un desprestigio imponderable.

UN GRUPO

Hay que destacar que no se trató de un taxista aislado, si no de un grupo que actuó organizadamente y con premeditación, es decir que hay conjura, acto de mafia con fines coercitivos en contra de lo más importante que ha de ocurrir en Barcelona desde la instauración de la democracia: los Juegos Olímpicos.

El Prat, aeropuerto olímpico, en materia de taxis, parece tierra de nadie. ¿De quién es competencia aquello? ¿De qué Ayuntamiento? ¿Del de El Prat o del

de Barcelona? Alguien ha de poner orden allí y acabar con el ignominioso espectáculo, indigno de una ciudad europea, de centenares de taxis y taxistas tomando el sol y jugando a las cartas e imponiendo por la fuerza la ley de la mafia a la hora de coger clientes sin que, como en los aeropuertos de las naciones civilizadas, haya el menor policía para evitar los abusos.

El buen servicio en estos aspectos es, en definitiva, lo que da imagen a una ciudad y, más, a una ciudad olímpica. Afortunadamente, la inmensa mayoría de taxistas barceloneses está compuesta por excelentes y correctos profesionales, pero basta una minoría de cacos para desprestigiar a toda la profesión. Y repito, esto pertenece a la competencia de la seguridad, aunque parezca nimio al lado del terrorismo. Repetidas veces se ha dicho que los Juegos son un gran atractivo para el terrorismo, nacional e internacional, pero también lo son para toda la pègre y todos los hampones del mundo.

Un número no desdeñable de los visitantes de los Juegos, en todas las ciudades, está por la flor y la nata de los rateros, carteristas, tironeros, estafadores, rufianes y tahures de toda calaña, así como troteras, colipoterras, peripatéticas, fruta de lenocinio y flor de burdel.

Un multitudinario vuelo de urracas ávidas de lo que haya en el bolsillo ajeno e ingenuo del aficionado al deporte. Esa ralea de tassistas mafiosos de El Prat pertenece a esa categoría de personal. Todo esto es trabajo para la seguridad. Que ya lo sabe, por supuesto.

PREOCUPACION

Este es uno de los aspectos negros de los Juegos que, en el caso de Barcelona, preocupan más al Comité Olímpico Internacional. La ciudad no tiene una fama internacional de lago de paz y honestidad y lo que le acaba de ocurrir a su director de deportes, lo avala.

Es seguro, ¡y tanto!, que cuando el estimable ejecutivo del COI regresó a su patria, Suiza, no se encontró con nada parecido. Es hombre que, por su cargo, viaja mucho. «Lo que me ha pasado en Barcelona, no me había ocurrido en ninguna parte del mundo», pudo decir al llegar a su casa. A mí sí, a mí me ocurrió algo similar en el aeropuerto de Kinshasa, Zaire, Africa Negra.

La Conselleria de Transportes opina

La Conselleria de Obras Públicas y Transportes de la Generalitat Valenciana es la entidad pública responsable de regular el servicio del Taxi en el Área de Valencia. Cayetano Roca Giner, como Director General de Transportes, expone la opinión de esta institución sobre algunos aspectos puntuales que hoy preocupan al colectivo del taxi valenciano.

Descanso semanal: La Conselleria considera que en esta cuestión deben ser los propios profesionales del sector los que deben fijar su postura, respetando en todo momento lo que la legislación laboral exija. Por parte de la Conselleria, cualquier solución puede servir si además la acepta mayoritariamente el sector y garantiza la prestación del servicio en condiciones aceptables, tanto por los usuarios como para las propias condiciones económicas del taxi.

Incremento de Paradas de taxi: Este punto es una clara cuestión de competencia municipal de cada uno de los municipios afectados. La Conselleria aceptará, por tanto, las políticas que los Ayuntamientos adopten, preferentemente de acuerdo con el sector y con las necesidades de los usuarios.

Independientemente de ello, esta entidad podría colaborar en lo que fuera necesario para definir esta política de paradas si los afectados lo consideran interesante.

Carriles bus-taxi: La Conselleria opina que el Taxi cumple objetivos de transporte colectivo, colaborando tanto en la resolución de problemas individuales de movilidad como en mejorar las condiciones de tráfico, al permitir utilizarlo como alternativa de transporte

privado, totalmente ineficaz en ámbitos urbanos y metropolitanos. Considera, por ello, que se debe adoptar la política de tráfico que priorice todos los medios colectivos sobre los privados, incluyendo los carriles bus-taxi. En este sentido cree conveniente la correcta planificación y ejecución del mayor número posible de carriles bus-taxi, con posibilidad de beneficiar incluso las calles con circunvalación restringida, prioridad en los semáforos, etc. Al tiempo de llevar la política disuasoria necesaria con la energía que hiciera falta, es de máximo interés la mentalización de los vehículos privados para que respeten estos carriles.

Colaboración de la

Administración con el sector:

Independientemente de las competencias de ordenación y control que le corresponde a la Conselleria en materia del taxi, cabe recordar que este sector está formado por empresarios que actúan con la máxima libertad posible, dentro de una actividad necesariamente tutelada por la Administración para garantizar cuestiones tan importantes como: tarifas adecuadas, vehículos aptos, lucha contra el intrusismo profesional o la piratería. Consecuentemente con esta situación, la intervención de la administración debe ser la mínima posible para garantizar el funcionamiento normal del sector. No obstante, en este momento se considera que podría ser interesante la realización de actuaciones destinadas al reciclaje y formación de los profesionales del taxi, en las que la Administración podría perfectamente colaborar.

Dos radio-emisoras aglutinan al 30% de la flota

No se puede hablar del taxi de Valencia sin mencionar la labor que realizan Radio Taxi y Tele-taxi, dos radio-emisoras que aglutinan prácticamente al 30% de la flota.

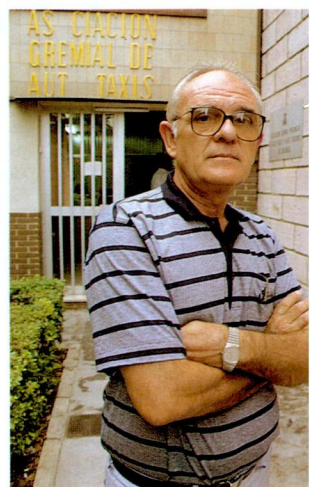
Con una experiencia de 20 años, Radio Taxi es la más arraigada en el sector y la primera que se fundó en España (11 de marzo de 1971). Cuenta con 600 móviles y realiza diariamente 2.500 servicios. Trabaja estrechamente con Protección Civil, tuvo un papel protagónico en la ayuda a las víctimas del incendio del Hospital Clínico Universitario y de las últimas riadas.

Tele-taxi nació hace cuatro años y ya son 410 los taxistas que forman parte de ella. La particularidad de esta radio-emisora radica en estar totalmente informatizada y en ser un Centro especial de empleo en el que todos los trabajadores padecen algún tipo de minusvalía física. Por esta razón la Consejería de Trabajo de la Comunidad Autónoma subvenciona el 50% del salario de cada uno de estos trabajadores, el 100% de la Seguridad Social y financia el 60% de la infraestructura. Tele-taxi funciona con 2 canales de emisión y 12 líneas que le permiten realizar 1800 servicios diarios.

Félix Cañego, Secretario General de la Federación sindical del Taxi



La Cooperativa del Taxi ofrece varios servicios para el taxista



Jesús López Llorens, Presidente de la Asociación Gremial de Autopatronos del Taxi

Juan Macario Maza

Presidente del Consejo de Administración de la Mutua Valenciana del Taxi

¿Cómo y cuándo surgió la iniciativa de crear la Mutua Valenciana del Taxi?

Surgió por iniciativa de un pequeño grupo de taxistas de esta ciudad, que en 1935 acordaron formar una especie de agrupación, a la que llamaron « Mutua de Propietarios de Automóviles de Alquiler de Valencia». A partir de aquel momento organizaron unos talleres en los que reparaban sus propios vehículos. Más tarde implantaron una especie de seguro para cubrir los riesgos del taxi: daños propios, la responsabilidad civil, etc., naciendo así la « Mutua de Previsión Social de la Industria de Automóviles de Alquiler de Valencia», a la que luego se fueron asegurando familiares de taxistas. Posteriormente se hizo una ampliación de talleres, primero en unos locales de la calle Lepanto y más tarde en otros de la calle Caravaca. En 1982, todas estas instalaciones se trasladaron definitivamente al Polígono Vara de Quart. En 1969, y por imperativo legal, la sección de seguros del automóvil fue separada de la Mutua de Previsión Social, constituyéndose la Mutua de Seguros Valenciana de Taxis. Ese gran paso, adoptado por acuerdo de asamblea, permitió ampliar objetivos y abrir los servicios de seguro a vehículos particulares, independientemente de si eran o no taxistas, de esa manera hemos ido ampliando la gama de seguros.

¿Tienen taxistas y particulares los mismos derechos y obligaciones?

No todos los asegurados en la Mutua son tomadores del seguro; son mutualistas y, por tanto, tienen la misma participación, los mismos derechos y



«La Mutua surgió en 1935 por iniciativa de un grupo de taxistas»

Alrededor de 3000 taxistas valencianos disfrutaban de los beneficios de la Mutua Valenciana del Taxi, creada por los propios profesionales taxistas en 1935 y que hoy constituye un modelo para otras ciudades españolas, tanto por su organización como por su funcionamiento. Juan Macario Maza González, Presidente de su Consejo de Administración, explica en esta entrevista, concedida a la Revista del Taxi de Barcelona, la historia y consolidación de esta acertada iniciativa, hoy en pleno proceso de expansión y consolidación.

obligaciones. Inicialmente los taxistas tenían una cuota más elevada, ya que fueron los inspiradores del proyecto. Pero cuando se incorporaron a personas particulares, se devolvió a cada taxista 14.000 ptas. por acuerdo de la Asamblea plenaria. Hoy, los beneficios y la derrama son iguales para todos. El patrimonio de la Mutua pertenece a todos los mutualistas

¿Cuáles son los servicios que ofrece la Mutua Valenciana del Taxi?

Ofrece los mismos servicios que cualquier compañía de seguros: seguro de responsabilidad civil, seguro de ocupantes, de daños propios o voluntarios, retirada de carnet, seguro multiriesgo hogar, etc. Paralelamente, el taxista tiene los talleres de la Mutua de Previsión Social que están, como señalé anteriormente, en el Polígono Vara de Quart. Si un taxista tiene un siniestro con el coche, éste pasa automáticamente al taller para su reparación, procurando un servicio rápido y eficaz. De esta forma se evita que el taxi se encuentre muchos días parado.

¿Cuál es índice de participación del taxista en la actual estructura de la Mutua?

Se podría decir que el 90 por cien de taxistas pertenecen a la Mutua Valenciana del Taxi. Concretamente tenemos 2700 taxistas afiliados.

Para beneficiarse de los servicios de los talleres, ¿cuánto paga el taxista?

Los taxistas pagan a la Mutua de Previsión Social una cuota de 1.005 ptas al año, que cubre una especie de póliza. Por ejemplo, en caso de accidente con el taxi, por cada día de baja reciben 200 ptas. y, en caso de defunción o incapacidad permanente, se les paga 150.000 ptas. Debo señalar, que para abaratar el seguro al taxista, que es más caro ya que obviamente tiene mayor riesgo, se ha conseguido que de los beneficios de los talleres se pase un rappel a la Mutua de Seguros en la cartera del taxi.

¿Qué servicios ofrecen los talleres de la Mutua de Previsión Social?

Los que ofrece cualquier taller: servicios de plancha, pintura, electricidad, mecánica, instalaciones de taxímetro y de módulo, cambios de material para un vehículo nuevo, peritaje, etc., pero siempre si las reparaciones son producidas por un siniestro de circulación.

¿Cuántas personas trabajan en estas instalaciones y qué promedio de vehículos se repara diariamente?

Trabajan alrededor de 49 personas y se repara un promedio de 40 - 45 vehículos diarios. Puedo añadir, además, que en toda la Comunidad Valenciana no existe otro taller similar.



En estos talleres el taxista tiene su vehículo reparado en 48 horas

València, color local

Miquel Alberola
Periodista



Un equipo de profesionales garantiza la calidad de la Mutua

¿Quiénes son las personas que actualmente están al frente de la Mutua Valenciana del Taxi?

Hay un Consejo de Administración de nueve personas, formado por un presidente, un secretario y siete vocales, todos ellos taxistas. Así ha sido desde siempre. Además, anualmente se hace una Asamblea General ordinaria, en la que se evalúa la Gestión y se presentan a los candidatos, porque también cada año se renueva la tercera parte del Consejo de Administración. Posteriormente los taxistas, que son naturalmente mutualistas, los ratifican o no a través de las urnas.

¿Cuál es el sindicato o agrupación que tiene mayor presencia en el Consejo de Administración?

Hoy, el 100 % del Consejo está formado por la Federación del Taxi de Valencia.

¿Qué tipo de formación han recibido los taxistas que hoy están al frente de esta peculiar iniciativa?

Ninguna en particular. Nosotros tenemos muy claro lo que tiene que ser la Mutua. No entramos en las cuestiones técnicas, porque para ello tenemos los asesores necesarios. Nosotros vigilamos que el dinero no se derroche, que se gestione bien. «No es difícil llevarla».

¿No existe el temor de que la participación de mutualistas particulares desvirtúe los objetivos iniciales para los que fue creada la Mutua?

Sí, pero nosotros procuramos captar clientes individuales y no grandes colectivos, porque evidentemente ello perjudicaría a los taxistas, inspiradores de la Mutua.

P.R. Terán
Fotos: Rafael Gil

La convenció diu que el cònsol Decimus Junis Brutus, abans de ser passat pels gavinets en una conspiració no lluny de Sagunt, va improvisar uns envelats per tal d'assentar les tropes abolides d'un cabdill lusità en una illa fluvial, a escassos quilòmetres del Mare Nostrum. Va ser el primer ingredient ètnic en la voluminosa fórmula qualitativa indígena de València. Amb els anys, a aquest veïnat instal·lat en la verdor costera, s'hi van afegir espècimens púnics, llatins, bàrbars, berberescos i de successives latituds expansionistes o simplement patides. El resultat final -actual- d'aquest cens urbanícola, després de conquestes, reconquestes i, sobretot, al·luvions desesperats, és un mosaic genètic d'una curiositat «kitsch», al qual li és complicat, si no impossible, subscriure coincidències de particularitat col·lectiva.

Es va significar com a ciutat en el segle XV, arribant a ser una de les més importants del Mediterrani, com ho demostra l'arquitectura que ha sortejat les desafortunades remodelacions urbanístiques, i n'ha sabut conservar el deix cinc centúries després, malgrat haver extraviat l'esperit metropolità. Envoltada d'un paisatge ple de possibilitats, pragmàtic, que ha determinat la paradoxa d'una població de mentalitat utilitària i

La Mutua Valenciana del Taxi ocupa un histórico edificio en el centro de la ciudad



incompatible amb el sentit per la camiseta, València viu la seva pròpia endogàmia, d'esquena a l'horta i al mar. De fet, València viu d'esquena a tot el País Valencià per pura indiferència, actitud que li ha dificultat la capitalitat del territori i que ha propiciat la vertebració social. La intrahistòria està plètòrica de ressentiments i contundències entre la població d'un costat i l'altre de l'antic camí de trànsits, desavenències que Blasco Ibáñez va consignar en diverses novel·les d'una innegable fidelitat retratística. La ciutat dels ponts ha sabut guanyar-se idèntics recels de les germanes Alacant i Castelló, que han hagut de suportar reiterades discriminacions de preferència econòmica al llarg dels calendaris. No és casualitat que el traçat ferroviari València-Alacant, per il·lustrar el cas, exclogui comarques d'abundant activitat mercantil i bandegi la zona textil d'Alcoi (connectada estratègicament a València per ferrocarril, encara que més pròxima en distància a Alacant, per on resulta inaccessible) per evitar que el port d'Alacant tingues major protagonisme que el de València.

Representat per minories folkloritzants i hiperincrustades en àrees d'influència i opinió, aquest instint autàrquic secular, resultat en un desmesurat culte a l'autosuficiència (a l'home fet a sí mateix, es digui Blasco Ibáñez o González Lizondo), ha suscitat crispats divorcis amb la raó en els períodes més recents, únicament paliats per l'avorriment, d'una banda, i la regeneració dels agents culturals i socials, de l'altra. És en aquest punt de «transició mental», quan els indicis insinuen una transformació urbana progressiva i progressista, que s'inicia la reconciliació de València amb ella mateixa.

los 65 años, pero siempre con una reducción del 8% por cada año menos de los 65. En consecuencia, un trabajador por cuenta ajena, con un porcentaje de años cotizados del 100% y con 60 años de edad, solamente cobrará el 60% de la base reguladora y a los 61 años el 68%, a los 72 años el 76%, a los 63 años el 84%, etc.

En cambio, en los Regímenes de la Minería de Carbón y el Régimen Especial del Mar, si se tienen todos los años de bonificación necesarios, es posible jubilarse a partir de los 55 años con el 100% de la pensión de jubilación.

Si del estudio económico que apareció en el mes de junio del 91 (Revista Taxi nº 62) se desprende que la base de cotización media de un trabajador autónomo no llega a las 70.000 ptas. mensuales y la pensión a cobrar a los 60 años es del 60% de las 70.000 ptas., se está frente a unas pensiones inferiores al mínimo indispensable para satisfacer unas necesidades estándar en una sociedad moderna.

Debe recordarse que, para determinar el importe de la pensión de jubilación, se tiene en cuenta unos porcentajes a calcular sobre la base reguladora. Uno de ellos es, como ya se ha señalado, el de la edad, pero otro, y no menos importante, el relativo a los años cotizados.

Así pues, para llegar a cobrar el 60% de la base reguladora, por ejemplo a los 60 años, es necesario tener 35 años cotizados. Con ello se observa que, paralelamente a la edad, hay que tener muy en cuenta los años en que se ha cotizado efectivamente. Por tanto, no se trata sólo de la edad, sino de la cuantía a percibir en caso de jubilación.

Europa y la Organización Internacional del Trabajo

La situación en Europa no ofrece una solución uniforme a la cuestión de la edad de jubilación y al importe a percibir.

Por otra parte, la Oficina Internacional del Trabajo, en su informe relativo a la Seguridad Social en la perspectiva del año 2000, mantiene la conveniencia de unificar la edad de jubilación entre hombres y mujeres, aunque no haya acuerdo sobre si debe unificarse adelantando la edad de jubilación de los hombres o retrasando la de las mujeres.

Entre las recomendaciones que se hacen en el citado informe, está la de que los asalariados y trabajadores independientes pueden reducir su jornada de trabajo a medida que alcancen una determinada edad madura.

La pérdida de ingresos que esto significa viene compensada por el

inicio de una pensión de jubilación que iría aumentando progresivamente en la medida que disminuyera la jornada de trabajo.

Por otra parte, cada vez se abre paso con más insistencia una serie de criterios que, sobre la base de reconocimiento generalizado a percibir pensión de jubilación, se puede resumir de la siguiente forma:

Mayor libertad de elección en cuanto a la edad de jubilación por parte del trabajador.

Paso progresivo y flexible de la situación de actividad a la de reposo o jubilación.

Tendencia a la igualdad de trato entre hombres y mujeres (en España es sustancialmente igual, salvo casos esporádicos).

Establecimiento del régimen de pre-pensiones como existen en Francia, Países Bajos e Italia.

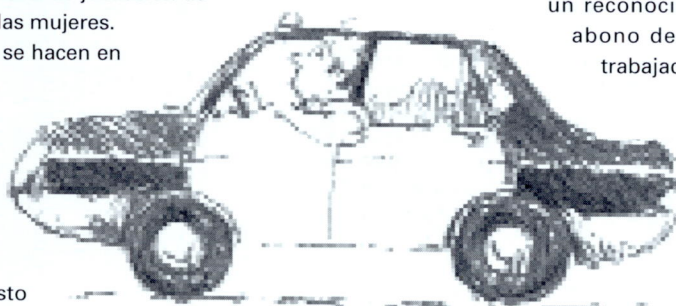
Todo ello nos permitiría "acceder a un sistema de jubilación " a la carta".

Modificaciones legales

Pero, volviendo al núcleo de este tema, para ello sería necesaria una reforma de la Ley de Seguridad Social y de las Disposiciones que la complementan, a fin de que quedara netamente reconocido el derecho a jubilación antes de los 65 años y también, paralelamente, deberían regularse las cuantías de los importes a percibir como consecuencia de este derecho al reconocimiento de la pensión.

Esta reforma podría aplicarse genéricamente a todos los trabajadores o, por cuenta ajena, en la medida en que se rebajasen y flexibilizaran los requisitos para jubilarse y seguramente sería proporcional el derecho a jubilarse y la cuantía final de la pensión en función de los años cotizados.

La forma más específica para los taxistas podría venir por un reconocimiento legislativo mediante el abono de bonificaciones por períodos trabajados en condiciones de toxicidad, dificultad, peligrosidad mayor, stress, etc. Con ello se podría llegar aun sistema de abono de cuotas y bonificaciones en función de los períodos de trabajo, lo que daría lugar, caso de aprobarse, a pensiones de jubilación anticipadas ya sin



Tarifes màximes aplicables als serveis discrecionals

Contingut de l'Ordre

Art. 1: Els serveis públics discrecionals de transport de viatgers, de caràcter interurbà, realitzats amb vehicle fins a nou places i amb un recorregut íntegrament comprès dins el territori de Catalunya s'han d'efectuar d'acord amb les tarifes màximes següents (impostos inclosos):

Preu per quilòmetre recorregut o fracció: 46 ptes.
Preu per hora d'espera: 1261 ptes.
Mínim de percepció: 265 ptes.

Durant la primera hora d'espera, l'usuari té dret a disposar gratuïtament d'un temps d'espera de 15 minuts i, un cop hagi transcorregut aquest, es computarà per fraccions de 15 minuts a raó de 315 ptes. cada fracció.

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

Art. 2: No són aplicables les tarifes màximes esmentades a l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor que preveu la legislació vigent, i tampoc s'han d'aplicar als que regula el Decret 306/1982 de 23 de juliol.

Art. 3: Els serveis s'han de contractar en règim de lloguer amb cotxe complet. Els recorreguts són en circuit tancat fins al punt de partida pel recorregut més curt, si no s'acorda expressament el contrari.

Art. 4: Els vehicles afectats per aquesta Ordre han d'anar proveïts d'un imprès, segons el model de l'annex, on s'indiquin les tarifes màximes aprovades i que ha de ser exposat en un lloc visible a l'interior del vehicle.

Art. 5: En qualsevol cas, l'usuari té dret al transport gratuït del seu equipatge, que, un cop cobert el nombre de places, no podrà excedir els 50 kg. per als vehicles fins a 5 places i els 60 kg. per als de capacitat superior, sempre que el volum d'equipatges permeti introduir-los en el maleter o col·locar-los a la baca del vehicle sense contravenir les normes i els reglaments de trànsit i de circulació.

En cas que no s'utilitzi el nombre total de places, aquestes quantitats podran augmentar-se a raó de 30 kg. per seient buit, sempre que la forma, les dimensions i la naturalesa de l'equipatge facilitin que sigui transportat dins el vehicle.

Els excessos d'equipatge sobre aquestes quantitats s'han d'abonar a raó de 0,61 ptes. per quilògram/kilòmetre, i el transportista és lliure d'admetre'ls o no quan l'excés sigui superior al 50% de les quantitats esmentades.

Art. 6: En contractar el servei, cal fixar els recorreguts, les places i el pes de l'equipatge.

Art. 7: La Direcció General de Transports podrà dictar les

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya va publicar el passat 14 d'agost en el DOGC les tarifes màximes aplicables als serveis discrecionals de transports de viatgers realitzats amb vehicles fins a nou places. El contingut de l'ordre és, per tant, aplicable al servei del taxi.

L'increment que han experimentat els costos d'explotació dels serveis públics discrecionals de transport de viatgers amb vehicle fins a nou places, d'ençà del darrer augment de tarifes autoritzat per l'Ordre del Departament de Política territorial i Obres Públiques de 7 d'agost de 1990, determina la necessitat de revisar les tarifes màximes aplicables a aquest servei amb la finalitat de actualitzar-les.

És aconsellable, així mateix, l'increment del mínim de percepció existent per als serveis realitzats en recorreguts curts de caràcter interurbà, prestats entre localitats situades a la rodalia de grans poblacions, ateses les característiques especials de l'explotació d'aquests serveis.

TARIFAS MAXIMAS OFICIALES PARA LOS SERVICIOS DE VIAJEROS SERIE VT, AUTORIZADAS POR O.M. DE			
Precio o fracción, incluidos los impuestos	kilómetro,	PESETAS	
		45	
Mínimo de percepción		PESETAS	
		255	
			Precio por hora de espera, incluidos los impuestos
			1.216
RESUMEN DE LAS CONDICIONES DE APLICACION			
A) Durante el transcurso de la primera hora de espera el usuario tendrá derecho a disponer gratuitamente de un tiempo de espera de quince minutos, transcurrido el cual se computará por fracciones de quince minutos a razón de pesetas cada fracción.		D) Las percepciones expresadas tienen carácter de máximo y podrán ser disminuidas de mutuo acuerdo, excepto la correspondiente a los mínimos de percepción cuyo cuantía tendrá el carácter de obligatorio.	
B) Los servicios se contratarán en régimen de alquiler por coche completo y los recorridos se efectuarán en circuito cerrado hasta el punto de partida, por el recorrido más corto, si no se conviniere expresamente lo contrario.		E) Las irregularidades o infracciones observadas por los usuarios deberán ser puestas en conocimiento de los Servicios de Inspección de Transportes, pudiendo ser reflejadas en el libro de reclamaciones existente en el vehículo.	
C) En cualquier caso el usuario tendrá derecho al transporte gratuito de su equipaje en las condiciones establecidas en la O.M. de			

Tarifes màximes oficials aplicades a tota Espanya segons Ordre del «Ministerio de Obras Públicas y Transportes» (BOE núm. 193 del 13 de agosto de 1991).

instruccions que calguin per a l'execució i el desplegament d'aquesta Ordre, que entrarà en vigor l'endemà de la seva publicació al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya.

Queda derogada l'Ordre de 7 d'agost de 1990, per la qual s'estableixen les tarifes màximes aplicables als serveis discrecionals de transport de viatgers realitzats amb vehicles que tinguin una capacitat inferior a deu places.

Annex

Generalitat de Catalunya Departament de Política Territorial i Obres Públiques Direcció General de Transports

Tarifes màximes autoritzades per als serveis discrecionals de transports de viatgers, autoritzacions sèrie VT, el recorregut dels quals estigui comprès íntegrament dins el territori de Catalunya (Ordre del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, de 8 de juliol de 1991).

Preu per quilòmetre recorregut o fracció:	46 Ptes.
Preu per hora d'espera:	1261Ptes.
Mínim de percepció:	265 Ptes.

Inclous els impostos.

Extracte de les condicions d'aplicació

1.- Durant la primera hora d'espera l'usuari té dret a disposar gratuïtament d'un temps de 15 minuts, i un cop hagi transcorregut aquesta, han de computar en fraccions de 15 minuts a 315 ptes. cada fracció.

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

3.- L'usuari té dret al transport gratuït del seu equipatge fins als límits establerts i en les condicions que fixa l'Ordre del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de 8 de juliol de 1991

4.- Les percepcions expressades tenen el caràcter de màximes i podran ser disminuïdes de mutu acord, llevat de les corresponents al mínim de percepció, l'import del qual tindrà caràcter obligatori.

5.- Els usuaris hauran de comunicar al Servei Territorial de Transports competent les irregularitats i les infraccions observades i aquestes podran ser consignades en el llibre de reclamacions del vehicle.

Vehicle matrícula.

Nombre de seients.

Propietari.



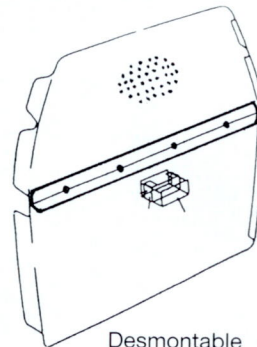
*Mamparas
para Taxi*

**FACILIDADES
DE PAGO;
6 MESES
SIN RECARGO**

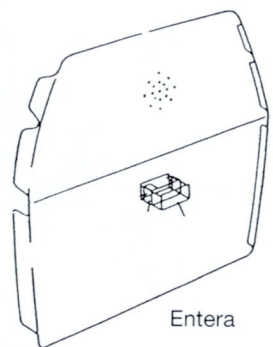
Fabricadas con policarbonato, el mismo material de las pantallas de la policía antidisturbios.

Características:

- Proporciona total aislamiento físico.
- Gran resistencia a impactos.
- Totalmente transparente permite visibilidad total del interior del vehículo sin marco, ni ángulos muertos.
- No roba espacio útil.
- Incombustible.
- Comunicación oral.
- Cajetín intercambio monedas.



Desmontable



Entera

Mampara una pieza: 80.000,- pts.
Mampara desmontable: 90.000,- pts.

DIESRO, S.L. Sevilla, 122 – 08226 TARRASA
Tel. 692 10 45 - 785 92 07

Ciutat Groga a Àustria

Una visita gratificant

De l'1 al 8 de juliol d'enguany, els socis i familiars de Ciutat Groga, juntament amb els alumnes i personal de l'Escola del Taxi, van realitzar el ja habitual viatge de final de curs. Aquesta vegada el lloc escollit va ser Àustria. L'elecció no va ser casual: es va voler visitar aquest país del centre d'Europa coincidint amb la celebració del bicentenari de la mort de Mozart. Gaspar Coll, director de l'Escola del Taxi durant el curs 90-91 ofereix la crònica d'aquest viatge.

-Fórem 98 persones que prenguérem l'avió des de la nova terminal internacional de El Prat. Era un dia assolellat i molt adient per gaudir de bones vistes aèries: sobrevolàrem la mar i entràrem al continent per les costes franceses a l'alçada del port de Toulon i, molt aviat, ja ens trobàrem sobre els Alps permanentment nevats, que no deixàrem fins poc abans d'aterrar a l'Aeroport de Viena.

Un cop arribats, sense dilació, pujàrem a dos autocars i en tres hores i mitja ens plantàrem a la bucòlica ciutat de Salzburg. Ens instal·làrem en un preciós hotelet de muntanya i un cop canviats i descansats ens preparàrem per fer la nostra nit de la ciutat que va veure néixer el gran compositor

Mozart. Ens estrenàrem passejant i sopant en una població on tot el seu centre històric és illa de vianants, amb accés exclusiu als microbusos i als taxis. Una vintena de persones anàrem a escoltar un concert de cambra a la sala de recepcions del castell Príncep-Arquebisbe, la mateixa en què Mozart interpretà per primera vegada en públic als 6 anys. Al castell, que presideix des d'un turó la ciutat, s'hi accedeix amb funicular i les vistes que proporciona serviren de decorat natural a una música impecablement interpretada per un piano i un quartet de vent.

L'endemà hi hagué visita guiada als monuments de la ciutat i a la tarde la gent disposà de temps lliure per passejar, prendre café o cervesa en





ombrejades terrasses, o fer compres dels variats objectes típics del país. Al vespre s'anà a sopar al restaurant del casino de la ciutat, local tot acristallat que, juntament amb el castell, és un dels millors miradors de Salzburg.

El tercer dia deixarem, no sense recança, la ciutat arquebisbal i ens encamàrem cap a la capital de l'Estat Federal d'Àustria: Viena. Hi arribarem a mig dia i, amb temps just per instal·lar-nos a l'hotel i menjar un ràpid i deliciós entrepà de salsitxes fumades, ens portaren en autocar a fer una primera visita guiada als principals palaus, jardins, edificis i monuments de la ciutat. Vam veure tant i tant de bonic que ja sabíem d'antuvi que Viena no ens la podríem acabar. Ens quedaven 5

dies que aprofitarem al minut, sigui visitant la capital o anant a les nombroses sortides optatives que estaven programades.

De Viena, qui més qui menys, pogué gaudir dels imponents palaus Imperial, de Schönbrunn i del Belvedere; de l'exposició de les joies i

vestits de la

coronada per un restaurant giratori, des d'on es veu tota la capital vorejada de l'ample i solemne riu Danubi; de la Catedral romànico-gòtica de Sant Esteve; dels acollidors cafès; les llamineres pastisseries i les ambientades cerveseries; de les tavernes de vi blanc del Grinzig; de l'interior del colossal Teatre de l'Òpera; de la música a l'aire lliure als jardins de l'Ajuntament i del ball nocturn als jardins imperials...i de moltes i innombrables bones sensacions.
L e s



visites optatives ajudaren a conèixer millor Àustria i, fins i tot, Hongria. Es féu un creuer pel Danubi fins a l'abadia de Melk, una visita d'un dia a Budapest i una altra a la tercera ciutat austriaca: Gratz. També es participà en concerts, sopars i un llarg etcètera.

Cansats i contents tornarem a Barcelona la matinada del dia 9 de juliol. Havia estat curt, però intensament gratificant. Fins al proper viatge de Ciutat Grog!!

Gaspar Coll
Director de l'Escola del Taxi
Curs 1990-91

corona; del Museu de Belles Arts; del Prater, el parc d'Atraccions on es conserva la nòria més antiga del món; de la torre de comunicacions,



NISSAN PRIMERA, el japonés más europeo

M^e Àngels Pujol

No resulta nada frecuente que un constructor japonés, a la hora de diseñar y pensar en su futuro modelo, tenga en cuenta los gustos de compradores de otros continentes y se adapte a los mismos con absoluta fidelidad. Sin embargo, esto es lo que ocurre con el Nissan Primera, un modelo que viene a sustituir al vetusto Bluebird, que ya ha pasado a mejor vida.



El Nissan Primera es un modelo construido pensando en los gustos europeos y ello se nota en muchos detalles. Por otra parte, no hay que olvidar que el hecho de que se fabrique en la planta que Nissan posee en Inglaterra hace que llegue a nuestro país como producto comunitario y que, por tanto, no haya cupo de unidades, razón por la cual se ha podido homologar sin el menor problema de abastecimiento para el servicio público.

Quizás puede ser ese pensamiento puesto en los gustos europeos lo que ha hecho que el coche resulte atractivo, aunque no deja de

parecerse a lo que ya existe. En cualquier caso, la línea resulta bonita, con un frontal en cuña, destacando los grupos ópticos rectangulares y una trasera resuelta de forma muy satisfactoria.

Calidad y buenos acabados

Con sus 4'40 metros de longitud, la distribución de espacio para cada cosa resulta más que racional. Empecemos por el maletero, detalle siempre importante cuando hay que meter un buen montón de equipaje o es de formas voluminosas. Al abrir el capó, uno se encuentra ante un

maletero de formas cuadradas y sobre todo limpias. La profundidad del mismo es de 94 centímetros, su altura de 51 centímetros y la anchura máxima de 1'30 metros. En conjunto, la capacidad volumétrica se eleva a 480 dm³, lo que no está nada mal. En cuanto a la rueda de repuesto, de tipo normal, se esconde debajo del maletero y por tanto no resta espacio.

El interior responde a las expectativas: habitáculo amplio y muy cómodo, con unos acabados impecables y materiales de buena calidad, como suele ser habitual en los coches japoneses, que en este aspecto no escatiman nada.

Los ocupantes del Primera no se sentirán agobiados. Tanto delante como detrás, la anchura de que se dispone a la altura de los codos es muy aceptable, ya que varía tan sólo dos centímetros: 1'45 metros delante y 1'43 detrás. En lo que concierne al conductor, dispone desde los pedales hasta el respaldo del asiento de 1'05 metros y hasta el techo de otros 93 centímetros. Tampoco es nada desdeñable la profundidad de banqueta que tiene el asiento que, con sus 52 centímetros ofrece un excelente acomodo a cualquier tipo de anatomía.

En cuanto a las plazas traseras, se accede a ellas sin problemas, gracias al amplio grado de apertura de las puertas. El espacio disponible para las piernas es más que suficiente, ya que desde el respaldo del asiento delantero hasta el fondo del trasero hay 78 centímetros, mientras que hasta el techo se dispone de 90 centímetros. Mucho más criticable es la poca profundidad de la banqueta, puesto que tan sólo tiene 40 centímetros, insuficientes para que uno pueda sentarse cómodamente, al menos en trayectos un poco largos.

Principales características técnicas

	2.0i	2.0 Diesel
Motor		Cuatro cilindros en línea
Cilindrada	1.998 c.c.	1.974 c.c.
Potencia	121 CV/6000 r.p.m	75 CV/4.800 r.p.m.
Velocidad máxima	200 km./h.	155 km./h.
Suspensión	<i>Delantera:</i> independiente de paralelogramo deformable con triángulo inferior y brazo superior de oscilación oblicuo, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. <i>Trasera:</i> Independiente tipo McPherson con dos bieletas transversales y brazo longitudinal, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.	
Caja de cambios	Manual de cinco velocidades	
Frenos	Discos delante ventilados, tambor detrás	
Peso en vacío	1160 kilos	1.120 kilos
Volumen maletero	480 dm3	
Capacidad depósito	60 litros	
Longitud	4,40 metros	
Anchura	1,70 metros	
Altura	1,39 metros	
Consumo a 90 km./h	5,9 litros	5,3 litros
Consumo a 120 km./h	7,6 litros	7,3 litros
Consumo urbano	11,4 litros	7,9 litros

Diesel o gasolina

De cara al servicio de transporte público, se han homologado dos versiones diferentes. Una con motor diesel y otra con motor de gasolina. En el caso del primero, se trata de un dos litros atmosférico de 75 CV de potencia, cuya principal virtud radica en un comportamiento sano y unos consumos muy ajustados,

aunque ciertamente no pueden esperarse de él grandes prestaciones, como ocurre con otros motores diesel de la misma cilindrada, que tienen más empuje. En cuanto a la versión de gasolina, aquí también se trata de un dos litros de inyección electrónica, cuya potencia se eleva a 121 CV. El comportamiento de este motor es realmente muy bueno, con una gran elasticidad y capacidad de recu-

peración excepcionales. Todo ello va acompañado de una caja de cambios de cinco marchas, de funcionamiento muy suave y preciso, como suele ser habitual de todos los coches japoneses. Puesto en la carretera, el Primera ofrece una excelente estabilidad, producto de la buena suspensión, que reduce incluso el balanceo de la carrocería.

1991 • GUIA URBANA DE BARCELONA • 1992 AREA METROPOLITANA Y OTROS MUNICIPIOS



Tomo I
INFORMACION
GENERAL



Tomo II
NOMENCLATURA
Y PLANOS



Tomos III y IV
AREA METROPOLITANA
Y OTROS MUNICIPIOS



Tarifes 1991

UN NOU RECURS CONTRA LA RESOLUCIÓ DE LA COMISSIÓ DE PREUS DE CATALUNYA

El passat mes de juliol, l'EMT va sol·licitar a la Sala del Contenciós-Administratiu del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya l'ampliació del Recurs interposat a la Resolució de la Comissió de Preus de Catalunya, que desestimà el Recurs de Reposició presentat per l'EMT el 19 de novembre de 1990 contra una altra Resolució d'aquesta mateixa Comissió i per la qual va autoritzar l'estructura tarifària del servei d'auto-taxi de l'any 1991. El contingut de la resolució del màxim organisme autonòmic en matèria de preus i tarifes es resumeix en el document que ara us oferim.

Vist el recurs de reposició interposat per la Sra. Mercè Sala i Schnorkowski, com a Presidenta de l'Entitat Metropolitana del Transport de Barcelona, contra la resolució de la Comissió de Preus de Catalunya, de data 19 de novembre de 1990, recaiguda en l'expedient B-88/90, per la qual s'autoritzaren les tarifes dels taxis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Resultant que la Comissió va aprovar unes tarifes pràcticament iguals a les informades per l'Entitat Metropolitana del Transport, llevat de l'hora d'espera, que es va rebaixar a 1.400 ptes. en front de les 1.450 ptes. que proposava l'informe metropolità, no es va acceptar l'aplicació de la tarifa T1, en lloc de la T2, les nits del diumenge al dilluns, i tampoc es va acceptar l'implantació d'un suplement de 100 ptes. per a l'accés a Montjuïc en períodes nocturns i dies festius.

Resultant que el recurs es fonamenta bàsicament en l'informe tècnic que acompanya, el qual, en resum, argumenta el següent:

- Passar d'una tarifa horària de 1.450 ptes. a una de 1.400 ptes. representa que l'increment tarifari ponderat es redueix de 6,84, força inferior a l'increment dels costos d'explotació en el darrer any, que va ser del 10,36%, i que existeix actualment incertesa quant a l'evolució dels preus dels carburants a curt termini.

-L'aplicació de la Tarifa T1, la nit del diumenge al dilluns suposava un increment tarifari addicional del 0,17%, i era motivada per la necessitat d'incentivar la prestació del servei en aquest període horari del diumenge, amb la finalitat de donar una adequada cobertura a la demanda del servei, actualment desatesa.

-L'establiment del suplement per a l'accés a Montjuïc representa un increment tarifari insignificant, i ve motivat per la necessitat d'incentivar aquest tipus de servei, molt poc atractiu per al professional taxista els dies de més demanda, donats els alts

nivells de congestió del trànsit. La no incentivació d'aquest tipus de servei pot portar, en el límit, a que els taxistes deixin d'atendre la demanda relacionada amb Montjuïc els dies de més demanda.

Considerant que els percentatges d'increment adduïts pel recurrent són, si més no, qüestionables, ja que en el càlcul de l'increment mig ponderat de la tarifa utilitza dades de comportament de la demanda corresponents a 1989, quan és evident que aquesta ha augmentat, a més, no s'ha tingut en compte la repercussió que representa la disminució de la franquícia horària en la baixada de bandera, així com tampoc la situació actual del trànsit en què l'incidència del component hora d'espera, en el qual s'ha autoritzat un augment del 16,66%, té un pes cada cop més important.

Considerant que l'increment de la tarifa i l'establiment de suplementes extres no són ni l'únic ni el millor sistema d'incentivar la prestació d'un servei que, no ho oblidem, és un servei públic, l'Entitat Metropolitana del Transport disposa, o hauria de disposar, d'algun altre instrument per garantir la prestació dels serveis de què és responsable, per tal que no vagin en detriment únicament de l'usuari.

Atès el contingut de l'article 1er. del Decret 113/86 del 20 de març, el qual atribueix competència de la Comissió de Preus de Catalunya en matèria de preus i tarifes de bens i serveis subjectes al règim d'autorització prèvia.

La Comissió de Preus de Catalunya, en reunió de data 13 de juny de 1991 ha resolt:

Desestimar el recurs presentat per la Sra. Mercè Sala i Schnorkowski, com a presidenta de l'Entitat Metropolitana del Transport de Barcelona, contra la resolució de la Comissió de Preus de Catalunya, de data 19 de desembre de 1990, recaiguda en l'expedient b-88/90, confirmant-la en tots els seus punts.

Contra aquesta resolució, que exhaureix la via administrativa, podrà interposar-se recurs contenciós administratiu davant el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya en el termini de dos mesos a comptar des de l'endemà de la seva notificació, d'acord amb allò que disposa l'article 58 de la Llei Reguladora de la Jurisdicció Contenciosa Administrativa.

Barcelona, catorze de juny de mil nou-cents noranta-u.

Lluís Alegre i Selgà
Conseller de Comerç, Consum i Turisme
President de la Comissió de Preus de Catalunya.

UNA REALITAT IRREVERSIBLE

Balanç del Curs 90-91 a l'Escola del Taxi de Ciutat Grogà



Visita històrica a l'Exposició Universal de 1988

El passat mes de juliol va finalitzar un curs més de l'Escola del Taxi amb la participació de més de 600 alumnes, comptant els taxistes que es reciclen en diverses matèries, aquells que van fer el curs d'Informador Olímpic, els familiars de taxistes i els aspirants a professionals que van realitzar els cursos per a l'obtenció de l'acreditació de conductor de vehicles auto-taxi.

Enguany, precisament, s'ha celebrat el quart aniversari de la fundació de l'Escola, i en aquesta ocasió més de 1000 taxistes es reuniren a les cotxeres de Sants per estrenar una iniciativa que l'EMT volia posar en pràctica i que els anys han confirmat com a una realitat irreversible i amb una vitalitat superior a les expectatives inicialment previstes.

Durant el curs 1990-91 es van impartir les assignatures habituals que formen els estudis de reciclatge: Història i coneixements turístics de l'Àrea Metropolitana, Mecànica de l'automòbil, Anglès i Català. En totes elles, els professors van procurar avançar en els coneixements per no repetir matèria als alumnes ja veterans i, a la vegada, van procurar adaptar-se al nivell inicial de les persones que assistien a l'Escola per primera vegada. A més a més, en el curs 90-91 es van iniciar nous cursos de francès i d'anglès per a escolars, fills de taxistes. Tota aquesta tasca s'ha completat amb nous esforços d'infraestructura. Cal destacar el laboratori d'idiomes construït expressament amb un disseny especial per a les nostres necessitats.

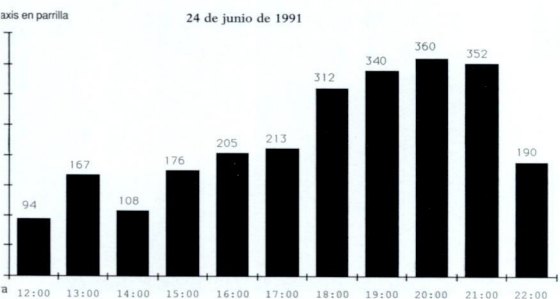
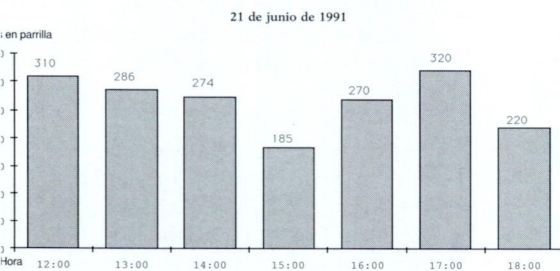
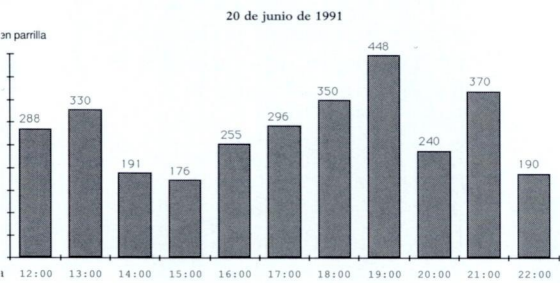
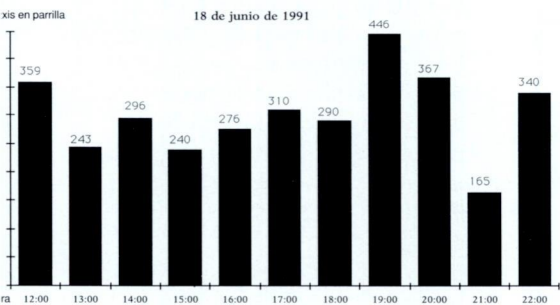
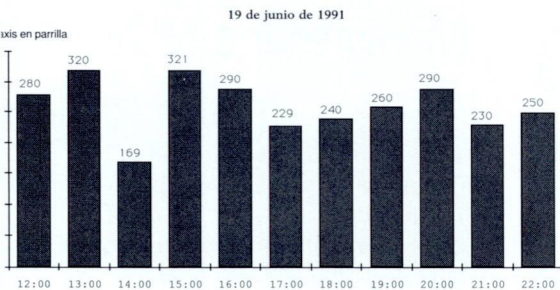
Com és habitual, la tasca docent de l'Escola es va completar amb nombroses activitats de tipus lúdic i cultural, com diverses visites a museus, exposicions, monuments, hotels i llocs d'interès turístic de la ciutat; també es va visitar la fàbrica Seat i el Saló de l'Automòbil. Es van realitzar excursions a Vilafranca del Conflent, a Tarragona-Salou i a la Seu d'Urgell-Andorra. Es va organitzar un curset intensiu de balls de saló, torneigs esportius, sopars de final de curs al restaurant Mediévolo i un viatge d'una setmana a Àustria.

Tot ha resultat formatiu i estimulant, i no únicament per als alumnes, sinó també per a l'equip docent i administratiu que vam treballar en aquesta realitat tant viva que és l'Escola. Per al curs 1991-92, ja tenim preparades noves activitats i previstes millores materials i humanes en les activitats de sempre. Tornarem a obrir l'Escola a l'octubre per als cursos de reciclatge i ja està en funcionament des del setembre per als aspirants a la professió de taxista. Seguirem dipositant tota la nostra il·lusió en aquesta "gran família" que és l'Escola del Taxi de Barcelona.

Des d'aquestes línies us invito a participar! L'Escola del Taxi és vostra!

Gaspar Coll i Rosell
Director de l'Escola del Taxi
Curs 90-91

Nivel de ocupación de la parrilla a partir de las 12:00 a.m.



Aeropuerto de El Prat

« NO REGRESE DE VACIO A BARCELONA »

El taxi dispone de un área de espera de 400 plazas

El Servei del Taxi de la EMT ha venido realizando en los últimos meses un estudio estadístico para evaluar el número de taxis que se quedan en el Aeropuerto de El Prat y, concretamente, en el «área de espera de taxis», así como el número de entradas y salidas que se efectúan en la misma en las diferentes horas del día. Los datos obtenidos permiten aconsejar a todos los profesionales taxistas «no regresar de vacío a Barcelona», ya que la actividad del aeropuerto va progresivamente en aumento y, por otra parte, su nueva configuración ha puesto a disposición del sector una parrilla de 400 plazas que cubre con comodidad las necesidades del actual tráfico aéreo.

Entradas y salidas de parrilla

Día: 18 /6/91

Hora del recuento: de 9:00 a 11:00 de la mañana
Taxis que entran en la parrilla: 623
Taxis que salen de la parrilla: 735

Día: 19/6/91

Hora del recuento: de las 9 a las 11:00 a.m.
Taxis en parrilla a las 9:00 h.: 360
Taxis que entran en la parrilla: 523
Taxis que salen de parrilla: 571

Día 20/6/91

Hora del recuento: de 9 a 11:00 a.m.
Taxis en parrilla a las 9:00 h.: 370
Taxis que entran en la parrilla : 459
Taxis que salen de la parrilla: 505

Día 21/6/91

Hora del recuento: de 9 a 11:00 a.m.
Taxis en parrilla a las 9:00 : 390
Taxis que entran en la parrilla: 644
Taxis que salen de la parrilla: 506

Día: 24/6/91

Hora del recuento: de 9 a 11:00 a.m.
Taxis en parrilla a las 9:00: 147
Taxis que entran en la parrilla: 187
Taxis que salen de la parrilla: 143

Día: 25/6/91

Hora del recuento: de 9 a 11 a.m.
Taxis en parrilla a las 9:00: 240
Taxis que entran en la parrilla: 470
Taxis que salen de la parrilla: 432

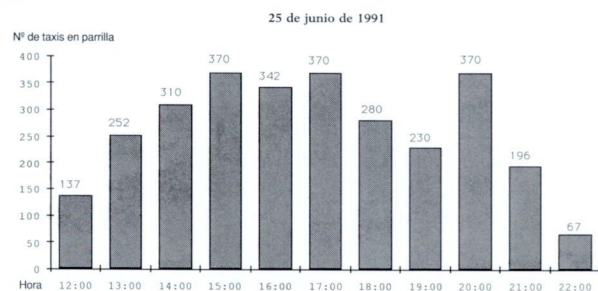
Día 26/6/91

Hora del recuento: de 9 a 11:00 h.
Taxis en parrilla a las 9:00: 370
Taxis que entran en la parrilla: 940
Taxis que salen de la parrilla: 1110

¡¡ Mejora el Puente Aéreo !!

Iberia ha incrementado los servicios de Puente Aéreo en un 40% durante las horas punta (primera hora de la mañana y últimas de la tarde, con mayor incidencia en lunes y viernes).

A la hora de cerrar esta publicación, Iberia no disponía de los nuevos horarios de otoño-invierno. Si desea conocerlos, llame al teléfono: 301.39.93.



BUZÓN DEL TAXI

Clues:
 GATO (ING.)
 DEBE (FRAN.)
 RISA. (FRAN.)
 ADORARON A JESUS.
 DIRECTOR TECNICO.
 APARECEN EN LA ELECTROLISIS.
 MADRE DEL NIDO.
 SI (FRANES).
 NOMBRE DE LETRA.
 EMPRESAS (ESPAÑAS).
 VIRTUD TEOLÓGICA.
 PRESTE.
 ACEITE.
 PIEZA DE AJEDREZ.
 ESCUDO + CUBIERTO + EL CUERPO.

Soluciones Memorímetro, nº 26

- 1.- c/ Consell de Cent, nº 362-364.
- 2.- Consell de Cent, 341.
- 3.- Mercat del Porvenir o del Ninot.
- 4.- Norman Foster (2,60 m.);
- 5.- Beisbol.
- 6.- Banys Nous, Call, Sant Honorat, c/ Santa Eulàlia .
- 7.- Pça. Sant Felip Neri.
- 8.- Excuse me, I haven't got change of 10.000 ptas.
- 9.- 1848.
- 10.- Palau March, Rambla Santa Mònica, 8 .

El premio de 10.000 ptas. ha correspondido al Sra. Ana Isabel Banzo, Licencia nº 2578. Está a su disposición a partir del 5 de octubre en el Servei del taxi de la EMT, c/ 62. Núm. 420. 08040 Barcelona. Teléfono 336.61.61 (ext. 2154)

Agradecimientos:

◆ Con referencia a la denuncia efectuada por la pérdida de una cartera a nombre del Sr. Ian Wright (Ref. 530/91, de fecha 28.5.91), les comunicamos que el día 6 de junio, nos fue reintegrada totalmente intacta por el taxista Sr. Antonio Navarrete, nº de licencia 7678. El Sr. Navarrete tuvo la amabilidad de traernos la cartera a la dirección facilitada por nosotros sin ningún tipo de cargo. Permitan que les felicite por el excelente servicio prestado por la EMT. y la honradez del Sr. Navarrete. Agradeciendo su colaboración, les saluda atentamente: Pedro Catena Pou Terrassa

◆ La Sra. Durafour, de nacionalidad francesa, da las gracias al taxista con Licencia 3502, quien le hizo entrega de la cartera que dejó olvidada en el interior del taxi cuando efectuó el trayecto «Aeropuerto de

Barcelona- Facultad de Física y Química» el pasado 3 de julio. La denuncia de la pérdida y los trámites para su recuperación se efectuaron a través del teléfono de «Objectes perduts» que la EMT tiene a disposición de usuarios y taxistas.

◆ Quiero manifestar mi sincero y profundo agradecimiento, no sólo por la ayuda prestada por la EMT, sino por el talante afable y honesto percibido en todos los profesionales del taxi con que he tenido contacto estos días. Deseo manifestar públicamente y de manera muy especial mi reconocimiento al Sr. D. Juan Rodríguez, quien llevó a cabo varias gestiones para que pudiera recuperar la estilográfica extraviada en un taxi y que felizmente pude recuperar. Atentamente: Antonio Molero Ayala c/ Mira del Río Bajo, 16 Madrid (16/6/91)

◆ Desitjo agrair d'alguna manera el gest amable d'un professional

taxista que, havent-me deixat oblidat un talonari en el seu automòbil, va tenir la gentilesa de portar-lo personalment a la meua oficina de la Caixa. Molt agràida: Adela Pujades DNI: 37753899

Extravíos importantes

◆ Como profesora de "Reflexología Podal", utilizo una estructura ósea del pie para impartir la anatomía del pie en la mencionada docencia. El día 26 de abril, pasadas ya las 10 de la noche, y para trasladarme desde la calle Independencia (donde doy las clases) hasta Badal-Sants (donde vivo), utilicé el servicio de un taxi. Allí extravié dicha pieza. Si bien no me cabe duda de su falta de utilidad para cualquiera, para mí tiene un gran valor. Les expongo lo anteriormente dicho a la espera de que Uds. puedan utilizar algún medio para

saber si fue encontrado y si puedo recuperarlo. Agradezco su atención y aprovecho la ocasión para saludarles cordialmente. M^{ra} Remedios Rubio Teléf.: 422.66.16.

◆ El pasado 23 de junio, el Sr. David Martín Rabanal, acompañado de su esposa, solicitó el servicio de un taxi en la terminal de internacional del Aeropuerto de Barcelona con dirección a Castelldefels (frente a la Guardia Civil). En el maletero, el taxista colocó dos maletas y un bolso de bandolera con el rótulo de INTER PAX.

No obstante, al llegar a destino, el mencionado taxista ayudó a los usuarios a descargar las maletas, olvidando el bolso de bandolera. A pesar de muchos intentos, todos ellos infructuosos, el Sr. David Martín no ha podido recuperar el bolso, que para él contenía objetos de mucha utilidad por ser una persona casi invidente (gafas especiales con cristal de aumento y micro lupa, especiales para poder moverse por su condición de invidente con un pequeño resto visual, además de diversos documentos).

Según el Sr. David Martín, el daño causado por no devolver la bolsa es muy superior al beneficio que de ella se pueda obtener.

El profesional taxista que realizó esa carrera debe ponerse en contacto con el Sr. David Martín Rabanal a través del teléfono: (94) 469.45.26.

Subscripció gratuïta

Si encara no rep la Revista Taxi Metropolità de Barcelona i està interessat o interessada a rebre-la, ompli si li plau la butlleta següent:

Nom _____

Cognoms _____

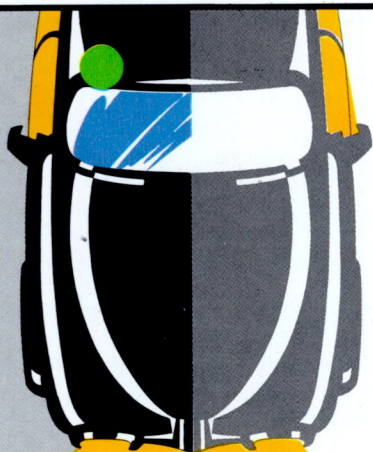
Adreça _____

Codi Postal _____

Municipi _____

Si es tracta d'una empresa, especifiqui'n el nom:

Trameti aquesta butlleta a l'adreça següent: c/ 62, núm 420. Zona Franca. 08040 Barcelona. Especifiqui en el sobre: «Revista del Taxi».



Seguimos ampliando servicios al socio

Esso OFERTA ESPECIAL ACEITE **Esso**

POR LA COMPRA DE 5 LATAS DE 5 LITROS LE
REGALAMOS OTRA.

PRECIO POR UNIDAD:

X D-3 GAS OIL 1825 - 5 LITROS

SUPER OIL GASOLINA 1825 - 5 LITROS

EXTRA GASOLINA 1600 - 5 LITROS

IVA APARTE

SORTEAMOS 6 PRECIOSAS BATERIAS DE COCINA



OFERTA ESPECIAL FILTROS



- ACEITE - AIRE - GAS OIL -

POR EL PRECIO DE 1 LLEVESE 3

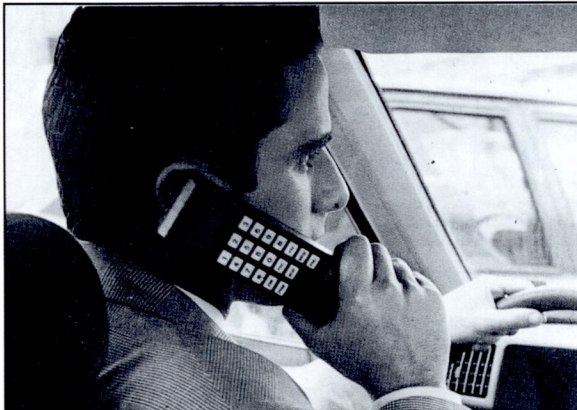
PRECIO EJEMPLO:

FILTRO ACEITE CITROËN- PEUGEOT-TALBOT

3 FILTROS POR 1480 + IVA

AMBAS OFERTAS VALIDAS HASTA EL 30-XI-91

C/ Lutxana, 115 - Tel. 485 04 26 - 08018 BARCELONA



TELEFONO MOVIL-TAXI

NUEVA LINEA SISTEMA 900
 PRECIO **MUY ESPECIAL**, SOLO Sres. TAXISTAS
 Consulte sin compromiso.

ENTRE LOS 100 PRIMEROS SE SORTEARÁ UN VIAJE A
 CANARIAS CON ESTANCIA DE 7 DIAS PARA DOS PERSONAS

CENTRALES TELEFONICAS - TELEFONOS SIN HILOS
 CONTESTADORES - INTERCOMUNICACION
 ESTUDIOS TELEFONIA



COMPANIA TELEFONICA CATALANA, S. A.
 Rda. Gral. Mitre, 110 - Tels. 201 83 92 - 201 98 52 - 08021 BARCELONA

Optica Ruiz Urrea

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

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

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

RENOVACION DEL PERMISO DE CONDUCIR

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

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

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



Una Empresa Actual al Servicio del Industrial del Taxi

Descuentos especiales para Sres. Taxistas



Pasaje Nogués, 7-9
 Tel. 258 98 09
 Fax (93) 258 27 00
 08025 BARCELONA

Provenza, 378-380
 Tel. 207 61 63
 Fax (93) 258 30 33
 08037 BARCELONA

Dante, 37-39
 Tel. 358 83 00
 Fax (93) 358 82 87
 08014 BARCELONA

Violante de
 Hungría, 125
 Tel. 33040 08
 08028 BARCELONA

Pons y Gallarza, 41
 Tel. 345 64 64
 Fax (93) 345 99 84
 08030 BARCELONA

ASESORIA TECNICA DE SEGUROS

CITROËN TERCEROS B.C. T. RIESGO B.C.

AX 11 RE	33.571	80.072
BX 14 TRE	33.571	107.130
BX 16 TS 5v.	38.463	112.021

OPEL

CORSA SWING 3p.	31.019	79.601
KADETT LS 1.3	33.571	100.885
VECTRA 1.6	38.463	120.347

RENAULT

5 FIVE	31.019	77.520
5 TD 3p	33.571	92.560
19 TR 5v	33.571	98.804
21 TS 5v	38.463	118.265

TARIFAS DE TAXIS CONDUCTIDOS POR PROPIETARIOS

Grupo 5	50.768
Grupo 6	58.825

(Retirada de Carnet de 8.040 en caso de interesarles)
 RESPETAMOS SU BONIFICACION ANUAL POR BUEN CONDUCTOR.
 SI NO ENCUENTRA SU MODELO, LLAMENOS.
 HORARIO DE OFICINA: de Lunes a Viernes de 9 a 13 h. y de 16 a 20 h.
 GARANTIZAMOS LOS PAGOS DE SUS SINIESTROS

Cerdeña, 311 Tda. 3ª (Sagrada Familia)
08025 BARCELONA

Tel. (93) 258 38 95-207 74 64 Fax. 207 78 03

OPEL VECTRA



PARA USO PROFESIONAL.

El Opel Vectra GL 1.7 Diesel es un trabajador infatigable.

Consumo muy poco: 4,4 l. a 90 Km/h. y dispone de un amplio maletero con una capacidad de hasta 530 litros VDA.

En versiones de 4 ó 5 puertas, y con el confort y la seguridad de su ingeniería alemana Opel.

Descubra el Vectra más profesional en su Concesionario Oficial Opel.



Le esperamos

AUTO BAIX

Ctra. Sta. Cruz de Calafell, km 9,2
Tels. 654 05 12 / 654 15 12 - SANT BOI DE LLOBREGAT (Barcelona)

BENEDITO, S.A.

Exposición: Vía Augusta, 232. Tel. 209 39 11
Taller: Aribau, 320. Tel. 209 42 99 - BARCELONA

FANAUTO, S.A.

Gran Vía de Carlos III, 70-74
Europa, 18. Tel. 321 92 00 - BARCELONA

IBERTRACCION, S.A

Avda. dels Països Catalans, s/n. Tel. 371 30 50
ESPLUGUES DE LLOBREGAT (Barcelona)

MASTERDIESEL

Avda. Guipúzcoa, 83. Tel. 313 59 12
Avda. Meridiana, 235. Tel. 340 37 17 - BARCELONA

MOTOR REPRIS, S.A.

Gran Vía Corts Catalanes, 484 (esquina Viladomat)
Tels. 424 93 04 / 423 85 74 - BARCELONA

ROMAGOSA

Padilla, 318. Tels. 256 63 00 / 348 01 66
BARCELONA

SANTAUTO, S.A.

Pº. Lorenzo Serra, 20. Tels. 386 61 54 / 386 10 00
SANTA COLOMA DE GRAMANET (Barcelona)

Concesionarios Oficiales

OPEL 
Mejores por experiencia

TAXI 65

Taxi Metropolità de Barcelona

Novembre 1991

