

TAXI 77

Taxi Metropolità de Barcelona

Febrer - Març 1993



Citas de negocios.

1993

ALIMENTACION

- **TECNOALIMENTARIA**
Salón Internacional para la Industria Alimentaria. 25 - 29 Enero
- **TECNOCARNICA**
Salón Internacional para la Industria Cárnica y Afines. 10 - 14 Noviembre

ARTICULOS DE REGALO

- **BCN REGAL**
Sector del Regalo Informal de Exporhogar. 22 - 25 Enero
- **EXPOHOGAR**
Salón Internacional del Regalo y Artículos para el Hogar. 25 - 29 Septiembre

AUTOMOVIL

- **AUTOMOVIL**
Salón Internacional del Automóvil, Vehículo Industrial y Motocicleta. 15 - 23 Mayo
- **Mercado del Vehículo de Ocasión.** Noviembre - Diciembre

CONSTRUCCION

- **CONSTRUMAT**
Salón Internacional de la Construcción. 29 Marzo 3 Abril

CULTURAL

- **XVII Salón de Anticuarios en Barcelona.** 6 - 14 Marzo
- **Saló de l'Ensenyament.** 19 - 24 Abril
- **31 Festival de la Infancia y de la Juventud.** 26 Diciembre 4 Enero 94
- **LIBER**
Salón Internacional del Libro. 22 - 26 Junio

DEPORTE Y SALUD

- **SPORT**
Salón Internacional del Deporte. 11 - 14 Marzo
- **EXPOSALUD**
Salón de la Salud, la vida en forma y los productos naturales. 22 - 25 Abril
- **NIVALIA**
Ocio en la Nieve. 25 - 28 Noviembre

EQUIPAMIENTO

- **HISPACK**
Salón Internacional del Envase y Embalaje. 25 - 29 Enero

INFORMATICA

- **INFORMAT**
Salón Internacional de la Informática. 19 - 24 Abril

Fira de Barcelona le ofrece este año 41 citas de negocios.

41 Salones Monográficos que le permitirán conectar con la demanda nacional e internacional de los diferentes sectores económicos.

Consulte sus citas en el calendario. Para hacer negocios tiene todo un año por delante.

JOYERIA

- **BARNAJOYA**
Salón Internacional de la Joyería, Relojería, Platería, Maquinaria y Afines. 25 - 29 Septiembre

MODA

- **PIELESPAÑA**
Salón Internacional de la Moda en Ante, Nappa y «Double Face». 5 - 8 Febrero
- **GAUDI HOMBRE**
Salón Internacional de Prêt-à-porter y accesorios de Hombre. Otoño/Invierno 93-94. 18 - 20 Enero
- **GAUDI HOMBRE**
Salón Internacional de Prêt-à-porter y accesorios de Hombre. Primavera-Verano 94. 12 - 14 Julio
- **GAUDI MUJER**
Salón Internacional de Prêt-à-porter y accesorios de Mujer. Otoño/Invierno 93-94. 13 - 15 Febrero
- **GAUDI MUJER**
Salón Internacional de Prêt-à-porter y accesorios de Mujer. Primavera-Verano 94. Agosto - Septiembre
- **MOSTRA TEJIDOS**
Primavera/Verano 94. 27 - 30 Marzo

- **MOSTRA TEJIDOS**
Otoño/Invierno 94-95. 16 - 19 Octubre

- **EXPOPELL**
Salón de la Moda de Marroquinería, Viaje, Complementos del Vestir, Maquinaria y Materiales Afines. Abril

- **EXPOPELL**
Salón de la Moda de Marroquinería, Viaje, Complementos del Vestir, Maquinaria y Materiales Afines. Noviembre

- **NOVIAESPAÑA**
Salón de la Moda en Trajes de Novia, Comunidad, Ceremonia y Complementos. Septiembre

NAUTICA

- **32 Salón Náutico Internacional.** 27 Noviembre 5 Diciembre

QUIMICA

- **EXPOQUIMIA**
Feria Técnica de la Química Aplicada. 19 - 23 Octubre
- **EQUIPLAST**
Máquinas, Equipos, Moldes para Plástico y Caucho. 19 - 23 Octubre

SONIDO E IMAGEN

- **SONIMAGFOTO**
Salón Internacional de la Fotografía. 24 - 29 Septiembre

TURISMO

- **SITC**
Salón Internacional del Turismo en Cataluña. 22 - 25 Abril
- **17 Salón Internacional del Caravaning.** Noviembre - Diciembre

OTROS SECTORES

- **EXPOMINER**
Bolsa Exposición de Minerales y Fósiles. 5 - 7 Noviembre
- **GRAPHISPAG**
Salón Internacional de las Artes Gráficas. 26 Febrero 4 Marzo
- **EXPOAVIGA**
Salón Internacional de la Técnica Avícola y Ganadera. 9 - 12 Noviembre
- **SIZOO**
Salón Internacional de la Zootecnia. 9 - 12 Noviembre
- **MERCASEGURO**
Salón Internacional del Sector del Seguro. Noviembre
- **PUNTO DE VENTA**
Salón Internacional del Autoservicio no alimentario. 9 - 13 Junio

Fira de Barcelona

El máximo exponente.

IBERIA
LINEAS AEREAS DE ESPAÑA

Edita

**Entitat
Metropolitana
del Transport**

*c/ 62, núm. 420
Zona Franca,
08040 Barcelona*

Consell Assessor

**Joan Laporta
Andreu Nebot
Amparo Gómez
Xavier Labori**

Gestió i Publicitat

CETRAMSA

*Avinyó, 32
Barcelona*

Coordinació i Direcció

P. Rocío Terán

Publicitat

Elvira Cerdà

Telèf.: 412.44.66.

*Col.laboren en
aquest número*

010 - Barcelona

Informació

Emili Bisbal

Andres Gobianas

Pere Fàbregues

René León

Jordi Pujol i Moix

Roger F. Teal

Correcció

Roser Berdagué

Grafisme

Estudi Joan Barjau

Fotografia

Josep Loaso

Tiratge:

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

Certificat per

*l'Il.lm. Sr. **Francesc***

Lliset i Borrell,

Secretari General de

l'EMT

Impressió:

Romargraf

C/ Joventut, 55-57

Dipòsit Legal:

B. 27.521 - 1983

Coberta:

Recinte Ferial de Cornellà

(en construcció)

Fotografia:

Màrius Brossa

Un Taxi para todos

Inicio de la transformación en serie
del Chrysler-Voyager 3.0

Pàgina: 6

Entrevista a José Montilla

Alcalde de Cornellà

Pàgina: 8

Campanya «Taxi Groc-Taxi Amic»

Pàgina: 12

Notícies

Pàgina: 15

La cotización de la Seguridad Social para el año 1993

Pàgina: 22

Un repaso a la experiencia ameri- cana de desregulación del taxi (2a. parte)

Pàgina: 20

El esquí, deporte y naturaleza

Pàgina: 24

Agenda

Pàgina: 26

Taxilandia

Pàgina: 28

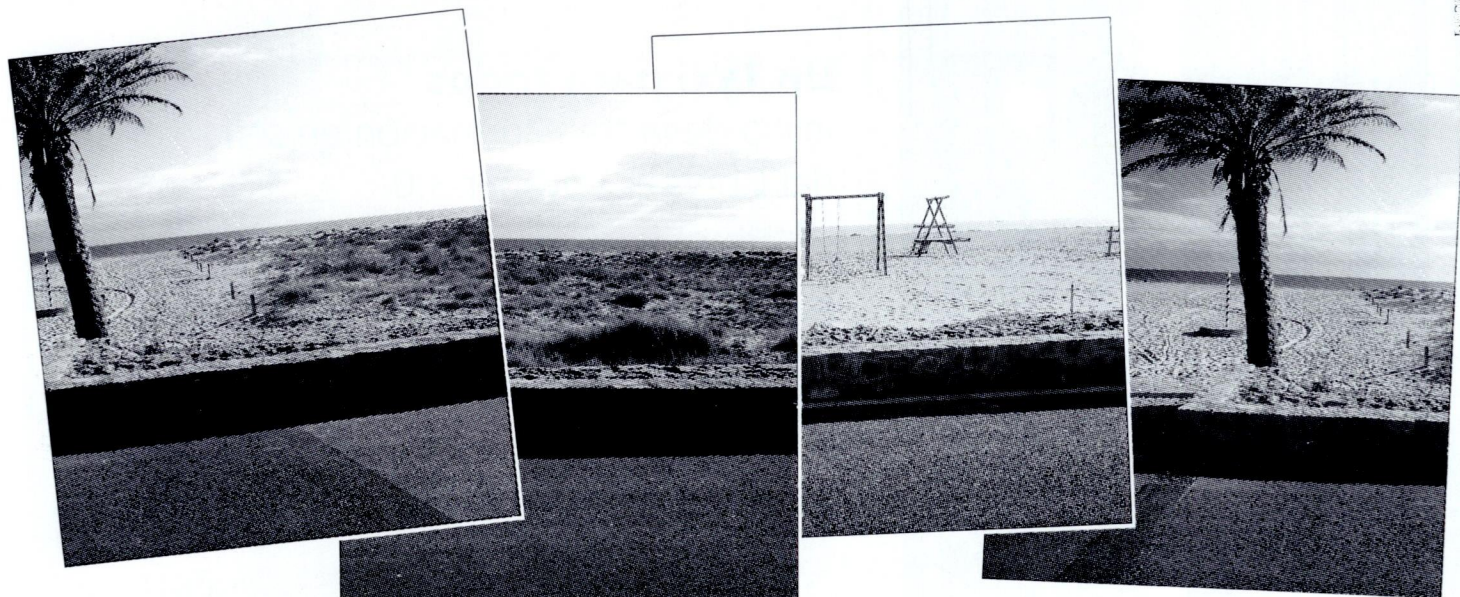
La Bústia del taxi

Pàgina: 29

*La Revista Taxi Metropolità de Barcelona no és responsable
de l'opinió expressada en els articles signats.*

La responsabilitat és únicament dels seus autors.

Els textos no signats són atribuïbles a la redacció.



**El Prat de Llobregat estrena
accesos a la platja.** Un nou
passeig que respecta l'entorn
natural i protegeix els espais
de nidificació dels ocells. Des
de l'Àrea Metropolitana, amb
la col.laboració de tots els
ajuntaments, continuarem
treballant per les nostres
platges. **Així, avancem junts**



Àrea metropolitana de Barcelona



Cobro con tarjeta, la posibilidad de vender más servicios

El pago mediante tarjeta de crédito en el taxi está teniendo una muy buena acogida por parte de los usuarios del taxi, especialmente por su comodidad y porque, en definitiva, su uso se está generalizando en todos los sectores económicos del país. En los últimos tiempos, por ejemplo, el pago mediante tarjeta de crédito ha experimentado un crecimiento de un 15%.

Los usuarios del taxi en grandes ciudades como Barcelona presentan un determinado perfil. Se trata generalmente de profesionales liberales, hombres y mujeres de negocios, y personas de otros colectivos de poder adquisitivo medio-alto. Todos ellos están acostumbrados a desplazarse, a viajar y, por tanto, son los primeros en adaptarse a las nuevas situaciones y es precisamente en estos colectivos donde la utilización de la tarjeta de crédito está muy generalizada. Consecuentemente, para incrementar la demanda del taxi, para vender mayor servicio, el sector tiene que hacer el esfuerzo constante de adaptarse a las constantes fluctuaciones y exigencias de la demanda. Sería conveniente, pues, que los profesionales de nuestro sector vieran en la incorporación del servicio de pago mediante tarjeta de crédito una fórmula más para incrementar el número de carreras diarias. En este sentido cabe recordar a los taxistas interesados que las máquinas para ofrecer este servicio se pueden solicitar a Ciutat Grogà o al STAC.

A todas las apreciaciones antes formuladas nos parece oportuno añadir que durante todo el año se realizan en Barcelona innumerables ferias, congresos y citas de negocios. En 1993, concretamente, la Fira de Barcelona ofrece 41 salones y convenciones, con más de 53.500 delegados. Como bien informaba un medio de comunicación de nuestra ciudad, paralelamente, este año Barcelona es también sede de algo más de 40 reuniones y congresos, 14 de las cuales concentrarán a un total de 45.500 delegados. A toda esta información debemos añadir que el taxi no puede estar al margen de estos acontecimientos, porque son una indiscutible fuente de trabajo que con seguridad exigirá igualmente un buen servicio de taxi adaptado a las exigencias de una demanda acostumbrada a utilizar múltiples formas de pago ampliamente generalizadas en otros países de nuestro entorno.

Guia de l'Usuari

La Guia de l'usuari facilita la comunicació amb el client. Millora el servei i recorda els drets i deures del passatger. És una bona promoció del servei del taxi.

Cada taxista té 20 guies gratis a :

Gremi Unió de Taxistes

Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya

Sindicat de Treballadors Autònoms de Barcelona

Associació Empresarial del Taxi

Ciutat Grogà

ITV

Empreses de ràdio-telèfon.

Gracias al esfuerzo de los taxistas ya se han repartido 210.000 guías, que han recibido una buena respuesta de los usuarios y medios de comunicación.

Gràcies a l'esforç dels taxistes, ja s'han lliurat les primeres 210.000 guies, amb una bona resposta dels usuaris i mitjans de comunicació.

Cobrament amb targeta, la possibilitat de vendre més serveis

El sistema de pagament mitjançant targeta de crèdit està tenint una molt bona acollida per part dels usuaris del taxi, especialment per la seva comoditat i, perquè, en definitiva, el seu ús s'està generalitzant en tots els sectors econòmics del país. En els darrers temps, per exemple, el pagament amb targeta de crèdit ha experimentat un creixement d'un 15%.

Els usuaris del taxi a grans ciutats com Barcelona presenten un determinat perfil. Es tracta generalment de professionals liberals, homes i dones de negocis i col·lectius amb un poder adquisitiu mig-alt. Tots ells estan acostumats a desplaçar-se, a viatjar i, per tant, són els primers a adaptar-se a les noves situacions i és precisament en aquests col·lectius on la utilització de la targeta de crèdit està molt generalitzada. Conseqüentment, per incrementar la demanda del taxi i per vendre més servei, el sector ha de fer l'esforç constant d'adaptar-se a les constants fluctuacions i exigències de la demanda. Seria convenient, doncs, que els professionals del nostre sector vegessin en la incorporació del sistema de pagament mitjançant targeta de crèdit una fórmula més per incrementar el nombre de carreres diàries. En aquest sentit, cal recordar als taxistes interessats que les màquines per oferir aquest servei es poden demanar a Ciutat Grogà i al STAC. A totes aquestes apreciacions abans formulades ens sembla oportú afegir que durant l'any se celebren a Barcelona innumerable fires, congressos i cites de negocis. El 1993, concretament, la Fira de Barcelona oferirà 41 salons i convencions, amb més de 53.500 delegats. Com bé informava un mitjà de comunicació a la nostra ciutat, paralel·lament, enguany Barcelona és seu de 40 reunions i congressos, 14 dels quals concentraran un total de 45.500 delegats. A tota aquesta informació nosaltres hem d'afegir que el taxi no pot estar al marge d'aquests esdeveniments perquè són indiscutiblement una font de treball que amb seguretat exigirà també un bon servei de taxi, adaptat a les exigències d'una demanda acostumada a utilitzar múltiples formes de pagament àmpliament generalitzades a altres països del nostre entorn.



"Taxi, posa't guapo"



Un Taxi para todos

Inicio de la transformación en serie del Chrysler-Voyager 3.0

Andrés Gobianas i Biete, *Enginyer industrial*

Desde hace un año está en servicio el primer taxi destinado a uso normal y para minusválidos con silla de ruedas. Este primer taxi es una transformación del modelo Chrysler-Voyager 3.0 y ha demostrado durante este tiempo ser un vehículo muy apto para prestar un buen servicio por su notable capacidad interior.

En vista de la buena acogida por parte de los usuarios y por ser un vehículo que abre nuevas posibilidades de desplazamiento a las personas afectadas por minusvalías físicas, la EMT decidió hacer una serie de cinco unidades, cuya transformación se comenta en este artículo, de la misma manera que se hizo en el caso de la primera transformación
(Rev. Taxi n° 66)

Primera experiencia

El primer taxi puesto en servicio, que puede considerarse un prototipo, ha sido el campo de experimentación del vehículo transformado, en el que se ha valorado la bondad de la transformación desde el punto de vista técnico-funcional y la capacidad de dar un buen servicio a las personas con disminución física y silla de ruedas. En consecuencia, en este prototipo se han realizado una serie de inspecciones periódicas con el objeto de controlar el comportamiento del vehículo; asimismo se ha consultado a la persona que habitualmente lo ha conducido para conocer los defectos o posibles variaciones y conseguir el mejor servicio al usuario.

Transformación en serie

Antes de iniciar la transformación de los cinco vehículos en taxis se ha tenido en cuenta todas las anomalías e inconvenientes detectados en el prototipo o primer taxi. Los puntos de actuación en esta serie se resumen en los siguientes aspectos:

- Aumento de la distancia del piso del coche al suelo.
- Nueva rampa de acceso.
- Suspensión sin modificar.
- Asideros para el acceso y apoyo.
- Acabado interior y exterior.
- Soporte para la elevación del vehículo con el gato.
- Aumento de la distancia del piso del coche al suelo

Este era un punto que nos preocupaba y acaparaba nuestra atención por su importancia en la conducción en zonas urbanas, ya sea en vados o en accidentes superficiales en la estructura de las calles.

Por una parte, la posición del piso era la correcta para disponer de una buena habitabilidad de las personas con disminución física y su silla; en consecuencia, no se podía mover hacia arriba. En principio se temía no poder acometer acción alguna para elevarlo.

En el análisis de este problema se consideró la posibilidad de eliminar la guía inferior de la puerta corredera y, a la vez, transformar esta puerta pasando a una giratoria con bisagras laterales. Con una gran colaboración del carrocerero encargado de la transformación, se aplicó este cambio en el primer vehículo de la serie de cinco. Se comprobó que su apertura



era equivalente a la corredera y, finalmente, se decidió aplicar a toda la serie.

Con esta modificación se ha logrado aumentar la distancia del piso del coche al suelo, quedando como mínimo en 16 cm., equivalente a la de un automóvil de utilización urbana y de carretera. También se ha conseguido otra ventaja para el usuario: la apertura de la puerta, ya que le resulta más difícil de accionar la puerta corredera.

Nueva rampa de acceso

Comprobado el uso de la rampa de acceso en los diferentes servicios sobre la calzada o encima de la acera, se ha transformado haciéndola articulada de forma que se pudo extraer unos dos tercios, lo que facilita el acceso sobre la acera. Además, extrayéndola en su totalidad, queda como la del prototipo y es útil para el acceso desde la calzada.

Asimismo se ha dado mayor longitud a la totalidad de la rampa y se ha añadido una agarradera para facilitar su extracción por debajo del piso.

Suspensión por modificar

En el prototipo se alteró en altura la sujeción anterior de la suspensión de las ruedas posteriores, pero se ha demostrado luego que no era necesario. En consecuencia, en la nueva serie se mantiene la sujeción original, pero se ha continuado reforzando las ballestas para absorber el ligero incremento de peso debido a la transformación.

Asidero para el acceso y apoyo

Se han incorporado unos asideros en los montantes laterales para facilitar el apoyo en el acceso y la sujeción a los ocupantes del asiento posterior. Asimismo, la nueva puerta va provista de un asidero.

Acabado interior y exterior

La principal actuación ha sido en el asiento posterior, que ha disminuido su altura respecto al suelo y su inclinación, haciéndolo más confortable.

El acabado interno ha sido mejorado, principalmente el piso, pues el carroceros ha moldeado de una sola pieza el piso y una franja de los laterales, añadiendo un material antideslizante en el piso.

El resto de acabados internos también se ha resuelto con piezas de plástico moldeado en consonancia con los originales del coche.

En el exterior del vehículo se ha actuado en los flancos, que son más bajos que los originales, y para reducir su superficie se ha colocado una moldura en su parte baja que disminuye la altura del panel de chapa y mejora el acabado del faldón.

Soporte para la elevación del vehículo con el gato

Debido a la transformación del piso, los apoyos posteriores del gato quedaron con dificultades de uso en el prototipo, por lo que en esta serie se han desplazado de forma que presentan la misma facilidad de uso que los originales.



Entrevista al Alcalde de Cornellà

José Montilla

A lo largo de los últimos años, el municipio de Cornellà ha venido realizando una fuerte inversión económica y humana para cambiar de fisonomía y superar los innumerables déficits históricos. Hoy es un municipio en progreso, con un dinamismo peculiar que le permite proyectarse como una importante zona de servicios. José Montilla, alcalde de este municipio, nos habla de esta realidad y de otros aspectos que, sin duda, han favorecido la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.



¿Qué aspectos destacaría de los presupuestos aprobados por su municipio para 1993?

Son unos presupuestos caracterizados por una cierta contención, un cierto ajuste, debido a la situación económica del país, de la que no se puede sustraer ni Catalunya ni Cornellà. No obstante, nuestro municipio ha querido mantener un ritmo inversor semejante al de los últimos años. Ello ha sido posible tras una restricción de los gastos corrientes para poder seguir invirtiendo, una parte con recursos propios y recurriendo al endeudamiento. Cornellà es una ciudad que por sus especiales características -ciudad del cinturón con un crecimiento en unos determinados años sin infraestructura ni equipamientos- arrastra unos déficits históricos que todavía no están cubiertos. Esta situación hacía y hace necesario que este ritmo inversor, elevado si se lo compara con otros municipios de la zona, se tenga que mantener unos años más.

¿Cuáles son las prioridades de ese presupuesto en el capítulo de infraestructuras?

Tienen básicamente tres orientaciones. En primer lugar se hará un esfuerzo en inversiones de carácter cultural: en 1993 está previsto acabar el Teatro Victoria, la construcción de un Centro Cultural para el barrio centro, el inicio de un gran centro cultural que albergará la Biblioteca central de Cornellà, la Escuela de Música y, finalmente, esperamos también completar la rehabilitación de una de las plantas de Can Mercader, que será el museo de la ciudad. En segundo término existirá también un esfuerzo inversor en infraestructuras de carácter viario y se contempla la remodelación de algunas calles importantes. En concreto está previsto el inicio de las obras de renovación de la Rambla Anselmo Clavé, la ejecución de obras en la calle de Marquès de Cornellà y en la Av. del Carrilet en el barrio de Almeda. Por citar tres actuaciones que tienen una cierta importancia por su volumen y situación. Finalmente se invertirá en la mejora de la imagen, normalización y homologación del mobiliario urbano de la ciudad (bancos, papeleras, juegos infantiles, etc.). Yo diría que éstas son las tres grandes líneas que van a caracterizar este período, al margen de otras inversiones que incidirán en la mejora de instalaciones deportivas, escuelas, pero todas ellas tendrán una trascendencia menor porque estarán orientadas a la reposición y, por tanto, no son nuevas.

Ud. sabe que los precios de las viviendas se han incrementado en casi todos los municipios del área metropolitana. ¿Qué se está haciendo para promocionar la vivienda social desde su municipio?

En estos momentos, desde una empresa municipal estamos ejecutando una promoción de vivienda pública. Se trata de la promoción de 118 viviendas, que se han adjudicado hace escasamente mes y medio, y cuyas obras llevan tres meses y podrían estar terminadas para finales de año. Es la primera experiencia que realizamos como municipio, pero no será la única; para 1993 está previsto el diseño y, según como, el inicio de una segunda promoción de viviendas de precio tasado. Por su situación y por sus buenas comunicaciones, los precios del mercado de la vivienda en Cornellà son altos y, por tanto, hay una demanda insatisfecha. Basta decir que, para la oferta de las 118 viviendas a las que antes hacía referencia, tuvimos del orden de 900 solicitudes.

Hace algunos meses se detectó aluminosis en un grupo de viviendas del barrio de Almeda. ¿En qué estado se encuentra este problema?

Hay que decir previamente que se ha detectado aluminosis en otros puntos de la ciudad, pero el problema más preocupante está en Almeda. Allí hay algo más de 140 viviendas afectadas y, además, también presentan otras patologías: no tienen cimentación, están construidas en un terreno de aluvión, etc. Por ello es absolutamente aconsejable derribarlas para edificar otras nuevas. Este problema, no obstante, está en vías de solución, el Ayuntamiento está efectuando los trámites previos para hacer posible la cesión de un nuevo terreno a la Generalitat para que construya las viviendas y, por su parte, la Generalitat ya tiene el proyecto constructivo bastante avanzado. Creo también que durante este año se iniciará la construcción de estas viviendas para trasladar a las personas que viven en los edificios afectados.

La apertura de las Rondas ha sido un paso muy positivo para el conjunto del área metropolitana, pero en concreto, ¿qué ha significado para Cornellà?

Sin duda una mejora fundamental, especialmente para un municipio que ya disponía de unos buenos medios de transporte públicos -metro, RENFE, Ferrocarriles de la Generalitat y una red de autobuses que no está mal-. Hay que decir que Cornellà batalló en su día para que las rondas se hicieran realidad, ya que suponía la mejora de las conexiones con Barcelona y su entorno, y también



Maqueta de la Biblioteca de Cornellà, situada en el barrio de la Gavarra.

porque las infraestructuras interurbanas son un elemento fundamental para el desarrollo terciario y de servicios que nuestro municipio está experimentando en los últimos años.

¿Son esos los elementos o potencialidades que Cornellà podrá aportar para mejorar el desarrollo económico del entorno metropolitano?

Sin duda. Como ya señalé antes, Cornellà tiene una ubicación estratégica. Ello hace que sea un municipio atractivo para la ubicación de empresas del sector de servicios y que tenga unas potencialidades reales y futuras al respecto. En el proceso de desplazamiento de actividades que se está dando del centro de Barcelona a la primera corona de la periferia, que a la vez lleva consigo un segundo desplazamiento de actividades industriales de esa primera corona a la segunda, hay que decir que se están trasladando a Cornellà actividades dedicadas a los servicios que antes estaban en Barcelona y, al mismo tiempo, hay algunas industrias tradicionales de Cornellà que se han ido a la zona de Sant Esteve Sesrovires u Olesa, desplazamiento en parte lógico que responde al precio del terreno, ya que la existencia de nuevos equipamientos e infraestructuras supone una mejora, pero también un encarecimiento de la vida y del terreno. Por consiguiente, yo creo que las potencialidades de Cornellà están ahí, las estamos viviendo y evidentemente se seguirán manteniendo en el futuro y, en cierta forma, reforzando.

Su municipio está formado por una población muy joven, ¿qué medidas se están adoptando para mejorar la formación de esos jóvenes y, evidentemente, para la dotación de equipamientos educativos?

Hace algunos años se decía que uno de los déficits de Cornellà era la falta de escuelas. Yo recuerdo que, cuando me eligieron alcalde, una de las cosas



En 1992, el Ayuntamiento inició la promoción pública de vivienda con la construcción de 118 viviendas en la zona del Camp de l'Empedrat, en el barrio de Almeda.

que al cabo de unos días hicimos fue un encierro en la Conselleria d'Ensenyament para la construcción de un Instituto, un FP y un Colegio. Estas son cosas que hoy afortunadamente pertenecen al pasado. Los centros de formación reglada en Cornellà están bien y yo creo que, salvo en algún caso concreto, será necesaria la construcción de alguna escuela de EGB. Pero, donde se se ha hecho un esfuerzo importante es en la formación ocupacional: el municipio cuenta con dos centros por los que han pasado más de mil personas, fundamentalmente jóvenes, para formarse en sectores que le aseguren una futura ocupación; pienso que esta iniciativa ha significado una ayuda en la tarea de paliar el desempleo.

Supongo que todas estas medidas se reforzarán en un momento en el que existe una crisis económica manifiesta

En el marco del programa de inversiones ya comentado está reflejada la construcción de un Centro de Servicios a las empresas formado por un auditorio, teatro, zonas de servicios anexas y un recinto ferial, ya en ejecución. Todo ello servirá, sin duda, para cualificar el territorio y cooperar con las empresas. Asimismo, tenemos en proyecto la construcción de otro vivero de empresas, -existe uno en pleno funcionamiento-, pero el que construiremos será mucho más amplio, cuadruplicará la capacidad del actual, y estará destinado fundamentalmente a los proyectos de empresa que surgen de los cursos de formación profesional al que antes hacía referencia.

¿Para cuándo está prevista la inauguración de estos equipamientos y cuál ha sido la inversión realizada ?

La finalización del vivero de empresas y del recinto ferial está prevista para julio de este año y la parte de auditorio y servicios anexas para el próximo otoño. En cuanto a la cuantía de la inversión, el Centro de Servicios a las Empresas tiene un presupuesto que supera los 2.000 millones de pesetas, financiado por el Ayuntamiento y por el FEDER (Fondos Europeos de Desarrollo Regional)

A pesar de los pasos que se han dado para paliar los déficits históricos de Cornellà, ¿qué asignaturas pendientes quedarán aún por superar?

La ejecución de las cosas que hay en marcha y de algunas que todavía no se han podido iniciar son las actuaciones que permitirán que Cornellà no sea una ciudad dormitorio, sino un municipio en el que se de una actividad en el amplio sentido de la palabra: económica, comercial e industrial, porque la industria es fundamental para la economía del país, para la economía de una ciudad. Además, por su situación, es obvio que se va dar la tendencia a la terciarización de la economía y, por lo tanto, hay que prever y orquestar ese crecimiento y que eso posibilite el que la ciudad tenga recursos como para poder acabar con esos déficits históricos, que tenga equipamientos que posibiliten el desarrollo de una vida social, cultural, deportiva, así como, el desarrollo de las potencialidades de los colectivos organizados de la población y que, en definitiva, en ese sentido sea una ciudad competitiva en el sentido más genérico.

¿Ud. considera que el ciudadano de Cornellà tiene conciencia de formar parte de una realidad diferente a la de Barcelona?

Creo que el ciudadano tiene conciencia de que vive en Cornellà y un sentimiento de ciudad, a pesar de que evidentemente no es el sentimiento que se da en municipios que están más lejos de Barcelona, donde la gente hace más vida: trabaja, vive y se divierte allí. En el caso de Cornellà, eso no es así, pero no lo ha sido antes ni tampoco lo es ahora. Hay gente, por ejemplo, que trabaja en Cornellà y no vive en Cornellà, o gente que es de Cornellà pero trabaja en Barcelona o en municipios más lejanos del área metropolitana. En general, se tiene un cierto sentimiento de que Cornellà no es Barcelona ni es un barrio de Barcelona y eso lo dicen las encuestas, y la gente está orgullosa de que sea así y yo pienso que hay que motivarla para que siga creyéndose y sintiéndose parte de este municipio.



Cornellà construirá un nuevo vivero de empresas con mayor capacidad del que funciona actualmente para dar cabida a las iniciativas empresariales de jóvenes emprendedores.

El Taxi en Cornellà de Llobregat

Tabla de edades de los titulares de Llicència Classe A

Menos de 20 años	2	0'9%
Entre 20 y 24 años	2	0'9%
Entre 25 y 29 años	12	5'3%
Entre 30 y 34 años	26	11'5%
Entre 35 y 39 años	28	12'3%
Entre 40 y 44 años	40	17'6%
Entre 45 y 49 años	33	14'5%
Entre 50 y 54 años	39	17'2%
Entre 55 y 59 años	29	12'8%
Entre 60 y 64 años	15	6'6%
Entre 65 y 69 años	1	0'4%
Total	227	100%

Distribución según sexo

Mujeres	10	4'41%
Hombres	217	95'59%
Total	227	100%

Edad de los vehículos

Tienen menos de 5 años	175	77'1%
Tienen entre 5 y 7 años	28	12'3%
Tienen entre 7 y 10 años	18	7'9%
Tienen más de 10 años	6	2'6%
Total	227	100%

Vehículos aplicados a la Licencia Clase A

Renault 21	46	20'26%
Citroën BX	38	15'74%
Ford Orion	23	10'13%
Volkswagen-Jetta	16	7'05%
Peugeot-405	16	7'05%
Opel-Kadett	14	6'17%
Renault-18	10	4'41%
Peugeot-309	9	3'96%
Fiat-Regata	8	3'52%
Volkswagen-Passat	7	3'08%
Otros	40	18'63%
Total	227	100%

El nuevo Ford Orion le da todo lo que se le puede pedir a un taxi. La alegría de sus motores de carburación e inyección, o la brillante respuesta de su versión 1.8 diesel, con sólo un consumo de 4,2 litros/100Km. a 90 Km/h.

Un espacio interior lleno de confort, amplitud y exclusividad. Además, el nuevo

Orion trata con el mismo cuidado al equipaje que a los pasajeros. Su elegante estilo ofrece un enorme maletero de 490 litros.

El más completo equipamiento de serie y opciones tan importantes como ALB y aire acondicionado.

Venga a su Concesionario Ford. Un taxi llamado Orion le espera.

Un taxi llamado Orion.



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

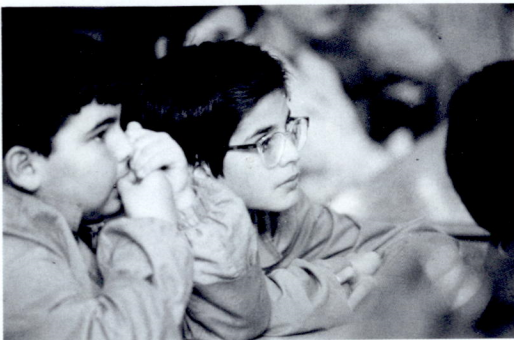


"Fins ara, no sabia

Ca

«Taxi Groc»

**La Campanya
Taxi Groc - Taxi-Amic,
una iniciativa per
promocionar la imatge
del taxi a les escoles
d'EGB, compleix
enguany el seu tercer
aniversari amb un
important ressò en el
sector educatiu de
Barcelona i entorn
metropolità.**



Els nens no es perden cap detall de l'explicació.

«El record més bonic és el d'una escola de minusvàlids, on nois i noies de 16 i 20 anys, sense quasi poder parlar bé, s'esforçaven a preguntar-me coses del taxi; va ser una experiència molt bonica i molt emotiva». Així s'expressa Ignasi Cuevas, el taxista jubilat que des de fa tres anys és un dels monitors encarregats d'explicar a nens d'EGB de les escoles de Barcelona i àrea metropolitana les funcions que desenvolupa el taxi com a transport públic i el paper que hi té el professional taxista. Aquesta iniciativa, impulsada per Ciutat Grogga, s'ha volgut emmarcar dins d'una campanya especial anomenada «Taxi Groc-Taxi Amic». Des del seu inici en el curs 90-91 fins al curs 92-93, els monitors han visitat un total de 126 escoles i, en conjunt, han realitzat 423 sessions, és a dir, 12.788 nens han tingut l'oportunitat de conèixer d'a prop el taxi de Barcelona.

Vicenç Soriano, gerent de Ciutat Grogga, valora de forma molt positiva la resposta que les escoles han donat a la campanya «Taxi Groc-Taxi Amic» i, d'altra banda, recorda que amb aquesta iniciativa s'ha volgut promocionar sobretot la imatge del taxi en un sector que representa el present i el futur de la ciutat.

Radiografia d'una sessió

Les sessions s'obren amb la projecció d'un vídeo en el qual s'explica de foma amena, didàctica i humana el treball que realitza un taxista. A partir del vídeo, el monitor explica minuciosament al seu auditori infantil les característiques de la professió i, després, s'entaula una ronda de preguntes amb els alumnes.

El col·loqui acostuma a ser molt enriquidor, ja que els nois i les noies fan un conjunt de preguntes que sorprendrien a qualsevol adult. En aquesta ocasió reflectim el que va passar al Col·legi Novel de Santa Coloma de Gramenet el dia 27 de gener: un cop finalitzada l'explicació del monitor, un conjunt de petites mans es van aixecar per trobar resposta a les seves preguntes. Molts es van preocupar per les hores que treballa el taxista diàriament; altres van voler saber si es guanya bé la vida i què s'ha de fer per poder ser taxista. Un noi va preguntar al Sr. Cuevas sobre la seguretat ciutadana i li va demanar que expliqués alguna mala experiència si l'havia tinguda. Malgrat que els nois es veien més

antes cosas del taxi“

mya

Taxi Amic»

interessats en el tema, algunes noies van voler saber quantes taxistes treballen a la ciutat.

Amb molta paciència i amb les dots d'un gran mestre, el monitor, Ignasi Cuevas, responia una per una les preguntes d'un col.loqui que es es va perllongar més de mitja hora. Aquesta no era una situació excepcional, l'experiència ha estat -segons el monitor- molt similar a quasi totes les escoles visitades.

En el transcurs del col.loqui alguns alumnes van explicar un conjunt d'anècdotes que havien passat ells com a usuaris o els seus familiars taxistes. Una alumna de 8è va explicar que un parent seu taxista havia dubtat de portar un senyor, que finalment va resultar ser Camarón de la Isla.

Valoració de les escoles

Cal dir també que la resposta del professorat de les escoles és molt positiva. Josep, professor de matemàtiques i ciències naturals del Col.legi Novel, opinava així sobre la visita del taxi: «Em sembla molt positiva i interessant tota iniciativa que pretengui establir contacte amb els nens i, encara més, si es tracta d'un col.lectiu tan ampli com el del taxi de Barcelona».

Després de cada visita els docents promouen entre els seus alumnes la realització de treballs relacionats amb el taxi i la ciutat.



Des de l'inici de les sessions el monitor sintonitza molt ràpidament amb els nens



Després de cada sessió reben un retallable del taxi

SQUASH
BOWLING
FRONTONES
K.18

FRONTONES CASTELLDEFELS, S.A.
P.º España, 57 - Tel. 665 29 00 - 08860 CASTELLDEFELS

Sres. TAXISTAS

En el Km. 18 de la Autovia de Castelldefells, tiene su centro deportivo para ponerse en forma.

**1ª visita 50% de descuento y
25% en lo sucesivo.**

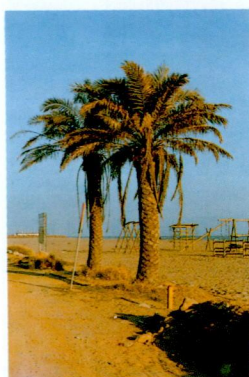
Posibilidad de inscribirse en las ligas del centro.

Horario de juego de 8 a 17 horas.

Un nou vial per accedir i gaudir del front marítim d'El Prat

Des del propassat 11 de febrer el municipi d'El Prat disposa d'un passeig costaner de 1970 metres de longitud, que a la vegada permetrà als ciutadans accedir a 2 quilòmetres de platja pràcticament verges. Aquesta actuació, encarregada inicialment a l'IMPOL i finalitzada per la Divisió de Serveis d'Espais Públics de la Mancomunitat de Municipis, s'ha realitzat amb un pressupost de 66 milions de ptes. i en un temps relativament curt, 5 mesos.

Fins ara, l'accés a aquestes platges havia estat molt limitat, ja que era una zona ocupada per grans propietaris privats.



Estat del vial abans de l'actuació.

Reconstrucció d'un camí de terra

Per millorar l'accés al front marítim s'ha construït primerament un vial sobre un camí de terra, que havia estat obert l'any 1986 i era l'única alternativa possible per gaudir d'aquest espai. A més, el nou vial disposa de dues zones d'aparcament, al principi i al final, amb una capacitat per a 550 vehicles. No obstant això, es contempla la possibilitat de permetre l'aparcament en alguns trams intermedis del recorregut.

Tota aquesta intervenció permetrà als ciutadans metropolitans gaudir d'un passeig costaner ampli, on podran conuiu amb molta comoditat els vianants, les persones que van amb bicicleta, els nens amb patins de rodes i, entre altres, aquells que practiquen el modelisme.

La platja

Al llarg del recorregut de l'esmentat passeig s'ha aixecat un mur de pedra de poques dimensions, interromput cada 100 metres per facilitar l'accés a la zona de platja. Aquesta actuació ha estat realitzada per protegir en primer lloc les dunes, refetes per a l'ocasió i que, com és obvi, són molt característiques d'aquest litoral i, d'altra banda, la vegetació de reraplatja.

Coincidint amb el final del vial, s'ha establert també una zona protegida de flora i fauna de 4000 m², on nidifica el Corriol Camanegra, un tipus d'au migratoria.

Cal esmentar, finalment, el conjunt de vegetació que s'ha plantat al llarg del tram i sobre la duna. Les plantes escolli-



Els ciutadans gaudiran de 1970 m. de passeig.



La vegetació ha estat escollida amb molta cura.

des per vorejar els 2 km. de passeig han estat les pròpies del litoral català (muoporum, tamarix africana, margalló, cordelid, etc...). Tot aquest conjunt pretén ser un separador visual dels cotxes.

Com accedir-hi

Si s'accedeix des de Barcelona, cal agafar la carretera que voreja l'aeroport i continuar per l'entrada on està situat el Camping Cala Gogo.

El nou passeig està a tan sols 4 km. del municipi d'El Prat.

Taxa per prestació de Serveis en matèria d'auto-taxis, auto-turismes i especials o d'abonament

Tasa por prestación de Servicios en materia de auto-taxis, auto-turismos y especiales o de abono

L'Entitat Metropolitana del Transport exigirà, a l'empar de l'article 26. 1b) de la Llei 7/1987, de 4 d'abril del Parlament de Catalunya i 212.3 del Real Decreto Legislativo 781/1986, del 18 d'abril, una taxa per a la prestació del servei metropolità d'atorgament de llicències i autoritzacions administratives que facin referència a auto-taxis, auto-turismes i vehicles de Classe C.

Les tarifes dels conceptes impositius són les següents:

Las Tarifas de los conceptos impositivos son las siguientes:

- a) Atorgament de Llicències de Classe C (vehicles especials o d'abonament, ambulàncies i funeraris)
 Concesión de Licencias de Clase C (vehículos especiales o de abono, ambulancias y funerarias)
 Per cada llicència315.000 ptes.
Por cada licencia

- b) Autorització en la transmissió de llicències
Autorización en la transmisión de licencias
 1.- Transmissió intervius
Transmisión intervivos

Per cada llicència de la Classe A, a favor de professionals taxistes assalariats.325.000 ptes.
Por cada licencia de la Clase A, a favor de profesionales taxistas asalariados.

Per cada llicència de Classe A, a favor de familiars de primer grau.....32.500 ptes.
Por cada licencia de Clase A, a favor de familiares de primer grado.

Per cada llicència de la Classe B.....393.000 ptes.
Por cada licencia de la Clase B

Per cada llicència de la Classe C aportada a una Societat Mercantil, els socis integrants de la qual siguin els antics titulars de les llicències.22.000 ptes.
Por cada licencia de la Clase C aportada a una Sociedad Mercantil, cuyos socios integrantes sean los antiguos titulares de las licencias.

Per cada llicència de la Classe C a favor de familiars de primer grau.....22.000 ptes.
Por cada licencia de la Clase C a favor de familiares de primer grado.

- 2.- Transmissió mortis causa
Transmisión mortis causa

Per cada llicència de les Classes A, B o C, familiars de primer grau.....16.000 ptes.
Por cada licencia de las Clases A, B o C, familiares de primer grado

Per cada llicència de les Classes A, B o C a altres persones.....32.500 ptes.
Por cada licencia de las Clases A, B o C a otras personas.

Prestació de Serveis

Prestación de Servicios

- 1.- Modificació de llicències per substitució dels vehicles inherents.
Modificación de licencias por substitución de los vehículos afectos a ellas

Vehicles nous7.000 ptes.
Vehículos nuevos

Vehicles usats.....19.000 ptes.
Vehículos usados

- 2.- Modificació de llicències per donar d'alta a conductors assalariats i familiars i lliurament del carnet a l'assalariat o familiar.....675 ptes.

notícies

Modificación de licencias para dar de alta a conductores asalariados y familiares y entrega del carnet al asalariado o familiar.

3.- Expedició de duplicats de llicències de les Classes A, B o C1.900 ptes.
Expedición de duplicados de licencias de las Clases A, B o C

4.- Baixes de vehicles per part del Servei d'Inspecció
Bajas de vehículos por el Servicio de Inspección

a.- en cas d'avaria5.900 ptes.
en caso de avería

b.- en cas de sinistre1.800 ptes.
en caso de siniestro

Drets d'examen per a l'obtenció del carnet de conductor metropolità d'auto-taxis, amb la possibilitat de presentar-se a dues convocatòries.

Derechos de examen para la obtención del carnet de conductor metropolitano de auto-taxis, con posibilidad de presentarse a 2 convocatorias.

Antics titulars de carnet de conductor de auto-taxi
.....2.500 ptes.

Antiguos titulares de carnet de conductor de auto-taxi.

Altres10.500 ptes.

Otros

Autorització de publicitat en auto-taxi

1.- Interior, per cada vehicle (any o fracció5.000 ptes.
Interior, por cada vehículo (año o fracción)

2.- Exterior, per cada vehicle (any o fracció).....11.200 ptes.
Exterior, por cada vehículo (año o fracción)

Homologació de vehicles per a llicències de la Classe A
.....5.000 ptes.

Homologación de vehículos para licencias de Clase A

La tarifa de serveis no tipificats en epígrafs anteriors es determinarà per resolució de gerència, previ estudi dels costos que acrediti quan la tarifa sigui equivalent al cost real del servei.

La tarifa de servicios no tipificados en epígrafes anteriores se determinará por resolución de gerencia, previo estudio de los costos que acredite cuando la tarifa equivalga al coste real del servicio.

Formes de pagament

Formas de pago

Atorgament de llicències

Otorgamiento de licencias

Al cap de quinze dies de la notificació de la concessió de la llicència metropolitana.

Dentro de los quince días al de la notificación de la concesión de la licencia metropolitana.

Autorització per a la transmissió de llicències

Autorización para la transmisión de licencias

Al cap de quinze dies de la comunicació de l'autorització de la transmissió

Dentro de los quince días al de la comunicación de la autorización de la transmisión.

Quant a la prestació de serveis, simultàniament a la sevprestatció.

En cuanto a la prestación de servicios, simultáneamente a su prestación.

Drets d'examen per a l'obtenció del carnet de conductor d'auto-taxis (dues convocatòries)

Derechos de examen para la obtención del carnet de conductor de auto-taxis (dos convocatorias)

En el moment de la inscripció a la primera convocatòria.

En el momento de la inscripción a la primera convocatoria.

Autorització de publicitat

Autorización de publicidad

Simultàniament al lliurament de l'autorització

Simultáneamente al libramiento de la autorización.

Homologació de vehicles per a les llicències de la Classe A

Homologación de vehículos para las licencias de la Clase A

Un cop es presti el servei. No obstant, aquesta Entitat podrà exigir el dipòsit previ del seu import.

Una vez se preste el servicio. No obstante, esta Entidad podrá exigir el depósito previo de su importe.

El Aeropuerto es una fuente de trabajo

Un consejo: No regrese de vacío a Barcelona

La muestra que Ud. tiene a continuación es un simple ejemplo. Observe el número de pasajeros que llegan por cada terminal, y el número de taxis que éstos solicitan:

	<i>Terminal</i>		
	Puente Aéreo	Internacional	Nacional
Pasajeros	4.084	5.545	3.743
Taxis solicitados	1.515	2.056	1.111

Día de la muestra: 11/2/93

Horario: a partir de las 7:30 a.m hasta las 23.30 p.m.

El día 11 de febrero, el Aeropuerto de El Prat necesitó «4682 taxis» para cubrir la demanda de 13.372 pasajeros que llegaron a las distintas terminales.

NUEVO SEAT TOLEDO TAXI



SEAT TOLEDO TAXI, en sus 2 versiones 1.8I GL y 1.9TD GL, es el único del mercado dotado en equipamiento adicional de serie especialmente diseñado para el uso diario del taxi.

EQUIPAMIENTO ADICIONAL:

• Batería 12 V. 380 A (64-AH).

• Alternador 65 A

• Asiento conductor reforzado.

• Interruptor de luz interior en el tablero.

• Instalación para taxímetro electrónico módulo.

• Cenicero en ambas puertas posteriores.

• Rueda de repuesto idéntica a dotación.

• Suspensión reforzada.

• Cables de embrague y acelerador reforzados.

AHORA 14% DESCUENTO SOBRE PRECIO FRANCO FABRICA

Sr. TAXISTA Premiamos su fidelidad a nuestra marca. Si Vd. es propietario de un SEAT **LE DESCONTAMOS 100.000 PTS.** al comprar su nuevo TOLEDO TAXI.

SEAT
Grupo Volkswagen

Auto Fuber

Badajoz, 52 (Poble Nou) - 08005 BARCELONA - T. 485 00 49 - Fax 485 37 08

ABIERTO AL MEDIODÍA

Quadrangular Nadal-92

El dia 19 de desembre es va celebrar a la Presó de Joves de Barcelona un Quadrangular de Futbol en ocasió de les festes nadalenques. Van participar en aquesta competició els Veterans del R.C.D. Espanyol, Agrupació de taxistes de Barcelona, el Sporting Mijares de Santa Coloma de Gramenet i l'equip del Centre Penitenciari de Joves. Els veterans del R.C. Espanyol es van emportar finalment la victòria i el trofeu corresponent.

L'equip de taxistes de Barcelona està format per: Juan Díaz Pina, Manolo Ibáñez Chavero, Francisco Cuerva Sierra, Ventura Cuerva Sierra, Vicente Gosalbo Castillo, José Quinal Lafita, Rafael Bermejo Abad, Juan Navarro Casals, José Antonio Cámara Camarero, José Aparicio Pascual, José M^a Botia Marsa, Marcial Sánchez Gongora, Fernando Padilla Díaz, Manuel Galera Molina. El capitán és Francisco José Delgado Osuna.

Van assistir en qualitat d'invitats a aquesta competició Andreu Nebot, Director de Servicios del Taxi; Vicenç Soriano, Gerent de Ciutat Grogga; i Manuel Bragado, taxista de Barcelona.

Servei de Trànsit

A Barcelona existeix el servei de regulació del trànsit, que funciona a partir de les 6 del matí fins a les 21 hores. Per contactar-hi es pot trucar al telèfon: 317.75.25.

Barcelona informació



Obres de construcció de la Línia 2 de Metro

El condicionament i la construcció de la xarxa subterrània del metro de Barcelona fa que molts carrers es vegin afectats per les obres. La Línia 2, que és previst que faci un recorregut que unirà la muntanya de Montjuïc amb el riu Besòs, és l'única

de les cinc línies on el metro encara no funciona.

Guipúscoa obert novament al trànsit

La calçada central del carrer Guipúscoa és oberta al trànsit des de finals de gener. Aquest carrer estava tallat al trànsit, entre els carrers Bac de Roda i Prim, per les obres de construcció de l'esmentada línia de metro.

El carrer València tallat

Amb motiu de la construcció del vestíbul de la futura estació Encants de la línia, el carrer València quedarà tallat al trànsit durant 10 mesos en el tram comprès entre els carrers Dos de Maig i Independència. El trànsit es desviarà pels carrers Dos de Maig, continuant per Consell de Cent. Com a alternativa es recomana agafar el carrer Lepant o Castillejos, per anar a buscar també el carrer Consell de Cent.

Tancada al trànsit la Ronda de Sant Antoni

La Ronda de Sant Antoni, entre els carrers Riera Alta i Casanova, restarà tallada novament amb motiu de les

obres de construcció de la línia II. Aquest carrer es va obrir temporalment durant les festes nadalenques per tal de facilitar els moviments circulatoris i les compres en aquella zona. Durant els tres mesos que duraran els treballs, els desviaments en sentit mar hauran de fer-se pel carrer Sepúlveda i pel carrer Villarroel. En sentit pujada, en direcció a la plaça Universitat, es farà pels carrers Urgell i Floridablanca.

Inaugurats 13 carrers de la Vila Olímpica

La Vila Olímpica té 13 nous carrers des del passat 16 de gener. Els carrers inaugurats, alguns dels quals ja existien abans de la nova urbanització de la zona, tenen noms de personatges il·lustres vinculats a la ciutat. Si s'inicia el recorregut per la Barceloneta, es trobarà la Plaça Pau Vila i el carrer Doctor Jaume Aiguader. A la Vila Olímpica, perpendiculars al mar, hi ha el carrer Marina, Joan Miró, Rosa Sensat, Arquitecte Sert, Frederic Mompou, Joan Oliver, Jaume Vicenç i Vives i Bisbe Climent. Els carrers Doctor Trueta i Salvador Espriu, així com l'avinguda Icària, són paral·lels al mar. Finalment hi trobem la plaça Tirant Lo Blanc.

Nou aparcament a Sants-Montjuïc

S'han iniciat les obres de construcció d'un nou aparcament municipal al Districte Sants-Montjuïc. Serà al carrer Vilardell, tindrà tres plantes subterrànies i oferirà un total de 384 places d'estacionament. L'entrada serà pel carrer Moianés i tindrà la sortida pel carrer Sant Roc.

Gràcies, Taxistes

Un de cada 8 vehicles a motor de Catalunya porta enganxat l'adhesiu de la Bandera Blanca a la part posterior, amb el text "NO ALS ACCIDENTS", però dintre d'aquests, el col·lectiu de taxistes de Barcelona i rodalies només porten l'adhesiu 1 de cada 3 i alguns amb dos o tres adhesius col·locats.

Els taxistes estan donant un magnífic exemple de seny i participació en una campanya cívica de prevenció viària que contrasta amb la proporció d'altres col·lectius (1 de cada 20) com els dels cotxes potents i nous o els dels cotxes de descompensada relació pes/potència.

Per trobar els adhesius de la Bandera Blanca es pot anar personalment als montepios de conductors, a les estacions d'ITV, a les delegacions del RAC o trucar a l'Institut Català de Seguretat Viària, al telèfon: 484.00.10.

En qualsevol cas, gràcies, taxistes! Això és molt significatiu.

Josep Lluís Pedragosa i Raduk

Director de l'Institut Català de Seguretat Viària de la Generalitat de Catalunya.

CONSTRUMAT'93

un destacado Saló Internacional que ocuparà todo el recinto ferial de Montjuïc

Construmat, el Saló Internacional de la Construcció, celebrarà del 20 al 3 de abril pròximament su octava edició en el recinto ferial de Barcelona. Participaran en la edició de este any un total de 1.532 expositors, 1300 de los cuales pertencen a països de la CEE. Por la importancia del Saló, que se realitza cada dos anys, éste ocuparà pràcticament la totalitat del actual recinto ferial de Montjuïc.

Además de la exposició, durante la celebració del Saló se desarrollaran diverses jornades tècniques, sympòsiums, conferències, concursos, etc.

Así, en el Palacio de Congresos tendrà lugar, los días 21 de marzo, 1 y 2 de abril, ARECDAC'93, el IV Sympòsium Internacional sobre Diseño asistido por Ordenador en Arquitectura Civil. También se desarrollaran en el mismo recinto ARECSOFT'93, un Fórum de Informática aplicada a la Construcció, y la II Muestra de Video y Cine en la Arquitectura y en la Ingeniería Civil, ARECVIDEO'93.

Coordinados por el Instituto de Tecnología de la Construcció de Catalunya (ITEC), los días 29, 30 y 31 de marzo y 1 de abril se realizarán, por otra parte, unas Jornadas Tècniques en las que, entre otros temas, se debatirá sobre la «Lei de l'Habitatge a Catalunya».

Finalmente, cabe destacar la 5ª Convocatoria de los «Premios Construmat», que tiene por finalidad promover la innovación tecnológica y mejorar la calidad de la construcción. La entrega de los premios correspondientes a esta edición se celebrará en el Palau de la Generalitat de Catalunya.

Para información de los profesionales taxistas, la mayor parte de las personas que visitarán este Saló tienen previstas sus reservas en los siguientes hoteles de Barcelona: Fira Palace, EXPO, Barcelona Sants, Numancia, Onix, Barcelona Plaza, Almirante, Cristal, Majestic, entre otros.

Premio a los taxistas que ofrecen el servicio de pago mediante tarjeta de crédito

TELECTRA ha concedido varios premios a los taxistas que entre el 15 de noviembre de 1992 y el 15 de enero de 1993 superaron las 50.000 ptas. en cobros con tarjeta de crédito. Asimismo se obsequió un radio-reloj a los 10 primeros profesionales taxistas que alcanzaron dicha cifra una vez finalizado el plazo. Esta campaña ha querido apoyar e incentivar el interés de los taxistas por ofrecer al usuario la posibilidad de pagar una carrera mediante tarjeta de crédito.



Los taxistas Lamberto Muñoz y José del Toro recibieron un teléfono inalámbrico y otro alámbrico, respectivamente, por superar las 50.000 ptas. en cobros mediante tarjeta de crédito.

Tarifes d'Inspecció Tècnica del vehicle

Dins el conjunt de tarifes d'Inspecció Tècnica de Vehicles que aplica anualment el Departament d'Indústria i Energia de la Generalitat de Catalunya als concessionaris per a les revisions periòdiques s' estableix una quota total de 2.935 ptas. per als vehicles turismes, és a dir, turismes, taxis, autoescoles, lloguer amb conductor o sense i vehicles especials. (D.O.G. pàg. 113 del 11-1-93).

Serveis discrecionals Tarifes màximes aplicables per als vehicles fins a 9 places

Preu per quilòmetre o fracció..... 49 ptas.
Preu per hora d'espera.....1.351 ptas.
Mínim de percepció..... 284 ptas.
Inclous els impostos.

Extracte de les condicions d'aplicació

- 1.- Durant la primera hora d'espera l'usuari té dret a disposar gratuïtament d'un temps de 15 minuts i, un cop hagi transcorregut, s'ha de computar en fraccions de 15 minuts a 338 ptas. cada fracció.
- 2.- Els serveis s'han de contractar en règim de lloguer per a cotxe complet i els recorreguts són en circuit tancat fins al punt de partida pel recorregut més curt, si no s'acorda el contrari expressament.
- 3.- L'usuari té dret gratuït del seu equipatge fins als límits establerts i en les condicions que fixa l'Ordre del Departament de Política territorial i Obres Públiques de 29 de desembre de 1992.
- 4.- Les percepcions expressades tenen el caràcter de màximes i podran ser

disminuïdes de mutu acord, llevat de les corresponents al mínim de percepció, el pagament del qual tindrà caràcter obligatori.

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

Vehicle matrícula.
Nombre de seients.
Propietari.
(D.O.G. de l'11 de gener de 1992) (Núm. 1692).

Bolsa de Licències

Sr. Pedro Navines
Nº de Licència: 2494
Teléfono: 349.59.68
Por jubilación

UN REPASO A LA EXPERIENCIA AMERICANA DE DESREGULACION DEL TAXI • **¿POR QUÉ LA DESREGULACION PRODUJO TAN POCOS BENEFICIOS?**

Por Roger F. Teal, *Doctor en Filosofía.*
Halda Inc. Irvine, California

2ª parte

Los promotores de la desregulación previeron unos beneficios significativos para usuarios y productores como resultado de su política. De hecho, virtualmente ninguno de esos beneficios se materializó y, en lugar de ello, se presentaron consecuencias adversas definitivas. ¿Qué explica la discrepancia entre las expectativas de los proponentes y los impactos actuales en las ciudades USA?

En cierto sentido, las expectativas de los proponentes para muchos fueron claramente irreales; los proponentes no entienden el mercado actual del taxi en la mayoría de ciudades y por lo tanto aplicaron teorías económicas inapropiadas para llegar a sus previsiones. El estudio de la Comisión Federal de Comercio hecho por Frankena y Pautler (1984) ilustra claramente este problema. Éstos utilizaron el clásico esquema oferta-demanda, un camino perfecto para pronosticar las consecuencias de la desregulación.

No hicieron referencia a los conceptos de la organización industrial, aun cuando éstos sean herramientas básicas empleadas por los economistas que analizan en detalle la estructura y la función de las industrias actuales. Además, Frankena y Pautler evidenciaron la incompreensión de la naturaleza de la multiutilidad del rendimiento de la industria del taxi prestando servicio lo mismo a los usuarios por teléfono que a los usuarios de las paradas; la estructura de coste de la industria; la importancia de las economías de escala, de las economías de alcance, y las economías de experiencia en el servicio del mercado de la demanda por teléfono; o la compleja interacción entre el mercado del taxista con licencia alquilada y el mercado del propietario del taxi. En consecuencia, tuvieron en cuenta la información económica más importante sobre la industria.

De mayor importancia es la causa del porque la desregulación produjo tan poco en la línea de beneficios concretos, independientemente de las expectativas de los proponentes. La respuesta tiene varias dimensiones todas las cuales requieren un entendimiento de la naturaleza normal del mercado del servicio del taxi. De forma notable, el mercado "natural" del servicio del taxi se halla en declive secular debido a fuerzas económicas ajenas a la industria del taxi, que alcanzan de forma importante a las economías domésticas.

Además, el mercado que permanece se ha convertido en intensamente competitivo intermodalmente, con taxis que tienen que competir con el automóvil privado, transporte público subvencionado y coches de alquiler. De hecho, es inexacto hablar de un mercado del "taxi". En lugar de ello, hay un mercado del transporte en el que los usuarios pueden escoger entre varios medios ofreciendo una gama de opciones precio-servicio. Los taxis representan una de esas opciones cuya utilidad a menudo depende de factores circunstanciales.

El transporte del taxi se ha convertido cada vez más en un mercado limitado, con usuarios del taxi incluidos predominantemente en dos segmentos de mercado: (1) personas (básicamente de bajos o modestos recursos) que no tienen acceso al automóvil privado y para los que el transporte público no puede darles servicio en un viaje específico; y (2) visitantes de fuera de la ciudad. Como las rentas han aumentado permitiendo a un número cada vez mayor de familias que dispongan de su propio automóvil, el volumen del segmento del mercado ha entrado en declive. El taxi proporciona un servicio excelente comparado con otras alternativas, pero debido a las características de renta de una gran parte de este segmento de mercado, los taxis son demasiado caros para poder ser utilizados como elemento primario de transporte. Aquellos que no disponen de automóvil utilizan los transportes públicos o viajan en los coches de amigos, familiares o vecinos en la mayoría de sus desplazamientos.

Para los visitantes de fuera de la ciudad, el taxi es un sustituto circunstancial ante la temporal indisponibilidad del automóvil privado. El alquiler de coches es el principal competidor de los taxis en este segmento de mercado. Debido a que la mayoría de personas comprendidas en este mercado viajan por negocios, el precio no es el principal motivo. Más bien el motivo es la conveniencia y la disponibilidad. De forma particular, debido a que las facilidades de alojamiento de los visitantes por turismo o trabajo se han descentralizado fuera del interior de las ciudades, los visitantes foráneos han incrementado el alquiler de coches como medio de conseguir una mayor movilidad que los taxis y a unos precios más interesantes. Consecuentemente, el taxi ha sido relegado a una posición menos preeminente en el mercado del transporte de los visitantes foráneos.

Debido a esta situación del mercado, la demanda del taxi está estabilizada o en declive en la mayoría de centros. Además, es relativamente poco lo que los

operadores del taxi pueden hacer para aumentar la demanda. Con el fin de hacer aumentar la demanda, los operadores del taxi deberían ofrecer la misma o similar calidad de servicio a precios significativamente inferiores (probablemente no más altos que los transportes públicos). También sería posible incrementar la demanda suministrando un servicio sustancialmente mejor al mismo precio, pero esto es una vía incierta para el aumento de clientela (debido a las características de renta del mercado y a la presencia de la alternativa generalmente menos cara del automóvil privado). De hecho, no se ha observado ningún éxito en las ciudades de Estados Unidos desregularizadas.

La ausencia de reducciones de precio para el servicio convencional del taxi es relativamente fácil de explicar. Las tarifas de taxi inferiores son económicamente sostenibles sólo si están basadas en mejoras de la relación coste-eficiencia (menores costes por hora de taxi) o en una mayor productividad (más viajes del taxi por hora). Como ya se ha apuntado, una mayor productividad sólo es alcanzable si hay incremento de demanda y/o efectividad para poder cubrir los incrementos de demanda. No obstante, la demanda del servicio del taxi se ha estabilizado o ha entrado en declive por las razones apuntadas antes, y mejoras tecnológicas en la eficiencia del servicio (por ejemplo, sistemas de despacho computerizados) parecen tener un potencial limitado para mejorar la relación costo-eficiencia (se han producido algunas reducciones de costos, pero seguridad y precisión del servicio y algún descenso en el tiempo de servicio han sido los mayores impactos del despacho computerizado). Esto aleja la posibilidad de reducciones en el nivel de costes para permitir reducciones de precios.

Obedece mayormente a que los valores positivos de las licencias existían ya previamente a la desregulación, y fueron eliminados por la política de adjudicación libre -los economistas esperaban reducciones de precios-. Éstos argumentaban que el costo de esas licencias debía reflejarse en las tarifas de los taxis bajo regulación. No obstante, un análisis cuidadoso de la industria del taxi en Seattle indicó que la capitalización del valor de las licencias justificaría sólo aproximadamente un 5 por ciento del nivel de tarifas antes de la desregulación, asumiendo que esta capitalización pudiera de alguna forma ser incluida en la base de la tarifa. (Zerbe, 1983). De hecho, estudios hechos en Seattle y en otras partes no permiten una explícita consideración del valor de la licencia en el establecimiento de tarifas, por lo que tal capitalización del valor de las licencias debe estar oculta en otras categorías de costos, si se consideran en su totalidad. En cualquier caso, el análisis de Seattle sugiere que la eliminación de los valores de la licencia facilita sólo una pequeña reducción de precio.

Hay pocas oportunidades más para la reducción de costos. Con excepción del coste del vehículo, los costes de otros factores se hallan fuera del control del operador de taxi (por ejemplo, la gasolina, los neumáticos, los repuestos, el seguro), o son costes

laborales. Pero los costes laborales ya están entre los más bajos de toda la economía. Por lo que se refiere a los costes del vehículo, es posible reducir los costes de depreciación del vehículo, pero sólo con la utilización de vehículos más viejos y menos caros. La apariencia externa de estos vehículos será percibida, probablemente como una menor calidad de servicio, por lo que un operador que atienda el mercado del teléfono (que se caracteriza por usuarios que siempre repiten) será cauteloso al utilizar esta estrategia de reducción de costos.

En la práctica, incluso las pequeñas reducciones potenciales de tarifa teóricamente hechas posibles por las limitadas oportunidades de reducción de costos no llegan a producirse. Esto es probablemente debido a la reducción en las economías de los grandes operadores que se concentran en el mercado del servicio por teléfono. Las economías de alcance existen porque las compañías del transporte producen un multi-producto rendimiento-viaje entre cada origen-destino igual a un "producto" separado.

En la industria del transporte, las economías de alcance están a menudo asociadas a las ventajas de servir una red- una compañía sola puede producir un nivel dado de rendimiento de varias gamas de productos (viaje entre varios origen-destino) de una forma menos cara que una combinación de compañías separadas produciendo un solo producto a un nivel dado de rendimiento. Este parece ciertamente ser el caso de las compañías del mercado del taxi que atienden el servicio del teléfono. Las compañías deben tener una cierta envergadura con el fin de cubrir la red entera de una ciudad con una respuesta de tiempo aceptable. Con su forzado éxodo de los aeropuertos debido al influjo de los nuevos advenedizos, los grandes operadores sufrieron una reducción en sus economías de alcance, y perdieron precisamente aquella porción del mercado que era menos caro atender. Con todos los costes fijos de un despacho operado por radio difundidos ahora en una menor demanda, el incremento del coste por viaje hace aparentemente inviable el impacto de la eliminación del valor de la licencia.

Las imperfecciones del mercado contribuyen también probablemente a la ausencia de reducciones de precios después de la desregulación. El mercado del servicio por teléfono, que representa típicamente por lo menos el 75 por ciento del total del mercado del taxi, se transforma meramente de un monopolio a un oligopolio después de la desregulación, o conserva una estructura oligopolística (con tal vez un operador mucho mayor). Las compañías en las industrias oligopolísticas no tienen incentivos para competir en precios a menos que puedan practicar una diferenciación de producto, lo cual es muy difícil en transporte. Como consecuencia, el tema principal del precio es un resultado improbable, y se desemboca más bien en precios más altos que bajos. En este contexto es significativo que la demanda del servicio del taxi tiene un precio inelástico. Así pues, los aumentos de tarifa servirán para aumentar los

ingresos y restaurar algo de la rentabilidad perdida por los operadores beneficiarios debido a la reducción de economías de alcance y la reducida productividad derivada de una mayor competencia. Los nuevos ofertantes pueden intentar dar precios más bajos para competir con los antiguos, pero la falta de información al consumidor sobre las diferencias en las tarifas del taxi, los costos de obtención de esta información relativa al ahorro potencial en el contexto de un uso no frecuente del taxi por la mayoría de clientes del taxi, y la importancia del conocimiento del nombre de la compañía, son todos factores que militan en contra de la competencia en precios por parte de los operadores titulares.

La ausencia de un nivel de mejora del servicio tras la desregulación requiere también una explicación. Debido a que la magnitud de la industria del taxi ha aumentado invariablemente después de la desregulación- en algunos casos en más del 100 por cien, algunos proponentes de la desregulación han argumentado que el nivel de mejora del servicio debe producirse, simplemente debido a que hay muchos más taxis para servir a los clientes del taxi. No hay nada inevitable, no obstante, sobre los aumentos del nivel de servicio. Muchos de los nuevos que acceden a la industria se dedican exclusivamente al aeropuerto y a las paradas de taxis, que ya estaban debidamente servidos antes de la desregulación. La presencia de estos operadores no contribuye a mejorar el nivel del servicio. Sólo si hubiera más taxis que se ocuparan sustancialmente del mercado del teléfono y estos taxis se organizaran en relativamente grandes operadores pudiendo servir el área entera, el nivel del servicio en la demanda del taxi por teléfono mejoraría notablemente. De hecho, los grandes operadores de taxi nuevos no han sido muchos. Únicamente en San Diego y en Phoenix algunas nuevas compañías de más de 25 vehículos han accedido al mercado después de la desregulación, y en ambas ciudades se trataba (eventualmente) de una sola compañía. De ahí que no cabía esperar grandes mejoras en el nivel de servicio y, naturalmente, no fueron detectadas.

Un último posible beneficio para los consumidores desde la desregulación era el desarrollo de una más amplia variedad de opciones precio-servicio, especialmente taxis compartidos o servicios baratos. Con las barreras reguladoras eliminadas, ¿por qué no

se desarrollaron tales servicios? La respuesta obvia es que los operadores de taxi en las ciudades desregularizadas no veían un mercado provechoso en tales opciones precio-servicio.

Los precios para los viajes de taxi compartido (SRT) serían todavía significativamente más caros que los transportes públicos subvencionados y esto restringiría severamente el crecimiento del mercado. Además, a menos que la mayoría de los clientes del taxi se volcaran en esta opción de servicio, la densidad de la demanda del servicio de taxi compartido sería demasiado baja para un operador que practicara actualmente el servicio de taxi compartido. De ahí que el operador estaría proporcionando al usuario esencialmente un servicio convencional de taxi pero, con una tarifa de descuento, una situación económicamente inviable.

Un análisis cuidadoso de la situación del mercado del taxi señala, por lo tanto, por qué se podía esperar que las políticas desreguladoras tendrían relativamente poca influencia. El limitado mercado del transporte del taxi es absurdamente pequeño y con tendencia a contraerse más que a expandirse, el costo de producción del servicio de taxi convencional es ya el más bajo posible, y las nuevas opciones precio-servicio sufren el problema ya sea de sus inherentes pequeños mercados o la competencia del transporte público subvencionado. Las condiciones de la economía y del transporte fuera de la industria del taxi son por lo menos tan importantes como las condiciones dentro de la industria, al explicar la reacción y la conducta del mercado. En otras palabras, el hecho que la industria local del taxi esté organizada como un monopolio regulado o como un libre mercado, tiene una importancia limitada a la hora de determinar el nivel de demanda del servicio del taxi o los costes de producción de tal servicio. En consecuencia, la desregulación debería causar un pequeño efecto en las condiciones del mercado que afectan al consumidor.

Los resultados de la desregulación en las ciudades USA desregularizadas son completamente acordes con esta hipótesis. La desregulación ni hizo ni pudo alterar la potentes fuerzas económicas que afectan el mercado del taxi, y por lo tanto no tuvo una mayor influencia en precios y en nivel de servicios.

Continuará Rev. nº 78

BUSCA PERSONAS



El receptor de mensajes escritos Busc-Person es la solución ideal para que Ud. se comunique, rápida y fácilmente, en cualquier momento y en cualquier lugar.

Con BUSC-PERSON, llamar no le cuesta nada

Porque, a diferencia de otros sistemas de comunicación, Ud. abona un importe fijo mensual sin limitación de llamadas (desde 1.500 Pts. al mes).

INFORMESE Tel. 93 - 265 00 37

Calle Consejo de Ciento, 444, 6ª Plla. Teléf. (93) 265 00 37. Fax (93) 231 18 27 08013 BARCELONA

lo
sabía
vd.?



La cotización de la Seguridad Social para el año 1993

Jordi Pujol i Moix, *Abogado del Col.lectiu Ronda.*

Como es sabido, existen dos grupos de cotizantes a la Seguridad Social. En primer lugar, los profesionales por cuenta ajena, es decir aquellos trabajadores que prestan servicios por cuenta del titular de una empresa y que, por tanto, son trabajadores por cuenta ajena. En segundo lugar están los profesionales autónomos. En este último grupo están adscritos la mayor parte de taxistas.

La cotización para un grupo y otro es, por tanto, distinta.

Trabajadores por cuenta ajena

Para los conductores de automóviles de Servicio Público, su grupo de cotización es el noveno y deben cotizar en función de todas las remuneraciones reales percibidas hasta el límite máximo vigente en cada momento.

Para el año 1992, la base máxima de cotización para estos profesionales era de 185.760 ptas. mensuales. La importante novedad para 1993 es que la base de cotización no se puede elevar hasta las 252.000 ptas. mensuales.

Debe tenerse en cuenta que los grupos del cinco al once de la tarifa de cotización pasan todos al tope máximo de 252.000 ptas. mensuales.

A su vez, el tipo mínimo de cotización para estos profesionales rondará las 64.000 ptas. mensuales. Digo «rondará» porque, en el momento de redactar estas líneas aún no se ha fijado el salario mínimo interprofesional. Según todos los indicios, será de 58.400 pesetas mensuales, es decir, con una subida del 4% sobre el año anterior.

Otra novedad, también referida a los trabajadores por cuenta ajena, es que aumenta el porcentaje a cotizar. En concreto, el tipo de cotización pasa a ser del 24'40% a cargo de la empresa y el 4'90% a cargo del trabajador, teniendo en cuenta que el año anterior eran el 24% para las empresas y el 4'80% para los trabajadores.

La tarifa de accidentes de trabajo sigue en los mismos importes y no se modifica. Además, se mantiene la cotización por horas extraordinarias estructurales y por fuerza mayor, las cuales cotizan un 14%, mientras que las horas extraordinarias sin ser por fuerza mayor o estructurales cotizan el 29'30%.

En cuanto a la cotización por desempleo, los tipos de cotización para el año 1993 son del 7'30%, de los cuales la empresa ha de abonar el 6'20% y el trabajador, el 1'10%.

Respecto al Fondo de Garantía Salarial, la cotización es de 0'4%, que va exclusivamente a cargo de la empresa. Y por último, la cotización de formación profesional, que es de 0'7%, de los cuales el 0'6% debe cotizarlos la empresa y el 0'1% el trabajador.

Como vemos, sufren aumentos las cotizaciones por contingencias comunes y por horas extraordinarias, y se mantienen los mismos porcentajes en el desempleo, formación profesional y Fondo de Garantía Salarial.

Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos

En este caso, que es el que más interesa a la mayor parte de los taxistas, la base máxima de cotización pasa a ser de 338.130 pesetas mensuales y la base mínima es de 83.760 pesetas mensuales.

Cuando un trabajador autónomo tenga una edad inferior a los 55 años, puede elegir libremente la base que desee entre la máxima y la mínima. Pero cuando el profesional tenga más de 55 años, la cuantía máxima será de 183.000 pesetas mensuales, salvo que con anterioridad ya viniera cotizando por una base superior, en cuyo caso podrá mantenerla e incluso aumentarla en la siguiente escala de cotización.

El tipo de cotización único para el Régimen especial de Trabajadores Autónomos de la Seguridad Social es del 28'8%.

Como se puede observar, en este caso se mantiene el mismo tipo de cotización vigente en el año anterior.

Pensiones de la Seguridad Social

En los Presupuestos generales del Estado para el año 1993 se han aprobado los mínimos de las pensiones para el año que acabamos de empezar.

Los importes mínimos más frecuentes se pueden resumir en los siguientes aspectos.

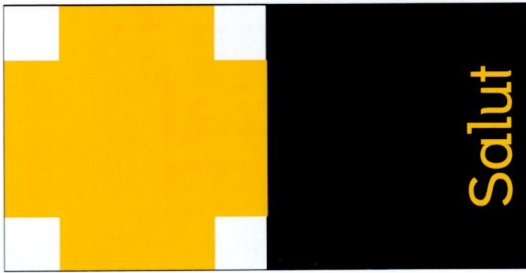
El importe de la pensión mensual para los jubilados mayores de 65 años y con cónyuge a su cargo pasa a ser de 55.780 pesetas en su cuantía mínima, y el mismo importe para la invalidez permanente y absoluta para todo trabajo.

Para los pensionistas de jubilación menores de 65 años y con cónyuge a su cargo, el importe mensual pasa a ser de 48.818 pesetas en su cuantía mínima.

Para los mismos pensionistas, pero sin cónyuge a su cargo, es decir, los jubilados, los inválidos permanentes absolutos y las viudas, mayores de 65 años, la pensión pasa a ser de 47.405 ptas. mensuales.

Para los pensionistas SOV1, siempre que no sean concurrentes con otras pensiones, el importe mensual es de 33.860 pesetas.

Como se puede observar, los aumentos que este año el gobierno ha fijado para los pensionistas son muy limitados. Quizá se pueda afirmar que, desde el punto de vista de la Administración, se atiende a los índices de los Precios al Consumo. •



El esquí, deporte y naturaleza

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

El esquí alpino y el esquí nórdico son dos deportes de invierno que consisten en recorrer, mediante deslizamiento, un terreno cubierto de nieve de relieve variado con un material adecuado. Ambos deportes permiten disfrutar de la naturaleza y alternar con los amigos, pues se practican en la nieve, en la montaña o en los prados. Si Ud. decide practicarlos, preste atención a los detalles que cada uno ofrece y a las precauciones que debe considerar.

El esquí alpino se practica exclusivamente en pistas descendentes, las cuales se remontan con artilugios mecánicos como telesillas, telearrastres o telecabinas, y se descienden deslizándose mediante unos esquíes.

El esquí nórdico o de fondo, a diferencia del alpino, no precisa de instalaciones mecánicas para remontarse, puesto que se realiza en terrenos bastante regulares, en los que predominan las pistas llanas, y donde las subidas y bajadas son moderadas y se superan con el propio esfuerzo. Se trata de dar un paso tras otro, deslizándose los esquíes e impulsándose con la ayuda de los palos. En la práctica de este deporte cada persona impone su propio ritmo. Si se desea, basta incluso con andar.

Beneficios generales que aporta la práctica de estos deportes

La práctica de los dos tipos de esquí aporta excelentes beneficios a nuestro organismo. Ayuda a tonificar toda la musculatura en general y, especialmente, la de los muslos y piernas; mejora el sistema cardio-vascular, ya que al realizarse a una altura considerable se produce un aumento del número de glóbulos rojos y de la red capilar, oxigenándose el organismo y acelerándose los procesos de mejora de la resistencia aeróbica del corazón; ayuda a disminuir el porcentaje de grasa corporal, ya que con su práctica se consumen las reservas de grasa del cuerpo; desa-



rolla el equilibrio y la coordinación motora, dos aspectos muy olvidados hoy en día. Asimismo, ambos deportes potencian el desarrollo de los reflejos y permiten divisar horizontes lejanos, hechos que parecen poco relevantes, pero que son importantes para la salud visual, sobre todo para las personas que padecen miopía. Finalmente, debido a que se

practican en un marco natural, ayudan a liberar la presión psíquica de la vida urbana.

Beneficios específicos del esquí de fondo

La práctica de este deporte es más asequible que el esquí alpino, tanto desde el punto de vista económico como porque todo el mundo puede practicarlo, incluso los que nunca han esquiado con anterioridad. Además, es muy saludable, y es uno de los más adecuados -si no el más- para la tercera edad, ya que su práctica puede consistir desde un simple paseo por el bosque o una pequeña excursión, hasta una competición popular o federada, para la cual hay que estar bien entrenado.

El esquí de fondo ayuda al desarrollo de un corazón fuerte y eficaz, disminuyendo con ello el riesgo de un infarto, así como al desarrollo de unos pulmones capaces y unos músculos respiratorios fuertes, aumentando con ello la capacidad pulmonar; potencia además el movimiento de las articulaciones, pues



to que consiste en deslizarse por un medio liso, en el que no hay «bumps». Por lo tanto, no hay colisiones, ya que el esquí casi nunca se despegas del suelo.

Contraindicaciones

La práctica de ambos tipos de esquí puede ser contraindicada para los enfermos cardíacos, ya que en nuestro país se realiza a una altura considerable (1.300 m.). El esquí alpino, además, no es recomendable para aquellas personas que tengan problemas en las rodillas y la espalda, problemas no presentes en el esquí nórdico. Por lo que, ante cualquier duda, conviene consultar al médico.

Equipo necesario

Tiene que reunir ciertas condiciones para disminuir el riesgo de lesión y protegerse del frío. Entre el material imprescindible están los esquís, que tienen que tener aproximadamente la misma altura que el esquiador o sobrepasar unos 20 o 30 cm. si el esquiador es más experimentado.

Las botas no deben comprimir los dedos de los pies, es decir, no han de tocar la puntera. El talón

tiene que ajustarse perfectamente para evitar movimientos de vaivén o rozaduras.

Las fijaciones deben ser seguras y de calidad. Para el esquí alpino no deben ser ni muy duras ni muy sueltas, de modo que se suelten únicamente cuando sea necesario. Las fijaciones para el esquí nórdico tienen un funcionamiento distinto, puesto que sólo fijan la puntera de la bota pero no el talón.

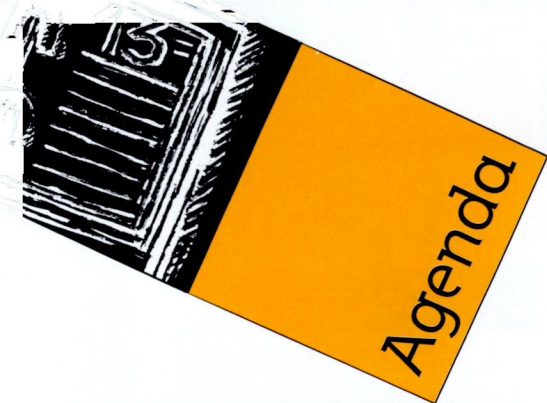
Los bastones tienen que llegar a la altura de las axilas como mínimo. En cuanto a la ropa, debe proteger bien del frío, en especial las manos, las orejas y los pies. También es muy importante proteger los ojos del sol con unas gafas.

Prepare su cuerpo

Antes de iniciar cualquier actividad física es muy importante hacer una serie de ejercicios para preparar el cuerpo, con el objeto de pasar de una situación de reposo a una de actividad motriz.

Con estos ejercicios que seguidamente se relacionan, usted empezará y terminará mejor la actividad, evitará lesiones y el cuerpo se lo agradecerá. Sólo necesitará 6 o 7 minutos.





Teatre

Mercat de les Flors Impressions de Pelleas

Direcció: Peter Brook
Centre International de Créations
Théâtrales
del 3 al 7 de març (dia 6 funció doble)
Sala Maria Aurèlia Capmany
durada: 1 hora 45 minuts



El Cazador de Leones

de Javier Tomeo
Intèrpret: Josep Maria Pou
Direcció: Jean-Jacques Preau
Sala B del 9 de març al 4 d'abril
durada 1 hora i 20 minuts

La Gran Sultana

de Miguel de Cervantes
Direcció: Adolfo Marsillach
Compañía Nacional de Teatro Clásico
del 16 al 28 de març
Sala Maria Aurèlia Capmany
durada: 2 hores i 20 minuts

Horaris:

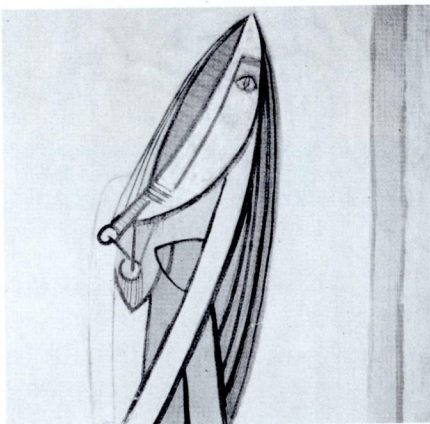
de dimarts a dissabte,
a les 21 h.
diumenges i festius, a
les 19 h.
Més informació al
telèfon:
301.77.75

(ext. 243/366) del Centre d'Informació de la Virreina.

Exposicions

•Wilfredo Lam

del 22 de gener al 21 de març
Lloc: Centre Cultural de la Fundació
«la Caixa» Passeig de Sant Joan, 108
de dimarts a dissabte d'11 a 20 h.
festius: d'11 a 15 h.



L'art en la pell

del 23 de gener al 28 de febrer
Sala Sant Jaume
Lloc: Jaume I, 2
de dimarts a dissabte d'11 a 20 h.
festius d'11 a 15 h.
Mostra variada de peces africanes, asiàtiques i llatino-americanes.

Danny Lyon

Fotografies 1959-1990
del 9 de febrer al 28 de març
Sala Catalunya de la Fundació "la Caixa"
Lloc: Passeig de Gràcia, 2
de dimarts a dissabte d'11 a 20 h.
festius d'11 a 15 h.

David Hockney a la Virreina

fins al 28 de febrer
Palau de la Virreina
Lloc: Rambla
Mostra que recull 73 obres del pintor des
de 1954 fins a l'actualitat, realitzades amb
mitjans tècnics com l'ordinador o la màquina
de fotocopiar.

Música

L'Orquestra Ciutat de Barcelona

interpreta cada dijous al Saló de Cent de
l'Ajuntament de Barcelona obres dels
grans clàssics.
La Banda Municipal de Barcelona també fa
representacions de música clàssica tots els
matins de diumenges al Centre Cívic de les
Cotxeres de Sants.

Lloc: carrer de Sants, 79-81.
L'entrada a tots aquests concerts és
gratuïta.
Si desitja detalls de lla programació, truqui
al 010 de Barcelona Informació.

Dansa i Música

White Lily

Coreografia Mercè Boronat
dies 11, 12, 13 i 14 de març

Aligaligantia

Companyia Elisabeth Brodin & Al-
Kufa
dies 18 i 19 de març

Sumercock

Companya Guap 114
Coreografia: Pladevall Vallcorba
dies 20 i 21 de març

Horaris:

22:00 h. feiners i 19:00 h. festius

L'Espai de música i dansa de la
Generalitat de Catalunya
Travessera de Gràcia, 63
(entre Aribau i Tuset)
Més informació al telèfon:
201.29.06.

Fira de Barcelona

Gaudí Mujer

Salón Internacional de prêt-à- porter
y accesorios de mujer
del 13 al 15 de febrero

Mostra de teixits

Primavera/Verano 94
del 27 al 30 de marzo

XVII Salón de Anticuarios de Barcelona

del 6 al 14 de marzo

Sport

Salón Internacional del Deporte
del 11 al 14 de marzo

Construmat

Saló Internacional de la Construcción
del 29 de marzo al 3 de abril

Graphispag

Salón Internacional de las Artes
Gráficas
del 26 de febrero al 4 de marzo.
Teléfono de Información 423.31.01.

Cinema

Per Emili Bisbal

Videos

L'Amant

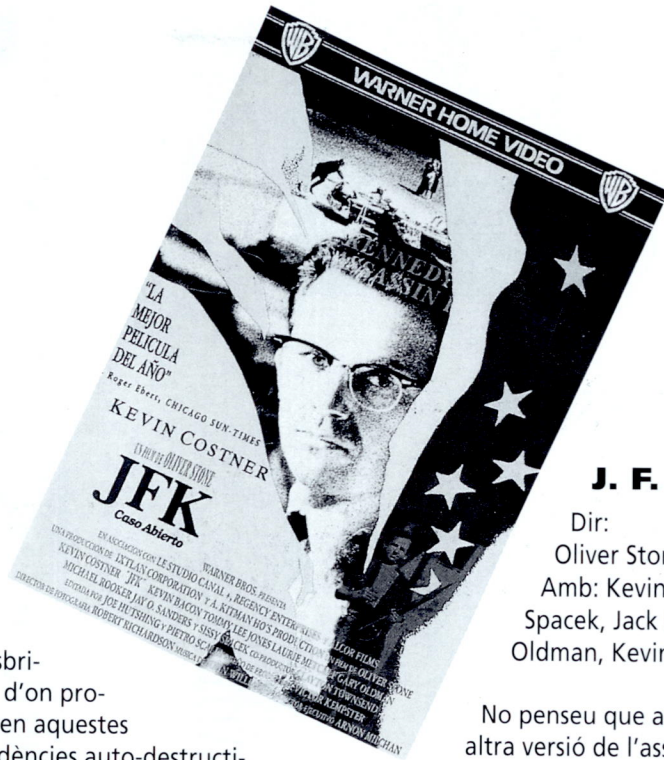
Dir: Jean Jacques Arnaud

Molt més intimista que L'Os, El nom de la Rosa o La recerca del Foc, però igualment ben treballada, aquesta pel·lícula és l'intent de fer esdevenir visuals unes memòries adolescents de l'escriptora francesa Marguerite Duras. La història, situada a Saigon, evoca el despertar sexual d'aquesta escriptora a les mans d'un sofisticat home oriental força més gran que ella.

El Príncep de les Marees

Dir: Barbra Streissand.

Amb: Barbra Streissand i Nick Nolte
Una psiquiatra de Nova York crida al germà d'una parenta seva, que ha intentat suïcidar-se, per tal d'ajudar-la



J. F. K.

Dir:
Oliver Stone

Amb: Kevin Costner, Sissy Spacek, Jack Lemmon, Gary Oldman, Kevin Bacon...

a esbrinar d'on provenen aquestes tendències auto-destructives.

Amb la relació que es crea entre ambdós ens adonem que ell sempre fa broma per amagar els seus traumes, i que el fet de ser psiquiatra no és garantia de tenir el cap net de neures. Com a directora, la Barbra sap transmetre més bé els seus sentiments que com actriu, ja que penso que la fresca espontaneïtat de Funny Girl s'ha transformat en un cert amanerament massa treballat.

No penseu que aquesta és una altra versió de l'assassinat de John Fitzgerald Kennedy, sinó que és la millor de totes les que s'han fet sobre aquest tema. No per res ha estat dirigida per un dels directors americans més impactants dels últims 10 anys. El seu excel·lent muntatge barreja imatges reals amb fictícies, de tal manera que sovint no es distingeixen. Fins i tot, els papers secundaris estan interpretats per actors de primera fila donant així un alt grau de credibilitat a l'acció. Jim Garrison, l'autor del llibre en què es basa, també té un petit paper com a senador Warren, cap de la comissió que va investigar el possible complot.

Pel·lícula del mes

Un lugar en el mundo

Dir: Adolfo Aristarain

Amb: José Sacristán, Federico Luppi, Cecilia Roth i Leonor Benedetto, entre d'altres.

Fotografia: Ricardo de Argelis

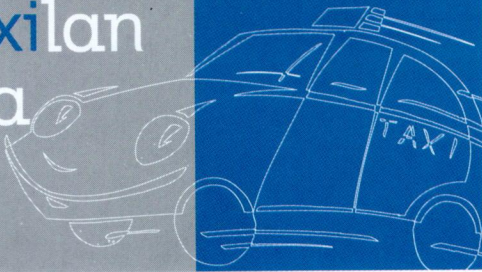
Música: Emilio Kauderer

Cinema: Verdi

Un jove torna al petit poble d'on va sortir anys enrera per evocar el seu difícil primer amor d'adolescent i les lluites del seu pare, la seva mare i una amiga per intentar portar endavant una cooperativa de pastors contra els interessos dels poderosos. Una pel·lícula es considera bona quan

sap transmetre emocions a l'espectador, quan aconsegueix el fi que es proposa, ja sigui fer riure, fer plorar, o fer por. Segur que les cartelleres a Barcelona estan plenes de "pelis" d'aquest tipus, però dubto que en aquest moment n'hi hagi una altra que com "Un lugar en el mundo" ens faci recordar d'una manera tan honesta el buit que molts de nosaltres tenim en un racó de la nostra memòria ideològica, dels nostres sentiments o, si voleu, del nostre cor. Des d'"Utopia" de Thomas More fins a l'illa de Huxley passant pel "Walden" de David Thoreau, la lliçó és difícil d'assimilar pel seu context en

aquesta pel·lícula. Tot i que al final les llàgrimes del patriarca expliquen el sentit de la paraula Utopia, els personatges estan molt més a prop nostre que tots els teòrics de la llibertat. Adolfo Aristarain, que ha volgut fer una mena d'herència ideològica per al seu fill, també ha encertat de ple en la descripció de les relacions d'amistat que es creen entre la família protagonista i un geòleg genialment interpretat per José Sacristán, que ha anat a fer unes prospeccions al poble. Si l'han tret de cartell al cinema esmentat abans, segur que com sempre la podreu repescar al Maldà un dia d'aquests.

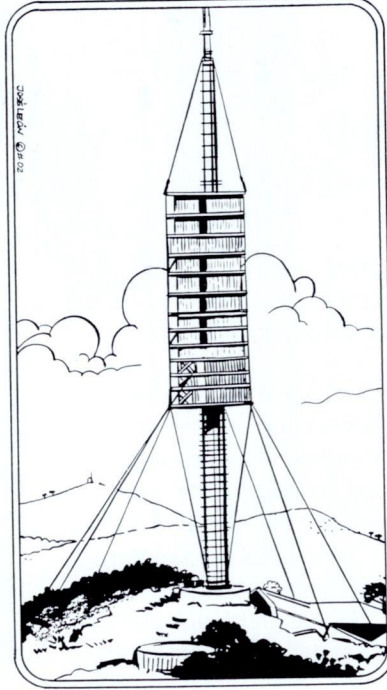
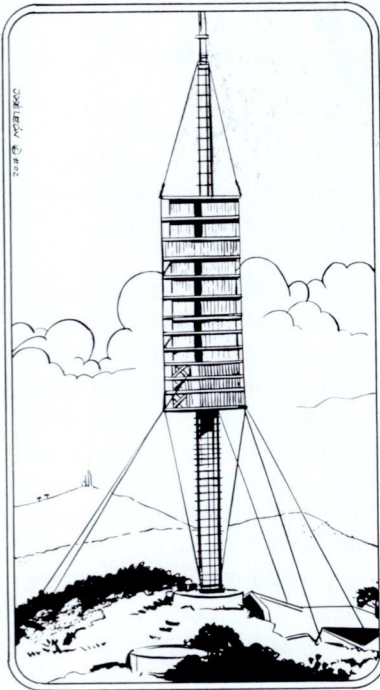


- 1• ¿Dónde está el music-hall «Belle Epoque»?
- 2• Can Palmer es un barrio del municipio metropolitano de.....
- 3• ¿Dónde se encuentra el Institut Gaudi de la Construcció?
- 4• El Polígono Industrial Estruch pertenece al municipio de
- 5• Se acaba de inaugurar en Barcelona la Sala de Exposiciones «AGFA», ¿sabe dónde está?
- 6• SAT, el Centre Urbà de les Arts i l'Espectacle, está en la calle.....de
- 7• Un usuario de habla inglesa le formula la siguiente pregunta: Is there any extra charge for luggage?. ¿Qué entendió Ud.?
- 8• El barrio Can Vidalet pertenece al municipio de
- 9• El Instituto Italiano de Cultura es un centro de mucha actividad cultural. Si un usuario le solicita que le lleve a este sitio, ¿hacia qué calle se dirigirá?
- 10• ¿Cómo dice en catalán: Sólo tardaremos unos minutos.

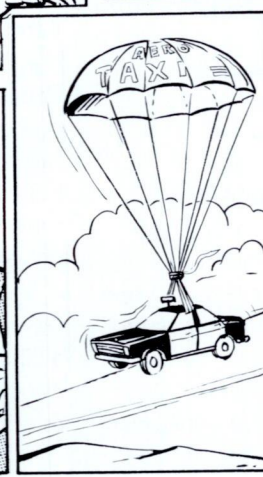
Las respuestas se pueden enviar a la dirección siguiente: Revista Taxi, cl 62, núm.420. Zona Franca, 08040 Barcelona.

Atención: El ganador recibirá 10.000 ptas. de premio. Plazo de entrega: 1 de abril.

Diez Diferencias



La Tira





Pèrdues

La Sra. **Lina Masip Carbonell** va extraviar una agenda i una cartera amb diners dins el taxi que la va traslladar del passeig Sanllehí al passeig Mare de Déu del Coll, 68. El taxista que hagi trobat aquests objectes de l'esmentada senyora pot trucar al telèfon 284.79.28.

Barcelona, enero 1992.

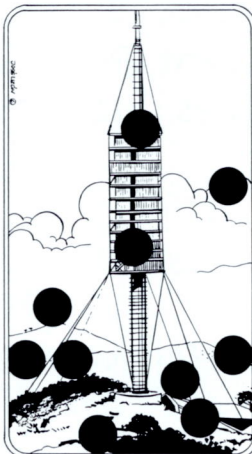
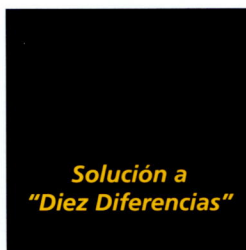
El día 29 de diciembre de 1992, la señora **Cati Guisado** olvidó un maletín que contenía artículos de cosmética en un taxi de la ciudad. La usuaria asegura que se recompensará a quien lo devuelva.

Teléfonos de contacto:
296.42.53./296.89.40

El taxista que hubiera encontrado una agenda-dietario que se perdió el día 20 de enero en el trayecto del aeropuerto al Passeig Turull debe comunicarlo a los teléfonos: 439.37.86 y/o 219.33.21. Se gratificará. Preguntar por **Ignacio**.

El Sr. **Antonio Farfán Calderón** dejó olvidado en un taxi, que lo trasladó desde la Gran Vía al Drugstore de Passeig de Gràcia, una cartera con importante documentación y 100.000 ptas. Se ruega al profesional que realizó este servicio se ponga en contacto con el mencionado señor en el teléfono: 336.68.92.

Se ruega al Sr. taxista que trasladó el 24 de diciembre a las 19 horas a una señora con un niño del Consultorio de la Seguridad Social del P^a Valldaura a la c/ Tiro, 6-8 de Barcelona, se ponga urgentemente en contacto, a partir de las 17 horas, con la señora **Collado**, teléfono 212.47.21, ya que dejó olvidadas en el interior de su taxi unas gafas especiales de color marrón, con dispositivos para sordos. Su recuperación es para ella de suma importancia, ya que, según manifestó al "Servei d'Objectes perduts del Taxi" (telèfono 412.00.00), no dispone de posibilidades económicas para pagar nuevamente 90.000 ptas., precio de las referidas gafas.



Agraïments

Agradezco al taxista (**calca n° 9664**) la devolución a la Guardia Urbana de un billeteo que contenía dinero y que fue extraviado un sábado por la noche. Le ruego se sirva llamar al teléfono 237.28.66 para agradecerle la atención.

Barcelona, enero 1992.

La usuària **Ana Isabel Plateo Lobero** agraeix al taxista **Rafael Blanco (Llicència - 4662)** la recuperació de la seva cartera.

L'usuari **E.C.** agraeix al taxista titular de la **Llicència 2690, Oscar López**, la devolució d'una carpeta.

Memorímetro No 37 Revista Taxi 75

- 1• Travessera de Gràcia
- 2• Tarragona, 117
- 3• Versace. Diagonal, 606
- 4• L'Hospitalet
- 5• 1949
- 6• Salida 20
- 7• Antoni Tàpies
- 8• Moll de la Fusta
- 9• Entre Molins de Rei y San Feliu de Llobregat
- 10• Si li plau. ¿em podria indicar a quin carrer és l'Observatori Fabra?

El premio de 10.000 ptas. ha correspondido al taxista **Rafael García Sánchez**, Licencia n° 10.126. Estará a su disposición en el Servei del Taxi de la EMT. c/ 62, número 420, Zona Franca . 08040 Barcelona.

Optica Ruiz Urrea

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

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

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

RENOVACION DEL PERMISO DE CONDUCIR
Si le han encontrado alguna deficiencia visual, VISITENOS y le daremos la solución.
SUS GAFAS EN DOS HORAS

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

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

CLINICA DEL AUTOMOVIL, S. A. REPARACION GENERAL

AMIGO TAXISTA

Tenemos la solución para que conducir su coche le sea más cómodo
• ADAPTAMOS EMBRAGUES AUTOMATICOS PARA CUALQUIER TIPO DE AUTOMOVIL

CONSULTAR PRECIOS
POSIBILIDAD DE FINANCIACION

MONMANY, 11 - 08012 BARCELONA - TEL. 213 25 55

Distribuidor Oficial I.M. GUIDOSIMPLEX



NEUMATICOS
Hnos. ROJAS
y



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

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

CERMASA



CENTRO DE REVISIONES MEDICAS

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

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

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

RECAMBIOS TAXI-AUTO S.L.



ACCESORIOS

RECAMBIOS EN GENERAL
AL SERVICIO DEL TAXI

Central: Castillejos, 306 - 08025 Barcelona
Tel. 236 04 00 - Fax 236 04 05
Cartellá, 189 - 08031 Barcelona - Tel. 357 44 54



Bar, Restaurant, Pizzeria Especialidades Cubanas

Ambiente familiar

- Desayunos
- Menú del mediodía
- Cenas

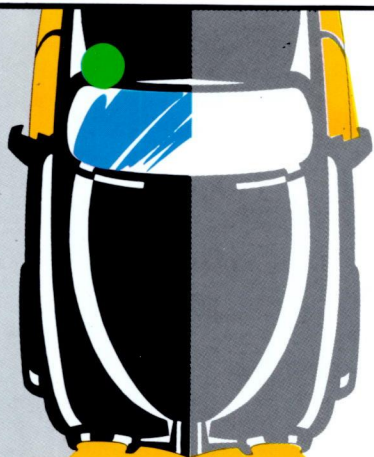
Festivos cerrado

Amargós, 13 (entre Condal y Montsio) Barcelona - Tel. 302 00 36

Por extraviado
deseo contactar con un
**grupo de 8 taxis con
teléfono móvil**
(no emisora de radio)

Agradeceré cualquier
contacto al

Tel. 425 59 59



La Estrella

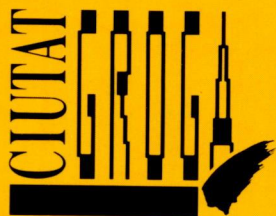
S.A. de Seguros

COBERTURA
DESAPARICION DEL VEHICULO POR ROBO
INCENDIO / EXPLOSION
DESPERFECTOS POR ROBO O INTENTO DE ROBO
FRANQUICIA DE 50.000.ptas.

Ultima indemnización más importante año 1992

Lic. 11.303 Sr. Arsenio Pedro Cristo María, Ptas. 991.095,-

**Sr. Taxista, es un seguro que le interesa
Sólo 1.500,- Ptas. al año.**



Colabora **ASSEGURANCES GORDI**
CORREDURIA DE SEGUROS, S.A.

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

Botiga de recanvis ~ Oferta del trimestre

La "Tienda de recambios" pone a disposición de los socios taxistas de Ciutat Groga la siguiente oferta válida para el próximo trimestre:

ACEITE ESSO

XD3 GAS-OIL Y SUPER OIL GASOLINA DE 5 LITROS

PRECIO: 2.081 ptas. (IVA aparte)

Por cada 5 latas que compre le regalamos 1.

*También participará en un sorteo
de un juego de maletas.*

Oferta válida hasta

el 30 - 4 - 1993



TELÉFONO

PVP 39.000 ptas.

Precio de Instalación según modelo de coche.

IVA aparte

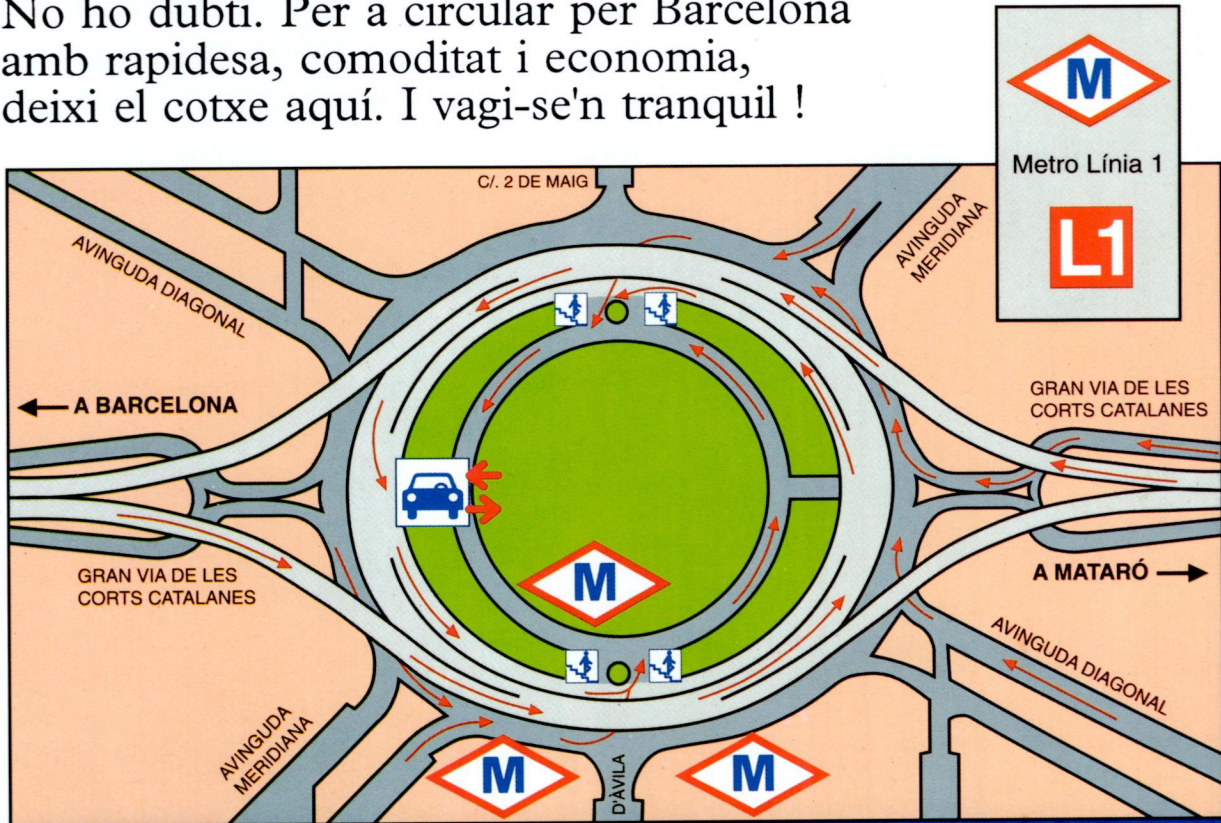
Consúltenos



Lutzana, 115 - Teléfono: 485.04.26.

Arribi abans. Deixi el cotxe aquí !!

No ho dubti. Per a circular per Barcelona amb rapidesa, comoditat i economia, deixi el cotxe aquí. I vagi-se'n tranquil !



APARCAMENTS MUNICIPALS



GLÒRIES
VALL D'HEBRON

Una realització de :