

REVISTA

TAXI



Àrea metropolitana de Barcelona
Institut Metropolità del Taxi

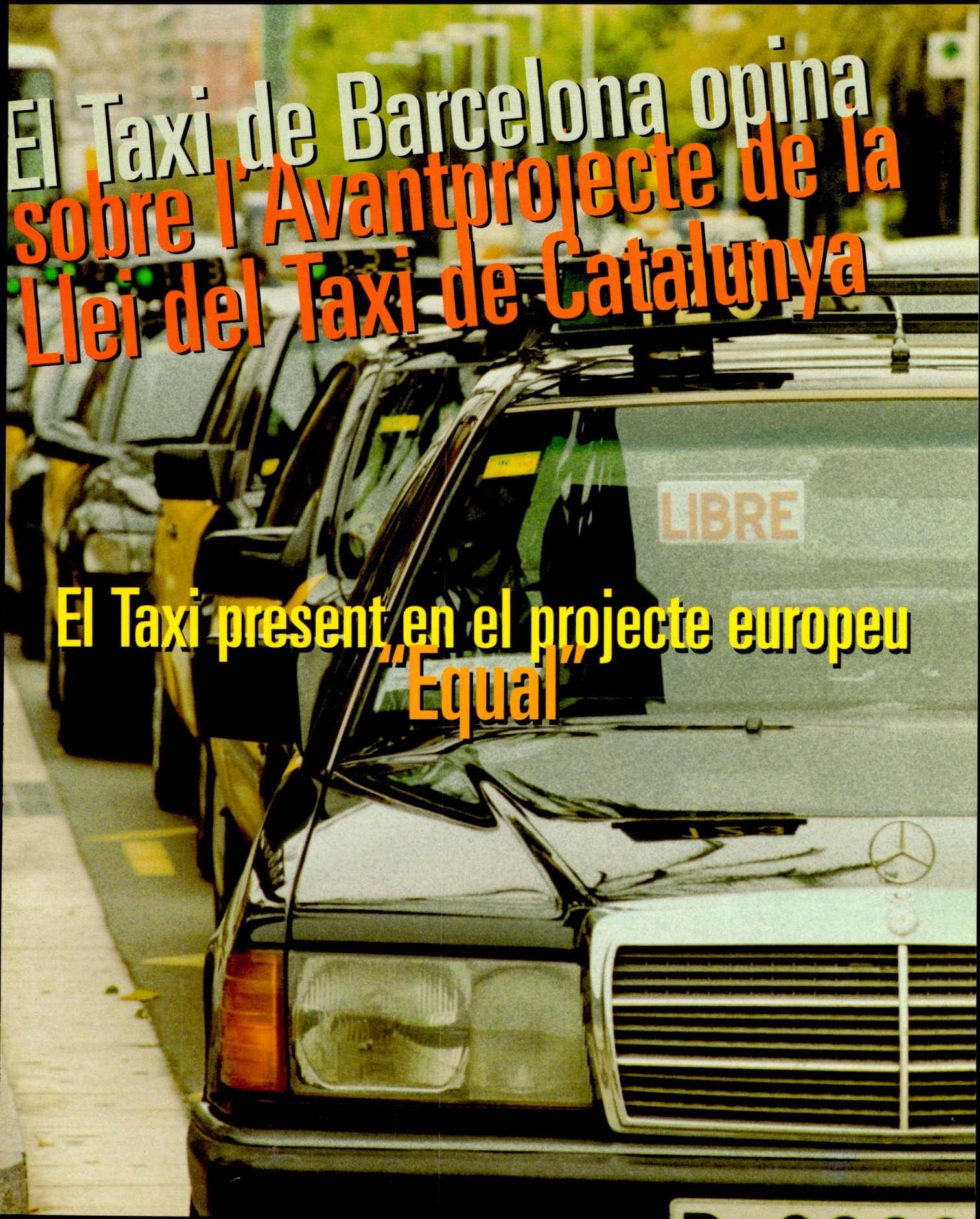
150

Taxi Metropolità de Barcelona
Abril - Maig 2002

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

El Taxi de Barcelona opina sobre l'Avantprojecte de la Llei del Taxi de Catalunya

El Taxi present en el projecte europeu
"Equal"





Una sonrisa vale más que mil palabras



Àrea metropolitana de Barcelona
Institut Metropolità del T

Servicios gratuitos

- 1ª Visita (consulta y revisión)
- 1ª Visita Ortodoncia
- Revisiones periódicas/Urgencias
- Fluorización
- Radiografías intrabucales

20% de descuento

en el resto de tratamientos, incluso
en Prótesis Dental, Ortodoncia e Implantes.

Sesión de higiene + revisión **18.03 €**

- Trato personalizado
- La más avanzada tecnología
- El mejor servicio odontológico
- Cuidamos de tí y de los tuyos



BARCELONA
Floridablanca, 106, bajos
Tel. 93 325 44 00

BADALONA
Colom, 46, bajos
Tel. 93 464 43 63

EL PRAT DE LLOBREGAT
Major, 6, pral.
Tel. 93 379 24 90

L'HOSPITALET DE LLOBREGAT
Progrés, 22, pral.
Tel. 93 448 22 02

SANT BOI DE LLOBREGAT
Francesc Macià, 11-15, bajo
Tel. 93 652 92 92

MANRESA
Pº. Pere III, 90, entlo. 1º
Tel. 93 877 44 34

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

TARRAGONA
Prat de la Riba, 22, 1º 1ª
Tel. 977 23 24 73

MADRID
Lope de Rueda, 46, bajos
Tel. 91 504 17 42

OVIEDO
Bermúdez de Castro, 42, 1º
Tel. 98 511 25 61

ZARAGOZA
Pº María Agustín, 60, bajos
Tel. 976 28 03 94

CASTELLÓN
Gobernador, 20, bajos
Tel. 964 23 95 90

Para otras zonas ponemos a su disposición la más amplia red de centros concertados a nivel nacional.

Tel. 902 20 21 12

Sumari



Edita

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

Consell de Redacció

Daniel Fernández
Pilar Molina
Xavier Sabaté
P. Rocío Terán

Direcció de Comunicació

Xavier Sabaté

Direcció Periodística

P. Rocío Terán

Col·laboradors

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

Publicitat

Tomàs Muñoz
Telèfon 934 850 426

Correcció

Anna Canals

Capçalera coberta

Enric Satué

Disseny Gràfic i Maquetació

Sergi Freixes - El Petit Estudi

Fotografia

Ramon Josa i Campoamor

Tiratge

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

Fotomecànica

Tresmar, SA

Impressió

Gramagraf
Sant Joan, 22-23
Santa Coloma de Gramenet

Dipòsit legal: B. 27.521-1983

Subscripció

7.000 ptes. anuals
amb taló nominatiu

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

Editorial4

Cal una LLei de futur, no de passat

Avantprojecte de la Llei del Taxi de Catalunya6

Una proposta ambígua, amb importants llacunes jurídiques

Opinions dels membres de l'IMET i de l'EMT

Tribuna del taxi16

Què opina la seva associació o sindicat de l'avantprojecte de Llei del Taxi de Catalunya?

El taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona participa en el programa europeu "Equal"22

Taxi-Solidaritat24

El Taxi a prop dels avis de Catalunya

Tauler25



- Horario de trabajo de los nuevos adjudicatarios de licencia
- 113 personas reben la Credencial de Taxista en el primer trimestre de l'any
- La web de Brussel.les, un exemple d'organització
- Nuevo acuerdo con Telefónica Movistar
- Exposición de republicanos españoles en Mathausen
- Revisions metropolitanes i edictes
- Acta de la Mesa Tècnica del Taxi del 18 de gener de 2002

Taxi-Salut34

A la salut de les taxistes

Taxi-Motor.....36

- Seat Toledo, el preferit en el primer trimestre de 2002
- El meu favorit: Con el Nissan Almera me canso menos

L'usuari li agraeix.....38

Taxi Lleure42



- Entrevista a: Javier Saviola
- Cinema, TV, vídeo
- Llocs per comprar
- Un nom, un taxista: Vicente Lamata
- Menjar de tres forquilles. Gastronomia
- Esport
- Pensat i fet
- La hoja de Maribel

Editorial

SE NECESITA UNA LEY DE FUTURO Y NO DEL PASADO

En ocasiones, algunas iniciativas legislativas, la necesidad de las cuales es unánime y no cuestionada, son postergadas repetidamente por razones imprevisibles propias del dinamismo de la sociedad. En este sentido, debido a que la normativa existente en el sector condiciona su progreso de futuro y hay una sensación de inseguridad jurídica que afecta a todos los operadores, hemos de congratularnos por la redacción de un borrador del anteproyecto de Ley del Taxi de Catalunya.

Hemos asistido durante el pasado mes de marzo al anuncio del mencionado borrador, anuncio que, posteriormente, después de su lectura, ha provocado una cierta polémica en el sector, recogida por diferentes medios de comunicación. Ciertamente, la polémica, bien entendida, no tiene por qué ser negativa. Es natural que aquello que se está debatiendo tenga una incidencia en el presente del sector, pero, sobre todo, puede condicionar su futuro.

A pesar de que los taxistas del área metropolitana de Barcelona representan más del setenta por ciento de los taxis de Catalunya, debemos ser conscientes de que esta iniciativa legislativa será de aplicación a todo el ámbito territorial de Catalunya. No tiene por qué pensarse que aquello que es bueno para el taxi del área también lo es para el resto de municipios; tampoco lo contrario. Pero existen muchos elementos que, correctamente recogidos en la Ley, podrán dar instrumentos de mejora del sector en función de la realidad de cada uno de los ámbitos territoriales, municipales o metropolitanos en el que se desarrolle.

La polémica fundamental ha venido provocada por uno de los aspectos que más puede generarla: se trata de la posibilidad, ya recogida en el Reglamento Nacional de 1979, de la existencia de personas

jurídicas, empresas, como titulares de licencia. La realidad de esta posibilidad ha sido históricamente uno de los motivos de divergencia entre los partidarios de diferentes modelos para el sector.

En el área metropolitana de Barcelona, esta divergencia se resolvió con la firma, el año 1999, de unos acuerdos con el consenso de la mayoría de representantes del sector. Únicamente falta la Ley que permita materializarlos. Este punto de partida ha sido ignorado en el borrador y, además, cuando se ha recogido la presencia de empresas como titulares de licencias se ha hecho dando la posibilidad de que, en el futuro, en lugar de más de 10.000 autónomos puedan existir 200 o menos empresas que sean titulares de todas las licencias que hay en el área.

El punto de ruptura que el hecho anterior pueda introducir en la estructura histórica del sector representa un modelo potencial en que los más perjudicados serán los taxistas autónomos de toda Catalunya, los usuarios e, incluso, las pequeñas empresas que actualmente existen. Por tanto, debemos pedir que se contemplen medidas correctoras que permitan la existencia de personas jurídicas en los ámbitos territoriales donde sea necesario, lo cual no supone ninguna distorsión del modelo del área y del conjunto de Catalunya basado en empresarios individuales, autónomos.

Retomando la necesidad que justifica esta iniciativa legislativa, si se trata de dotar al sector de instrumentos que permitan su progreso de futuro, su redactado tiene importantes deficiencias que también esperamos sean subsanadas. Por último, si se trata de resolver la inseguridad jurídica que afecta a todos los actores, el actual redactado no lo consigue y, además, con su ambigüedad puede provocar el efecto contrario creando una mayor inseguridad.

Al menos, todos estos aspectos comentados pueden y deben ser corregidos con el fin de dotar al sector de una normativa que se le adecúe, que posibilite que cada una de las entidades locales, en su desarrollo posterior, pueda llegar al consenso necesario para el diseño del modelo apropiado a la realidad de su territorio. Desde el Institut lo solicitamos y lo esperamos y, en este camino, ofrecemos la colaboración necesaria para conseguirlo.

Sea cual sea el resultado, continuaremos trabajando junto al sector para el taxi del área metropolitana de Barcelona, pero reclamamos una ley con visión de futuro y no una ley que nos lleve a tiempos pretéritos.

Editorial

En ocasions, algunes iniciatives legislatives, la necessitat de les quals és unànime i no qüestionada, són repetidament postergades per raons imprevisibles pròpies del dinamisme de la societat. En aquest sentit, atès que la normativa existent en el sector condiona el progrés de futur i que existeix una important sensació d'inseguretat jurídica que afecta tots els operadors, hem de congratular-nos sobre la redacció d'un esborrany d'avantprojecte de Llei del Taxi de Catalunya.

Vam assistir durant el mes de març passat a l'anunci de l'esborrany mencionat, anunci que posteriorment, després de la seva lectura, ha provocat una certa polèmica en el sector que ha estat recollida per diferents mitjans de comunicació. Certament, la polèmica, ben entesa, no té per què ser negativa; és natural quan allò que s'està debatent té una incidència en el present del sector, però, sobretot, pot condicionar-ne el futur.

Malgrat que els taxis de l'àrea metropolitana de Barcelona representen més del setanta per cent dels taxis de Catalunya, hem de ser conscients que aquesta iniciativa legislativa serà d'aplicació a tot l'àmbit territorial de Catalunya. No té per què pensar-se que allò que és bo per al taxi de l'àrea també ha de ser-ho per a la resta de municipis; ni a l'inrevés no té per què ser així. Però existeixen molts elements que, recollits correctament per la Llei, podran donar eines de millora del sector en funció de la realitat de cadascun dels àmbits territorials, municipals o metropolitans, on es desenvolupi.

La polèmica fonamental ha estat provocada per un dels aspectes que més pot generar-la: es tracta de la possibilitat, ja recollida en el Reglament Nacional de 1979, d'existència de persones jurídiques, empreses, com a titulars de les llicències. La realitat d'aquesta possibilitat ha estat històricament un dels motius de divergència entre els partidaris de diferents models per al sector.

A l'àrea metropolitana de Barcelona, aquesta divergència es va ser resoldre amb la signatura, l'any 1999, d'uns acords amb consens de la majoria dels representants del sector. Únicament cal la Llei que permeti materialitzar-los. Aquest punt de partida ha estat ignorat en la redacció de l'esborrany i, a més, quan s'ha recollit la presència d'empreses com a titulars de llicències, s'ha fet donant la possibilitat perquè, en el futur, en lloc dels més de 10.000 autònoms, puguin existir 200 o menys empreses que siguin titulars de totes les llicències que hi ha a l'àrea.

CAL UNA LLEI DE FUTUR I NO DEL PASSAT

El punt de ruptura que el fet anterior pot introduir en l'estructura històrica del sector, representa un model potencial en el qual els més perjudicats seran els taxistes autònoms de tota Catalunya, els usuaris i, fins i tot, les petites empreses que actualment existeixen. Per tant, hem de demanar que es contemplin mesures correctores que, permetent l'existència de les persones jurídiques en els àmbits territorials on sigui necessari, no suposin cap distorsió del model de l'àrea i del conjunt de Catalunya basat en els empresaris individuals, autònoms.

Tornant a la necessitat que justifica aquesta iniciativa legislativa, si es tracta de dotar el sector d'eines que permetin el seu progrés de futur, el seu redactat té mancances importants que també esperem que siguin recollides. Per últim, si es tracta de resoldre la inseguretat jurídica que afecta tots els actors, el redactat actual no l'aconsegueix i, a més, amb la seva ambigüitat, pot provocar l'efecte contrari creant més inseguretat.

Almenys, tots aquests aspectes comentats poden i haurien de ser corregits per tal de dotar el sector d'una normativa adequada, que possibiliti que cadascuna de les entitats locals, en el seu desenvolupament posterior, pugui arribar al consens necessari per al disseny del model apropiat a la realitat del seu territori. Des de l'Institut ho demanem i ho esperem i, en aquest camí, oferint la col·laboració necessària per a aconseguir-ho.

Sigui quin sigui el resultat, continuarem treballant al costat del sector per al taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona, però ens cal una llei amb visió de futur i no una llei que ens porti a temps pretèrits.

Una proposta ambígua, amb importants llacunes jurídiques

L'avantprojecte de la Llei del Taxi donat a conèixer recentment pel Departament de Ports i Transports de la Generalitat de Catalunya ha aixecat polèmica en el sector. La decisió d'iniciar un seguit de reunions entre la Generalitat i les diferents associacions i sindicats del taxi per analitzar-lo ha estat encertada en el camí d'elaborar una Llei del Taxi que s'ajusti a la realitat del sector, llei que, per cert, és una demanda històrica de molts taxistes de l'àrea metropolitana de Barcelona, sempre i quan surti a la llum amb la participació i el consens de tots els operadors implicats.

Porta oberta a grans estructures empresarials

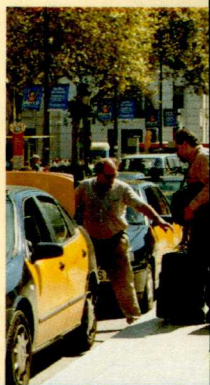
El contingut de l'avantprojecte de la Llei del Taxi que es va conèixer el març passat és ambigu i conté, a més d'importants llacunes des del punt de vista jurídic, alguns aspectes que si s'apliquessin a la realitat del taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona, significarien un retrocés veritable de tot allò que ha anat conseguint al llarg de la seva història i, molt particularment, des de la constitució i consolidació de les institucions democràtiques.

Es tracta d'una proposta que promou un model diferent d'exploració del taxi on perd força la figura del taxista autònom per donar pas a la formació d'unitats empresarials més grans que incidirien lògicament en l'estructura del sector.

L'avantprojecte planteja que la titularitat de la llicència de taxi podrà ostentar-la una persona física i també una persona jurídica, ja sigui en forma de societat anònima, societat laboral o cooperativa de treball associat. Les persones jurídiques podrien ser titulars d'un mínim de cinc i un màxim de cinquanta llicències. La proposta de Llei del Taxi deixa moltes més portes obertes en aquest sentit ja que, a més, faculta el Govern de la Generalitat, a proposta del conseller competent, a actualitzar el nombre de llicències que podria tenir una persona jurídica, és a dir, una empresa.

Aquest plantejament és, sens dubte, un element de gran risc per al taxi de Catalunya, però especialment per al que s'ha estructurat a l'àrea metropolitana de Barcelona, ja que trencaria amb un model basat en la figura del treballador autònom (actualment el 97% del col·lectiu) i donaria pas que grans empreses, probablement de capital estranger, s'instal·lessin en el sector, amb el risc que es formessin oligopolis i fins i tot monopolis com ja ha succeït a d'altres grans ciutats europees.

Segueix a la pàgina 9 →



Opinions dels membres de l'IMET i de l'EMT

Ante la aparición de una nueva propuesta de Ley del Taxi para Catalunya, nadie cuestiona la necesidad de disponer de una normativa que regule el sector, se trata de una necesidad que viene de lejos. Esta normativa debería dotar de seguridad a los operadores presentes en el sector y recoger las herramientas necesarias para su desarrollo de futuro.

La estructura social del sector en Catalunya está fundamentada en la existencia de más de 14.000 autónomos, de los cuales más de 10.000 se concentran en el área metropolitana de Barcelona. Ésta es la realidad del sector, realidad construida de forma histórica que no debería menospreciarse en el redactado de la futura ley. Este es el modelo fundamental del sector que no puede ponerse en cuestión por más que, en determinados ámbitos territoriales, pueda ser necesaria la existencia de personas jurídicas, empresas, que permitan cubrir unas necesidades de servicio.

Desde el PSC abogamos por una ley que garantice como modelo del sector el basado en autónomos, con presencia de empresas allá donde sean necesarias, pero una presencia que sea respetuosa con el modelo actual y que permita el desarrollo de la estructura del sector en armonía entre ambas formas de gestión. Para el PSC no es aceptable un redactado de la ley que posibilite, aunque sea de forma potencial, pasar de una estructura de 14.000 autónomos titulares de licencias de taxi a una estructura de menos de 300 empresas titulares de todas las licencias de Catalunya. Este es el hecho fundamental que permitiría el actual redactado del borrador de la ley, con el cual no podemos estar de acuerdo. De cómo se modifique y corrija este apartado, dependerá el futuro de los autónomos en el sector, dependerá la calidad de vida laboral



Francesc Narváez Pazos
Conseller pel grup del PSC a l'EMT

El taxi, ¿un futuro para quién?

de los conductores, dependerá la viabilidad de las actuales empresas y, en definitiva, dependerá la calidad del servicio de taxi para los usuarios.

La mayoría de los taxistas de Catalunya únicamente conocerán del actual borrador aquello que ha aparecido en los medios de comunicación. Habrá oído cantos de sirena anunciando la libre venta de licencias, la posibilidad de que el taxista pueda tener otro trabajo, la posibilidad de que en todas las licencias se puedan contratar conductores asalariados, la panacea del taxi compartido, etc. Estos cantos pueden esconder serios problemas para el sector.

El libre mercado de las licencias esconde en realidad la aparición de un mercado ficticio de comisiones y especulación con el valor de las mismas, mercado que, controlado por intermediarios, repercutirá negativamente tanto en el antiguo como en el nuevo titular de la licencia. Si a esta posibilidad se añade una potencial e incontrolada entrada de empresas como titulares de las licencias, es más que dudoso el futuro valor de las mismas. Estos futuros titulares ¿querrán pagar las licencias o forzarán para un incremento de las mismas? o, por

qué no, ¿forzarán por una futura eliminación de la contingentación? Esta es la liberalización.

Mientras la tendencia de la sociedad en los países desarrollados es incrementar la calidad de vida laboral, se nos presenta un modelo del pasado predemocrático con la existencia de pluriempleo. Desde luego han sido coherentes en su propuesta, ésta es la salida que les quedará a los autónomos para poder buscarse el sustento, éste es el paso previo a la expulsión de los autónomos del mercado del taxi. El autónomo como titular de una licencia ha de tener libertad para contratar asalariados, si así lo desea, pero esta posibilidad no debe poner en peligro el frágil equilibrio económico del sector. ¿Qué futuro le espera si todas las licencias duplican la oferta? Tendrá que buscarse otro trabajo.

No podemos estar de acuerdo con estos y otros despropósitos, como obligar a tener taxímetro pero permitir que no se ponga en funcionamiento. Además, queremos que las propuestas de promoción de la formación continuada, de taxi adaptado, de incorporación de nuevas tecnologías tengan medidas de acompañamiento presupuestario, de lo contrario, como siempre, se tratará de prometer para, finalmente, no dar ni un euro al sector.

Desde el PSC trabajaremos ofreciendo el consenso necesario para poner remedio a lo que vaticinan. Queremos asegurar el futuro del sector respetando y garantizando su modelo fundamental de autónomos, la no existencia de especulación con las licencias, la calidad de vida laboral. Estamos seguros que, con todo ello, se garantizará la calidad del servicio para los usuarios. Sin ellos no habrá futuro para el taxi.

Opinions dels membres de l'IMET i de l'EMT



Eduard Ràmia Gallén

Representant de CiU al
Consell d'Administració de l'IMET

Tot sembla indicar que d'aquí a pocs mesos entrarà en vigor la Llei del Taxi de Catalunya. D'entrada, això només és una notícia. Que la nova llei servirà per a millorar el sector, servirà per a millorar el servei, i servirà per a equiparar els drets dels taxistes als de la resta de treballadors ho converteix en una molt bona notícia.

Des de fa molts anys, diferents qüestions han envoltat el món del taxi metropolità. Una d'elles ha estat la conseqüència de la "legalització" d'empreses realitzada de la pitjor manera possible ara fa uns anys, cosa que ha plantejat un debat intens sobre quin havia de ser el model de taxi que volem. La llei resoldrà aquest conflicte i el resoldrà amb respecte per a tothom. Sense excloure ningú, sense anar en contra de cap dels models actuals de gestió, sense perjudicar uns en benefici d'uns altres, sinó a favor de tothom. Perquè tots hi són necessaris.

Ens trobem ara en un procés de diàleg. Crec que aquesta serà una de les virtuts d'aquesta llei. Probablement serà impossible recollir totes les aportacions realitzades per les diferents parts, entre d'altres coses perquè algunes són contradictòries, però en cap cas es podrà argumentar que des del govern de la Generalitat no s'haurà escoltat totes les parts implicades. Hores d'ara –i encara no s'han tancat les negociacions– han estat moltes les reunions realitzades i moltes les al·legacions i suggeriments acceptats.

En aquest sentit, voldria destacar també el paper que estan realitzant els representants del sector. Lluny de tancar-se en postures maximalistes i difícilment assumibles, s'està buscant

Una llei per a tots

l'acord. Esperem i desitgem que altres interessos no acabin trencant aquest bon clima.

Però aquesta llei haurà de ser aprovada al Parlament de Catalunya. Per tant, caldrà buscar l'acord també amb la resta de forces polítiques. Amb la informació de què es disposa tot sembla indicar que en aquest moment ja es pot comptar amb una majoria suficient per aprovar-la. Tot i això, seria convenient que fos amb el màxim suport possible i en aquest sentit vull demanar als partits que governen l'IMET, especialment al PSC, que se sumin a aquest projecte. Potser el moment i la consigna política els impedeixen de fer-ho, però seria bo per al futur del sector que acabessin donant-hi suport.

Aquesta nova normativa posarà fi a un reguitzell històric de demandes del sector. La lliure transmissió de la llicència; una nova regulació de la dedicació exclusiva i sobretot la possibilitat de prosperar. La possibilitat de créixer, de poder triar individualment cap a on es vol enfocar la vida laboral: si es vol tenir una sola llicència i explotar-la –com fan la majoria de taxistes– o si es vol poder ampliar

l'activitat. Perquè si això no fos així ens hauríem de tornar a fer aquella vella pregunta de: Per què allò que està permès i acceptat en qualsevol professió ha d'estar negat al taxista?

Però els beneficis no acaben aquí. La millora de les condicions de treball; la incorporació de noves tecnologies; les llicències estacionals per donar servei en moments puntuals a canvi d'evitar la sobredimensió de la flota i la implicació del taxi en la prestació de serveis relacionats amb el món sanitari són altres aspectes que repercutiran en positiu en cada taxista.

Ens trobem al final d'una etapa. Aquesta llei haurà de marcar el camí del taxi del segle XXI i, per tant, entre tots hem de ser capaços de fer la millor llei del taxi del món. En aquest sentit demano també que des de l'Institut Metropolità del Taxi es faci tot l'esforç que calgui per tirar-la endavant. No hem d'oblidar que posteriorment a la llei caldrà redactar un nou reglament per a l'àmbit metropolità i que del regust que deixi el procés d'aprovació d'aquesta, el reglament en serà víctima o beneficiari.

Des del grup metropolità de CiU a l'EMT estem convençuts que ens trobem davant d'un projecte d'una bona llei que dia a dia s'enriqueix amb noves aportacions. I al final de tot aquest procés el que ens agradaria constatar és que totes les parts hi veiessin reflectida la seva aportació més que no pas allò que no ha estat acceptat. Siguem capaços de veure el got mig ple en un sector en què tradicionalment hem volgut veure només la part mig buida. Que aquesta sigui la llei de tots. Perquè només d'aquesta manera podrem començar a assentar amb garanties les bases del taxi del futur.

Amb la porta oberta a la formació d'aquestes estructures empresarials no es poden descartar els clàssics problemes derivats de la competència, amb el conseqüent perill d'expulsió progressiva de la figura de l'autònom del sector. Els inspiradors de l'avantprojecte no s'han parat a pensar que moltes de les persones que avui accedeixen a la titularitat de la llicència ho fan després d'haver estat expulsats d'altres sectors professionals, ja sigui per l'edat o per la impossibilitat de trobar un altre treball en el precari mercat laboral. L'experiència de l'àrea metropolitana de Barcelona posa en evidència que les persones que s'apropen avui al sector del taxi ho fan perquè hi veuen una possibilitat real de gaudir d'una feina estable que, a més, poden administrar i regular de forma autònoma.

En el marc de l'actual model de taxi de Barcelona no tan sols perillaria però la figura de l'autònom sinó fins i tot les poques empreses que hi funcionen (el 3% de les llicències), ja que es veurien arrambades a l'hora de competir en la contractació d'assalariats amb altres empreses amb més recursos, més capacitat d'inversió, proclius a l'especulació i a la formació d'altres models empresarials.

L'avantprojecte de la nova Llei del Taxi planteja també però que "les persones físiques poden ser titulars d'un mínim de tres llicències, una explotada directament pel titular de la llicència i la resta per conductors contractats en règim laboral". L'aprovació d'aquest extrem significaria novament un trencament de l'equilibri del sector del taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona que ha estat assolit progressivament després de molts anys de treball i de consens. Ara bé, dit això, l'autònom té el dret d'ampliar les expectatives econòmiques de la seva activitat, però amb totes les garanties i obligacions que una alternativa d'aquestes característiques reclama tant des del punt de vista econòmic com des del punt de vista social o laboral, aspectes que l'avantprojecte sembla no tenir en compte, com tampoc que s'està davant d'una autorització administrativa de caràcter local.

Potenciació de la pluriocupació

Des de fa també molts anys, i després de no poques negociacions, els taxistes de l'àrea metropolitana de Barcelona van aconseguir la dedicació exclusiva al taxi com l'alternativa més eficaç per combatre l'intrusisme, la degradació del servei i així millorar la rendibilitat de la seva activitat. El contingut de l'article 17 que proposa l'avantprojecte ens traslladaria al model de taxi de la dècada dels seixanta ja que determina que el taxi podrà ser compatible amb l'exercici d'una altra activitat. Tots sabem que la manca de dedicació exclusiva incidiria en l'oferta de taxis, en la rendibilitat diària del taxista i també en la inseguretat del servei. En tots els fóruns europeus de taxi s'ha defensat la dedicació exclusiva, perquè a més de ser una garantia de la rendibilitat de l'activitat ho és per salvaguardar la qualitat de vida del treballador taxista.

El taxi compartit, un model molt superat a Barcelona

El taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona ha treballat constantment per tal que l'usuari se senti satisfet del servei. Poques ciu-

Opinions dels membres de l'IMET i de l'EMT

El Reglament del Taxi que actualment s'aplica a Catalunya és de l'any 1979. Amb tots aquests anys, tant el país com la societat han canviat molt en tots els àmbits: el social, el laboral, l'econòmic i també el relacionat amb el naixement del fenomen de la multimotorització o l'ampliació i millora de la xarxa de transport públic col·lectiu. Aquest nou escenari que entre tots hem dissenyat fa que les administracions públiques, formacions polítiques i associacions cíviques i professionals hagin de treballar plegats per tal de dotar el sector del taxi d'un nou marc jurídic que serveixi per crear les condicions de treball òptimes perquè l'explotació individual i/o col·lectiva es pugui desenvolupar de la millor manera possible.

En relació a l'explotació col·lectiva, és del tot necessari motivar el taxista perquè comparteixi objectius amb la resta de professionals. Cada vegada més, el futur del sector depèn d'aquesta entesa. El fet de prosperar és inherent a la suma d'esforços. En aquest sentit, la nova **Llei del Taxi de Catalunya** ha de ser un instrument vàlid per impulsar projectes aglutinadors, tot potenciant la creació de cooperatives de treball associat, societats anònimes laborals així com també per optimitzar la competitivitat de les emissores de ràdio taxi per fer-les més operatives i dotar-les, amb l'ajut de l'Administració, dels avenços tecnològics necessaris per assumir nous reptes de gestió, seguretat i serveis.

Cal, doncs, un nou marc jurídic que a més de reforçar l'actual poder d'in-



El consens, un bon aliat de la Llei del Taxi

fluència del sector, serveixi per establir les fórmules més adients per fer que el taxi de Barcelona assoleixi nivells més alts de rendibilitat, que els professionals del sector puguin desenvolupar la seva feina en les millors condicions, i que l'oferta s'adapti progressivament a la demanda i a les necessitats reals de la mobilitat. Aquesta és una Llei que ha de servir per integrar plenament el taxi en els diferents plans de millora del transport públic de la ciutat i possibilitar així el desenvolupament de polítiques socials: assegurances, compres col·lectives, préstecs, mútues, plans de jubilació... La Llei del Taxi permetrà equiparar el taxi de Barcelona amb el de la resta de capitals d'Europa: Berlín, Viena, Zuric, Copenhaguen... Barcelona necessita un servei de taxi d'alta qualitat, competitiu i rendible perquè aquesta és l'única solució viable per tal que els taxistes puguin fer front a l'augment dels costos d'explotació: fiscalitat, seguretat social, assegurances, combustible, compra del vehicle, reparacions, etc.

Jordi Portabella

Tercer Tinent d'Alcalde
Vice-president d'ERC+EV a l'Entitat
Metropolitana del Transport

Quant a l'avantprojecte de Llei presentat pel Govern Català el 26 de març passat, considero que recull bona part de les reivindicacions històriques dels taxistes: lliure transferència; regularització de les persones jurídiques, legalització del servei sanitari en taxi, creació d'un carnet de taxista comú per a tota Catalunya, i la creació del Consell Català del Taxi. Però també és cert que la nova llei pot concretar més alguns aspectes per evitar interpretacions lliures o errònies d'alguns punts de l'articulat i, al meu entendre, ha de regular millor l'activitat de les empreses per tal de salvaguardar els drets històrics del col·lectiu. En aquest sentit, seria bo limitar el nombre de llicències en mans de les persones jurídiques; modificar a la baixa la xifra màxima de llicències d'una empresa per impedir, entre d'altres coses, els oligopolis i garantir que el règim d'explotació d'una llicència mitjançant assalariats es faci d'acord amb les més estrictes garanties laborals.

Finalment, segons el meu parer, s'hauria de fer un esforç per consensuar al màxim el document final amb tot el sector. El fet que la immensa majoria de les organitzacions de taxistes tinguin una posició ferma i única entorn aquest debat facilita les coses. Des del grup d'ERC a l'àrea metropolitana de Barcelona treballarem perquè tot plegat arribi a bon port i tant el sector com el ciutadà se sentin degudament escoltats.

Ahores d'ara ningú no discuteix la necessitat de regular el servei de taxi a Catalunya mitjançant una llei que a banda de contribuir a una millor organització del sector permeti superar alguns buits legals avui existents.

Aquesta llei ha de servir perquè l'usuari en surti beneficiat mitjançant un servei de qualitat i perquè els professionals gaudeixin d'unes condicions de treball dignes (siguin autònoms o assalariats). I tot això, en un marc normatiu que respecti escrupolosament la capacitat normativa que la llei dóna als ajuntaments en matèria de transport urbà i en la concessió de llicències d'activitats (en aquest cas les llicències de taxi).

No tindrà sentit una llei que no reconegui la contundent realitat que més del 95% dels professionals del taxi són autònoms i concentrats a la corona metropolitana de Barcelona. Per tant, una llei que penalitzi l'autònom seria un error greu. Amb això no estic negant l'existència d'empreses del sector. Avui existeixen, encara que no tenen ni el 5% de les llicències de taxi.

El perill de l'avantprojecte de llei és que possibilita la formació de mono-



Compte amb el projecte de Llei del Taxi

polis i oligopolis que, a banda dels impactes no necessàriament beneficiosos en el mercat del taxi, es traduirà en un empitjorament de les condicions de treball als professionals i, per tant, en una pèrdua de qualitat en el servei.

Com s'evitaran els arrendaments encoberts? Com s'evitarà que una persona o un grup constitueixin diferents empreses per controlar més llicències que les que permet la llei? Quin sentit té la no-dedicació exclusiva del conductor o deixar al lliure mercat les transferències de llicències, que a part de la repercussió en

Josep Pérez Moya

Conseller del grup ICVerds a l'EMT i a l'IMET

els costos d'explotació, obre la porta a l'especulació amb llicències que són autoritzacions administratives locals? No s'estaran invadint competències dels ajuntaments? Aquests interrogants em sorgeixen de la lectura de l'avantprojecte de Llei del Taxi.

Sigui com sigui, la llei ha de sorgir d'un debat previ sobre quin és el model del taxi a Catalunya que per força ha de ser un servei complementari de l'estructuració del transport públic col·lectiu al nostre país, tenint en compte les realitats territorials, urbanes i rurals, metropolitanes i turístiques.

És evident que aquesta llei no és pot imposar, cal consensuar-la amb el sector tenint en compte la realitat que l'autònom és majoritari i que les empreses i les emissores de radiotaxi i de serveis auxiliars han d'estar ben regulades per donar un servei de qualitat a l'usuari. Després del debat i el consens amb el sector, l'avantprojecte de Llei del Taxi hauria de ser portat al Parlament per al seu debat i aprovació com a Llei del Taxi de Catalunya.

Opinions dels membres de l'IMET i de l'EMT

Tanto la mayor parte de los taxistas como la mayor parte de los usuarios habituales del taxi coinciden en la necesidad que tiene el sector de solucionar una larga lista de problemas que le afectan. La conveniencia de regular el sector del Taxi en Catalunya está, pues, fuera de toda duda. Y es por ello por lo que debemos felicitarnos de tener en estos momentos sobre la mesa un anteproyecto de ley.

Ahora bien, otra cuestión es el grado de satisfacción que ese anteproyecto pueda darle al mundo del taxi. La ley, que tanto necesitamos, no puede hacerse tal y como se ha hecho, única y exclusivamente desde los despachos de dos grupos políticos –los de CiU y ERC– y huyendo deliberadamente tanto del consenso entre el resto de fuerzas como de la imprescindible colaboración del sector. Esta ley tiene que nacer de una reflexión profunda entre los responsables políticos y los profesionales del sector.

La profesión de taxista es una profesión a la que es difícil acceder y que ha ido perdiendo parte de su atractivo, hasta el punto de que hoy en día muy pocos jóvenes se sienten atraídos por ella. Buena parte de la culpa la tienen las limitaciones que sufre el taxista en su faceta de empresario, así como la incomprensible falta de apoyo por parte de la Administración. Precisamente cuando ésta, como representante de los derechos del usuario, debería ser la principal



Ramón Riera Macia

Portaveu del Partit Popular a l'AMB

Una Ley que sirva

interesada en el mantenimiento de un servicio que cumpliera con unos niveles mínimos de calidad.

Desde el Partit Popular de Catalunya seguimos convencidos de que desde las administraciones debería darse al taxi un estatus de empresa que le permitiera acogerse a ayudas del Estado en aquellos momentos concretos en los que el sector lo necesitara. Y de que asimismo también deberían promoverse otras ventajas de tipo social y económico, como seguros colectivos y mayores descargas fiscales –en régimen de igualdad con lo que sucede en otras profesiones.

Por otro lado, el PPC también defiende la necesidad urgente de que el usuario reciba mayores cotas de calidad en el servicio: taxis pulcros y agradables, trato respetuoso y afable, consulta sobre el recorrido, posibilidad de escoger el vehículo y

solución a los problemas de la oferta nocturna. Todos ellos son aspectos de los que depende inevitablemente hacer que el taxi sea un servicio atractivo. Y, a la vez, un servicio atractivo es el único que puede fidelizar al cliente; hacerle un usuario habitual y satisfecho, que coja el taxi porque da gusto usarlo, en lugar de hacerlo cuando no queda más remedio. Crear ese tipo de usuario es el único modo de conseguir asegurar tanto la rentabilidad como el futuro del servicio.

De todos estos aspectos, el anteproyecto de ley de la Generalitat únicamente aborda unos pocos. Otros quedan regulados de forma tan ambigua y general que prácticamente es como si quedaran sin regular. La ley, según nuestro modo de verla, debería ser suficientemente clara en los aspectos generales como para que no haya posibilidad de confusión. Y, por otro lado, debería dejar abierta la posibilidad de que en zonas específicas, como es el caso del área metropolitana, se desarrollaran reglamentos adaptados a las necesidades concretas de ese territorio.

El esfuerzo de redactar una nueva normativa no es desdeñable, como no son desdeñables las esperanzas que se ponen en ella. Precisamente por eso sería inútil hacer una ley cualquiera. Hay que hacer una ley que solucione. Una ley que sirva.

Sabemos la importancia que tiene tu trabajo.



**La mejor financiación a medida.
Tarjeta VIP con inmejorables prestaciones.**



**Taller a tu disposición. Servicio Rápido.
Chapa, Pintura, Mecánica, Electricidad, Recambios ...**



Auto 95

Carretera de Mata, 115 - 117
08304 MATARÓ
Tel.: 93 790 64 18

Gran Via, 171
08330 PREMIÀ DE MAR
Tel.: 93 754 96 19

Lumacar

Concepción Arenal, 17-21
08027 BARCELONA
Tel.: 93 352 12 11

Roselló, 340 - 352
08027 BARCELONA
Tel.: 93 457 38 00

Servitracción

Carrer Armenteres, 62
08980 SANT FELIU DE LLOBREGAT
Tel.: 93 685 78 72

Carrer Salvador Seguí, 14
08750 MOLINS DE REI
Tel.: 93 680 01 86



406



PEUGEOT

tats, ja no tan sols d'Espanya sinó d'arreu d'Europa, gaudeixen d'un model de servei tan acurat com el de Barcelona. L'avantprojecte, amb les propostes d'impulsar el taxi compartit o que l'usuari pugui pactar un preu més enllà de les tarifes comportarà una degradació paulatina del servei, menys clients o una disminució del percentatge de demanda que pugui correspondre a cada taxista. A més, el model de servei del taxi de Barcelona no està per "un model de taxi compartit" perquè aquesta etapa ja està superada i sobretot no s'ajusta al perfil de la demanda de taxi, avui cada cop més exigent.

És, d'altra banda, inacceptable que l'avantprojecte de Llei promogui que, en determinats casos, s'utilitzi el pacte del preu d'un recorregut entre el client i el taxista per sobre de la rigorositat i la seguretat que dona la utilització de l'aparell taxímetre.

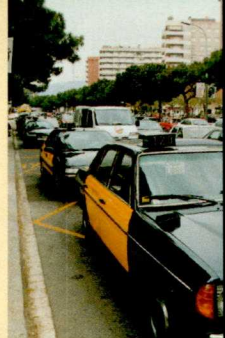
Qualificació professional

Les propostes de l'avantprojecte de Llei respecte a la formació del professional es mantenen en la línia que s'ha impulsat des d'aquest Institut des de sempre i es congratula que la proposta de Llei hagi inclòs un articulat que promogui la qualificació professional del taxi de Catalunya, un aspecte demanat per molts representants del taxi els darrers anys.

És també positiva la iniciativa de constituir un consell de consulta i assessorament sobre el taxi per a tota Catalunya. L'àrea metropolitana de Barcelona va ser també pionera en aquest sentit, ja que en els primers anys de la constitució dels ajuntaments democràtics es va crear el Consell Metropolità del Taxi, amb la participació dels diferents actors socials, que ha tingut un paper important en el desenvolupament del model de taxi que ara tenim.

El sector requereix una llei amb garanties jurídiques

Un dels aspectes del taxi a l'àrea metropolitana de Barcelona que més s'ha destacat arreu és el seu nivell de qualitat i competència, molt distant al que gaudeix el sector d'altres ciutats europees, i on paradoxalment hi ha un model de taxi com el que defensa l'avantprojecte de la Generalitat. Aquest nivell s'ha pogut assolir bàsicament perquè el treballador autònom és conscient que la qualitat de seu vehicle i el tracte personal són els elements bàsics que asseguren la fidelitat del client i la rendibilitat del treball que desenvolupa. L'elaboració de una bona Llei del Taxi és fonamental per al sector, però sempre i quan doni les garanties jurídiques suficients i sigui el marc adequat perquè els ens locals modernitzin els seus reglaments i ordenances per a benefici de totes les persones que ara per ara treballen en aquest sector. **T**





Nueva Clase E. Territorio tecnológico.

► Seguramente no hay nada de la nueva Clase E que no sepa ya.

► Todos aquellos que saben apreciar el valor tecnológico de un automóvil conocen que incorpora BAS, ESP, SBC, Airmatic Dual Control y el revolucionario sistema Armada,

entre otras muchas innovaciones que hacen de la nueva Clase E un vehículo de vanguardia.

► En definitiva, todo lo que le puede pedir a un automóvil, tecnología en automoción de la que nadie más podrá hablar hasta dentro de un tiempo. A todo esto le llama-

mos innovación. ¿Cómo lo llamaría usted?

Nueva Clase E. Nuevos deseos.



Mercedes-Benz

Tribuna del taxi

El anteproyecto de Ley del Taxi es un bodrio pactado en los despachos entre CiU y ERC, que liquida el actual modelo del taxi explotado por los autónomos y pretende sustituirlo por empresa.

El STAC se vio en la necesidad de convocar el paro del día 1 de abril para obligar a la Generalitat a retirar el anteproyecto (objetivo que se ha conseguido) y abrir un proceso de negociación en el que participen todas las organizaciones, que se están ejecutando.

Nuestra posición en lo que se refiere a la Ley queda sintetizada en los siguientes puntos negativos para el autónomo del taxi:

Artículo 1º, apdo. 2: Se da cobertura a los taxis de nueve plazas. Artículo 3º, capítulo II: La licencia pasa a ser un mero título habilitante para la prestación del servicio de taxi. Artículo 4º, apdo. 2º: Las licencias se otorgan por concurso. Artículo 5º, apdo. 3º: se contingentan 2,5 licencias por 100 habitantes (El área metropolitana de Barcelona supera esa ratio; fuera significa doblar el número de licencias actuales). Artículo 6º: Se crean licencias temporales (es decir, que pueden darse licencias por un tiempo limitado, éstas no entrarían dentro de la contingentación). Artículo 7º, apdo. 1º: Personas físicas hasta tres licencias. Personas jurídicas, mínimo 5, máximo 50. (Disposición final tercera, el gobierno de la Generalitat podrá modificar el número de licencias de las personas jurídicas; es decir, empiezan de 5 a 50 y acaban sin límite). Artículo 8º, apdo. 1º: Las licencias pierden el carácter de indefinidas, se pueden otorgar con carácter definido. Artículo 10º, apdo. 1º D: Rescate; los ayuntamientos podrán rescatar las licencias (pero no dice si las tendrán que pagar) hasta 2,5 por 1.000, pero Barcelona está al 3,6 por 1.000. ¿Quién nos dice que el valor de estas licencias no será cero hasta llegar a esa ratio? Artículo 20º: Los taxistas podrán cobrar individualmente por plaza (se legaliza el pirateo). Artículo 22º, apdo. 1º: La Generalitat podrá establecer las áreas de prestación



Miguel Tomás
President del Sindicat del Taxi
de Catalunya (STAC)

conjunta (es decir, mañana puede autorizar que los taxis encochen donde a ellos les parezca). Artículo 25º: Se da gratuidad al usuario en lo que se refiere a equipajes.

No exigencia de la dedicación exclusiva: la nueva situación permite compatibilizar la actividad con otra profesión y permite contratar asalariados a tiempo parcial (es decir, policías, bomberos, guardias urbanos, autobuses), volvemos al pasado, a doblar la flota por dos. Legalizar el pluriempleo en el taxi. Actualmente somos 10.500, después seremos 10.500 taxis con 21.000 conductores). Los clientes podrán elegir en la parada incluido aeropuerto, puertos y estaciones y el taxista no podrá negarse a este servicio. Sobre el arrendamiento de licencias, la Ley no lo prohíbe, no hace referencia a los radiotaxis, excedencias, etc. El STAC está por la liberalización de la Bolsa y es el único que tiene en el Contencioso las tasas por transferencias.

AUTO-
REPARACIÓN



MANUSAN, S.L.

REPARACIÓN GENERAL DEL AUTOMÓVIL

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

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

CONCESIONARIO OFICIAL LONDON TAXI



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

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

VENTA Y MANTENIMIENTO PARA TAXISTAS Y PARTICULARES

Què opina la seva associació o sindicat de l'avantprojecte de la Llei del Taxi que va a donar a conèixer la Direcció de Ports i Transports de la Generalitat de Catalunya el març passat?

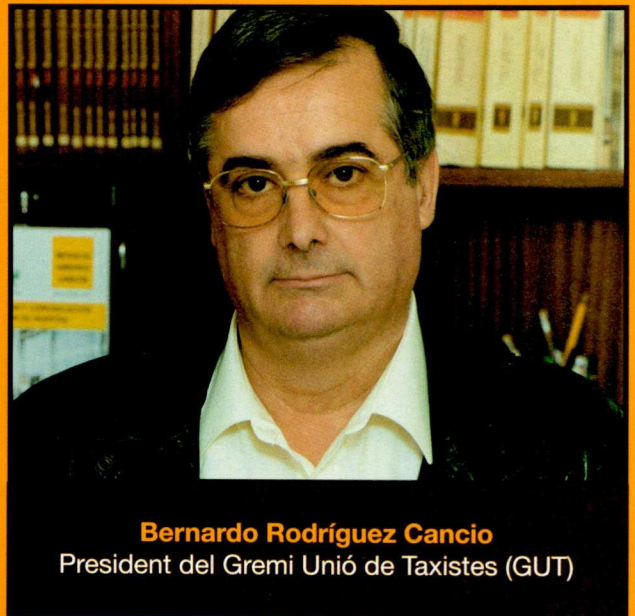
El anteproyecto de la Llei del Taxi de Catalunya es muy amplio, como su nombre indica, pero algunos se niegan a verlo y se dedican a sembrar la confusión entre todos los profesionales, y éstos son los que hablan y escriben como si sólo fuese un proyecto para el área metropolitana, pudiendo ser que aquello que es positivo para los taxistas de cualquier población o pueblo de provincia, es negativo para los del área metropolitana de Barcelona.

El artículo 5º de la Ley se compone de cuatro puntos y seis apartados y, para nosotros, es positivo fijar 2,5 licencias por cada 1.000 habitantes reales del área. Sabemos que el culpable de rebasar esa cifra es el Institut Metropolità del Taxi, que es la administración que las concedió en fechas pasadas y no los taxistas. Por cierto, cuando se puso el Plan de Viabilidad en marcha y nos obligaban a pagar por retirar licencias, esa cifra era la que valía. Ahora resulta que desde que no pagamos, la Administración (o sea, el IMET) dice que faltan taxis. ¿Cómo puede ser este cambio tan rápido en tan poco tiempo?

Artículo 6º, impugnamos las licencias estacionales en toda el área metropolitana del taxi en Barcelona, estando totalmente en contra de ellas.

Artículo 7º, estamos a favor de que las personas físicas, o sea los autónomos, podamos prosperar comprando o teniendo titularidad de tres licencias y que se puedan constituir en sociedad laboral o cooperativa de trabajo asociado y también en persona jurídica. No estamos de acuerdo en el apartado 2º del artículo en el cual se exige a la persona física explotar personalmente una de las licencias. Si a las personas jurídicas no se les exige este requisito, ¿por qué a los autónomos sí? Exigimos los mismos derechos y obligaciones para los autónomos y las personas jurídicas.

Artículo 9º, transferencias de licencias: exigimos el fin de la bolsa actual de licencias, total libertad para la transferencia con la única condición que el que la adquiera disponga, entre otros requisitos, del carné de taxista.



Bernardo Rodríguez Cancio
President del Gremi Unió de Taxistes (GUT)

Estamos totalmente en contra del cobro abusivo del IMET de cuatrocientas cuarenta mil pesetas por transferencia de una licencia y a favor de que se cobre una tasa debidamente justificada, más razonable, que podría ser como lo que cobra Tráfico por el cambio de nombre de un vehículo o la Generalitat de Catalunya, o sea unas tres mil seiscientos pesetas.

Nos manifestamos e impugnamos que el taxi de fuera del área metropolitana de Barcelona pueda encochar dentro del territorio ni siquiera en puertos y aeropuertos.

Manifestamos nuestro apoyo más rotundo al planteamiento firmado por el GUT y otras veinte asociaciones según el cual las personas jurídicas del área deberían tener un mínimo de cinco licencias y no sobrepasar las 25.



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

Si tiene sus lunas
aseguradas,
le gestionamos
el cobro



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

Taller y Almacén
Portugal, 2 y 4 08027
Barcelona

Cristalería del Automóvil

93 352 29 58
93 408 33 67



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

**Cristales Originales
Grabación Matrículas
Láminas Solares**

**TALLER CONCERTADO
POR COMPAÑÍAS
DE SEGURO
PRECIO ESPECIAL
PARA PROFESIONALES
DEL TAXI**



Tribuna del taxi

La Ley debe ser el vehículo que permita que el sector del taxi, tradicionalmente enfrentado, aúne criterios, respete los derechos legítimos de todas las partes y mejore el servicio dotándolo de la calidad y la modernidad que Catalunya exige.

En este sentido, todos debemos renunciar a postulados intransigentes, olvidarnos de enfrentamientos sindicalistas, defender el diálogo entre todos sin excepción y, a partir de éste, configurar el modelo de taxi que todos deseamos.

El actual anteproyecto no parece satisfacer a nadie ni tan siquiera a quienes lo defienden, dado el alto número de alegaciones presentadas. Por ello, desde nuestra asociación reiteramos nuestra predisposición a debatir todos y cada uno de los puntos de discrepancia con un espíritu abierto y constructivo, olvidándonos de situaciones nefastas del pasado y pensando sólo en un futuro que debe ser, sin duda, mejor para todos.

Nos gustaría resaltar que una ley no consensuada corre el peligro de ser una herramienta inútil y que terminen siendo los tribunales, como ya es desgraciadamente habitual, quienes definitivamente nos regulen.



Carmen de Tienda

Presidenta de l'Associació Empresarial del Taxi (AET)
Coalició AET-ABEAT



PEUGEOT

TALLERS A. GALOFRÉ

SERVEI OFICIAL PEUGEOT

Al servicio del taxi desde 1958

SERVICIO RÁPIDO PARA TAXIS / DESCUENTOS ESPECIALES
Mantenimientos especiales para taxis con precios cerrados
Con nuestra tarjeta pagará sus reparaciones a plazos

Cardener, 11 (sota Trav. de Dalt) 08024 Barcelona Tel.: 93 284 26 94



406 ST-HDI

CONSULTE PRECIOS

Què opina la seva associació o sindicat de l'avantprojecte de la Llei del Taxi que va a donar a conèixer la Direcció de Ports i Transports de la Generalitat de Catalunya el març passat?

En una primera lectura y en espera del desarrollo de la misma a través del Reglamento, nuestra opinión es bastante favorable, el STAB lo tiene bastante claro, todo lo que sean pasos hacia delante son bienvenidos; no obstante, nos mantendremos alerta como hasta ahora para que se siga respetando en esta ley el artículo 40 de la CE y el Estado de Derecho.

Hemos asistido a varias reuniones para configurar esta nueva ley y hemos presentado dos veces alegaciones a la misma, alegaciones que, en su mayor parte, han sido recogidas; por ello, apoyamos dicho proyecto, porque entendemos que no perjudica a nadie, por el contrario, nos parece ecuánime en su totalidad.

¿Se puede mejorar? Es evidente que sí, todo en esta vida es mejorable y, por tanto, nuestra función en este momento es la de vigilar para que el proceso que lleve a la ley hasta el Parlamento sea lo más beneficiosa posible para nuestro sector.

Deben respetarse los derechos adquiridos y el derecho a prosperar como ocurre en cualquier profesión; debe llegarse a un equilibrio entre empresas y autónomos que satisfaga a todos y creemos francamente que es muy posible que con esta nueva ley se alcance.

Por último, de esta nueva ley dependerá el nuevo Reglamento, que es el que en realidad define el día a día; está claro pues que debemos tirar adelante con el proyecto y revocar de una vez el que nos regula que data del año 1979.



Dionisio Gracia Fajardo
Presidente del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB)

TRÁFICO
CENTRO MÉDICO

GRAN VÍA DE LES CORTS CATALANES, 164
08038 BARCELONA TEL. 93 421 61 37

CERTIFICADOS MÉDICOS PARA PERMISOS
DE CONDUCIR, ARMAS Y OTROS

10% DESCUENTO PARA TAXISTAS
Y FAMILIARES

FOTOS GRATIS

El taxi de Barcelona participa en el projecte europeu "Equal"



eQual



Acte de signatura de la constitució de l'Agrupació de Desenvolupament Barcelona Equal el 8 de maig passat. Maravillas Rojo, regidora de Promoció Econòmica, Ocupació, Turisme i Comerç de l'Ajuntament de Barcelona va ser l'encarregada de presidir l'acte juntament amb els representants de les catorze entitats i institucions que prenen part de la iniciativa.

L'Institut Metropolità del Taxi forma part des del mes de maig de l'Agrupació de Desenvolupament Barcelona Equal, juntament amb l'Ajuntament de Barcelona i unes altres tretze institucions i entitats de la ciutat.

L'Agrupació Desenvolupament (AD) acaba de nèixer per impulsar el projecte anomenat "Passarel·les cap a l'ocupació", una iniciativa presentada per l'Ajuntament de Barcelona al programa Equal de la

Unió Europea i que promou un nou concepte de promoció del treball amb una implicació molt més directa d'aquells sectors estratègics i econòmics que es troben relacionats amb l'ocupació com ara empreses, sindicats, entitats, institucions, entre d'altres.

El projecte "Passarel·les cap a l'ocupació" parteix de la constatació i de la premissa que, tot i tenir un nombre important d'aturats a la ciutat de Barcelo-



Calidad profesional Ràdio Taxi 033 pone su seriedad, prestigio y garantía de éxito al servicio de profesionales como usted. El liderazgo de Ràdio Taxi 033 se fundamenta en combinar la calidad profesional de su equipo humano, con la tecnología más avanzada. Siéntase valorado. Venga usted también a Ràdio Taxi 033.

i Calle Perú 104 08018 Barcelona. De lunes a viernes de 16:00 a 19:00 horas. **T** Ràdio Taxi 033



na, molts sectors productius no estacionals es troben, de forma quasi permanent, amb greus dificultats per trobar treballadors. A Barcelona s'han identificat sis sectors amb aquest dèficit: el comerç, la recollida i tractament de residus, l'hostaleria, la restauració, la neteja i el transport, en el qual es troba el transport de viatgers i el taxi, així com quinze perfils professionals, el taxista entre ells.

Davant d'aquesta realitat, amb el projecte "Passarel·les cap a l'ocupació" es vol analitzar i identificar els obstacles que fan que aquests llocs de treball no es cobreixin. Aquesta anàlisi, aquesta identificació de barreres es portarà a terme considerant tots els actors implicats: les persones, les empreses i els serveis d'ocupació encarregats de la incorporació als llocs de treball vacants. Els catorze membres de l'Agrupació de Desenvolupament participaran i s'implicaran en aquest Pla de Treball per, un cop identificades les barreres, definir les passarel·les o les estratègies concretes d'acció que s'haurien de desenvolupar per solucionar el problema detectat, tot considerant les característiques i peculiaritats de cada sector econòmic i la tipologia de treballador que pot necessitar.

Feta la diagnosi i definides les estratègies d'acció, després d'una prèvia selecció de 2.000 persones dels serveis d'ocupació de la ciutat, amb especial incidència en aquells sectors amb dificultats per accedir a un lloc de treball, se'n seleccionaran 500. Aquestes rebran la formació adient per a cada lloc de treball, fent èmfasi en la millora de les competències professionals individuals. Tots els participants disposaran d'un "guia" cap a l'ocupació, una mena de tutor, que en seguirà l'evolució des de l'inici del seu itinerari. El projecte contempla fins i tot posar a disposició de les persones que ho necessitin serveis complementaris per fer-los molt més fàcil el seguiment de la seva formació i la seva incorporació posterior al mercat de treball. El projecte contempla així mateix actuar amb les empreses pròpies de cada un dels sectors per tal de contribuir en la millora dels sistemes de captació de candidats.

L'Agrupació de Desenvolupament Barcelona Equal pretén que aquest projecte sigui una veritable prova pilot que, en funció dels resultats, podria generalitzar-se en el futur, per millorar la manca d'oferta de treballadors que tenen empreses de determinats sectors productius i per solucionar el problema d'atur de molts col·lectius de la ciutat. Cal subratllar que, per primera vegada, el sector del taxi es troba en el marc d'una iniciativa d'aquestes característiques que pot solucionar el dèficit de treballadors taxistes amb el qual es troben les empreses que avui actuen a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Fòrum Equal

Les institucions que formen part de l'Agrupació estan representades al màxim nivell pel Fòrum Equal del qual formen part també un ventall d'associacions i fundacions de l'entorn de Barcelona i àrea metropolitana. El Fòrum es reuneix dues vegades l'any per aprovar les diverses línies d'actuació. **T**

Membres de l'Agrupació de Desenvolupament Barcelona Equal

- Associació intersectorial de recuperadors i empreses socials (AIRES)
- ACSAR
- Ajuntament de Barcelona
- Associació Catalana d'Empresaris de la Neteja (ASCEL)
- Càritas Diocesana
- CC.OO.
- Creu Roja
- Departament de Justícia de la Generalitat de Catalunya (Subdirecció General d'Inserció Laboral)
- Federació de Societats Anònimes Laborals de Catalunya (FESALC)
- Fundació M. Aurèlia Capmany
- Institut Metropolità del Taxi
- Pimes-Sefes (Comerç)
- Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)
- UGT

Barcelona Activa lidera el projecte per part de l'Ajuntament de Barcelona, amb la implicació de quatre àrees: Sector de Serveis Personals, l'IMPD (Institut Municipal de Persones amb Disminució), l'IMEB (Institut Municipal d'Educació) i el Consell de la Formació de Barcelona.

ŠKODA OCTAVIA

Tu nueva herramienta de trabajo



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



CAR-FÓRMULA D

Viladomat, 149
BARCELONA Tel. 93-423 22 11

MISTRAL EUROMOTOR

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

MOGADEALER

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

NAVAMOTOR

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

El Taxi a prop dels avis de Catalunya

El proper 28 de maig, Avismón-Catalunya organitza una caravana dirigida a la gent gran que viu a Barcelona tot coincidint amb la celebració del tercer any de la seva constitució. L'objectiu d'aquesta iniciativa és que la gent gran que no té possibilitats de desplaçar-se pugui passar un bon matí coneixent la ciutat. En aquesta jornada, el taxi tindrà un paper molt decisiu ja que molts taxistes que pertanyen a Taxi Ràdio Verd, a la Cooperativa Ràdio Taxi i a les organitzacions solidàries Groc i Negre i Taxi-Cooperació s'encarregaran de recollir els avis que hi participaran des dels seus domicilis fins al punt on s'iniciarà la referida caravana. Un cop aquesta finalitzi, els traslladaran novament als seus domicilis. Es tracta d'una acció solidària que Avismón organitza amb el suport de l'Ajuntament de Barcelona, la Guàrdia Urbana i l'Institut Metropolità de Barcelona.

Els avis iniciaran el seu recorregut per la ciutat a l'avinguda de Reina Maria Cristina, passaran per l'anella olímpica, visitaran el Palau Sant Jordi, la Torre de Calatrava, baixaran per Miramar, i faran una petita parada al Maremàgnum, on es preveu un esmorzar. Posteriorment, continuaran cap a la Vila Olímpica i acabaran el recorregut a Diagonal Mar. D'allí es dirigiran a l'Ajuntament de Barcelona on seran rebuts per l'alcalde de Barcelona, Joan Clos, al Saló de Cent.

No és la primera vegada que els taxistes de Barcelona col·laboren amb Avismón-Catalunya; des de fa dos anys les ONG Groc i Negre i Taxi-Cooperació han anat donant el seu suport a diverses iniciatives organitzades per aquesta associació d'ajuda a la gent gran i sempre oferint els seus vehicles per tal que els avis puguin desplaçar-se i així poder gaudir d'un dia o un moment d'oci i esbarjo.



Què és Avismón-Catalunya?

Avismón Catalunya va néixer l'any 1999, al voltant d'una sobretaula, a la casa de Mercè Ferré, l'actual presidenta. Coneixent la seva empenta, la idea va prendre forma, i, partint de la seva proposta, es va constituir una associació sense ànim de lucre dedicada a la gent gran del Districte de Sants. Amb el pas del temps, s'ha anat consolidant en el cada cop més important món de la gent gran i avui és una referència per a moltes altres iniciatives d'altres districtes de Barcelona i d'arreu. Avismón es financia amb les quotes dels seus socis i la seva activitat es desenvolupa en diferents fronts, però especialment en l'assistència domiciliària a les persones grans que viuen en situació de precarietat econòmica i afectiva. Després d'avaluar la situació en què es troben, l'associació els apadrina i els assigna un voluntari o voluntària que s'encarregarà de mantenir una relació constant amb tots ells. També els seus voluntaris donen suport a les famílies que conviuen amb un avi o una àvia i que, en un moment puntual, necessiten col·laboració per substituir-los en la seva atenció.

Els socis d'Avismón-Catalunya reben, a més, un conjunt de serveis així com la seva família i es posa a la seva disposició una borsa de treball de cuidadors que són formats per l'associació; dona suport psicològic, assessorament jurídic, recerca de residències geriàtriques i tot allò que pugui tenir relació amb el benestar i les necessitats de la gent gran. Però tampoc oblidem l'organització de tot tipus d'activitats durant l'any per a l'esbarjo i la diversió de tots els avis i àvies de Barcelona que puguin estar-hi interessats.

Una de les figures més importants d'Avismón és el voluntari, la figura que fa possible que l'associació compleixi la seva funció, avanci i es consolidi.

Avismón-Catalunya fa una crida a totes les persones interessades a participar-hi, tots són ben rebuts i tots necessaris. Les persones que vulguin formar part d'aquesta iniciativa com a socis han de pagar una quota mensual de 6 euros.

Rebrà tota la informació addicional que necessiti en el **telèfon: 93 332 58 58**.

Del servei

Horario de trabajo de los nuevos adjudicatarios de licencia



El horario de trabajo de los nuevos adjudicatarios de licencia, de acuerdo con la Norma Complementaria I y VII del Reglamento Metropolitano del Taxi aprobada el 17 de julio de 2001 por el Consell Metropolità de l'EMT, comienza a las 20 horas y finaliza a las 06.00 horas. En este horario se encuentran incluidas las dos horas de descanso.

Los taxistas que trabajan bajo este horario llevan un distintivo que luce en la parte lateral y en la parte posterior del vehículo, junto con el logotipo del área metropolitana de Barcelona. Los titulares sujetos a esta obligación que trabajen fuera del horario ya referido incumplen la normativa vigente lo cual conlleva a la revocación de licencia.

Los profesionales con este tipo de vehículos disfrutan de un día de descanso semanal bajo el siguiente régimen:

- Descansan la noche del domingo las licencias que finalizan con los números 1, 2 y 3.
- Descansan la noche del lunes las licencias que acaban en 4, 5 y 6.
- Descansan la noche del martes, las licencias que finalizan en los números 7 y 8.
- Descansan la noche del miércoles, las licencias acabadas en 9 y 10.

Los taxistas trabajan con esta obligación durante seis meses una vez adquirida la licencia; finalizado este periodo el interesado debe pasar por el IMET para adaptar su autorización y su vehículo a las condiciones generales que regulan la actividad del taxi del área metropolitana de Barcelona.

Professió

113 persones reben la Credencial de Taxista en el primer trimestre de l'any



El març passat un total de 113 persones van rebre la Credencial d'Aptitud de Taxista. Aquestes persones que ara s'incorporen al sector es van preparar per accedir a la professió en la primera convocatòria de l'any.

L'acte de lliurament de credencials va ser presidida per Francesc Narváez, president de l'IMET, pel representant en el Consell d'Administració de l'IMET per IC-Els Verds, Josep Pérez Moya, i per Daniel Fernández, gerent d'aquesta mateixa institució.



Legislació

Aceptada a trámite en el Senado una enmienda a la Ley de Tráfico

El grupo parlamentario socialista del Senado ha logrado la aprobación de una enmienda con el fin de que el Gobierno conceda una moratoria de seis meses en la aplicación de la nueva Ley de Tráfico y seguridad vial tanto a taxistas como a camioneros con el objeto de que puedan adaptar las emisoras de radio a la nueva legislación.

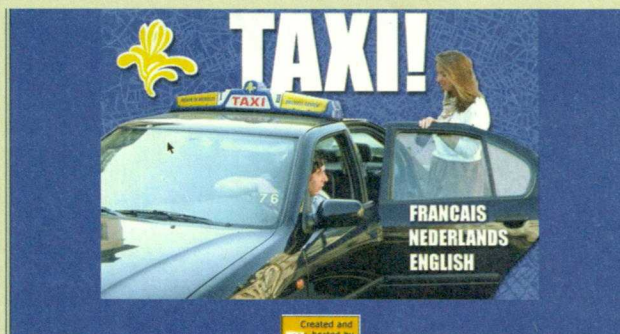
La Ley de Tráfico y Seguridad Vial está en vigencia desde el 21 de enero pasado.

Dins la xarxa

La web del taxi de Brussel·les, un exemple d'organització

Poques pàgines oficials dedicades al món del taxi són tan completes com la que dedica el *Ministère de la Région de Bruxelles*, a través de la *Direction de Taxi*. Aquest organisme que regula el sector a la capital de l'OTAN i la Unió Europea dóna una visió general però suficient del seu de funcionament. Està pensada tant per a la persona que realitza aquesta activitat com per a l'usuari que podrà trobar, sense imatges ni arxius complicats, les tarifes que s'hi apliquen totalment actualitzades, les normes per agafar un taxi i una consulta molt ben pensada per trobar-ne la parada més propera. Entre d'altres documents i enllaços d'interès es pot llegir un catàleg de bones intencions assumit per tots els taxistes de Brussel·les que, entre d'altres coses, diu: "Jo..., taxista de Brussel·les, em comprometo a: oferir als meus clients un acolliment de qualitat i un comportament convivencial; acceptar les carreres sense protestar...; anar fins a la destinació demanada pel meu client fent el trajecte més ràpid...; a circular amb un vehicle confortable, amb aire condicionat, net tant a l'interior com a l'exterior (...). En fi, tot un exemple que podria ser emulat pels taxistes de qualsevol ciutat del món.

A Brussel·les hi ha 900 titulars de llicències i 4.500 xofers per a una flota formada per 1.300 taxis. També està autoritzat un nombre petit de limusines però amb un control rigo-



ros i amb unes normes d'accés tan estrictes com les dels conductors d'un taxi tradicional.

Qui coneix el funcionament del taxi de Barcelona, mirant aquesta pàgina se sorprendrà dels paral·lelismes que hi ha entre l'organització del taxi d'aquesta ciutat i el que avui defineix el de la capital belga.

www.taxiirisnet.be

Estem en període de fer els comptes anuals amb l'Agència Tributària i aquest any les possibilitats de presentar la declaració de renda a través de la xarxa són molt més clares que les de l'any passat. Tot progressa! Si s'anima, seguint les pautes de l'adreça electrònica www.aeat.es rebrà amb més agilitat la devolució corresponent —sempre que li toqui...

Del servei

Atenció: noves parades a l'Hospital Creu Roja de l'Hospitalet

El servei de taxi té dues noves parades a l'Hospital Creu Roja de l'Hospitalet de Llobregat.

Prengui nota:

- L'accés a les consultes externes d'aquest centre hospitalari disposa d'una parada per a quatre taxis en cordó. Es

troba en el carrer del Doctor Ramon Solanich i Riera.

- Per als usuaris de l'accés a Urgències s'ha habilitat una parada per a tres taxis en bateria, situada a l'avinguda de Josep Molins, cantonada c. de l'Empordà.



RADIADORES AUTOMOVILES

RADIAUTO

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

Nuevos 18 meses de garantía.

PRECIOS ESPECIALES

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



ABOGADOS

PRECIOS ESPECIALES PARA TAXISTAS

Preguntar por Pilar Pérez

Recursos accidentes de circulación – Separaciones – Divorcios – Nulidades Eclesiásticas – Herencias – Contratos – Compraventas – Desahucios – Recursos administrativos y multas

C. Roselló, 233, 3º 1ª
(junto Rambla Catalunya) Barcelona
Teléfono: 932 183 861

TALLERES ADA, S.A Diesel y gasolina

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

Constantemente adaptados a las necesidades del taxi

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

Seguros

Póliza de Seguros Grandes Riesgos

¡Aún tiene tiempo de participar!

Si aún no participa en la Póliza de Seguro Colectiva Grandes Riesgos, aún tiene tiempo de suscribirla. Se trata de una póliza de seguro complementario del vehículo, que tiene una validez de un año y se renueva anualmente (este año es válida desde el 1 de marzo de 2002 hasta el 28 de febrero de 2003). Para adherirse a esta póliza sólo tiene que pagar 27 euros.

¿Qué cubre la póliza?

- Desaparición del vehículo por robo
- Desperfecto por robo e intento de robo
- Incendio
- Explosión
- Gastos de desescombro
- Gastos de extinción y tasa de bomberos
- Riesgos extraordinarios a cargo del Consorcio de Compensación de Seguros
- Franquicia de 300,51 euros.

Si tiene en perspectiva cambiar su vehículo en los próximos meses, también puede apuntarse a la póliza porque le valdrá tanto para el coche viejo como para el nuevo.

¿Dónde suscribirse?

Para suscribirse a la Póliza Grandes Riesgos debe pasar por Ciutat Grogà, SA, c. Roc Boronat (antigua calle Lutzana), 115, 1ª planta.

Horario: de lunes a jueves, de 9 a 14 horas y de 15.30 a 18. Viernes, de 9 a 14 horas.

Teléfono de información: 934 850 426

Serveis

Nuevo acuerdo con Telefónica Movistar

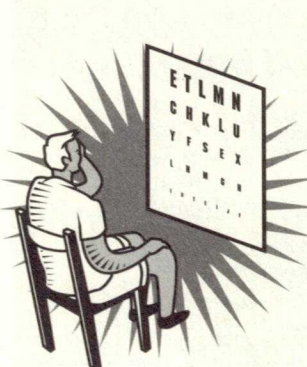
El Institut Metropolità del Taxi (IMET) ha firmado un nuevo acuerdo de colaboración con Telefónica Movistar por el que se aplicará a los taxistas del área metropolitana de Barcelona unas condiciones especiales a la hora de contratar los servicios de telefonía móvil.

Para poder beneficiarse de este acuerdo, los taxistas interesados deberán pasar por Ciutat Grogà, c. Roc Boronat, 115 (antigua calle Lutzana), primer piso, con el fin de firmar el boletín de adhesión al referido acuerdo y así poder beneficiarse de sus condiciones favorables.

El acuerdo contempla, entre otros aspectos, condiciones especiales en la facturación mensual del servicio MOVISTAR PLUS, ventajas adicionales en la contratación de servicios Movistar en función del volumen de facturación y garantiza una atención personalizada en los distribuidores MOVISTAR Empresa, situados en los distintos municipios del área metropolitana de Barcelona.

Recibirá toda la información complementaria llamando al teléfono: 934 850 426

Horario: de lunes a jueves, de 9 a 14 y de 15 a 16 horas; viernes, de 9 a 14 horas.



OPTICA Castillo

Descuento:

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

Provença, 117 (Urgell) 08029 Barcelona

40%
DESCUENTO

Tel.: 931 635 968

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

Cultura

Barcelona acull del 21 al 26 de juny la convenció anual del Rotary Club Internacional

Del 21 al 26 de juny se celebrarà a Barcelona la Convenció anual del Rotary Internacional. Els organitzadors preveuen l'arribada de 30.000 compromissaris procedents d'almenys 150 països, amb una estada en la ciutat i el seu entorn de 5 o 6 dies. Els actes principals es desenvoluparan en els palaus Victòria Eugènia i Alfonso XIII de la Fira de Montjuïc i en el Palau Sant Jordi.

Rotary Internacional va néixer a Chicago i actualment està format per 29.000 clubs rotary distribuïts per tot el món. A Espanya està establert des del 1921. El primer centre es va crear a Madrid, també va ser el primer club d'Europa Occidental. Com a conseqüència de la Guerra Civil, la seva

activitat va cessar per reprendre's l'any 1976. Actualment hi ha 160 clubs a tota Espanya, amb 4.000 socis.

S'espera que aquest esdeveniment generi molta activitat a la ciutat i que sigui especialment significatiu per al sector del taxi ateses les característiques dels compromissaris que hi assistiran.

ACTES PREVISTOS

Del 22 al 26 de juny: Congrés Rotary Club al Palau de Congressos
 Del 23 al 26 de juny: Rotary Club Internacional al Palau Sant Jordi i a la Sala Barcelona 92
 Dilluns 24 de juny: Acte privat Rotary Club al Poble Espanyol La Ciutat dels Artesans
 Del 23 al 25 de juny: Actes del Rotary Club al MNAC.

Cultura

Exposició de republicanos españoles presos en Mauthausen

A partir del 4 de junio y hasta el día 14 del mismo mes se podrá visitar en la sala de actos de Ciutat Grogga una exposició de fotografías realizadas en el campo de concentración de Mauthausen al que fueron deportados por los nazis 6.000 presos republicanos españoles durante la II Guerra Mundial. La colección de fotografías es un documento histórico desgarrador sobre las penalidades que aquellas personas pasaron durante su cautiverio y donde muchas dejaron su vida.

El mismo 14 de junio, a las 17 horas, tendrá lugar una charla coloquio en la misma sala de actos y se contará con la presencia de un ex-deportado que presentará el documental "Noche y niebla", y responderá todas las preguntas que formulen los asistentes.

Organiza: Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) i Amical de Mauthausen y otros campos Colabora: Ciutat Grogga, SA

Cultura

El Cirque du Soleil cautiva al público de Barcelona con el espectáculo "Saltimbanco"

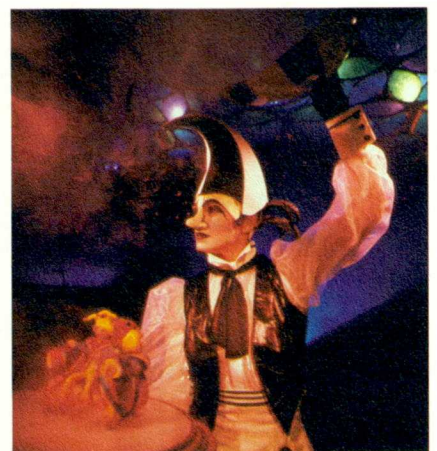
La compañía canadiense Cirque du Soleil está representando en Barcelona con gran éxito el espectáculo Saltimbanco, el tercero que se puede ver en España.

La joven compañía, que se aleja de los cánones tradicionales del espectáculo circense, hace en Saltimbanco un homenaje a los artistas que se dan cita en las grandes urbes. Renée Dupere ha sido el inspirador de la música de este espectáculo en el que, según el propio compositor, se exploran las imágenes que evocan las ciudades, sus entornos, sus gentes que viven en ellas, sus señales, sus rastros, sus lugares de encuentro... Además, todas las canciones que acompañan a la obra son secuencias fonéticas extraídas de varios idiomas como el árabe, el sueco o el alemán. Saltimbanco se presenta con siete

números circenses de acrobacia, música y color con una extraordinaria coreografía a cargo de Debra Brown, unida a Cirque du Soleil desde 1986, que la cautivó después de una importante carrera profesional en las mejores compañías del mundo. Pierre Parisien es el director artístico y el que asegura que el espectáculo no se aleje de la idea original que hizo posible el nacimiento de la compañía y que es su sello de identidad en el mundo. Guy Laliberté es el presidente fundador de la compañía y el primero que tuvo la genialidad de encontrar la simbiosis perfecta entre todas las expresiones artísticas y las culturas que transmite cualquier espectáculo representado bajo la carpa de Cirque du Soleil. ¡No se lo pierda!

Horarios:

Noche: De martes a jueves, a las



21.00 horas; viernes y sábado, a las 22 horas. Domingo a las 20.00 Tarde: Miércoles, a las 17.00 horas; viernes y sábado a las 18.00 horas y domingo a las 16.00 horas.

Parada de taxis: Se ha habilitado una parada de taxis en la calle Ciutat d'Asunción, 51 de 4-5 plazas (La Maquinista).

Del servei

249 taxistes tenen encara pendent la revisió metropolitana

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

La revisió metropolitana és una de les obligacions de tot professional taxista. Amb aquesta es preveu garantir al client del taxi que el vehicle que condueix el taxista és apte per prestar el servei i, que a la

vegada, té en vigor tant l'assegurança com la documentació que l'acredita i li permet treballar en el sector del taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona.

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

46	773	1351	2311	3448	4222	5092	6395	7125	7865	8649	9962	10749
67	792	1408	2390	3509	4232	5161	6431	7194	7907	8794	9979	10796
146	805	1422	2455	3537	4313	5299	6509	7204	7927	8816	10069	10824
172	820	1462	2508	3568	4379	5345	6511	7384	7982	8817	10071	10826
233	837	1480	2528	3586	4530	5361	6522	7428	8026	8940	10160	10887
240	897	1494	2596	3623	4540	5425	6523	7451	8087	9007	10165	10930
276	902	1507	2621	3677	4543	5523	6572	7457	8092	9101	10217	10958
295	975	1515	2629	3691	4568	5562	6577	7483	8119	9225	10223	10985
335	1015	1548	2631	3729	4593	5646	6580	7521	8207	9301	10298	10995
446	1052	1673	2784	3734	4641	5759	6604	7546	8379	9319	10317	
450	1056	1784	2879	3955	4730	5779	6728	7550	8413	9388	10340	
463	1060	1844	2956	3961	4734	5793	6771	7554	8430	9671	10349	
500	1150	1855	2982	3966	4800	5882	6860	7564	8434	9733	10471	
543	1177	1865	3027	3980	4846	5964	6933	7581	8499	9743	10540	
545	1183	2142	3092	4094	4943	6062	6959	7593	8504	9754	10563	
577	1233	2194	3309	4137	4962	6177	6964	7678	8514	9816	10606	
609	1242	2203	3326	4188	4964	6194	6973	7680	8551	9835	10607	
610	1288	2210	3346	4206	4996	6213	6983	7786	8559	9892	10617	
639	1292	2242	3391	4207	4997	6254	7039	7854	8609	9900	10714	
670	1295	2248	3423	4213	5072	6394	7077	7858	8622	9910	10748	

Tots aquells titulars de llicència i els administradors d'empreses del sector que no hagin passat la revisió metropolitana, entre el 15 de maig de 2001 i el 15 de maig de 2002, i hagin de passar-la amb posterioritat a aquesta data, hauran de presentar el Certificat de Vida Laboral en l'esmentada revisió.

Radiadores para el automóvil

La Polar

Reparación y venta
Los mejores precios
c. Provença, 18

Teléfono: 934 300 232

(Davant presó model)

DAVID BRU GALIANA
Abogados

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

C/ Santaló, nº14, Entres. 1ª. 08321 Barcelona.
Tel / Fax. 93 414 13 01. Móvil 607 81 84 85. (LAS 24 H.)

TALLERES
NILO

AL SERVICIO DEL TAXISTA
SINIESTROS EN GENERAL

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

Del servei

Edictes

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

Denunciat: M. G. A.
Llicència: 1134
Exp. Informatiu: 2002/151

Denunciat: A. P. P. A.
Llicència: 7951
Exp. Informatiu: 2002/62

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

Se li fa saber que la compareixença és obligatòria, de conformitat amb el que estableix l'art. 40 de la Llei 30/92, de 26 de novembre, del Procediment Administratiu Comú, amb relació a l'art. 50 de la Llei 12/87, de 28 de maig, de la Generalitat de Catalunya, de Regulació del Transport de Viatgers per Carretera en Vehicles de Motor, i l'art. 30 del Reglament Regulador del Servei Metropolità d'Autotaxis, i que no comparèixer sense causa justificada suposaria una obstaculització de l'activitat inspectora, tipificada com a falta molt greu en l'art. 43 3 e) de la Llei 12/87 abans esmentada, i que té prevista una sanció de 1.382,33 a 2.764,66 euros.

Barcelona, 26 d'abril de 2002
 Dep. de Sancions
 M^a José Laborda

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

Denunciado: F. L. M.
Licencia: 3053
Exp. Informativo: 2002/93

Denunciado: D. L. C.
Licencia: 1957
Exp. Informativo: 2002/433

Denunciado: S. G. N.
Licencia: 5878
Exp. Informativo: 2002/192

Denunciado: P. O. P.
Licencia: 9433
Exp. Informativo: 2002/259

Denunciado: J. R. C.
Licencia: 3862
Exp. Informativo: 2002/243

Denunciado: V. G. M.
Licencia: 9015
Exp. Informativo: 2002/281

Denunciado: L. M. G. H.
Licencia: 914
Exp. Informativo: 2002/284

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

Asimismo, se les hace saber que el Instructor del mencionado expediente, a la vista del resultado de la inspección realizada, podrá solicitar otras actuaciones o proponer iniciar

el correspondiente procedimiento sancionador por infracción del artículo 54 e) de la *Llei 12/87 de 28 de maig de Regulació del Transport de Viatgers*, sancionable con una multa de hasta de 1.382,33 euros.

Barcelona, 26 de abril de 2002
 Dep. de Sanciones
 Marc Sanchís

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

Denunciado: B. M. P.
Licencia: 10328
Exp. Informativo: 2002/351

Como primera medida se les requiere para que en un plazo de 15 días contados a partir de la publicación del presente edicto, pase por estas dependencias con el vehículo auto-taxi de su propiedad a fin de pasar una revisión extraordinaria, significándole que de no hacerlo así en el mencionado plazo, incurriría en una falta tipificada como muy grave en el art. 53 e) de la Ley 12/87, de 28 de mayo, de la Generalitat de Catalunya, de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículo de motor, y que tiene prevista una sanción de 1.382,33 a 2.764,66 euros.

Barcelona, 26 de abril de 2002
 Dep. de Sanciones
 M^a Teresa Garcia Millán

RECAMBIOS TAXI-AUTO SL



ACCESORIOS

Recambios en general al servicio del Taxi

Ofrecemos grandes descuentos

HORARIO: DE 8 A 20 HORAS
 NO CERRAMOS AL MEDIODIA

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

Cartellà, 189
 08031 BARCELONA
 Tel. 93 357 44 54

TALLERES



DITRANS, S.L.

ANTES RECICLAJES TRADER

Reparación y sustitución de:
Transmisión Direcciones

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

Esfers suspensió
 CITROËN
 Servicio especial al
 amigo taxista
 (mano de obra gratis)

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

Mesa Tècnica del Taxi

Acta

A Barcelona, a la seu de l'Institut Metropolità del Taxi, a les 12:00 hores del dia 18 de gener de 2002, i com a conseqüència de la convocatòria corresponent, es reuneix la Mesa Tècnica del Taxi.

Hi assisteixen els membres següents:

En representació de l'IMET, el senyor Daniel Fernández Ponce, gerent; la Sra. Pilar Molina Mesa, directora de serveis i el Sr. Jordi Ventayol Lázaro, secretari delegat.

En representació de l'STAC, els senyors Luis Berbel Salcedo, Alejandro Dena Abiol, Alfonso Orihueta Ferrer, José M^a Sánchez Baena i José López Castro.

En representació del GUT, els senyors Bernardo Rodríguez Cancio, Jorge Quero Manrique, Jesús Reyes Morales i José Antonio Alonso Simón.

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

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

Hi assisteix el Sr. Ramon Pesqué, en representació de CCOO, en qualitat d'observador.

Hi assisteixen en qualitat d'observadors el senyor Xavier Sabaté i la senyora Rocío Terán de l'IMET.

Un cop constituïda la Mesa, s'inicia la reunió conforme als punts de l'ordre del dia:

1.- S'aprova l'acta de la sessió anterior amb les esmenes següents:

Al punt núm. 2 s'ha d'clarificar que es va dir que hi havia taxímetres que només podien treballar amb una moneda única.

Al punt 6 ha de quedar clar que tots els grups estan d'acord amb la desaparició de la borsa d'aspirants.

Al punt número 9 s'ha d'afegir que es demana conèixer el vot que emeten els diferents grups polítics a les reunions del Consell d'Administració.

2.- El gerent informa que hi ha hagut 200 sol·licituds de llicències i que hi ha unes 140 llicències per transferir. La Sra. de Tienda demana que se la informi de quants assalariats hi ha entre els aspirants.

El GUT critica la resposta que s'ha donat des de l'Institut a la petició formulada per escrit sobre la desaparició de la borsa. Segons el seu parer, no es respecta la normativa ja que la llista provisional s'hauria de publicar al BOP.

El gerent manifesta que aquest tràmit no es realitza

perquè tots els interessats tenen notificació de la publicació de la llista, i que enviar-ho al BOP només retardaria el procés d'adjudicació de llicències.

El GUT i l'AET-ABEAT exigeixen que es compleixi el punt 3 de l'article 12 del Reglament. L'STAC no creu necessari complir aquest tràmit que no és essencial, ja que tots els afectats n'estan informats i que només servirà per retardar el procés.

El gerent informa que es publicarà al BOP.

Per petició expressa de totes les organitzacions integrants de la Mesa i perquè quedi ben clara la seva postura amb relació a la borsa, es fa constar **L'EXPRESSA DISCONFORMITAT AMB L'EXISTÈNCIA DE LA BORSA DE LICÈNCIES I LA PETICIÓ DE LA SEVA DESAPARICIÓ.**

3.- S'informa de la petició rebuda per part d'una dona taxista que, per circumstàncies personals, ha demanat de ser dispensada de l'obligació de prestació exclusiva nocturna del servei durant el màxim de temps possible.

La representant d'AET manifesta que ells ja han posat un contenciós contra la Norma i que, per tant, hi estan en contra i també en contra de les excepcions.

Per part de CCOO es manifesta que aquest sindicat ja havia proposat el seu dia d'alliberar i excepcionar les dones de l'obligació de treball nocturn i que introduir una excepció ara donarà lloc a moltes peticions per casos similars o també justificables.

4.- El gerent informa sobre l'impacte mediàtic del canvi de tarifa i moneda durant el mes de gener. Per tal de donar resposta a les notícies i afirmacions divulgades s'ha incoat un expedient informatiu.

El Sr. Pesqué diu que és molt greu que certs polítics parlin irresponsablement sense recordar el que han votat favorablement. És que no són al Consell d'Administració de l'IMET i al Consell Metropolità?

El Sr. Berbel diu que el sorprèn l'actitud de CiU que frivoltza amb els diners dels altres. Igualment el sorprèn que no es queixin de la mateixa manera amb relació al preu de les assegurances, del gasoil, etc. i que no diguin res sobre el 7% d'augment als Ferrocarrils de la Generalitat. Aprofita per manifestar novament la reivindicació d'un suplement especial per a les nits especials de l'any.

El Sr. Gracia diu que s'ha queixat a *La Vanguardia* i als partits polítics. Els titulars de premsa i determinades actituds han provocat un dany irreparable que generarà una baixada de feina molt superior a la normal del mes de gener.

El Sr. Rodríguez diu que el comportament de CiU és totalment reprovable. Que el mal ja l'han fet i que no accepta les proves fetes per *La Vanguardia*, ja que probablement no es van tenir en compte qüestions tal com haver fet "rodillos".

5.- El gerent informa que el proper dia 22 a les 12 hores al Saló de Cròniques de l'Ajuntament de Barcelona hi haurà l'acte final de la campanya de Comparte. I que el dia 25 a les 13 hores es farà un acte per celebrar els 20 anys de la revista del taxi.

Davant de la queixa dels membres de la Mesa sobre la desconeixença de la programació de les reunions de la Mesa, el gerent informa que es facilitarà a tothom el calendari anual de reunions del Consell d'Administració de l'IMET, ja que les reunions de la Mesa es fan el divendres immediatament anterior a aquelles.

S'acorda autoritzar la titular de la llicència 5319 perquè pugui contractar i donar d'alta un conductor assalariat que haurà de reunir els requisits exigits reglamentàriament, per jubilació de l'actual assalariat.

El gerent informa de les gestions i informes realitzats per la Direcció General de Seguretat i Consum amb relació al taxímetre Halle 04. S'ha comprovat que alguns permeten la seva alteració a causa d'un desajustament en la carcassa. El fabricant solucionarà el defecte i s'haurà d'anar a arreglar-lo.

El representat del GUT informa que la caixa d'impulsos també presenta problemes i que l'IMET ha de defensar els taxistes que no poden treballar per aquest problema. Cal trobar una solució urgent. El gerent es compromet a reunir-se i fer gestions davant la Generalitat, tot i recordant que és a aquesta a qui correspon la competència sobre la matèria.

El gerent informa que en el concurs de publicitat s'ha presentat una única oferta per part de l'empresa INTERFACOM. En compliment del que disposa el Plec de Condicions del Concurs es trametrà la documentació a les diferents organitzacions integrants de la Mesa per conèixer les seves al·legacions o opinions.

El gerent informa, amb relació al tema de parades, que s'està pendent de la signatura d'un conveni amb l'Ajuntament de Barcelona per establir un protocol de funcionament administratiu sobre aquesta qüestió.

Els membres de la Mesa diuen que cal solucionar la presència de vehicles particulars en les parades de taxi. L'STAC proposa constituir una comissió tècnica de parades.

Finalment, el GUT demana informació sobre l'homologació del C5. El gerent informa que ho ha de demanar el fabricant acompanyant la documentació que calgui.

I sense més assumptes a tractar, s'aixeca la reunió i se n'estén aquesta acta.

Nota

Les esmenes que els representants de la Mesa Tècnica del Taxi puguin fer a l'acta present quedaran reflectides en l'acta de la reunió següent.

¿Te sientes seguro/a trabajando?

CEIMA SCREEN tiene el gusto de presentarle la última novedad en **SEGURIDAD REAL** para los profesionales del sector.

Desde
36 €
al mes



- **No** pierda ni un centímetro del habitáculo por ir protegido.
- **No** dificulta el acceso al pasaje.
- **No** le obliga a modificar la posición de su asiento.
- **No** ponga barreras a sus días de fiesta.
- **No** es fija. Adaptable a varios conductores

**!!! DESMONTABLE
EN 3 MINUTOS !!!**

ASIENTOS BLINDADOS

93-296-91-02

Atención al cliente de 16-20h

Taller autorizado de montaje
Taxímetros Barcino.



A la salut de les taxistes

Lucía Artazcoz

Cap del Servei de Salut Laboral i Ambiental

Parlem de salut, de salut laboral de les taxistes, però també vull aplaudir, en primer lloc, el creixent increment de dones en el sector del taxi, un sector en el qual fins ara només hi havia homes, i que com d'altres obre les portes a l'entrada de les dones en un pas més en el camí cap a la igualtat d'oportunitats en el mercat laboral.

Per què parlar de les dones en concret? Alguns lectors i lectores, probablement la majoria, en un article d'aquesta naturalesa esperarien llegir sobre els problemes relacionats amb la reproducció, sobre l'embaràs o sobre la menopausa, probablement sobre els problemes hormonals o l'osteoporosi. I és que fins ara quan s'ha tractat de forma específica la salut laboral de les dones, les àrees de



Dones taxistes any 1987

debat han estat aquestes, sense que elles tinguessin res a dir sobre el que realment els preocupa. En aquest sentit, hi ha una experiència que m'agrada explicar perquè il·lustra molt bé com de lluny de vegades es troben els experts, els especialistes, de la realitat de la gent, en concret de la de les dones.

Fa un parell d'anys es va publicar en una famosa revista científica un estudi titulat "Simplement mira el nostre treball i digue'ns si existeix llibertat a la Terra. Les dones de Ghana parlen del seu treball i la seva salut". Les autores pretenien conèixer quins eren els problemes de salut de les dones i les seves causes escoltant-les a elles. A Ghana, un país africà en vies de desenvolupament, els "experts" han determinat que els principals problemes de les dones són els reproductius, els relacionats amb l'embaràs, el part o el post-part. Per a les dones, però, els trastorns de salut reproductiva no eren un problema important, pràcticament no els van mencionar. Al voltant del 75% de les entrevistades van identificar com a trastorns més importants els de caràcter psicosocial, "pensar massa" o "preocupar-se massa". A més a més, els relacionaven amb la seva fatiga crònica o les seves dificultats per dormir. Els mals de cap i els dolors en general van ser mencionats repetidament. Les dones atribuïen aquests trastorns als seus rols en el treball, parlaven del tre-

ball de casa, de la seva alta càrrega de treball, la inseguretat econòmica i la seva responsabilitat en la cura de les criatures.

Què contestarien les dones taxistes?

Si féssim aquesta pregunta a les dones taxistes, què contestarien? Probablement parlarien dels horaris tan llargs, de la precarietat laboral, dels salaris baixos, de la

dificultat de combinar la vida laboral i la familiar, del mal d'esquena, dels clients difícils i potser de les situacions de violència al treball. Molts d'aquests problemes són comuns als homes i les dones, però alguns no ho són.

També els homes taxistes parlarien de les llargues jornades de treball, però no s'haurien d'enfrontar a la segona llarga i, sovint poc reconeguda, jornada de treball a casa. Estudis portats a terme a l'Institut Municipal de la Salut posen en evidència l'impacte en salut de la sobrecàrrega de treball derivada de la injusta distribució de les responsabilitats de casa. En les dones ocupades, tenir fills, cosa que hauria de ser motiu de satisfacció i d'enriquiment, o viure en llars nombroses, s'associa a pitjor estat de salut general, a més trastorns crònics de tipus muscular i reumàtic, a ansietat, a dormir poc i malament i a no fer exercici físic. De ben segur, aquesta és la situació de moltes dones taxistes. A més a més, per a algunes el taxi ha estat la sortida a una situació social difícil, s'han separat, han quedat vídues o tenien altres problemes en la família de la qual són responsables, i han començat a treballar al taxi.

En un article sobre la salut dels treballadors del taxi publicat fa uns mesos en aquesta revista jo mateixa afirmava "l'exercici físic, aconsellable per a prevenir


Taxistes de Barcelona 2000 - 2002

els problemes d'esquena, és també una de les mesures més efectives per sentir-se bé i prevenir l'estrès". Per a moltes dones, tot i tenir problemes d'esquena relacionats amb les postures i els esforços al taxi i amb els esforços a casa, fer exercici físic és senzillament impossible perquè no tenen temps. Els especialistes en medicina preventiva i salut pública recomanem també dormir el temps suficient perquè ens fa sentir-nos millor, tindrem menys estrès, i a més a més, a les dones ens diuen que permet prevenir les arrugues. Dormir més, també depèn de tenir temps suficient per fer-ho.

Sentir-se millor, tenir uns hàbits més saludables, depèn de les condicions de treball, però també de les possibilitats de combinar la vida laboral amb les exigències familiars. Avui això no és fàcil per a la majoria de les dones. Tampoc ho és la solució ja que passa per canvis en l'esfera privada difícils d'assumir i requereix d'un esforç en l'esfera pública per facilitar la cura de les persones dependents a casa. La situació, encara que molt lentament, està millorant. Esperem que s'acceleri el ritme d'aquest canvi.

Institut Municipal de Salut Pública
www.imsb.bcn.es




MASAJES
a
1.000
BY BUSQUETS
BELLEZA Y BIENESTAR

**Abierto todo el día
Sin Reserva de Hora
365 días al año**

Por cada servicio de...



**Peluquería
y
Masajes**

Antiestres, Antifatiga y Relajantes



... 2 tickets (7,21 €-1200 pts) GRATIS!!!

Sólo será válido este descuento presentando este anuncio o licencia de taxista

Nos encontrarás en:

C/ Numancia, 76 (BCN) - C/ Mallorca, 233 (BCN) - Dante Alighieri, 5-7 (BCN) - Travesera de les Corts, 178 (BCN) - Diagonal, 208, Glòries (BCN) - C/ Serdenya, 529 (BCN) - Agustí Vinyamata, 13-15 (Granollers)
C/ Sant Pere, 44-46 (Terrassa) - Dr. Barraquer, 6 (Castelldefels) - Av. Sofia, 3 (Sitges)

Información 902 171 767



Motor

SEAT Toledo, el preferit en el primer trimestre de 2002

Vehicles aplicats a llicències d'autotaxi actives

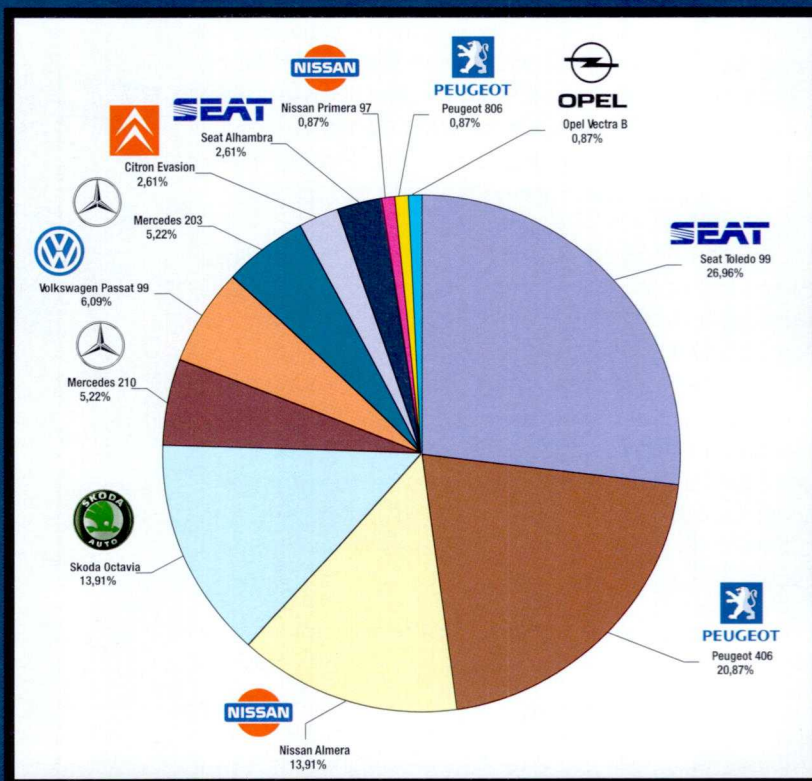
MARCA I MODEL	QUANTITAT	PERCENTATGE
SEAT TOLEDO	1.694	16,70
PEUGEOT 406	1.454	14,33
SEAT TOLEDO 99	959	9,45
CITROËN XANTIA	845	9,33
SKODA OCTAVIA	791	7,80
RENAULT 21	686	6,76
OPEL VECTRA B	597	5,88
OPEL VECTRA	270	2,66
NISSAN PRIMERA	267	2,63
NISSAN ALMERA	265	2,61
RENAULT LAGUNA	249	2,44
MERCEDES 210	223	2,20
PEUGEOT 405	185	1,80
FIAT TEMPRA	173	1,70
VOLKS. PASSAT 99	162	1,60
VOLKSWAGEN PASSAT	142	1,40
MERCEDES 202	122	1,20
FIAT MAREA	108	1,06
NISSAN PRIMERA 97	107	1,05
FORD MONDEO	97	0,96
FORD ORION	81	0,80
CITROËN BX	79	0,78
VOLKSWAGEN JETTA	78	0,77
FIAT ULYSSE	67	0,66
ALTRES	444	4,37
TOTAL	10.145	100,00

Vehicles aplicats a llicències d'autotaxis entre l'1 de gener i el 31 de març de 2002

MARCA I MODEL	QUANTITAT
SEAT TOLEDO 99	119
PEUGEOT 406	68
NISSAN ALMERA	38
SKODA OCTAVIA	35
MERCEDES 210	12
VOLKSWAGEN PASSAT 99	12
OPEL VECTRA B	7
MERCEDES 203	9
SEAT ALHAMBRA	4
CITROËN EVASION	4
FIAT MAREA	1
PEUGEOT 806	1
NISSAN PRIMERA 97	1
TOTAL	311

Vehicles aplicats a llicències d'autotaxis entre l'1 de març i el 31 de març de 2002

MARCA I MODEL	QUANTITAT		QUANTITAT
SEAT TOLEDO 99	31	CITROËN EVASION	3
PEUGEOT 406	24	SEAT ALHAMBRA	3
NISSAN ALMERA	16	NISSAN PRIMERA 97	1
SKODA OCTAVIA	16	PEUGEOT 806	1
MERCEDES 210	6	OPEL VECTRA B	1
VOLKSWAGEN PASSAT 99	7	TOTAL	115
MERCEDES 203	6		



Con el Nissan Almera me canso menos

Francisco García Hera (licencia 7923) es taxista desde hace varios años y espera jubilarse dentro de cinco. Desde hace un mes conduce un flamante Nissan Almera; comenta que dejó su viejo vehículo, un Renault 21, con mucho sentimiento porque le acompañó durante un buen tiempo y también le dio muy buen resultado. De su nuevo taxi destaca la comodidad y la suavidad a la hora de conducir. Desde que está con él asegura terminar la jornada menos cansado.

■ ¿Por qué se inclinó por el Nissan Almera?

Porque mi Renault no estaba bien y necesitaba un cambio. Me decidí por un vehículo como el Nissan porque, además de ser más económico, de aquí a cinco años me jubilo y me gustaría disfrutarlo como coche particular cuando me vaya del taxi.

■ Marque diferencias con su antiguo vehículo.

El Nissan Almera tiene más potencia y va bien a los taxistas porque en Barcelona se encuentran algunas zonas con pendientes que, con un coche de potencia inferior, es más pesado afrontarlas.

■ ¿Algún otro aspecto útil que deba ser tomado en cuenta?

Observo que es algo incómodo para cuatro personas, aunque ello no es problema para nosotros (al menos para mí) porque el 90 por ciento de las carreras se realizan con uno o dos usuarios. La suspensión es mucho mejor, y la conducción, más blanda. Es silencioso, el Renault era muy ruidoso. Me gusta el frontal porque es muy amplio y te ofrece una mayor visibilidad.

■ ¿Qué nos dice del consumo?

Gasta mucho menos porque trabaja con gasóleo y también porque pesa mucho menos que el Renault.

■ Los taxistas se inclinan por tres o cuatro modelos muy determinados...

Sí, pero si yo tuviese menos años y me quedara más años de actividad laboral me hubiese inclinado por un coche de gama alta, un Mercedes, por ejemplo. Hay otros como el Seat Toledo o el Peugeot 406 o el Skoda-Octavia. Este último ha sido muy bien recibido por los taxistas aunque últimamente está dando algún que otro problema con el embrague.

■ ¿Asequible desde el punto de vista económico?

El precio del Nissan Almera es muy asequible, al menos para mí que como ya le dije estoy a punto de jubilarme.



Francisco García Hera (licencia 7923)

■ Hablemos del asiento del conductor.

Es muy cómodo; es ortopédico y estoy notando este mes que me canso mucho menos que con mi anterior vehículo; supongo que en ello incide la suspensión y la dirección asistida.

■ ¿El maletero cumple con sus expectativas?

Para mi gusto es un pelín pequeño aunque está preparado para situar dos maletas con holgura.

■ ¿Reacción de los clientes?

De momento nadie se ha quejado. Nunca he tenido problema con los clientes porque procuro tener siempre el vehículo muy limpio. Tampoco he oído comentarios respecto a la amplitud del habitáculo.

■ Pocos años para dejar el sector... ¿cómo le ha tratado?

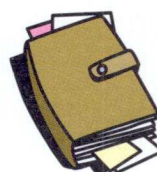
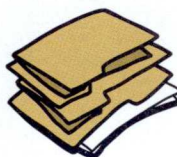
He trabajado muy bien con mi taxi. Siempre he sido una persona voluntariosa y el taxi me ha permitido vivir correctamente. También fui transportista pero el taxi es mucho mejor siempre y cuando pongas esperanza e interés en el trabajo y seas exigente contigo mismo, porque para trabajar bien hay que moverse. **T**

L'usuari li agraeix



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

Fins al 15 d'abril, els titulars de llicència que a continuació es relacionen van donar solució als casos de pèrdua reclamats pels clients dels taxi trucant al telèfon: **93 223 40 12 (*)**.



Agenda

Nom del titular	Llicència
Jesús Ramírez B.	00280
Antonio Márquez S.	00750
Dionisio Arévalo O.	01281
José Rodríguez P.	05196
Manuel Romero G.	05440
Ignacio Cristóbal de P.	06524
Antonio Torrejón G.	09125
Manuel López O.	09961
José M. González P.	10307
Diego Cuevas G.	10361

Bossa

Nom del titular	Llicència
Francisco Díez M.	00205
Ángel R. Vela G.	00313
Jobroco, SL	00812
Remedios España V.	01265
Sebastián Coscolluela C.	01756
Sebastián Coscolluela C	02093
Juana Losa C.	02626
José N. Nadal C.	02750
Isaac Delgado M.	04511
M. Ignacia Hernández C.	05219
Francisco Díaz R.	05459
Pablo Mazón M.	08512

Canvi

Nom del titular	Llicència
Aurelio Martínez T.	01230
Jaime Díez V.	02949
Marcelino Durán B.	04345
Ramón Domínguez B.	04664
Julián González M.	06722

Carpeta

Nom del titular	Llicència
Jesús García M.	00960
Adolfo Sesa S.	01563
M. Dolores Jurjo R.	02087
Juan Carlos Isern A.	05324
Xavier Gancedo C.	08753
Antonio Ramírez V.	10496

Cartera

Nom del titular	Llicència
Eugenio López L.	00043
José Amigo R.	00151
Rosendo González G.	00230
Daniel López L.	00731
Carlos Corral R.	00858
José M. Colomina P.	01684
Julio Pérez P.	02190
Francisco Gatnau A.	02724
Isidro Espigares C.	03780
Benjamín Gómez G.	03641
Eliseo Becares G.	03644
Oscar Ramiro C.	03839
Enrique García D.	05049
José Gordo V.	05358
Jorge Rico B.	05450
Juan A. Rodríguez H.	07124
Manuel Álvarez L.	07656
Tomás Ramiro S.	08510
José M. Ortega Ch.	08908
Carlos Molina S.	09596
Juan José Pérez M.	10544
Miguel Cinca C.	11021

Claus

Nom del titular	Llicència
Manuel Rodríguez G.	00401
Vicente Blasco M.	00415
Antonio Sola C.	01873
Juan Lozano C.	04159
Constantino García G.	06512
Eduardo Vicente T.	07430
Eduardo Canaliz A.	07438
Daniel Ntep Lissock	09057
Miguel Rancaño Álvarez	09996
Miguel A. Montes de Ocaña Pérez	10478

Càmera

Nom del titular	Llicència
Joan Serra M.	03173
José Ruiz H.	05908
Ricardo Vercher P.	09832

Diners

Nom del titular	Llicència
Gerardo Santos A.	03529

Documentació

Nom del titular	Llicència
José M. Colomina P.	01684
José L. Maderuelo S.	04882

Llibres

Nom del titular	Llicència
Antonio Liñán C.	01397
Gaspar Mazuelas N.	03721
Enrique López F.	04112

Maleta

Nom del titular	Llicència
Ángel Fernández G.	02276
Jorge Lop P.	04107
José Antonio Martín G.	04499
Francisco Díaz R.	05459
Carlos Jiménez B.	07881
Luis Riera C.	08272
Fernando Naranjo M.	08662

Mòbil

Nom del titular	Llicència
Ramon Ricart S.	00627
José L. Segura N.	01059
José M. Brenlla C.	01606
Miguel Lombarte P.	01851
José López G.	01874
José M. Alberola V.	02706
Juan Martínez C.	03176
Manuel Hernández R.	03624
Julián Campos S.	03707
José L. Álvarez M.	04205
Eladio Gómez D.	04222
Constantino Vázquez N.	04755
José Aragón D.	04913
Walid Houso Al Karout	05447
José Fuentes H.	05527
Juan Alberto Moreno V.	06640

(*) Aquest és el número que correspon a l'oficina d'Objectes Perduts i rectifica el que es va anunciar, per una equivocació, en les revistes 147 i 148 en aquesta mateixa secció.

ANITEL

amena
auna
distribuidor oficial



UNA GRAN OPORTUNIDAD
SÓLO PARA TI Y TUS FAMILIARES
POR PERTENECER AL
GREMIO DEL TAXI

TU NUEVO MÓVIL AMENA POR SÓLO
135,00 €



NOKIA 5210



NOKIA 3310

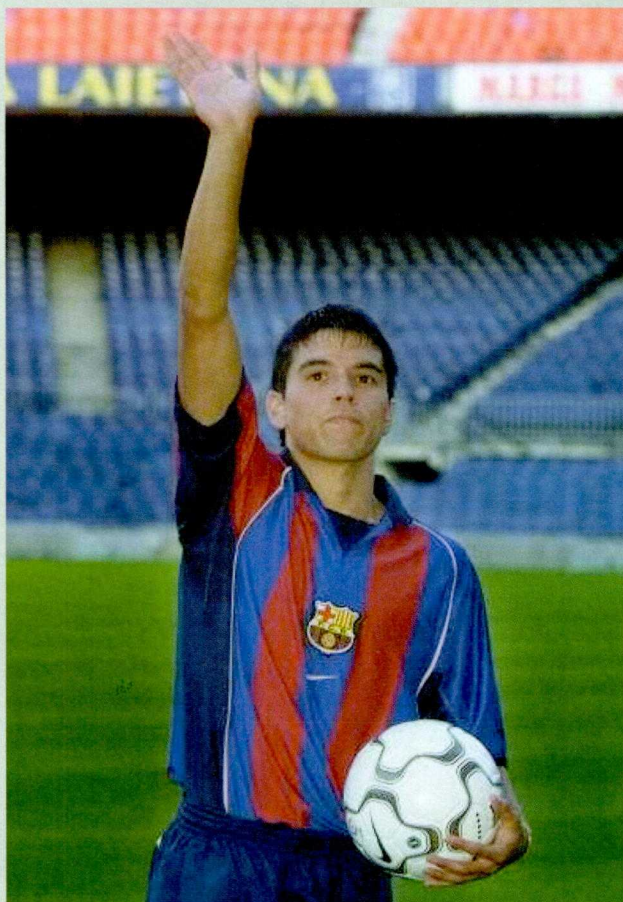
AL DARTE DE ALTA EN CONTRATO AMENA



Y ESO NO ES TODO...
ADEMÁS LLÉVATE DE REGALO UN KIT
MANOS LIBRES PORTATIL PARA TU MÓVIL

Javier Saviola

Ferran Imedio



Javier Saviola es un tipo tímido. Demasiado quizá. Pero es lógico. Tras esa distancia inicial que guarda con los que no conoce, se esconde un chico maduro que tiene las cosas muy claras y que se abre en cuanto ve que el interlocutor es de fiar. Es un usuario esporádico del taxi de Barcelona, aunque ya tiene alguna opinión sobre su funcionamiento.

“Cojo muy poco taxi en Barcelona, sólo cuando vengo del aeropuerto y no tengo auto”

■ **Tu llegada al aeropuerto de Barcelona fue apoteósica. ¿Te esperabas aquel recibimiento?**

■ No, no, para nada. Fue una de las cosas que más me sorprendieron en la vida. Uno no sabía la clase de gente que se iba a encontrar. Y al ver en el aeropuerto a tantísimas personas y luego a la gente que día a día me dice que tiene muchas ganas de que esté en Catalunya, me llena de orgullo y me hace seguir tirando para arriba. El cariño de la gente me hace sentir muy bien.

■ **Dijiste una vez que quieres devolver ese cariño en el campo.**

■ Seguro. Eso está claro. Cuando te brindan tanto afecto, después te encariñas con la gente y tratas de demostrarlo en el campo de juego.

■ **¿Cómo llevas eso de no jugar siempre?**

■ Yo siempre quiero jugar, está claro. Pero me lo

tomo con tranquilidad, sin amargarme. Uno debe seguir trabajando para poder estar en el lugar donde uno quiere estar. No hay quejas para nada. Siempre trabajar para poder estar ahí.

■ **¿Con quién te llevas mejor en el vestuario?**

■ Con Xavi. Es la persona con la que paso más tiempo: compartimos la concentración, salimos juntos a veces a tomar algo, al cine, a hacer cosas.

■ **¿Cómo es un día de cada día?**

■ Casi siempre entrenamos por la mañana y la mayoría de las veces me queda la tarde libre. Entonces salgo por Barcelona o por Sant Cugat, que es donde estoy viviendo. Me gusta mucho el cine.

■ **¿Algún director o actor en especial?**

■ De todo un poco. Me gustan mucho las películas en general.

“El trato de los taxistas es bueno. La gente acá es muy tranquila. En Buenos Aires se insultan y se llegan a pegar”

■ ¿Y ya te dejan ver las películas en los cines?

■ Je, je. Bueno, tengo algunos trucos, como tratar de entrar en la sala justo en el momento en que empieza la película.

■ ¿Cuál es la última que has visto?

■ *El dilema*. La vi en DVD. En cine, *Nueve reinas*, hace muy poco. Me gustó mucho. Es muy buena.

■ Una de tus pasiones es la moda, ¿no?

■ Es uno de mis vicios. Me gusta mucho la ropa, ir de tiendas. Pero no tengo un diseñador preferido. Soy de los que compra mucha ropa, de los que se compran algo un día y luego lo abandona en el armario.

■ ¿Te gusta la literatura?

■ No me gusta leer.

■ ¿Y la música?

■ Sí. Me gustan la mayoría de grupos argentinos. Me traje muchos discos de allá que no se escuchan acá. De los que se conocen acá, me gusta mucho Andrés Calamaro. Allá en Argentina se escucha mucho. Pero, sobre todo, me encanta Freddy Mercury, que es mi ídolo. Me encanta la música de Queen pero él era un fenómeno.

■ ¿A qué otro deporte eres aficionado?

■ El tenis me gusta mucho. Pero para jugarlo. Verlo no, porque hay sets muy largos y sólo es interesante el final.

■ ¿Qué otras aficiones tienes?

■ Ir a comer fuera me gusta mucho.

■ ¿Hay algún plato que te haga la boca agua?

■ La milanesa con papas fritas. Lo hace mi madre.



■ La crisis argentina te ha pillado lejos, pero supongo que te afectará. ¿Cómo la ves?

■ Muy complicada. Es una situación que Argentina está viviendo

muy a pecho. La gente está pasando hambre, hay muchísima pobreza, no hay trabajo, no hay soluciones... Cuando uno ve las imágenes desde aquí, se entristece mucho. Es un país que lo tiene todo. Si dijeras que ya venía desde antes, que éramos pobres... Pero el país siempre fue muy rico y verlo ahora así nos hace sentir muy mal a todos.

■ Cambiemos de tema. ¿Eres usuario habitual de los taxis?

■ Los cojo muy poco, sólo cuando vengo del aeropuerto, cuando no tengo auto. Normalmente conduzco yo, aunque sea por necesidad. No es algo que me apasione.

■ ¿Qué tal, el trato de los taxistas?

■ Bien. El trato es bueno. La gente acá es muy tranquila. En Buenos Aires se insultan y se llegan a pegar. Si vas al centro, al obelisco, por la mañana, todos van apurados por el trabajo. Y corren mucho. Aquí no. Aquí son amables.

■ Pues aquí tienen mala fama los taxistas.

■ ¿Sí? Pues no entiendo por qué.

■ ¿Y qué te parecen los coches que tienen los taxistas?

■ Son muy distintos a los de Argentina. Allá son viejos, son autos que no tienen tanto nivel como acá. Eso me sorprendió muchísimo desde el primer momento.

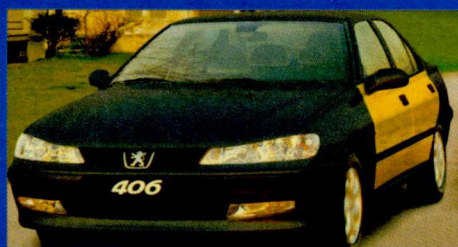


TALLERES GARCÍA, S.A.
CONCESIONARIO PEUGEOT

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

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

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



PVP. Pintado sin matrícula

SR HDi 90
15.565,00 €

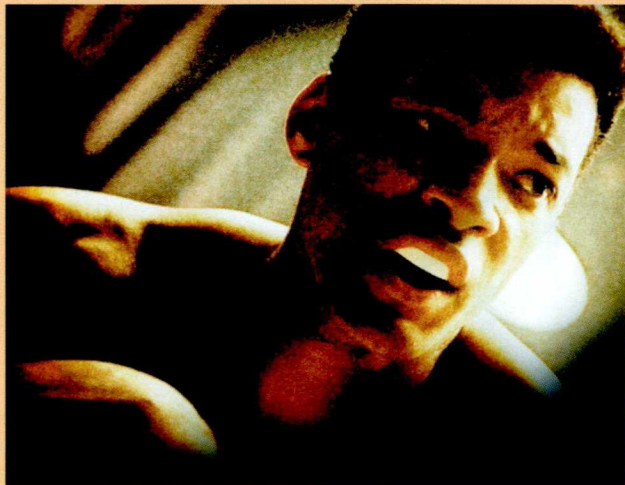
SR HDi 110
16.680,00 €

ST HDi 110
17.730,00 €

ST HDi 110 (automatic)
18.790,00 €

SV HDi 110
18.930,00 €

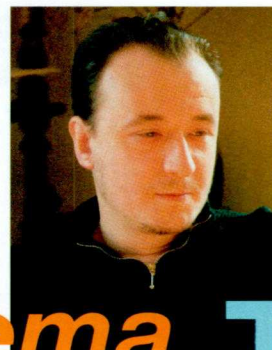
Ali



Will Smith encontró, a los 33 años, el papel de su vida haciendo (por fin) de Hombre con mayúsculas y no de crío tonto-rapero enrollao-poli colega. Para esta biografía de Muhammad Alí (antiguo Cassius Clay) tuvo que engordar cuarenta kilos y aceptar algunos mamporros reales en las escenas de boxeo; tanto sacrificio no le ha valido el Oscar al mejor actor, pero es que este año ya no daban abasto con tantos candidatos afroamericanos.

En fin, a lo que vamos. Los americanos inventaron hacia los años 40 un género llamado *biopic* (contracción de "biografía" y "épico") cuya intención era mostrar las vidas de grandes personajes enmarcadas en su contexto histórico. Los *biopics* subrayan los aspectos de tenacidad, superación, lucha contra la adversidad, etc. típicas (se supone) del "homo americanus". Un ejemplo reciente lo tenemos en *Una mente maravillosa* sobre el matemático y premio Nobel John Nash; como película es infumable pero contiene todos los elementos antes reseñados. Si en el caso de Nash el camino al éxito se vio dificultado por la enfermedad, en el de Muhammad Alí lo fue por su condición de negro pobre del suburbio, aderezado además por los condicionantes propios del mundo del boxeo: dureza del deporte, chanchulleros, éxito que se sube a la cabeza, etc.

La historia comienza con el combate que le enfrentó a Sonny Liston en 1964 por el campeonato mundial de los pesos pesados, y después prosigue con su negativa a enrolarse en el ejército para luchar en Vietnam. Es una buena película, aunque se entretiene demasiado en explicar los acontecimientos de los años 60 en Estados Unidos; es una intención pedagógica muy loable, pero a veces frena el ritmo de la acción. No obstante, *Ali* es un buen espectáculo, muy recomendable para los que busquen entretenimiento, pero con "cara i ulls".



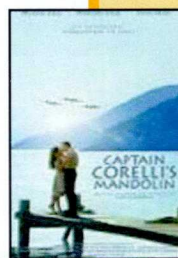
Cinema TV Vídeo

per Marc Sanchís



Los Otros

Poques coses noves podem dir sobre aquest títol: el gran èxit de taquilla de l'any 2000, la confirmació definitiva del talent d'Alejandro Amenábar, la fascinació que exerceix Nicole Kidman, i una trama sòlida, envolvent, amb un sorprenent final. Tot i que *Los Otros* es presenta com un film de terror, és més una història gòtica i atmosfèrica que no pas d'ensurts; per descomptat que els amants de la "sang i fetge" no la disfrutaran. *Los Otros* no és una pel·lícula rodona, de vegades l'acció decau i té influències massa evidents de films anteriors, però si són dels —pocs— que no van acudir en massa a les sales ja tenen una bona opció per al dissabte a la nit.



La mandolina del capitán Corelli

Si abans parlàvem d'èxit, aquí ens hem de referir a un sonor fracàs; en efecte, aquesta pel·lícula, pensada per llançar d'una vegada per totes la carrera de Penélope Cruz als Estats Units, no va respondre a les expectatives generades per vàries raons. La primera és l'absoluta falta de química entre la parella protagonista, tot i que es diu que Pe i Nicholas Cage van mantenir un idil·li durant el rodatge. La segona és que la història (i tot el projecte en general) té massa reminiscències de *El paciente inglés* o *Un resplandor en la oscuridad* amb la Melanie Griffith i el Michael Douglas. Es tractava, en suma, d'una aposta molt calculada i, a priori, guanyadora. Però els espectadors no som tan enzes com els de Hollywood es pensen, i amb un romanç durant la Segona Guerra Mundial per temporada ja en tenim be bé prou.

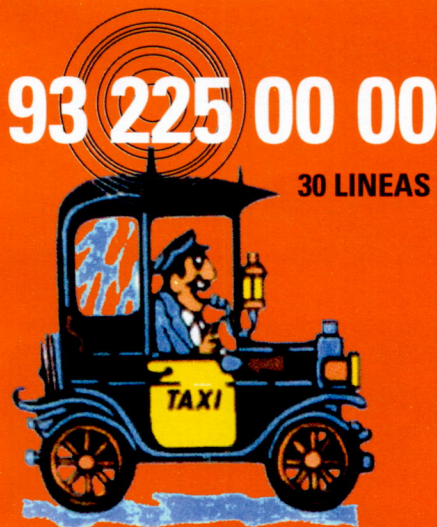


Hermano: ¿a la tercera va la vencida?

Los periódicos lo comentan y los índices de audiencia lo confirman: la tercera entrega de *Gran Hermano* no está consiguiendo, ni de lejos, igualar los resultados de sus predecesoras. La culpa se achaca alternativamente a la resaca de *Operación Triunfo*, al cansancio del público, al escaso acierto en la elección de los concursantes... Pero lo cierto es que los lunes incluso esa sandez de *Ana y los 7* logra superar a los chicos de la casita de muñecos.

Cunde el desánimo en Tele 5, máxime si tenemos en cuenta que su otra gran apuesta para esta temporada, *Javier ya no vive solo*, tampoco ha conseguido cuajar. Quien esto escribe confiesa que le alegra mucho la caída de los idolillos catódicos con pies de barro (fíjense en el ostracismo que sufre el pesado de Ramón García, cuyo *El Gladiador* apenas aguantó dos meses en pantalla). Si fuera optimista me sentiría tentado de afirmar que el público está practicando una política de higiene audiovisual, pero lo cierto, amigos, es que nos aburrimos sin más. Por ejemplo, si hacemos cuenta de los espacios dedicados total o parcialmente al corazón, nos salen **diez** (si no me creen, repasen: *Corazón de primavera*, *Corazón corazón*, *Ahora*, *Historias de hoy*, *Abierto al anochecer*, *Crónicas Marcianas*, *A tu lado*, *Pasa la vida*, *De buena mañana* y *Sabor a ti*). Es lógico, pues, que en este páramo de tontos, el espectador reaccione con indiferencia, su último reducto.

Acabo con una perla que soltó uno de los comentaristas de *A tu lado* a propósito de *Gran Hermano*. Preguntado sobre si le interesaba el programa, el hombre exclamó con todo el desparpajo: "Yo no tengo cerebro, o sea que me gusta todo!" Y encima le pagan.



RADIO-TAXI METROPOLITANO

¡A PÚNTATE!

COOP. RADIO-TAXI AMPLIA SU FLOTA CON LA ADMISIÓN DE NUEVOS SOCIOS,

AJUT ASSISTENCIAL: AJUDA ENTRE LOS SOCIOS EN CASO DE ACCIDENTE, GRAN CARTERA DE CLIENTES, Y LAS VENTAJAS DE SER UNA COOPERATIVA DONDE TU VOZ CUENTA.

SI ESTAS INTERESADO..... VEN A INFORMARTE, ESTAMOS EN C/. TAULAT, 19, ATICO, DE LUNES A VIERNES, DE 11H. A 13H.

Un nom, un taxista

Vicent Lamata

Explosiva sensibilidad por la fotografía artística



VICENTE LAMATA

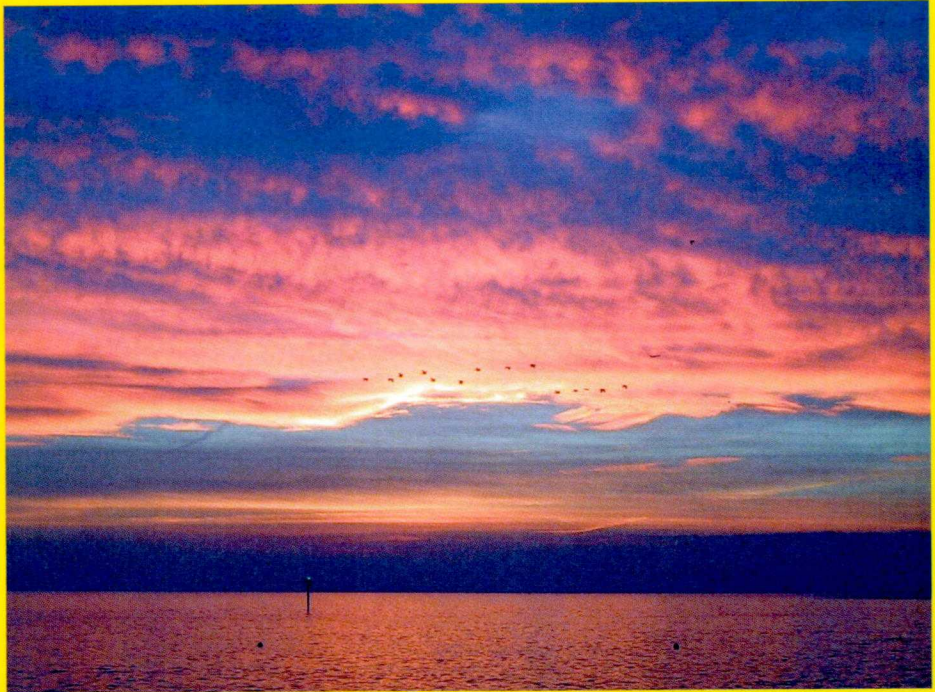
Es vecino del Poblenou y taxista desde hace más de treinta años. La relación con el taxi le viene de lejos; de pequeño vivió con su padre los avatares de la profesión, y hoy su joven hijo está dando los primeros pasos como asalariado. Vicente Lamata es un taxista activo; en su tiempo libre participa en algunas actividades de su distrito, practica el buceo, colabora en una emisora de radio del sector, pero su *hobby* preferido es la fotografía artística. A lo largo de estos años, ha ido fotografiando desde su taxi el día a día de la ciudad, primero cargado con una pesada reflex, y ahora, con una moderna y diminuta cámara digital. El álbum digitalizado que le sirve de presentación es extraordinario y muchas de sus fotos podrían figurar en el *book* de las mejores empresas fotográficas.

Un amanecer, el mar en plena tormenta, un taxi fotografiado desde una perspectiva extraordinaria y en el momento oportuno, una instantánea del sol



Vicente Lamata (licencia 5829)

perdiéndose en el horizonte... son algunas de las muchas fotografías que hablan por sí solas de la sensibilidad y de la vena artística de Vicente. "El otro día", cuenta, "llevaba a un señor en mi taxi y pasé por un sitio en el que vi la posibilidad de hacer clic con mi cámara; cuando dejé al cliente en su destino, regresé por el mismo camino por el que había pasado e hice la fotografía con el encuadre que minutos antes me había traspuesto". Así es la afición de este taxista-fotógrafo que ha ido ganando profesionalidad a fuerza de hacer una y otra instantánea desde su taxi, incluso con los cristales cerrados. Ha presentado sus trabajos a algún que otro concurso, y siempre sus fotografías han figurado entre las tres mejores. Tiene pendiente una exposición de toda su obra que seguramente tendrá un gran éxito por la belleza de muchas de sus propuestas.



VICENTE LAMATA

Vicente Lamata se interesa también por el diseño gráfico que le sirve como complemento para su trabajo fotográfico. No ha realizado ningún curso ni ha tenido un profesor que pudiera darle las primeras pautas, pero sí tiene una gran vocación autodidacta. La biblioteca Xavier Berquerel de Poblenou es testigo de las horas y horas que ha pasado en ella para dar sus primeros pasos, para leer la letra pesada de los programas informáticos y aprenderlos para poder trabajar con sus fotografías y sus diseños. Hoy, después de un periodo de estudio, está a punto de colgar su página web en la red, donde se podrá apreciar su extraordinaria colec-

ción fotográfica. Los compañeros que saben de sus aficiones le piden alguna que otra colaboración. Ha sido, por ejemplo, el creador del logo de Fono Taxi, del GUT (anterior etapa) y de la Federación Catalana del Taxi. Los que estos últimos años han visitado el stand del taxi en la Feria de Abril conocen sus dotes artísticas.

Desde hace muy poco ha tenido la genial idea de coleccionar e incorporar en un CD sus mejores fotografías que regala a los clientes que suben a su taxi, pero no sin antes haber comprobado que tienen el mismo *feeling* por la fotografía que él. En su correo electrónico se acumulan hoy las notas de agradecimiento que le llegan de diversas partes del mundo con efusivas felicitaciones por la calidad de la muestra. "Esto", dice, "me llena de alegría y satisfacción".

PRTH


**Restaurante
Tres Hilas**
CARNES A LA BRASA Y PESCADOS FRESCOS
TAPAS Y BOCADILLOS
ESPECIALIDADES GALLEGAS
Bodas-Bautizos-Comuniones-Convenciones
de Lunes a Viernes Menú Especial de la Casa
 Abierto 7:30 a 2 Noche
Felices fiestas y próspero 2000
 Berlín, 22 Tels: 93 410 38 01
 08014 Barcelona 93 439 51 20

**PURIFICADOR AMBIENTAL
ELECTRÓNICO DE OZONO
PARA VEHÍCULOS**

ambient mini
**Eliminación de olores y
desinfección ambiental**
OZOGAS, S.L. ☎ 934 070 054
C/. Francesc Bolós, 27 08031 - BARCELONA
ozogas@infonegocio.com

**Auto
Evasion**

**MECÁNICA Y ELECTRICIDAD
DEL AUTOMÓVIL**
 Trinxant, 93 (esq. c/ Indústria)
 Teléfono 93 347 13 59
 08026 BARCELONA

Pescadors a la Plaça de les Olles

En Joan Calicó va obrir la seva botiga d'estrís per a pescadors a la plaça de les Olles cantonada carrer de Rere Palau l'any 1850.

En aquells temps la seva clientela no eren els afeccionats a la pesca esportiva. Subministrava xarxes, cordes, hams, palangres i d'altres estris per a la pesca als nombrosos vaixells de la veïna Barceloneta. Fabricava la majoria dels productes que venia i de seguit va fer que dos o tres viatjants representessin la marca Calicó a d'altres ports de Catalunya, de les Balears i d'altres punts de l'Estat.

Amb tot això no és estrany que la botiga de què parlem avui sigui una de les deu més antigues de Barcelona, de les que estan actualment en actiu.

Finalitzada la Guerra Civil, els Calicó van interessar-se per la pesca esportiva i van introduir canyes, fils i accessoris en el seu catàleg, al costat del material per a professionals. Lentament el vessant dedicat als afeccionats va superar el professional, encara que l'empresa va seguir subministrant xarxes per als "bous" fins a la dècada dels 90 pel que fa al mercat local.

Més que una botiga, Calicó ja era, en aquesta època, el principal majorista i importador nacional de material per a la pesca esportiva, a més de la marca més important del sector, amb oficines i un gran magatzem a Poble Nou, dipòsits de material a Madrid, Palma de Mallorca i Las Palmas de Gran Canaria i com a punt de referència, la botiga on es va originar tot, a cent metres escassos del mar.

Amb el temps, marca i botiga s'han convertit en un referent per als afeccionats de nivell.

La família Calicó, amb la incorporació recent de la tercera generació al negoci, gestiona, amb els ulls posats en el futur, un catàleg de més de vint-mil referències que cobreixen les expectatives dels més exigents, amb les marques més prestigioses del mercat internacional. Els famosos carrets Mitchell –el Rolls dels carrets de canya de pescar–, clàssiques canyes de "canya americana" i d'altres de grafit o carboni, construïdes amb les darreres tecnologies, lleugeríssimes i de preu elevat, accessoris de tota mena per a qualsevol eventualitat... Tot.

El personal de la botiga coneix el ram, aconsella, comenta i proposa als clients de tota la vida les novetats. Personatges com l'uròleg Gil-Vernet, els pastissers Escribà,



l'actriu Pepa López o el Màgic Andreu freqüentem habitualment l'establiment abans de les seves excursions de pesca. Comenten la jugada, recorden excepcionals pesqueres i captures de mides insospitades i de passada compren el que necessiten per seguir practicant la seva afecció.

El servei al pescador de canya inclou la venda d'esquer viu. Cucus amb noms tan suggeridors com "nord", "llobriu", "llobarrer", "tita", "elèctric", "funda" i "coreano" conviuen a les càmeres frigorífiques de l'establiment per mantenir-se frescos, tal com agraden als peixos, que per a aquestes coses són molt exigents i fins i tot llepafils.

Per a l'afecionat encuriós la botiga és una meravella que propicia sorpreses i descobriments: canyes especials per pescar en pantans que poden costar 3.000 €, rodets amb dispositius electrònics que avisen del que passa a l'ham per uns mòdics 1200 €, confortables seients plegables d'importació, especials per a llargues esperes, hams de gairebé un metre per a la pesca del tauró, cistells i caixes de disseny molt sofisticat i fins i tot xarxes per a decorar casetes de la costa, com les que encara fan servir de cortina els pescadors que practiquen l'encesa, el palangre o el bou a la nostra costa.

Tant si pertanyeu al col·lectiu dels que passen hores i hores pendents del moviment de la canya, per després explicar als amics la intensa lluita mantinguda amb un llobarro de pes excepcional, com si no hi pertanyeu, la visita a l'establiment Calicó us interessarà, encara que només sigui per contemplar des de dins un negoci que ja va pels seus 152 anys, sense pretensions i en un estat de forma envejable.

Pierre Roca

Casa Calicó
Plaça de les Olles, 9 08003 Barcelona
Tel. 933 191 818 / 933 100 504



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

BUEN SERVICIO, MEJOR TAXI

Equipos Taxitronic

VENTA, INSTALACIÓN
 MANTENIMIENTO

Taxímetros

CAMBIOS TARIFA
 CALIBRAJE CON RODILLOS
 REINSTALACIONES
 PRECINTOS

Módulos luminosos

VENTA E INSTALACIÓN

EL PRIMER FABRICAN-
 TE EUROPEO DE EQUIPOS ELECTRÓ-
 NICOS Y SISTEMAS INFORMÁTICOS
 PARA EL SECTOR DEL TAXI PONE
 A SU DISPOSICIÓN SU PROPIO TA-
 LLER, EL TALLER TAXITRONIC.
 PORQUE SU NEGOCIO
 NO PUEDE PARARSE, PORQUE QUE-
 REMOS QUE SU NEGOCIO VAYA,
 MÁS QUE NUNCA, SOBRE RUEDAS.



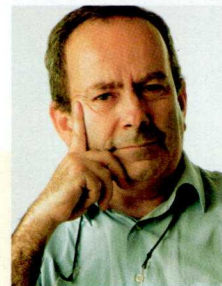
EL TALLER TAXITRONIC



ABIERTO DE LUNES A DOMINGO . NO CERRAMOS AL MEDIODÍA

Laborables 8.00h -20.00h Sábados 9.00h -12.00h
 Festivos 9.30h -11.30h

Perú 104 08018 Barcelona Tel. 933 034 141



Mirant Horta des del Carmel

El bar que porta el nom evocador d'El Balcón de Horta va ser fundat fa uns trenta-cinc anys, vivint els primers divuit sense cap fet digne de ser esmentat.

El 1985, però, se'n va enamorar en Francisco Escobar, un home originari de la Manxa que s'havia cansat de soldar ferro i que volia eixamplar els seus horitzons professionals, provant sort dins de l'hostaleria. En Francisco va pensar que aquell local s'acostava molt al que ell i la seva dona, que provenia de les peculiars terres d'El Bierzo, buscaven des de temps enrere, i no ho va dubtar.

Els Escobar són gent treballadora, més partidària de la constància i de la feina diària que dels èxits efímers. Amb aquest plantejament senzill però essencial converteixen dia a dia el seu local en el punt de trobada de bon nombre de professionals del taxi que hi esmorzen, dinen o sopen, degustant els plats d'arrrels inequívocament gallegues que elabora a la cuina la cunyada del patró, amb un parell d'ajudants.

El pop regna aquí de forma indiscutible, encapçalant un seguit de plats tradicionals: el *lacón*, el contundent i arcaic *caldo gallego*, uns *callos* que es fonen a la boca, melosos fins a l'emoció i unes sorprenents truites de verdures que recorden la famosa de Betanzos, un dels requisits d'aquelles terres del nord.

"Fins i tot l'orujo que servim als clients més fidels", em confia en Francisco, "s'elabora segons els mètodes ancestrals a L'ALAMBIC d'un cosí de la senyora. Com s'ha fet tota la vida", afegeix somrient.

L'especial olfacte dels taxistes pels llocs on el contingut del plat es relaciona de forma comprensible amb el preu que es paga fa que el nombre de vehicles grocs i negres aparcats davant de l'establiment augmenti de forma lenta però segura. Els moments àlgids són les hores d'esmorzar i molt especialment els matins dels diumenges, quan les taules s'ajunten i les improvisades tertúlies duren fins al migdia.

La casa proposa per dinar un menú de 6 € força digne.



Els esmorzars de forquilla o d'entrepà s'estructuren en funció de la fam, de la companyia i fins i tot del tarannà de la parròquia, composta fonamentalment per homes acostumats a passar un munt d'hores al volant, coneixedors de les virtuts nutritives i estimulants d'un esmorzar contundent que els permeti endarrerir l'hora del dinar fins a mitja tarda, per poder aprofitar al màxim les hores de feina.

Les safates curulles de gènere acabat de coure surten de la cuina i provoquen sovint exclamacions d'admiració i mirades de desig. A vegades, i de forma excepcional, el patró obsequia un client que s'ho mereix amb uns encenalls de l'aromàtica *cecina* que arriba de la terra de la mestressa, El Bierzo, un país poc conegut, de costums i gastronomia singulars, encaixat entre les antigues terres gallegues i les estribacions de Castella.

El Balcón de Horta és, doncs, un mosaic de diferents cultures, estils, formes de ser i hàbits alimentaris, tot plegat presidit per la qualitat humana de patrons i clients; gent que practica l'art de la convivència, el gust de l'amistat i la tradició del plaer de menjar.

Bona gent que menja bé.

El Balcón de Horta
c/ Josep Sanguis, 104-106
08032 Barcelona Tel. 934 293 102

Vins amb personalitat pròpia

Vilafranca del Penedès ha estat un dels punts de Catalunya de més gran tradició vinícola i és en aquesta zona on també es pot visitar el millor Museu del Vi del Mediterrani, fidel testimoni d'una activitat mil·lenària.

L'activitat vinícola del Penedès ha anat adquirint personalitat pròpia i avui és tan reconeguda que fins i tot molts estrangers s'apropen als cellers per conèixer millor les tècniques d'elaboració de la seva variada i rica producció. La raó de l'èxit rau en el fet que s'ha respectat d'una manera rigorosa la tècnica i la tradició heretada de la civilització romana i clàssica, en què la transmissió familiar dels mètodes i les tècniques de pares a fills va tenir i té un paper fonamental, que avui permet que la producció de la zona gaudeixi de la denominació d'origen "Penedès". Estem parlant de tot un territori que s'estén al llarg de 80 quilòmetres entre dues ciutats amb un gran llegat i tradició de les civilitzacions clàssiques: Barcelona i Tarragona. És en aquestes terres on les "BODEGAS PINORD". van desenvolupar la seva producció de vins i caves i van ser els creadors i inspiradors a mitjan segle passat del primer **vi d'agulla** embotellat, una de les propostes més interessants de la zona que s'ha fet famosa arreu d'Espanya i del món. El nom Pinord està unit a la família Tetas que des de fa tres generacions, és a dir, des de fa 150 anys, elaboren productes amb aromes propis, amb aromes del sempre històric Penedès.

Apicia



Seat Toledo Taxi. La mejor carrera.

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

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

Seat Toledo Taxi.
Porque sabemos lo que necesita.

CONSUMO DE COMBUSTIBLE (NORMA MVEG)			
	1.8i	1.9 90 CV	1.9 105 CV
Tipos de combustible	Gasolina	Gas oil	Gas oil
Urbana	10,2/11,3	6,7	6,5
Extraurbana	5,9/6,7	6,2	6,1
Combinada	7,6/8,5	5,1	5,0

Unidades: l/100 km.



Mundial de pasiones

Vuelve el Mundial. Cuatro años después de que Francia demostrara ser la mejor selección en la mejor competición, 32 países se dan cita en Japón y Corea del Sur entre el 31 de mayo y el 30 de junio para arrebatar la corona a Zidane y sus 'mosqueteros'. No lo tendrán fácil, pues el combinado francés ha demostrado una solidez y una calidad casi imbatibles, como demostró hace dos años en el Europeo (lo ganó) y en cada partido en que se lo propone.

¿Quiénes pueden hacer sombra a los 'bleus'? Pues los nombres de siempre. Ya saben, Argentina, Inglaterra, quizá Brasil, quién sabe si Italia... En la lista de eternos aspirantes que



suelen quedarse en nada aparecen España y Portugal. A lo mejor éste será su año. Por lo menos tendrán la oportunidad de intentarlo, algo que no podrá hacer la Holanda de Van Gaal, eliminada en la fase de clasificación.

Argentina es, posiblemente, la gran favorita junto a Francia. Lo tiene todo. Una generación de grandes jugadores (Verón, Ayala, 'Piojo' López, Aimar...) con una ambición ingobernable y un entrenador con las cosas claras (el extécnico del Espanyol Marcelo Bielsa). Los resultados de la fase de clasificación, en la que arrasaron, avalan las apuestas a su favor.



Inglaterra, encuadrada en el mismo grupo que la albiceleste (se prevé otro duelo histórico), sufrirá la ausencia de su gran estrella, David Beckham, durante los primeros partidos porque todavía no estará recuperado de su lesión en el pie. Pero el equipo que dirige el sueco Sven Goran Eriksson cuenta con otro as en la manga, el pequeño, rápido y listísimo Michael Owen, delantero del Liverpool capaz de cambiar la dinámica de un partido con una de sus fulgurantes jugadas. Le acompaña un bloque sólido y curtido que debería llegar a los partidos finales sin demasiada dificultad.

Brasil está de capa caída. Sólo la magia que desprenden sus jugadores podrá salvar un campeonato que se prevé triste. Con Rivaldo tocado físicamente, Ronaldo aparece de nuevo como el salvador de los cariocas. El delantero del Inter ha demostrado en las últimas semanas que ha recuperado el olfato y la fuerza que exhibió en Barcelona. Otro ilustre como Italia, con Totti como figura destacada y Vieri como artillero infalible, apostará el fútbol que tan rácano y que tanto rédito le ha dado.

¿Y España? La pregunta de siempre. Y la respuesta de siempre: ni idea. Lleva unas cuantas fases finales en las que no acaba de cuajar (el peor caso fue la eliminación en la primera ronda del Mundial de Francia-98). No parece un hito muy complicado, sobre todo teniendo en cuenta que en la primera fase (grupo B) juega contra selecciones de tercera fila como Paraguay, Eslovenia y Suráfrica. Si el cruce en octavos es bueno (se enfrentará con Alemania, Camerún, Eire o Arabia Saudí, todos ellos encuadrados en el grupo E), podría plantarse en cuartos. Y a partir de ahí, otra vez la lotería del fútbol. Si Raúl, como le ha pedido Camacho, tira del carro, la selección podría ser un serio aspirante a entrar en semifinales.



Ferran Imedio



TX 30 ★ EURO ★

logy Leadership th

TAXiTRONiC
Leadership through Technology

INTERFACOM S.A. Barcelona SPAIN

Las flores también hablan



Xavier Sabaté
Xavier.dabate@amb.es

A pesar de que en nuestros días podemos encontrar flores en cualquier época del año gracias a los invernaderos y a los cultivos intensivos, toda la vida se ha asociado las flores con la llegada de la primavera, y en especial con el mes de mayo, el mes de las flores.

Pero éstas, además de su belleza, textura y múltiples colores un misterio: el lenguaje.

Desde los más remotos tiempos las flores tuvieron un sentido elocuente, claro y preciso para los iniciados. Con ellas se expresaban los más íntimos anhelos en el juego eterno del amor.

Fue en Oriente donde surgieron las claves ocultas del lenguaje de las flores y a través de los siglos pasando por los egipcios, Edad Media, Renacimiento, llegó hasta la época del más puro y fino romanticismo, entonces surgió con todo su esplendor el antiguo recurso de hacer hablar a las flores, recurso que pasaba de madres a hijas como un delicioso secreto familiar.

Se cree que el lenguaje de las flores comenzó en Constantinopla en el año 1600 y fue llevado a Inglaterra en 1716 por la señora Maria Wortley Montagu que había vivido un tiempo en Turquía con su marido.

Desde ahí el interés se propagó a Francia donde se escribió el libro *Le Langage des Fleurs*, que se consideraba un libro bastante atrevido. Fue impreso con 800 muestras florales, muchas de las descripciones eran bastante fuertes y tuvieron que ser atenuadas en la traducción inglesa –dicen por ahí que por respeto a la reina, la cual había comentado a sus cercanos su inmenso deseo de leerlo ya que le habían contado lo escandaloso que era.

Aquí están algunos de los significados que tradicionalmente se han dado a las flores:

- Acacia: Elegancia
- Adelfa Seducción
- Albahaca: Aborrecimiento
- Almendro: Indiscreción
- Amapola roja: Consuelo
- Boca de dragón: Presunción
- Clavel rojo: Corazón que suspira
- Crisantemo blanco: Sinceridad
- Dalia: Inestabilidad

- Flor de azahar: Castidad
- Flor de manzano: Preferencia
- Geranio rosa: Preferencia
- Girasol: Adoración
- Hinojo: Fuerza
- Hortensia: Capricho
- Lirio: Saludos
- Magnolia: Amor a la naturaleza, simpatía
- Margarita: ¿Me amas?
- Menta: Virtud
- Mimosa: Alegría juvenil
- Narciso: Egoísmo
- Nenúfar: Pureza de corazón
- Olivo: Paz
- Orquídea: Una belleza
- Ortiga: Eres cruel
- Pensamiento: Recuerdo
- Romero: Recuerdo
- Rosa: Amor
- Rosa amarilla: Debilitamiento del amor, celos
- Rosa blanca: Soy digno de ti
- Rosa roja: Belleza
- Tomillo: Constancia
- Trébol de cuatro hojas: Sé mío
- Tulipán amarillo: Amor sin esperanza
- Tulipán rojo: Declaración de amor
- Violeta azul: Confianza



Auto Fuber

SERVEI OFICIAL **SEAT** DEL POBLENOU



En Auto Fuber el protagonista es el taxista

SIN ENTRADA

desde 272,48 € al mes.

Toledo Selec, TDI 90 CV

Operación a 60 meses

**¡Garantía
2 años!**



**Venga y pida su
Seat Toledo,
tendrá un regalo muy
especial**

Seat Toledo TDI, una inversión segura.

Auto Fuber le ofrece el Servicio Post-Venta que Ud. necesita.

MANTENIMIENTOS:

- Sin cita previa
- Tiempo 30 minutos
- Precio económico



Pintura

Grandes detalles que hacen grande un taxi:

- Aire acondicionado, dirección asistida, radio y airbag conductor, de serie.
- Toma de alimentación para taxímetro y radio emisora.



Chapa

- Asiento conductor reforzado con regulación en altura y zona lumbar.
- Tapicería confeccionada en polipiel/textil.
- Parte posterior con alfombrillas de protección.
- Iluminación interior reforzada.



Mecánica y Electricidad

- Aumento de la potencia de la batería.
- Tres motores: el 1.6 y 100 CV gasolina y dos motores TDI, el 90 CV y el 110 CV diesel.
- Consumo de combustible (Norma MVEG). Motor TDI 110 CV Consumo mínimo 4,1 L/100 km.

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



Malentendido

¿No les ha ocurrido nunca lo del chiste de Eugenio, el del eclipse...? Ese que demuestra que si dices una frase determinada, después de pasar por varias personas, cuando la frase llega a la última de ellas, no se parece en nada a lo que se dijo inicialmente.

Pues eso es lo que me pasó a mí un día que llevaba en mi taxi a un pasajero que debía coger el tren. Fue en La Rambla. Había colapso, un embudo normal, de los que habitualmente te encuentras en esa zona... Ya se sabe, los camiones que descargan en el mercado de la Boquería, los autocares de los turistas, las camionetas de reparto, en fin... lo normal. Había recogido a dicho cliente, que llevaba mucha prisa, porque, como ya les he comentado, perdía el tren (y dicho sea de paso, finalmente lo perdió).

Al principio de La Rambla tuve que parar detrás de una cola de coches. Salgo y pregunto al de delante:

—¿Qué ha pasado?

—Hay un incendio en el mercado de la Boquería.

—¡Jo! Ya me parecía a mí, tanto atasco...

Y ahora paso a explicarles por qué me refería al principio a lo de "lo del chiste de Eugenio".

Lo que a mí me llegó fue lo de "Hay un incendio en el mercado de la Boquería", pero lo que ocurrió fue lo siguiente:

Un coche paró delante del mercado, porque por el paso cebra cruzaba un señor con ocho o diez perros que llevaba atados, que, ante un nervioso claxon, unos retrocedieron, otros se pararon y el resto cruzó hasta la acera de enfrente. Entonces, el conductor del primer vehículo exclamó:

—¡Jo con el tío de los perrillos!

El coche de detrás entendió:

—Están pegando a unos chiquillos.

El tercero en discordia dijo:

—Maltratan a unos chiquillos. ¡Esto me enciende! ¡Qué "sirvengüencería"!

El siguiente ya terminó de afinar la frase con:

—Hay un incendio en el mercado de la Boquería.

Que ya quedó válida, y lista para sentencia...

"Pues si llegan los bomberos, no sé por dónde pasarán", pensé.

El pasajero me dijo:

—Oiga, ¿qué pasa? ¡Voy a perder el tren!

—Hay un incendio —le dije—, no podemos hacer nada. Paciencia y a esperar.

Pasaron cinco minutos que se me hicieron eternos. De pronto, sin más, empezaron a ponerse en marcha los vehículos con toda normalidad y a rodar.

"Vaya", pensé, "sí que lo han apagado rápido. Pero ¿por dónde habrán pasado los bomberos? Yo, ni los he oído."

Cuando llegamos a la altura del mercado no había ni bomberos, ni humo, ni fuego, ni nada... lo de siempre.

—Oiga —me dijo el cliente—, ¿qué excusas son éstas? Ustedes con tal de que corra el taxímetro son capaces de inventarse lo que sea, ¡hasta un incendio! ¡Vaya cara más dura! Ya tienen fama, ya. Pues ¿sabe qué pienso hacer?, voy a escribir al Servicio del Taxi y les voy a explicar todo este cuento. Y espero que le llamen la atención.

A mí esto me sentó fatal, pero los largos años de profesión me han enseñado a aguantarme y no montar en cólera, por aquello de que "el cliente siempre tiene razón". La Araceli no se cansa de decírmelo: "Manolo, antes de saltar, cuenta hasta diez". Pero esta vez iba ya por los 28, y el hombre no callaba.

—Señor —le dije—, yo no podía hacer otra cosa que esperar. Ya vio usted el atasco que había. Mire, no se preocupe que ahora pongo la directa y llegaremos rápido.

—¡Qué directa ni qué nada! Ahora ya no hace falta que corra, pare aquí mismo porque como el tren ya lo he perdido, me acercaré andando, tranquilamente.

El "aquí mismo" no admitía réplica y paré "allí mismo", delante de la Guardia Urbana.

—Y, ¿sabe usted qué le digo?, que no le pienso pagar ni un duro. ¿Ha quedado claro?

Clarísimo. Cualquiera se enredaba en una bronca en la puerta de la Urbana para explicarle al que hubiera de guardia en aquel momento que aquel energúmeno había perdido el tren por un incendio en la Boquería. ¡Demasiado!

—Vale, que le aproveche, yo cenaré igual esta noche.

A la Araceli no se lo cuento, que me va a poner peor que éste...

CON LA TARIFA QUE TÚ ELIJAS!

→ LA MÁS COMPETITIVA...
PARA LLAMAR DESDE 0,03 €/MINUTO

contrato 10	llamadas a fijos nacionales y móviles Amena	llamadas a resto de móviles
5 números amena, a cualquier hora, cualquier día	0,03 €/min. (5 ptas./min.)	
laborables de 21:00-8:00 h.	0,06 €/min. (10 ptas./min.)	0,15 €/min. (25 ptas./min.)
5 h. en el horario elegido de 8:00 a 21:00 h.	0,06 €/min. (10 ptas./min.)	0,15 €/min. (25 ptas./min.)
laborables fuera del horario elegido de 8:00 a 21:00 h.	0,45 €/min. (75 ptas./min.)	
fin de semana y festivos nacionales	0,06 €/min. (10 ptas./min.)	0,15 €/min. (25 ptas./min.)

→ LA MÁS LIBRE...

PARA QUE NO TENGAS QUE PREOCUPARTE DE NADA

SIN CUOTA MENSUAL

SIN FRANJAS HORARIAS

NO IMPORTA A DÓNDE LLAMAS

NI DESDE DÓNDE LLAMAS

SIEMPRE PAGAS LO MISMO: 35 PTAS/MIN.(0,21€)

SI QUIERES APROVECHAR LAS EXTRAORDINARIAS VENTAJAS
DE ESTA PROMOCIÓN LLAMANOS!

93 665 34 47

657 93 93 99

SÓLO TIENES QUE TRAER!

DOCUMENTO ACREDITATIVO EN VIGOR (DNI, PASAPORTE O TARJETA RESIDENCIA)

JUSTIFICANTE NOMINATIVO DE TUS DATOS BANCARIOS

**¿CUÁNTO VALE UN AYUDANTE
PARA COBRAR A LOS CLIENTES,
ESCRIBIR LOS RECIBOS
CON LETRA IMPECABLE
Y LLEVAR CON SEGURIDAD
LA RECAUDACIÓN AL BANCO?**



Ahora que tienes un taxímetro en buena forma, adaptado al Euro y con todas las prestaciones, es el mejor momento para ir pensando en hacer tu trabajo más cómodo. Ven a visitarnos y descubre lo poco que cuesta conseguirlo con la última tecnología.

taxímetros[®] Barcino

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

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