

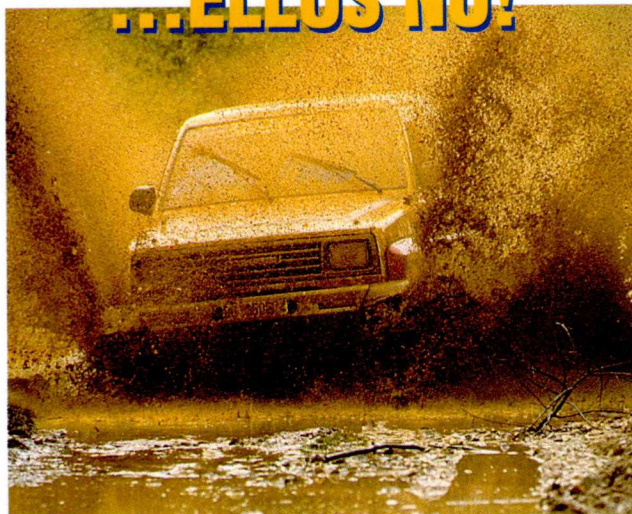
TAXI **F** 96

Taxi Metropolità de Barcelona
Març - Abril 1996



¿SE ARRIESGARÍA A PERDER "LA CARRERA" POR UNA FUGA DE AGUA EN EL MOTOR?

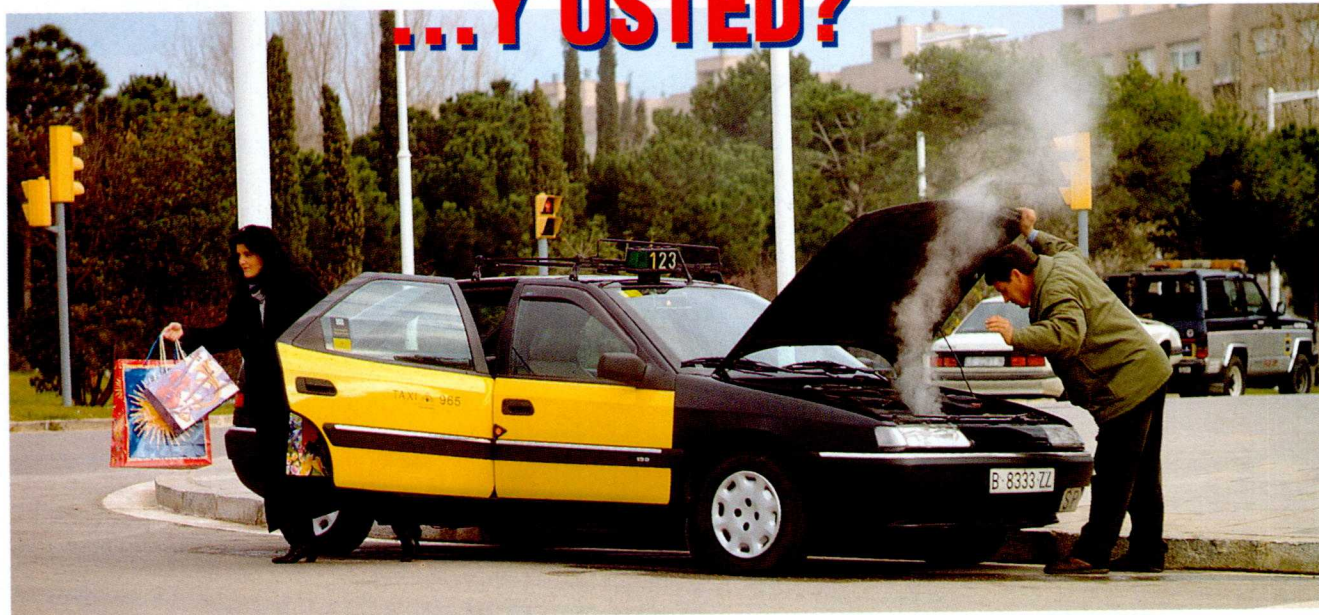
...ELLOS NO!



...ÉL TAMPOCO!



...Y USTED?



NURAL 7on

Las tecnologías de competición aplicadas a los turismos modernos, hacen que cualquier pérdida de líquido refrigerante tenga ahora consecuencias más peligrosas que nunca. La poca circulación de aire alrededor del motor, el uso de etilenglicol en los líquidos refrigerantes, el menor tamaño del radiador y la temperatura y presión trabajando más al límite, provoca que las pequeñas fugas aumenten el riesgo de **acabar inesperadamente con su carrera.**



NURAL 70 ES ADEMÁS UN TRATAMIENTO COMPLETO PARA EL CIRCUITO DE REFRIGERACIÓN.

Resultado de un test después de 40.000 km.

Bomba del agua de un circuito sin etilenglicol. Aparece óxido y cal.

Bomba del agua de un circuito con etilenglicol. Aparece óxido.

Bomba del agua de un circuito con NURAL 70. No hay indicios de corrosión.



Sumari

Edita

Institut Metropolità del Taxi
c. 62, núm. 18
Zona Franca
08040 Barcelona
Telèfon: 223 51 51 (ext. 2153)

Direcció Coordinació

P. Rocío Terán

Col·laboren en aquest número

M. Àngels Temprano, Teresa
Altimiras, David Herrera, Tony
Delgado, Vicente Ibáñez, Leandro
Navarro i Rosa Purrà

Correcció

Anna Canals

Publicitat

Sercop sccl
Telèfon 412 07 27

Disseny gràfic

Enric Satué

Fotografia

Arxiu Revista del Taxi

Tiratge

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

Impressió

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

Coberta

Panoràmica de Barcelona

Fotografia

Màrius Brossa

Editorial 4

Luz verde al Acuerdo de reestructuración del taxi

Entrevista a

Alberto Fernández Díaz
Portavoz del Partido Popular en la EMT

Notícies

**Institut y asociaciones profesionales del taxi
crean un grupo de trabajo sobre seguridad**

Formació

**El 25% de les persones presentades aprova en la primera cor-
vocatòria l'examen de taxista**

Magnífica resposta al curs experimental de cultura general

Actes

Reunions Administració - associacions professionals

Bojos per Barcelona

Guanyem mercat

**Presentada a la Mesa del Parlament de Catalunya
una proposició no de llei en relació al taxi de nou places**

**El taxi, un transporte imprescindible para
el turista de crucero**

Agenda

Saber Més

Plazas autorizadas en un autotaxi

La Bústia del Taxi

**La revista Taxi Metropolità de Barcelona no es fa responsable de l'opinió expressada en els ar-
cles signats. La responsabilitat és únicament dels autors.**

Els articles no signats són atribuïbles a la redacció.

El taxi es un sector formado por 10.238 profesionales autónomos, que, a nivel organizativo, se encuentra atomizado en diversas asociaciones profesionales en el ámbito metropolitano de Barcelona.

A menudo, estas asociaciones carecen de recursos económicos, medios y personas para poder comunicar adecuadamente el trabajo que vienen realizando.

Por estas circunstancias, aprobado el Acuerdo para la reestructuración del taxi, las Asociaciones Profesionales y la Administración no tienen un conocimiento preciso de lo que opina el colectivo sobre la reestructuración y tampoco saben si realmente todos los profesionales taxistas comprenden en qué consiste, sus ventajas, así como el esfuerzo que se pide a cada uno de ellos.

Estos factores, sin embargo, no pueden ser motivo para paralizar el proceso, ya que ello significaría desperdiciar año y medio de trabajo que, tras largas jornadas de negociación, culminó con un acuerdo refrendado por las Asociaciones Profesionales representativas del sector y por el Pleno de la EMT el pasado 1 de febrero. El Institut Metropolità del Taxi está dispuesto, por todo ello, a tirar del carro de la reestructuración.

En esta línea, las Asociaciones Profesionales y el Institut acordaron recientemente realizar una labor de información específica y unitaria sobre el alcance de la reestructuración. De nada serviría pretender conocer la opinión del sector convocando un referéndum sin haber proporcionado previamente una exhaustiva y cuidadosa información de lo que la reestructuración significa desde el punto de vista de las ventajas y esfuerzos que se piden al taxista. Ambas partes, Asociaciones e Institut, coinciden en opinar que sería traumático para el colectivo llevar a cabo o no la reestructuración en función del resultado de un referéndum poco participativo —o siendo incluso muy participativo—, en el que las posturas del sí o del no estuviesen equilibradas. Ello ocasionaría una fractura del cuerpo social muy perjudicial para el sector.

Asociaciones profesionales y Administración se proponen, por tanto, conseguir un conocimiento y consenso amplio del Acuerdo aprobado el 1 de febrero y el referéndum serviría entonces para expresar —fruto de ese conocimiento previo— la posición ampliamente unitaria dentro del sector.

El día 1 de febrero, el Pleno de la Entitat Metropolitana del Transport procedió a la aprobación definitiva del Acuerdo para la Reestructuración del Taxi de Barcelona. Votaron a favor de la totalidad de este acuerdo,

el Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), Convergència i Unió (CiU) e Iniciativa per Catalunya - Els Verds (IC-EV). El Partido Popular dio su voto favorable al primer punto y se abstuvo en los puntos 2, 3 y 4.

Contenido del Acuerdo definitivo

1. Se reducirán un mínimo de 1.215 licencias de las que hoy existen en un plazo máximo de cinco años, para cumplir lo que dispone a tal el efecto el Reglamento Metropolitano del Taxi vigente en cada momento.

2. En el expresado plazo de reducción de licencias, queda suspendida la aplicación del artículo 17 del Reglamento Metropolitano del Taxi, de 12 de marzo de 1981, en el sentido de prohibir la contratación de más personas que las que tengan una relación contractual laboral con los titulares de las licencias de autotaxi en el momento de aprobación de esta medida. El Consell de l'Institut Metropolità del Taxi tratará los casos de excepcionalidad en la aplicación de esta medida, previa consulta a la Comisión de Seguimiento.

3. Igualmente queda suspendida durante el plazo establecido en el apartado primero la aplicación de los artículos 18, 19, 20 y 21 y el párrafo primero de la Disposición Transitoria del Reglamento Metropolitano del Taxi, cuando establece las excepciones a la regla de intransmisibilidad de las licencias, excepto la transmisibilidad a familiares de primer grado, en el sentido que únicamente serán transmisibles a la EMT, por el precio que se determine por los órganos establecidos al efecto y que deberá ser el actual precio de mercado, sumados los IPC que correspondan.

4. La entrada en vigor de esta Disposición Transitoria segunda, se iniciará, en lo que hace referencia al punto 2, de forma inmediata cuando esté administrativamente aprobada esta Disposición y, en cuanto a los puntos 1 y 3, en el momento en el que se haya determinado el origen y el importe de los ingresos para hacer frente a la reestructuración y se haya constituido la entidad instrumental que los debe gestionar.

Votación de los partidos políticos

Grup Popular

El Grupo Popular otorgó un voto favorable al punto 1 y la abstención a los puntos 2, 3 y 4 del Acuerdo. José A. Fernández Díaz argumentó la posición de su grupo subrayando que los acuerdos adoptados en su día se debieron más a la proximidad de las elecciones que a un estudio profundo de la problemática del taxi. Señaló que la aprobación del Acuerdo respondía a los mismos criterios, ya que se estaba ante la celebración de unas nuevas elecciones –hacia referencia a las elecciones del 3 de marzo. Continuó afirmando que esta propuesta no había sido tratada con coherencia por el equipo de gobierno y que no se habían cambiado las propuestas del mes de marzo sobre las alegaciones. Subrayó también que faltaban muchos aspectos en la propuesta, especialmente aquéllos que hacían referencia a la reducción de licencias, en las que no se decía nada sobre los compromisos por parte de la Administración. Restó garantías a la propuesta teniendo en consideración los resultados de la encuesta realizada por el Institut sobre la disponibilidad del colectivo a pagar una cantidad para la amortización, y en la que se ponía de manifiesto que la mayor parte de los profesionales estaban en contra de pagar las 100.000 pesetas anuales para la amortización. Finalizó diciendo que su Grupo creía posible que de aquí a unos meses se presentase una nueva propuesta rectificadora del presente acuerdo y que, por ello y por coherencia, el Grupo Popular no estaba dispuesto a entrar en esa dinámica, que significaba el aplazamiento de las soluciones y un engaño al sector.

CiU

Voto favorable. El portavoz, Daniel Fabregat, declaró al Pleno que CiU tiene claro que el taxi quiere soluciones urgentes, con independencia del período electoral. Subrayó que el grupo ya solicitó en su momento un plazo para la ejecución de las propuestas y recalzó que, antes del próximo Pleno, todos los grupos deberían ser capaces de fijar este plazo.

IC-EV

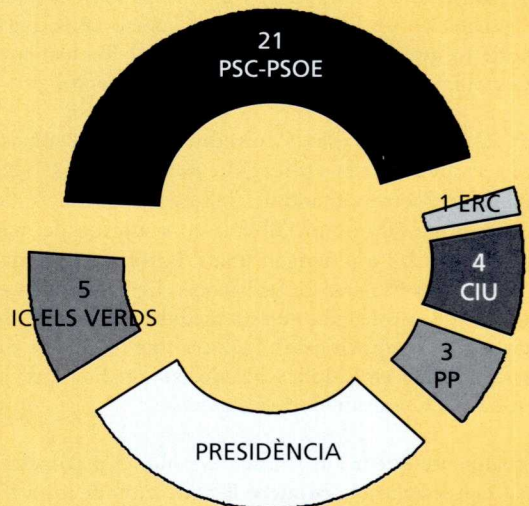
Voto favorable. Su portavoz, Josep Pérez Moya afirmó que con este acuerdo se desbloqueaba una situación paralizada desde hace un año. Consideró que este paso era necesario y cabía afrontarlo. Puntualizó que no se daba una solución definitiva al problema, sino que se desbloqueaba la paralización y se abría un proceso con imaginación y colaboración de todos. Por ello, el voto de IC-EV era favorable a la propuesta.

PSC

Voto favorable. El Presidente de la EMT, Joan Blanch, respondió al Pleno subrayando que no se estaba en el terreno del electoralismo, sino en una propuesta muy compleja que demostraba que la forma de llevar adelante la reconversión era adoptar los puntos que contempla el Acuerdo.

Composición del Pleno de la Entitat Metropolitana del Transport

PSC - PSOE		CiU	
Badalona	1	Badalona	1
Barcelona	4	Barcelona	3
Castelldefels	1		
Cornellà de Llobregat	1	PP	
Esplugues de Llobregat	1	Barcelona	2
Gavà	1	L'Hospitalet de Llobregat	1
L'Hospitalet de Llobregat	2		
Montcada i Reixac	1	ERC	
Montgat	1	Barcelona	1
Sant Adrià del Besòs	1	IC	
Sant Boi de Llobregat	1	Badalona	1
Sant Joan Despí	1	Barcelona	1
Sant Just Desvern	1	El Prat de Llobregat	1
Santa Coloma de Gramenet	2	Sant Feliu de Llobregat	1
Tiana	1	Santa Coloma de Gramenet	1
Viladecans	1		



Optica Ruiz Urrea

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

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

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

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

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

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

Entrevista a

Alberto Fernández Díaz

7

Alberto Fernández Díaz es portavoz del Partido Popular en la Entitat Metropolitana del Transport desde 1988. Es, por tanto, uno de los políticos con más veteranía en esta institución. La Revista del Taxi ha querido conversar con él para saber su opinión sobre algunos temas que hoy preocupan al sector del taxi de Barcelona, y conocer la visión de su partido en relación a las políticas de futuro que deberían aplicarse a este medio de transporte.



—¿Por qué el voto del Partido Popular se distanció tanto del voto de las otras fuerzas políticas en el Pleno que aprobó el acuerdo definitivo para la reestructuración del taxi?

Fue parcialmente diferente. El Partido Popular votó a favor de la amortización de 1.215 licencias al igual que las otras fuerzas políticas. En este punto no hubo discrepancia por nuestra parte, ya que apostamos por una reestructuración del sector que pasa por la reducción de ese número de licencias. Ahora bien, nosotros entendemos que el acuerdo relativo a la contingencia requería otros planteamientos. El Grupo Popular

se replanteó el tema sobre todo porque los acuerdos relativos al sector del taxi —que se presentan como la panacea y la fórmula para resolver sus problemas— se tomaron curiosamente en vísperas de las dos últimas elecciones. El primer acuerdo llegó antes de las municipales; en esa ocasión, nuestro grupo dijo sí a la reducción de licencias, pero también añadió que le preocupaba el hecho de que se adoptara en periodo electoral, y que luego, nos diéramos cuenta de que se trataba de papel mojado que no conduciría a ningún sitio. El tiempo nos dio la razón, y pocas semanas antes de las elecciones generales, se planteaba

nuevamente la reestructuración. El acuerdo que se aprobó el pasado febrero es, en definitiva, una mera declaración de principios. Por ello, el Grupo Popular dijo sí a la reducción de licencias y no a la forma como se pretende afrontar la reestructuración del sector. Entendemos que hay que hablar todavía con mayor profundidad sobre los compromisos de los profesionales del taxi y las obligaciones que la Administración está dispuesta a asumir. El Partido Popular no está en la línea de engañar al sector una vez más.

—¿Qué es lo que propone entonces su partido para el taxi?

Ante el planteamiento actual de que todos los problemas del taxi se resolverán con la reducción de licencias, nosotros defendemos un plan integral del taxi en el que se planteen abiertamente todos los problemas del sector. Evidentemente, uno de ellos es el exceso de oferta de taxis, pero también está la carestía del seguro, el régimen fiscal de los taxistas, la seguridad, el intrusismo, la apertura de nuevos mercados, los recambios, la publicidad, etc. Hoy hay situaciones que de hecho están superando incluso la propia normativa; precisamente estos días lo estamos viendo con la publicidad. Todo ello reclama una solución integral.

—De todas maneras, el Institut Metropolità del Taxi ha recorrido estos años un camino importante en muchos de esos aspectos...

Desde luego, pero entendemos que quizá se podrían haber potenciado otros. He echado en falta que desde el Institut no se plantearan a otras administraciones los retos que el taxi aún tiene pendientes. El Institut, en concreto la EMT, cuenta con profesionales y presupuesto para poner sobre la mesa propuestas serias y rigurosas que afectan muy especialmente a los taxistas. Se debería proponer al Ministerio de Economía y Hacienda, por ejemplo, la modificación del sistema de módulos o la rebaja de la pre-



sión fiscal; a los ayuntamientos, la modificación de las normas de pago del impuesto de circulación, etc. Creo que se tendría que haber incidido más en estos aspectos, y aún más, considero que son algunos de los temas en los que se deberá trabajar en los próximos años. Hay que lograr redactar el plan integral del taxi y complementarlo con otras medidas concretas, de lo contrario, nos podemos arriesgar a tener en los próximos años una división en el sector del taxi. Considero imprescindible emprender otras líneas de trabajo más abiertas y solventes.

—¿Estos temas estarán sin duda en la mesa del nuevo gobierno?

Aún tenemos por delante la investidura. Pero, al margen del partido político que gobierne, desde el PP promoveremos que la Administración del Estado adopte en esta legislatura las medidas pertinentes para alcanzar un gran acuerdo para el taxi de España, con la colaboración de las comunidades autónomas en aquellos temas en los que tengan competencia. Ahora que a nivel estatal se está hablando de acometer el nuevo régimen fiscal para empresas y profesio-

“El nuevo mapa político que tenemos, en el que no existen mayorías absolutas ni en el gobierno del Estado ni en el Parlament de Catalunya, y tampoco en el Ayuntamiento de Barcelona, propiciará la posibilidad de introducir grandes acuerdos, que son compromisos de todas las administraciones.”

sionales —el taxista también lo es—, exigiremos que el taxi sea contemplado en el marco de los otros planteamientos sectoriales. No olvidemos, sin embargo, que hay competencias que están en manos de la Generalitat de Catalunya.

—Usted manifestó hace algunos días en los medios de comunicación que la Generalitat debe financiar la reestructuración. ¿Qué puede añadir sobre este tema?

Ya dije que el Grupo Popular está de acuerdo con la reducción de licencias, pero exigimos, para que sea factible, el esfuerzo de todo el mundo y no sólo de los profesionales del taxi. En este sentido, creemos que la Generalitat de Catalunya debe hacer una aportación al fondo de amortización de licencias; la Administración central, por su parte, debe actuar en la modificación fiscal, concertación de seguros, etc., y los ayuntamientos, en el tema que hace referencia al impuesto de circulación. Cuando un sector está en crisis recibe unas ayudas concretas de las administraciones; el sector del taxi no debe quedar al margen de esta dinámica.

—En la anterior legislatura, desde

algunos sectores del colectivo, se reclamó una ayuda financiera a la Administración autonómica sin éxito. ¿Cree que en la nueva etapa del gobierno autonómico ésta se podrá concretar?

Creo que el nuevo mapa político que tenemos, en el que no existen mayorías absolutas ni en el gobierno del Estado ni en el Parlament de Catalunya, y tampoco en el Ayuntamiento de Barcelona, propiciará la posibilidad de introducir grandes acuerdos, que son compromisos de todas las administraciones. Hasta ahora lo más fácil era que una administración pasara la pelota a la otra basándose en las mayorías absolutas para no afrontar sus responsabilidades. Esta nueva situación obliga a abrir nuevas vías de diálogo. Creo que la colaboración y coordinación de las distintas administraciones favorecerá la concertación de un fondo de amortización de licencias, el establecimiento de acuerdos relativos a la fiscalidad, seguridad, intrusismo, etc. Todo ello puede propiciar la posibilidad de hacer realidad el plan integral del taxi que nuestra formación política viene proponiendo hace tiempo.

—El colectivo tiene previsto un referéndum con el fin de saber hasta qué punto el taxista está dispuesto a participar económicamente en la reestructuración. Incluso ya está sobre la mesa una propuesta de una asociación respecto a la pregunta que debería formularse en el mismo. ¿Qué opina sobre este punto?

Conozco esta pregunta, pero no otras alternativas de otras asociaciones profesionales, o la que se está barajando desde la Administración. A mí no me preocupa básicamente el contenido de la misma, pero sí y mucho que el taxista pueda emitir su voto plenamente informado y consciente del alcance de la consulta y de

sus obligaciones. Este referéndum no es sólo una declaración de intenciones, sino también de responsabilidades y obligaciones por parte del taxista.

—Si en el referéndum el colectivo diera su negativa a la colaboración económica. ¿Qué otras alternativas cree que deberían proponerse?

Al referirnos a todos los elementos que rodean al referéndum estamos hablando de política ficción. Quisiera puntualizar nuevamente que sobre este tema subyace una gran indefinición sobre cómo instrumentalizar lo que todos perseguimos para el taxi. Ahora creo conveniente un último esfuerzo para adoptar acuerdos puntuales que puedan permitir solucionar la problemática integral del taxi que, insisto, va más allá de la propia contingentación de licencias. Hemos desperdiciado muchos años para poder afrontar esta problemática. Creo que en el Institut Metropolità del Taxi, no sólo por el nuevo mandato, sino también por el nuevo marco político que hay en todas las administraciones y los nuevos nombramientos, se abrirá una nueva etapa. A mí me agrada que ésta se aprovechara para profundizar en los instrumentos eficaces para solucionar definitivamente la problemática del sector, no en los objetivos, porque son muy fáciles de determinar. Con los nuevos acuerdos en perspectiva se debería mantener otra postura.

—Recientemente se ha constituido un grupo de trabajo sobre el tema de la seguridad en el taxi. ¿Cómo ve esta iniciativa?

Muy interesante. Creemos que debería haber más de un grupo de trabajo para analizar todos los problemas que preocupan al taxi. Estos grupos

“El futuro del taxi pasa por resolver los problemas del pasado.”

tienen la ventaja, si son eficaces —y confío que el de seguridad lo será—, de poder formular planteamientos que afectan al sector. Todo lo que sea trabajar es bueno. Sería negativo para el taxi quedarse anclado en unas propuestas o reivindicaciones sin ser capaces de aportar alternativas y soluciones. De todas maneras, para nosotros, aún más importante que la existencia de un grupo de trabajo, es que éste sea capaz de articular una serie de propuestas. En el tema de seguridad del taxi, el Grupo Popular pediría responsabilidad en los planteamientos que se hacen, una libertad del profesional para poder adoptar medidas que éste entienda pertinentes para garantizar su propia seguridad, y además, un doble compromiso por parte de la Administración. Consideramos que los compromisos con el taxi deben situarse en las dos direcciones, y en el tema de la seguridad, la Administración debe ofertar a los taxistas las distintas alternativas para que, con plena libertad, puedan garantizar su seguridad. Por otra parte, a nuestro entender, existe otro aspecto importante: la Administración debería constituirse en acusación particular en aquellos casos de atraco, robo o lesiones a un profesional del taxi.

—El Grupo Socialista presentó recientemente a la Mesa del Parlament una proposición para la aprobación de una Ley que autorice el vehículo de siete plazas para el servicio de autotaxi. ¿Apoya el PP esta propuesta?

La veo incongruente, ya que el Partido Popular presentó el año pasado una propuesta de

similares características al Parlament. En aquella ocasión, tanto IC - EV, como Esquerra Republicana y el Partit dels Socialistes se abstuvieron, y CiU votó en contra. Por tanto, no entiendo cómo después de rechazar la propuesta de nuestro partido y transcurrido un año de la misma, ahora se presenta otra casi calcada a la nuestra; supongo que no será porque el PSC sólo vota a favor de las propuestas que llevan sus siglas. Creo que en este caso es incongruente, pero lógicamente si ésta sirve para rectificar el error de hace un año y mejorar los problemas del taxi, tendremos que darle la bienvenida.

—En estos últimos meses se debatieron en Madrid, no sin discrepancias, los puntos básicos de un nuevo Reglamento Nacional del Taxi. ¿Considera que seguirá adelante el debate con el nuevo gobierno?

Es prematuro subrayar que ante un nuevo gobierno habrá nuevo reglamento. Creo que sería un error. En todo caso, desde el Área Metropolitana de Barcelona hay que defender que éste contemple los intereses del sector y el máximo acuerdo político de todos. Aquí, sin embargo, me gustaría mencionar los primeros grandes acuerdos que afectarán a medio plazo a los ayuntamientos. Me refiero a la Carta Municipal de Barcelona, a un pacto local a nivel de toda España y a una Ley de Grandes Ciudades que probablemente podría impulsarse. Entendemos que sería conveniente introducir el tema del taxi en esos grandes acuerdos. En todo lo referente al transporte público, hay una cuestión que nosotros destacamos mucho, y así lo manifestamos en su día tanto en el Pleno de la EMT como en el propio Ayuntamiento de Barcelona, y lo recuerdo aquí: cuando se abordó curiosamen-

te el tema de los contrato programa para la financiación del transporte público, del metro y del autobús —los otros dos servicios que estamos tutelando desde la EMT—, no se hizo ni una sola referencia al taxi. En unos acuerdos en los que figuraron la firma del Estado, de la Generalitat, del Ayuntamiento y de la EMT, opinamos que hubiera sido idóneo introducir unos primeros planteamientos sobre el futuro del taxi en el área metropolitana, ya que este medio de transporte es tan servicio público como el metro o autobús. En definitiva, hasta ahora, en ninguno de los tres grandes instrumentos para la organización, regulación, financiación y futuro del transporte del área metropolitana —Plan Intermodal del Transporte, Convenio de Inversiones y Contratos Programa del Transporte—, en ninguno de ellos, se ha hecho ni se hace referencia al taxi. Contábamos con unos instrumentos y unos recursos económicos que hemos dejado escapar. Todo ello podría haber servido para apuntalar algunos de los problemas que tiene el sector del taxi.

—Para finalizar, ¿qué otros planteamientos tiene su partido para el futuro del taxi de Barcelona?

Los nuevos mercados. Sería importante buscar fórmulas imaginativas y normas que no constriñan tanto la prestación del servicio. Es importante que los propios taxistas tengan también un cierto margen de discrecionalidad en el momento de prestar el servicio, porque a veces todo está tan regulado que es difícil cambiar, y la ciudad, en definitiva la sociedad, va mucho más deprisa que la propia dinámica del sector. Hablar del futuro del taxi es hablar de afrontar las grandes cuestiones y resolver los problemas del pasado, porque en los últimos años hemos avanzado

muy poco, no ha habido grandes cambios; los problemas que ahora me plantean las asociaciones profesionales son los mismos de hace nueve años.

P. R. Terán

“Un taxi, un conductor”

No forzosamente

Doble turno

No forzosamente

Referéndum

Positivo

Taula Técnica

Necesaria

Contingentación de asalariados

No forzosamente

No decimos que no a todos estos aspectos.

El taxi tiene una doble vertiente: es un puesto de trabajo y un servicio público.

Lo que debemos buscar es armonizar ambos aspectos y, probablemente, lo podamos conseguir si los esfuerzos vienen de todas las partes implicadas.

No se pueden contraponer intereses del sector y tampoco enfrentar profesionales, porque tan profesional es el titular de la licencia como la persona que está prestando el servicio bajo contrato laboral.

Y desde la Administración no podemos eludir responsabilidades.

El Institut Metropolità del Taxi y la asociaciones representativas del sector han constituido el pasado mes de febrero un grupo de trabajo sobre seguridad, cuya función se centrará en estudiar y analizar todas aquellas propuestas que incidan en la seguridad del profesional taxista.

El grupo, que estará compuesto siempre por las mismas personas —un titular y un suplente por cada asociación representativa—, trabajará particularmente en la potenciación de mecanismos de información con el objeto de que el profesional taxista adopte una nueva cultura sobre el concepto de seguridad, partiendo de la base de que ésta es responsabilidad de todos.

Elemento primordial: la denuncia

En el marco de esa nueva cultura, el taxista debería mentalizarse de que, ante un robo, es importante y necesaria la denuncia, con independencia de su cuantía, ya que, a partir de ella, las fuerzas de seguridad inician un proceso de investigación que culmina casi siempre con la detención y procesamiento de la persona implicada. Paralelamente, toda denuncia debería ir acompañada de la máxima información. El profesional taxista

ha de comprender que es imprescindible la colaboración con los cuerpos policiales, ya que desde hace tiempo ésta trabaja activamente con el sector mediante planes concretos de prevención.

I Jornada de Seguridad en el Taxi

Para avanzar positivamente en ese cambio de cultura, el grupo de trabajo recientemente constituido tiene previsto organizar a corto plazo unas jornadas que abordarán el tema de la "seguridad integrada". Se desea que éstas estén abiertas a todo el colectivo, pues ello permitirá contrastar ideas y experiencias que no siempre son conocidas por las partes implicadas. Asimismo, las jornadas contarán con la participación de miembros de la Policía Nacional y del Departament de Governació de la Generalitat, entre otros. Conocer de primera mano la opinión y el asesoramiento de todas las fuerzas implicadas en la seguridad es importante, y ayudará a comprender que el concepto de seguridad y las medidas de prevención son tan dinámicas como la propia sociedad.

Grupo de trabajo

Asociaciones	Titulares
ACT	Antonio Marín
STAC	Luis Berbel
AET	Carmen de Tienda
STAB	Dionisio Gracia
GUT	Domingo Mesas
CC.OO.	Josep Manuel
APT	Mario Fernández
Institut Metropolità del Taxi	Joan Laporta Andreu Nebot José Herrero

La policía detiene al presunto autor de varios atracos a taxis en Barcelona (El País, 7-4-1996)

Efectivos del Cuerpo Nacional de Policía de Barcelona detuvieron en la noche del pasado miércoles al presunto autor de varios atracos a taxistas cometidos en la ciudad de Barcelona en los últimos meses. El presunto atracador, Eduardo R. B., de 30 años, fue detenido cuando conducía un taxi que había robado con intimidación en el paseo de Montjuïc (Poble Sec) y anteayer pasó a disposición judicial. La policía le imputa al menos cuatro atracos a taxistas, dos de los cuales se saldaron con sendos heridos. El sospechoso, toxicómano y con antecedentes, iba siempre armado con un cuchillo y mostraba una gran agresividad.

Eduardo R. B. fue sorprendido en flagrante delito por una patrulla de la policía —dentro del operativo establecido desde el verano pasado para prevenir los robos a taxistas— precisa-

mente cuando iba al volante de un taxi que acababa de sustraer a su propietario. Además de este atraco, la policía le imputa otros tres. En uno de ellos, robó también el vehículo, que ha podido ser recuperado en las inmediaciones de su propio domicilio.

Los botines obtenidos por el presunto atracador no superaron nunca las 15.000 pesetas. La gravedad de los hechos estribaba, según la policía, en la agresividad empleada por el detenido en sus acciones delictivas. La policía sospecha que Eduardo R. B. puede ser el autor de otros cuatro atracos a taxistas que todavía están pendientes de ser esclarecidos. La imposibilidad de localizar a las víctimas de los mismos —los taxistas afectados se encuentran de vacaciones de Semana Santa— ha impedido hasta el momento confirmar o descartar estas sospechas.



NET ARAGÓ

- Tren de lavado suave con gamuzas.
- Autoservicio de limpieza a presión (13 AUTOBOXES).
- Limpieza y renovación para el interior y exterior.
- Cambio de aceite rápido y revisión Pre I.T.V.
- Mecánica (cambio de aceite, frenos, amortiguadores).

OFERTA PROMOCIÓN:
LAVADO BÁSICO GRATIS
al presentar este anuncio.

Válido hasta el 31 de mayo.

¡Único en Barcelona! Aragó 308 — Entre Bruc i Llúria — Tel 488 09 98

MODELO INSTANCIA CEDENTE

D _____ mayor de edad,
con DNI _____, vecino de _____, con domicilio
en c. _____, y teléfono de contac-to _____

EXPONE:

1. Que es titular de la licencia metropolitana de autotaxis núm _____ desde el día _____ con día festivo el _____.

2. Que quiere transferir la referida licencia, acogiéndose a lo que determina el artículo 18 del vigente Reglamento de Autotaxis, por causa de _____ a un conductor de autotaxis, con las siguientes condiciones —escoger entre la opción a) o b):

- a. Quiere transferir únicamente la licencia sin vehículo.
b. Quiere transferir licencia y vehículo.

Los datos del vehículo que ha sido autorizado por la Sección Técnica del Institut para prestar servicio como autotaxi son:

Matriculación:
Antigüedad:
Marca:
Modelo:

- c. El precio por la transmisión es de _____ ptas.

3. Que se compromete a comparecer delante de este Institut, una vez se haya notificado la identidad del adquirente, para concretar la transferencia de la licencia, haciéndose responsable de cualquier perjuicio que pueda ocasionar por el retraso en la transmisión, cuando sea motivada por su causa.

4. Que autoriza al Institut a facilitar sus datos a la persona que solicita adquirir su licencia.

Por todo lo expuesto,

SOLICITA:

Que se admita el presente escrito, y previa la tramitación correspondiente, se le autorice a transferir la licencia núm _____, de la cual es titular, al conductor de autotaxi que cumpliendo con los requisitos que determina la actual reglamentación, acepte las condiciones anteriormente expuestas.

Barcelona, a _____ de _____ de _____

Adjunto a la instancia la documentación acreditativa de la causa que motiva la solicitud de transmisión, y comprobantes de estar al corriente de las obligaciones fiscales y sociales.

ILMO. SR. PRESIDENTE DEL INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI

MODELO INSTANCIA ADQUIRENTE

D _____ mayor de edad,
con DNI _____, vecino de _____, con domicilio
en c. _____, y teléfono de contacto _____

EXPONE:

1. Que está en posesión de la Credencial de Aptitud de Taxista núm _____

2. Que ha trabajado como conductor asalariado en las licencias que se detallan a continuación, durante los periodos que se relacionan —acompaña certificado de vida laboral expedido por la Seguridad Social.

Número de Licencia	Titular	Periodo de Trabajo
_____	_____	_____
_____	_____	_____

Su número de afiliación a la Seguridad Social es _____.

3. Que está interesado en ser titular de una licencia metropolitana de autotaxis en las siguientes condiciones (Marque la opción a) o b)):

- a. Quiere adquirir licencia sola, sin vehículo aplicado.
b. Quiere adquirir la licencia junto con un vehículo, preferentemente de las siguientes características:

Antigüedad:
Marca:
Modelo:

- c. El precio que está dispuesto a abonar al cedente es de _____
d. Desearía que el día de descanso semanal fuera el _____

4. Que se compromete a comparecer delante de este Institut, una vez se le notifique la identidad del cedente, para concretar la transferencia de la licencia, haciéndose responsable de cualquier perjuicio que se pueda ocasionar, por atraso en la transmisión, cuando sea motivado por su causa.

5. Que autoriza al Institut a facilitar sus datos al cedente de la licencia de autotaxis que lo elija entre los que figuren en la bolsa de licencias elaboradas por este Institut.

Por lo expuesto,

SOLICITA:

Que se admita el presente escrito y, previa la tramitación correspondiente, el Institut Metropolità del Taxi le informe sobre los titulares de licencias de autotaxis que quieren transferirlas con unas condiciones aproximadas a las que ha caracterizado anteriormente y, en caso de que alguna de las ofertas le interese, le autorice a adquirirla de acuerdo con la reglamentación vigente.

Barcelona, a _____ de _____ de _____

ILMO. SR. PRESIDENTE DEL INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI

Primeros sorteos de la Bolsa de Licencias

La Bolsa de Licencias, creada por el Institut Metropolità del Taxi desde el pasado 1 de enero, se encuentra en pleno funcionamiento. Hasta la fecha se han celebrado dos sorteos con la participación de 48 personas interesadas en acceder a la titularidad de 100 licencias de autotaxi.

El balance de esta modificación del procedimiento interno de la tramitación de las transferencias es marcadamente positivo. Así lo manifiesta Constante Romero Nieves, quien después de ostentar la licencia 2601 durante 9 años, acaba de transferirla al conductor de autotaxi Juan Francisco Chinchilla. Constante Romero se encuentra muy satisfecho del servicio de la Bolsa, ya que tuvo la suerte de transferirla antes de cumplir el mes de incorporarla a la lista de cedentes.

Como ya se informó en el número anterior de esta publicación, en los primeros meses de funcionamiento de la Bolsa de Licencias, el orden para la transmisión de éstas se hace por estricto sorteo. A medio plazo, sin embargo, tendrán preferencia en la adquisición de una licencia aquellos conductores de autotaxi que posean un buen currículum y un buen expediente profesional.

ATENCIÓN:

La información referente al funcionamiento de la Bolsa se ofrece de forma estrictamente personal los lunes y martes, de 11 a 12:30 h de la mañana.

El cedente de una licencia debe justificar el cumplimiento de sus obligaciones fiscales y sociales

Les recordamos que desde el pasado 1 de marzo, el Institut Metropolità del Taxi, en cumplimiento con lo dispuesto en la normativa general de transporte de viajeros, exige al cedente de una licencia la justificación de haber cumplido con sus obligaciones fiscales y aquéllas de carácter social en los últimos cinco años de ejercicio profesional.

Por lo que se refiere a las obligaciones fiscales, deberá presentar ante el Institut el certificado de las declaraciones del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y del Impuesto sobre el Valor Añadido de los últimos cinco años, expedido por la Delegación de Hacienda de Barcelona —plaça Letamendi, 13-23, 2ª planta.

Como justificante de las obligaciones sociales se le exige el certificado de cotizaciones a la Tesorería de la Seguridad Social de los últimos cinco años, expedido por la delegación más próxima a su domicilio.



Obligatoriedad de la admisión de perros guía en el vehículo taxi

Cualquier tipo de transporte público o de uso público –sin duda el taxi–, que circule por territorio catalán, está obligado por la Llei 10/1993 del Parlament de Catalunya, a admitir el acceso al mismo de personas con disminución visual acompañadas de perro guía, debidamente identificado. El acceso de éste al vehículo taxi no debe, por tanto, comportar gasto alguno para la persona con disminución visual.

El incumplimiento por parte del profesional taxista de la referida normativa, se considera como falta grave y, según los perjuicios ocasionados o la reiteración o incidencia, puede ser sancionado con una multa de 500.000 a 1.000.000 de ptas. (Véase DOGC 1809, de 15.10.93).

Tarifas máximas aplicables l'any 96 als serveis discrecionals

Els serveis públics discrecionals de transport de viatgers de caràcter interurbà realitzats amb vehicles fins a nou places i amb un recorregut íntegrament comprès dins del territori de Catalunya s'han d'efectuar d'acord amb les tarifes màximes següents, inclosos els impostos:

Preu per quilòmetre recorregut o fracció:	57ptes.
Preu per hora d'espera:	1.604 ptas.
Mínim de percepció:	500 ptas.

Durant la primera hora d'espera, l'usuari té dret a disposar gratuïtament d'un temps d'espera de 15 minuts, i un cop aquest hagi transcorregut, es computarà per fraccions de 15 minuts a raó de 401 ptas. cada fracció.

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

- Transport gratuït d'equipatge, sempre que cada maleta, paquet o embalum no tingui un volum superior a 55 x 35 x 35 cm. En aquells supòsits en què es superin les esmentades dimensions s'hauran d'abonar 170 ptas. per cadascun d'aquests.

- Els vehicles que disposin de comptador taxímetre podran incorporar al mòdul corresponent les tarifes ja relacionades.

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

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

- En els serveis que tinguin origen o destinació en l'àmbit territorial de l'Entitat Metropolitana del Transport, s'entendrà com a punt de partida o d'arribada respectivament, a l'efecte d'aplicació de les tarifes previstes en la present Ordre, el límit territorial de l'Entitat Metropolitana del Transport, i en la part del recorregut compresa íntegrament en aquest àmbit territorial s'aplicaran les tarifes metropolitanes vigents.

- Quan es contracti el servei cal fixar-ne els recorreguts, les places i l'import a abonar, si escau, en concepte d'equipatge.

Els vehicles afectats per aquesta Ordre han d'anar proveïts d'un imprès (model oficial).

(Per a més detalls, consultar DOGC, núm. 2156 - 19.01.1996, pàg. 569 - 570.)

**ESCUELA DEL TAXI
DE BARCELONA**

SOLANO

**OFICINA ASESORA
DEL TAXI**

COMUNICA A TODOS SUS CLIENTES Y AMIGOS SU NUEVA DIRECCIÓN:

CERDENYA 311, esquina Provenza
(Galeria Comercial)

**Telfs: 459 00 00
459 03 07**

- MATRÍCULA ABIERTA
- HORARIOS DE CLASE: MAÑANA, TARDE Y NOCHE

- ASESORAMIENTO Y GESTIÓN DE TODO LO RELACIONADO CON EL TAXI

¡Consultenos sin compromiso!

Operación de saneamiento de la explotación irregular de licencias

En la pág. 12 de la revista nº 95 publicábamos una relación de licencias de autotaxi a las que se inició un expediente de revocación de licencias por tener indicios de explotación irregular. En la misma, figuraba por un error tipográfico la licencia nº 7916, en lugar de la 7915. Al respecto debemos aclarar que la titularidad de la licencia 7916 corresponde a Mariano Esteban Comín, y que este profesional taxista no ha sido sancionado desde el 10 de abril de 1973. Posee un currículum profesional impecable y durante estos años ha venido explotando la referida licencia como único conductor.

Licencias de autotaxi que tienen iniciado expediente de revocación

00013	01913	04667	07199
00080	01952	04860	07564
00359	02023	04975	07665
00634	02043	05207	07821
00651	02116	05229	07915
00682	02354	05269	08181
00729	02407	05577	08366
00824	02443	05716	08413
00982	02822	05987	08761
01007	02959	06039	09010
01010	02967	06106	09039
01203	03201	06341	09285
01233	03665	06389	09479
01310	03742	06469	09791
01323	03955	07168	10247
01463	04004	07298	10693
01643	04075	07328	10937
01893	04483	07395	10975

Las revisiones periódicas pueden concertarse telefónicamente

Se aconseja a los taxistas interesados en pasar las revisiones periódicas en la ITV correspondiente, solicitar previamente por teléfono día y hora. Evitarán pérdidas de tiempo. Los números a los cuales se puede llamar son los siguientes: ITV Badalona 900 27 27 27 (24 horas del día) o 383 57 11 (de 7:15 a 20:30); Sant Just Desvern 900 10 10 20 (24 horas del día) o 473 57 55 (de 7:15 a 20:30).

Poca broma, poca brossa

Aquest és el lema que presideix la campanya promoguda per l'Entitat Metropolitana del Medi Ambient i que s'està desenvolupant des de l'any passat en diferents municipis metropolitans, amb l'objectiu de sensibilitzar i involucrar els ciutadans en la reducció de la producció de deixalles, així com en potenciar la recollida selectiva.

Els promotors de la campanya han volgut involucrar i copiar l'atenció del ciutadà sobre aquesta problemàtica d'una forma dinàmica i, alhora, informativa i educativa. En un carrer o en un punt de molta activitat ciutadana i consum, un actor escenifica accions relacionades amb el nivell d'escombraries que una persona genera durant tot un dia i, a la vegada, educa sobre com s'ha de fer el dipòsit de les escombraries per garantir una recollida selectiva. Paral·lelament, un grup musical interpreta la cançó 'Poca Broma, poca brossa', creada específicament per a la campanya. Completa aquesta singular i educadora iniciativa, l'exposició itinerant "Les escombraries serveixen", que informa sobre la realitat de les escombraries a Catalunya i sobre les polítiques que s'estan aplicant des de diferents àmbits de l'Administració per poder tenir uns municipis ecològicament sostenibles.

Cal subratllar la importància d'una campanya com aquesta quan, any rere any, el nivell de producció de deixalles s'incrementa considerablement. A l'àmbit metropolità, per exemple, es produeix la meitat del volum de deixalles de tota Catalunya i cadascun de nosaltres en generem al dia al voltant de 1,12 kg.

Properes visites de la Campanya: Sant Adrià del Besòs, 14 de maig; Sant Just Desvern, 5 de juny.

Fe de errores

En la página 13 de la revista nº 95, atribuíamos al presidente de la Associació d'Amics de Ciutat Grogà el nombre de Josep Tortosa, cuando en realidad quisimos referirnos a Eliseu Tortosa. Expresamos nuestras disculpas.

Cambio de local de la UPTC - UGT

La Unión de Pequeños Transportistas de Catalunya (UPTC) informa a sus afiliados, simpatizantes y taxistas en general que la nueva dirección de nuestros locales es, a partir de ahora, Passeig Colom nº 23, entresuelo 2ª, desde donde seguiremos realizando toda clase de servicios relacionados con vuestra profesión.

A la vez anunciamos la apertura de la Escuela de Formación de Taxistas y la gestión de transferencias de licencias a precios increíblemente bajos y no especulativos.

Para más información, llamad a los teléfonos: 301 93 46, 304 68 05, 304 68 04.

El 25% de les persones presentades aprova en la primera convocatòria l'examen de taxista



L'Institut Metropolità del Taxi va lliurar el darrer 25 de març els diplomes d'aptitud de taxista a les persones que, un cop finalitzat el curs de formació que ara és necessari per poder accedir a la professió, van superar totes les proves a la primera convocatòria. El balanç que es fa del nou programa formatiu i del nou sistema d'accés a la professió des de les escoles de taxistas és força positiu i es coincideix en assenyalar que són una garantia per millorar el futur de l'activitat del taxi, tot i que és necessari un lògic període de rodatge per parlar de resultats.

El setembre passat, 256 persones es van inscriure a l'Institut per poder accedir al curs de formació de taxistes, un cop van superar la prova d'aptitud psicològica que ha de realitzar reglamentàriament tota persona interessada en treballar en el sector. A la primera convocatòria d'examen, per poder obtenir la Credencial de Taxista, s'hi van presentar un total de 220 alumnes, el 85% dels inscrits. D'aquests, tan sols el 25% va aprovar tots els blocs previstos a l'examen. El més gran índex d'aprovat es va donar entre els alumnes de l'Escola del Taxi de Ciutat Groga (el 47%), seguit pels de la Cooperativa del Taxi (27%) i, finalment, pels de l'Escola de Taxistes Solano (19%).

De les 32 persones que es van presentar per lliure, únicament 3 (el 13%) van poder superar el tres blocs de la convocatòria. Una altra conclusió significativa d'aquest primer examen és que al 48% dels aspirants els va quedar algun bloc formatiu, que hauran de superar a les properes convocatòries per poder accedir a la professió.

Un primer balanç

El balanç del primer curs que es va realitzar sota el nou pla d'estudis és força positiu per a les diferents escoles de taxistes. Emili Bisbal, director de l'Escola del Taxi de Ciutat Groga, deia al respecte: "la millora qualitativa dels coneixements de les persones que van fer el darrer curs en el nostre centre ha estat tot un èxit. Això es deu bàsicament a la dedicació que tots hi van demostrar, treballat de debò tant a classe com a casa i al carrer". "Aquest interès dels alumnes —subratlla Emili Bisbal—, s'ha traduït en satisfacció, en primer lloc, pels coneixements adquirits i, en segon, per haver aconseguit ser el nou tipus de taxista que una ciutat com la nostra mereix."

Ricard Solano, director de l'Escola de Taxistes Solano, opina que "la nova normativa que ara s'aplica per a l'obtenció de la Credencial d'Aptitud de Taxista requereix un període d'adaptació per obtenir uns resultats satisfactoris per a tothom". Assenyala, finalment, que "el temari del curs torna a incidir en una excessiva memorització i s'oblida potser de les relacions humanes, que segons ell, són la base de la professió de taxista."

ACTA 40

Reunió Administració - Associacions del Taxi

En Barcelona, el día 7 de febrero de 1996, a las doce horas, y en la sede del Institut Metropolità del Taxi, previa la correspondiente convocatoria, se reúnen las personas que se relacionan seguidamente: D. Joan Laporta Argelich, gerente del Institut Metropolità del Taxi; D. Andreu Nebot Mula, director de servicios técnicos del Institut Metropolità del Taxi; D. Carmen Tienda y D. Julián Fuentes, en representación de la Asociación Empresarial del Taxi; D. Dionisio Gracia Fajardo y D. Antonio Ruiz, en representación del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB); D. Domingo Mesas Mesas y D. Bernardo Rodríguez Cancio, en representación del Gremio Unión de Taxistas (GUT) y D. Josep Manel Monclús Calvet, en representación de Comisiones Obreras (CC.OO.), convocado en calidad de observador.

Actúa como secretaria delegada la Sra. Irene Mestres Bouzó

Se abre la sesión acordando todos los asistentes incluir como segundo punto del orden del día el tema de la "Bolsa de Licencias". El Sr. Laporta, como punto previo, informa a los asistentes que ha convocado a un representante de CC.OO. para que asista a las reuniones de la Taula Tècnica en calidad de observador. Según la actual normativa de la Taula Tècnica, añade, sólo pueden estar presentes en esta mesa las asociaciones que tengan una representación en el sector superior al 10%. No obstante considera que dado que, según el resultado de las últimas elecciones CC.OO. es el sindicato mayoritario de los asalariados del sector del taxi y que estos conductores representan un 10% del colectivo total de taxistas, se le debe tener en cuenta. Con más motivo al haberse iniciado el proceso de reestructuración.

El Sr. Gracia se muestra de acuerdo con esta decisión y el resto de asistentes no realizan ninguna objeción a la misma.

Seguidamente se pasa a tratar el primer punto del orden del día.

Proceso de reestructuración

El Sr. Laporta informa a los representantes de las asociaciones que el 1 de febrero último, el Consell de l'EMT aprobó definitivamente el acuerdo de 30 de mayo de 1995 respecto al proceso de reestructuración en el sector del taxi.

Dado que la aprobación definitiva se ha alargado por los motivos que se expusieron en reuniones anteriores, aboga por dar mayor celeridad al proceso. Propone, en ese sentido, que la Taula Tècnica convoque a la Comisión de Seguimiento para la semana siguiente, definiendo el orden del día en dos puntos:

1. Dar cuenta de la aprobación definitiva.
2. Convocatoria del referéndum.

El Sr. Mesas pide que se le envíe el documento definitivo.

El Sr. Gracia manifiesta que él siempre ha colaborado en la reestructuración, pero entiende que ya se ha demostrado que aprobar la norma de "un taxi, un conductor" era innecesaria, puesto que se han reducido en 140 el número de dependientes. Además, añade, es una norma inconstitucional tal como manifestó el abogado-notario Sr. Rocha. Hubiera considerado más oportuno, concluye, que, después de redactar el Libro Blanco del taxi, se hubiera convocado el referéndum. Anuncia finalmente que va a contestar, exponiendo su opinión, el editorial de la Revista Taxi 95.

El Sr. Laporta manifiesta que ahora lo necesario es convocar el referéndum. La Comisión deberá estudiar la pregunta que se formule

con la ayuda de un profesional y si la Taula Tècnica está de acuerdo en el planteamiento, entonces se convocará el referéndum. Los asistentes acuerdan convocar el Grupo de Seguimiento.

Bolsa de Licencias

El Sr. Laporta expone que el tema ha despertado cierta inquietud y algunos sindicatos le han hecho llegar su protesta, porque con el nuevo procedimiento entendían que el Institut drenaba personas que antes acudían a ellos para que les hicieran los trámites de transferencias de licencias.

Ante esto, el Sr. Laporta propone que una vez se pongan de acuerdo cedente y adquirente y, antes de comparecer ante el Institut para pedir la formulación de la transferencia, el Departamento de Transferencias entregue a ambas partes una relación con los cinco sindicatos representativos y les informe de que deberán acudir a un sindicato para que les ofrezca asesoramiento profesional sobre los trámites que deben realizar para hacer efectiva la transmisión. La misión de los sindicatos es comprobar que la relación entre ambos sea correcta y asesorarlos. Posteriormente, los interesados decidirán si efectuarán ellos personalmente los trámites, o bien a través del sindicato. Con ello, opina el Sr. Laporta, resultan beneficiadas las asociaciones profesionales, puesto que todos los adquirentes de licencia tendrán que ponerse en contacto con alguna de ellas. Como ya había expuesto, lo que se pretende con la Bolsa de Licencias es eliminar a los intermediarios que cobran un porcentaje del precio de las licencias y no en función de los servicios que prestan.

El Sr. Mesas lamenta que esta propuesta no se hubiese hecho antes para evitar la crispación actual.

El Sr. Gracia muestra su conformidad y expone otra cuestión. ¿Saben que hay licencias reservadas desde hace años por razones de confianza o amistad? En estos casos, ¿por qué han de pasar por la Bolsa de Licencias? Por otra parte se cuestiona qué sentido tiene que a dos personas, que no conoce y no va a volver a ver, les ponga un sello en su petición de transferencia si optan por no afiliarse a su sindicato.

El Sr. Laporta le responde que si no tiene relación con ellos, lo que puede hacer es atenderlos, y si sabe que la relación entre ambos es correcta y que conocen los trámites que han de realizar, entonces les entregue un documento que acredite que los ha asesorado.

El Sr. Mesas pregunta por qué, en vez de seguir este procedimiento, no se prohíbe que vengan los intermediarios.

El Sr. Laporta les responde que han de tratar todas las transferencias por igual.

El Sr. Gracia propone que, dado que el tema ya está más apaciguado, se vaya continuando y se vayan rectificando las cuestiones que surjan.

El Sr. Nebot informa de que de las 500 transferencias que se realizaron en 1995, tan sólo en unas 50 intervinieron los sindicatos, de lo cual se deduce que la incidencia de los intermediarios ilegales es muy alta.

El Sr. Gracia manifiesta que no considera que se dé prioridad en las transferencias a las personas con más preparación, tal como se anuncia en la Revista del Taxi.

El Sr. Laporta le informa de que es una cuestión a largo plazo, cuando los conductores asalariados hayan obtenido una nota en el examen. Se propone esta medida para fomentar la preparación de los nuevos taxistas. Además, a los que tengan menos preparación, se les facilitará el acceso a cursos de reciclaje para mejorar su nivel.

El Sr. Nebot quiere dejar constancia de que se ha de fomentar la autoestima de los taxistas.

Grupo de seguridad

El Sr. Laporta informa a los asistentes que no estuvieron presentes en la reunión mantenida con el Comisario Jefe de Seguridad Ciudadana de los temas que se trataron:

En primer lugar, la policía efectuó una crítica dura contra las declaraciones alarmistas formuladas por representantes de la Associació Catalana del Taxi, según las cuales se había pasado de 9 atracos semanales a 9 atracos diarios. Era un dato inventado, pero aunque hubiera sido cierto, estas informaciones generan un efecto dominó, por lo que son totalmente contraproducentes y demuestran una gran irresponsabilidad. La policía, añade, apeló a que las manifestaciones al respecto se hiciesen con mucha cautela.

Seguidamente, la policía hizo referencia a que se había dicho en los medios de comunicación que estaba pendiente la elaboración de una denuncia simplificada.

Esta fórmula, informó la policía, hacía tiempo que existía. No obstante aconsejan que no se utilice demasiado, porque después, cuando el denunciante ha de declarar en firme, no lo hace.

Se ha de inculcar a los taxistas que no se tarda tanto tiempo para formular la denuncia ante comisaría y que, en el caso de las denuncias rápidas, pueden concretar por teléfono el día y la hora para declarar ante la policía. A través de la Revista del Taxi, añade el Sr. Laporta, se debe insistir en el tema de seguridad. Los taxistas deben saber que de las 50 a 70 denuncias formuladas, la mitad están resueltas. Los denunciados son gente que ya no atracará más en el taxi.

Insistió el comisario, agrega el Sr. Laporta, que si el taxi está movilizado para aumentar su seguridad, el número de atracos descenderá. Otro tema que ha aparecido en los medios de comunicación, continúa el Sr. Laporta, es respecto a la Comisión de Seguridad. Se han hecho declaraciones por parte de algunos sindicatos en el sentido de que si en tres meses no se ponía en marcha esta comisión, los taxistas se negarían a realizar viajes a ciertas zonas de Barcelona.

Ante estas manifestaciones, la policía ha contestado que la comisión la han de formar los representantes de los taxistas, para determinar los problemas. A la policía se acude para informar de ello, para pedir consejo, y para denunciar los hechos ocurridos. En este sentido la Policía se ha quejado por la falta absoluta de información por parte de los taxistas y sindicatos.

Concluye el Sr. Laporta el relato de lo tratado en la reunión, mani-

festando que dos responsables de radiotaxis que asistieron a la misma, declararon que no habían sufrido atracos últimamente.

El Sr. Nebot insiste en que el taxista ha de tener en cuenta que si lo atracan y no denuncia, se está perjudicando a él mismo y a sus compañeros.

Añade que el Sr. Tomás y el Sr. Goñi, que al parecer se preocupan tanto por la seguridad del taxi, no asistieron a la referida reunión. A su entender, es una actitud que les permite poder seguir haciendo demagogia.

El Sr. Laporta agrega que no puede hacerse política en este tema, porque es malo para el colectivo. Por su parte, anunció que ha pedido a una persona que fue responsable de Seguridad Ciudadana hasta hace poco y que ahora trabaja en la EMT, que se haga cargo del tema y mantenga relaciones periódicas con los representantes sindicales y esté en contacto con la policía.

Lo que no puede permitirse, finaliza, es que desde la muerte de un taxista hasta que mataron a otro no se haya hecho nada.

El Sr. Ruiz remarca que siempre ha habido delincuentes. El Sr. Tomás y el Sr. Goñi quizás no recuerdan que hace unos 20 años los taxistas tenían contraseñas con la policía en determinados puntos negros de la ciudad.

El Sr. Laporta manifiesta, respecto a los puntos negros, que ya se delimitaron nuevamente en una primera reunión con la Policía, y ya han puesto refuerzos.

El Sr. Nebot pregunta si alguien conoce compañeros que, ante un atraco con arma blanca, no denuncian lo ocurrido.

El Sr. Bernardo Rodríguez responde que sabe de un caso.

Se comenta seguidamente entre los asistentes el tema y, aunque no conocen los casos concretos, piensan que en alguna ocasión ha podido darse.

El Sr. Fuentes manifiesta que, con la normativa de seguridad en el trabajo, promulgada hace poco, las empresas han de poner las medidas necesarias para evitar estos riesgos, si se dice que la situación es tan grave.

El Sr. Nebot comenta también el perjuicio que están causando estas manifestaciones infundadas y alarmistas, porque, por ejemplo, una encuesta realizada respecto al turismo norteamericano de cruceros que llegan a Barcelona demuestra que una de las cosas que valoran más los norteamericanos es la seguridad que ofrecen la ciudad y los taxistas.

Ruegos y Preguntas

La Sra. Carmen de Tienda expone el tema de la falta de chóferes para los empresarios y se interesa por la regulación del trabajo en prácticas de taxistas en empresas.

El Sr. Laporta les informa que se están realizando exámenes en estos momentos y, en cuanto al tema de prácticas, está en estudio.

Añade que se está planteando la posibilidad de exigir que, antes de ser titular de licencia, se trabaje siempre un plazo mínimo de un año como asalariado en una empresa.

Opina que esta medida beneficiaría al sector porque de esta forma el taxista que llega a ser titular de licencia, ya conocería cómo es la profesión. El Institut prestaría también su colaboración a las empresas, mientras los conductores estuvieran en período de prácticas.

El Sr. Monclús considera que es un tema a tratar dentro del plan de formación continua al que se hace referencia en el Convenio.

El Sr. Nebot manifiesta que con las medidas que se están adoptando para evitar los arrendamientos de licencias, las empresas tendrán más asalariados.

La Sra. Carmen de Tienda le responde que los que están realizando arrendamientos en este momento no son las empresas, sino los autónomos, y que es muy difícil de demostrar.

El Sr. Laporta le responde que también se intervendrá al respecto y que, con la eliminación de la Disposición Transitoria que

permite a los titulares de antes de 1979 no tener la obligación de dedicación exclusiva en el taxi, se solventará el problema en gran medida.

No habiendo más asuntos que tratar, y siendo las catorce horas, se levanta la sesión y se extiende la presente acta.

ACTA 1

Grupo de seguridad

En Barcelona, a las 12 horas del día 9 de febrero de 1996, en la sede del Institut Metropolità del Taxi, previa la correspondiente convocatoria, se reúnen: D. Joan Laporta Argelich, gerente del Institut; D. Andreu Nebot Mula, director de Servicios Técnicos; D. José Herrero García, asesor; D. Antonio Marín Sánchez, en representación de la Associació Catalana del Taxi, (ACT); D. Antonio Caler, en representación del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC); Dña. Carmen de Tienda y D. Julián Fuentes, en representación de la Asociación Empresarial del Taxi; D. Dionísio Gracia Fajardo, en representación del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB); D. Bernardo Rodríguez Cancio, en representación del Gremio Unión de Taxistas (GUT); D. José Manuel Monclús Calvet, en representación de Comisiones Obreras CC.OO. y D. Mario Fernández Robles, en representación de la Asociación Profesional del Taxi (APT).
Actúa como secretaria delegada, la Sra. Irene Mestres Bouzó

Se abre la sesión con la intervención del Sr. Laporta, el cual manifiesta que la seguridad en el taxi es un tema muy importante y que a él le preocupa mucho, por ello considera inaceptable que no asistan a la reunión los presidentes de todas las asociaciones que habían sido convocadas al efecto. Precisamente, los que se han ausentado, son los que arman escándalos en los medios de comunicación cuando se produce algún accidente.

No obstante, anuncia el Sr. Laporta que él continuará convocando estas reuniones, con independencia de la actitud de estas personas, porque cree imprescindible ocuparse y avanzar en el tema de seguridad.

El Sr. Marín le responde en el sentido de que él es el responsable del tema de seguridad, porque lo han votado en el Consell General de l'ACT.

El Sr. Gracia expone que, a su entender, el Sr. Laporta tiene razón. En la última reunión de la Taula Tècnica se incluyó entre los puntos del orden del día el tema de la seguridad dada la importancia del mismo. Anuncia el Sr. Gracia que él siempre vendrá personalmente a las reuniones porque le preocupa el taxi y porque adora la industria del taxi, añade. Concluye manifestando que él no desprecia a nadie, pero que siente la misma extrañeza que el Sr. Laporta ante la ausencia de los presidentes de la ACT y STAC.

El Sr. Laporta agrega que él no discute la legitimidad del Sr. Marín o del Sr. Caler para acudir a estas reuniones, pero estima que a una reunión presidida por el gerente del Institut, según las normas que rigen en cualquier tipo de reunión, han de acudir los máximos representantes de las asociaciones. No obstante, reitera que él seguirá viniendo para que no fracase el tema.

El Sr. Caler manifiesta que el Sr. Tomás no ha venido por enfermedad. Dado que todos los presentes excepto el Sr. Rodríguez Cancio acudieron a la reunión mantenida con la Policía Nacional y que al Sr. Rodríguez ya se le informó de lo tratado en la última reunión de la Taula Tècnica del Taxi, se acuerda por todos pasar a tratar el segundo punto del orden del día: plan de trabajo.

El Sr. Herrero manifiesta que como ya pudieron observar en la reunión mantenida con la Policía, el tema de la inseguridad es un elemento muy fácil de manipular y no valen palabras, sino las denuncias.

Ya se puso de relieve, agrega, que hay un exceso de victimización cuando no existen datos concretos. Por ello, añade, es necesario contar con datos escritos, se necesitan denuncias. Plantea el Sr. Herrero que los medios de comunicación juegan un papel excesivo de transmisores de la realidad y que, en ocasiones, generan situaciones de opinión negativas. Propone a la gerencia que, dada la complejidad del tema, es necesario constituir un grupo de trabajo que estará integrado siempre por las mismas personas, donde estén representados todos los sindicatos. Por tanto, debe nombrarse a un titular y a un suplente de cada asociación. Un segundo punto a tratar, continúa el Sr. Herrero, es la necesidad de incidir en una nueva cultura del sector, inculcando la necesidad de denuncia siempre que un taxista sea atracado. Para poder empezar a formar esta cultura, el Sr. Herrero propone organizar una jornada de trabajo sobre seguridad en la que participen los sindicatos y que esté abierta a todos los taxistas. En dicha jornada es conveniente que participe la Policía Nacional, que puede ofrecernos su asesoramiento y el Departament de Governació de la Generalitat, ya que es el organismo competente en el tema de policías locales, y sería interesante que participaran en las conclusiones de las jornadas.

El tema a debatir es la seguridad integrada, que se refiere no sólo las mamparas. El plan de trabajo a seguir, informa el Sr. Herrero, pasa por constituir el grupo de trabajo y por convocar una serie de reuniones donde se tratarán los temas a incluir en la jornada.

Es interesante que participen en ella todos los taxistas, porque pueden aportar opiniones que pueden no llegar a los sindicatos. Concluye pidiendo a las asociaciones que formulen por escrito un esbozo de lo que ellos opinan que debe tratarse en las jornadas.

Seguidamente, los representantes de las asociaciones presentes en esta reunión, determinan el titular y el suplente que se integrarán en el Grupo de Trabajo de Seguridad.

Asociación profesional	Titular	Suplente
ACT	Sr. Antonio Marín Sánchez	Sr. Martín Cámara
STAC	Sr. Luis Berbel	Sr. Antonio Caler
AET	Sra. Carmen de Tienda	Sr. Julián Fuentes
STAB	Sr. Dionisio Gracia Fajardo	Sr. Antonio Ruiz
GUT	Sr. Domingo Mesas Mesas	Sr. Bernardo Rodríguez
CC.OO	Sr. Josep Manuel Monclús	Sr. Lorenzo Ladaga
APT	Sr. Mario Fernández Robles	Sr. Miguel Ángel Escos-lano

El Sr. Herrero expone que el tema de seguridad es tanto del taxista como del usuario; también debería plantearse qué entiende el usuario por seguridad.

Hay sectores, añade, como el de los joyeros y de los bancos que, en el momento de establecer los planes de seguridad, han tenido en cuenta a los clientes para que éstos no se sientan agredidos en su comodidad.

El Sr. Mario Fernández formula una primera propuesta que los radiotaxis lleven una frecuencia que les permita estar en contacto con las demás emisoras y con la policía. La llevarían 2000 taxis, pero sería en beneficio de los 900 restantes, porque avisarían de cualquier atraco.

El Sr. Herrero le responde que puede ser un tema a desarrollar, aportando informes de técnicos en comunicaciones.

El Sr. Gracia interviene para dar la bienvenida al Sr. Herrero como persona especializada. Muestra su satisfacción respecto a cómo se está llevando el tema de incrementar la seguridad en el taxi, con la primera reunión en la policía y ahora constituyéndose este grupo de trabajo.

Opina que las jornadas de trabajo son beneficiosas y propone que las juntas de las asociaciones podrían pedir a sus afiliados que aportasen ideas para que éstas fueran expuestas por sus representantes en las reuniones de trabajo. También considera que los jefes de las emisoras pueden aportar muchas ideas. Concluye manifestando que se trata de un tema que no es nuevo para la EMT, puesto que él y el Sr. Tomás, que estaban en la Comisión, habían ido a la jefatura y siempre habían contado con el apoyo del Sr. Nebot.

El Sr. Julián Fuentes propone que, por parte de los usuarios, se convoque a un representante de la OCUC. Plantea un posible problema respecto de las emisoras, pues hay frecuencias de banda alta y baja.

Muestra la inquietud de la Asociación Empresarial por la preocupación que sienten los conductores de noche, que resultan los más afectados por el tema de la seguridad. Manifiesta que puede tratarse de medidas como la de instalar cajas fuertes en los taxis, concienciar de que deben efectuarse ingresos en los bancos, la instalación de monederos electrónicos, el pago con tarjetas de plástico, etc. Considera que son sistemas mejores que las mamparas de seguridad, que incomunican al pasajero y al conductor, y limitan el espacio interior.

La Sra. Carmen de Tienda propone además que se mentalice a los usuarios de que por la noche paguen llevando el importe justo, tal como se exige en ciertas gasolineras.

El Sr. Marín opina que el planteamiento del Sr. Herrero es exacto. Propone, por su parte, un avisador luminoso obligatorio. Informa que la ACT habló de ese tema con el conseller de Governació, dado que debería ser un avisador visible por la policía. Considera que podría localizarse en el "libre" de los taxis, de forma que si el verde es continuo, indica que el taxi está libre y, si es intermitente, que está siendo atracado.

Propone también que el ámbito del Grupo de Trabajo no se circunscriba a Barcelona, sino a toda Catalunya, porque los taxistas salen en muchas ocasiones del área.

El Sr. Mario Fernández contesta al Sr. Fuentes respecto a las dificultades de las distintas bandas de las emisoras, en el sentido de que pueden solventarse mediante repetidores enlazados. Respecto a la propuesta del Sr. Marín informa de que hace algunos años se situó, a modo de prueba, al lado del libre, otro foco. No obstante, los taxistas

no lo utilizaban, porque era más peligroso aún, ya que se reflejaba en vidrios y espejos de la calle y de los coches, y el atracador sabía que estaba pidiendo ayuda.

El Sr. Fernández considera que el único lugar en el que puede instalarse el avisador sin que constituya un peligro para el propio taxista, es en la parte trasera, justo al lado de la matrícula. Este sistema tiene la ventaja del escaso coste. Entre 400 y 500 ptas.

El Sr. Nebot apoya también la celebración de las jornadas. Introduce además otro tema a abordar: el de paliar en lo posible las repercusiones económicas de los atracos. Propone que contraten seguros que cubran los riesgos.

El Sr. Gracia pide que en la Revista del Taxi se aconseje a los taxistas que se incorporen a emisoras, explicando las ventajas que comporta, haciendo especial referencia a las de seguridad. En cuanto a las mamparas, plantea la pregunta de si las compañías de seguro cubren los siniestros que puedan ocasionar, por ejemplo, si un pasajero se hace daño con la misma.

El Sr. Caler comenta que la propuesta de poner pilotos luminosos de socorro en los taxis no fue aceptada por la mayoría de taxistas. Se muestra de acuerdo con la proposición del Sr. Mario Fernández respecto a su ubicación en la parte trasera, así como con lo expuesto por el Sr. Marín sobre que el plan sea de toda Catalunya.

Se comenta entre los asistentes la posibilidad de incrementar el seguro de 1.800 ptas. de Ciutat Grogga para que cubra casos de enfermedad.

En este sentido el Sr. Laporta apunta que si fuese obligatorio dicho seguro, al apuntarse más personas, sería más económico y quizás con la misma prima podrían quedar cubiertas más contingencias.

El Sr. Caler expone que a las personas que pertenecen al fondo asistencial del STAC se les exige que hayan suscrito el seguro de Ciutat Grogga, pero también coincide en señalar que es insuficiente, porque quedan cuestiones no cubiertas. Se lamenta de que se hayan recortado las ayudas que concedía la EMT, e informa de que en el fondo asistencial la ayuda se concreta en 50.000 ptas.

El Sr. Laporta le responde que la cuestión de ayudas se ha de resolver en serio a través de una compañía de seguros.

El Sr. Herrero invita a los representantes de las asociaciones a que plasmen por escrito las cuestiones que han ido surgiendo. Coincide en señalar que el seguro es un elemento clave. Añade que ha de tenerse presente que la seguridad es un elemento dinámico, puesto que los que se dedican a atracar cambian de métodos y formas de actuar, según las medidas que adopte el sector para defenderse.

El Sr. Monclús toma la palabra para reforzar lo dicho por el Sr. Herrero, poniendo énfasis en que la seguridad de las personas es el objeto básico. También remarca el elemento disuasorio de las mismas, así como la necesidad de perjudicar lo mínimo posible al usuario y la necesidad de contar con seguros adecuados que cubran los riesgos a los que están expuestos los taxistas.

El Sr. Marín entiende que es difícil implantar este tipo de seguros de forma obligatoria.

El Sr. Nebot opina que a la luz del nuevo Reglamento de Servicios de los Entes Locales, el Institut podría establecer como una condición más para ejercer la profesión de taxista que esté asegurado por estos riesgos.

El Sr. Julián Fuentes está de acuerdo con la necesidad de estar asegurados, lo cual ya se ha contemplado en el nuevo convenio del sector.

Plantea también la necesidad de saber, en primer lugar, el número de atracos que se dan en la realidad.

El Sr. Caler propone que en la ITV se controle si el taxista ha suscrito un seguro contra los atracos, y si opta por no contratarlo, que lo manifieste por escrito. También propone que los coches que se homologuen reúnan unas condiciones de seguridad similares a las de los taxis de Londres.

El Sr. Gracia manifiesta que como seguro obligatorio sólo existe el

"Seguro obligatorio de automóviles" que determina la Ley. Pide al Sr. Laporta que le envíe una copia de la póliza de seguros que tiene suscrita Ciutat Grogga y le aconseja que consulten a la compañía cuánto costaría el seguro añadiendo la ILT del trabajador por lesiones, pero de forma separada, para saber lo que más conviene. Él, por su parte, también procurará averiguar con las compañías con las que trabaja si en los paquetes de seguros que hacen los taxistas pudieran sustituir ciertas pólizas. Cita, por ejemplo, la de ocupantes por una que cubra los riesgos de lesiones en atracos.

El Sr. Nebot plantea el tema de la definición de lo que se entiende por seguridad e inseguridad. Ha de diferenciarse, explica, la inseguridad en sentido amplio —que incluye discusiones con el pasajero, con otros taxistas, o por cuestiones de tráfico—, de la seguridad en sentido estricto. Es de esta última de la que se está tratando, y se circunscribe a la procedente de robo con intimidación y daño en la persona o al vehículo. Recalca que ha de llegar la información a este grupo técnico para conocer la dimensión del problema. Ha preguntado a bastantes taxistas, añade, si conocían a algún compañero que, habiendo sido atracado, no había denunciado el hecho.

El Sr. Marín y el Sr. Rodríguez Cancio manifiestan conocer algún caso.

El Sr. Rodríguez añade que en la mesa se han apuntado diversas soluciones. En cuanto a las emisoras, existen soluciones incluso para localizar donde está el vehículo. En cuanto a las señales luminosas a la policía, ya se habían utilizado. Se refiere a la luz exterior para hacer

notar que necesita estar homologada por Tráfico. También hay soluciones que pasan por llevar cajas fuertes soldadas al coche. En cuanto a establecer otro seguro obligatorio, lo considera un retroceso.

El Sr. Gracia pregunta que, dado que ningún taxista desconoce la póliza de Ciutat Grogga, por qué sólo unos 2.000 taxistas la han suscrito.

Seguidamente expone lo que algunos taxistas argumentan para no apuntarse: al cubrir la citada póliza sólo daños en el coche, dicen, por ejemplo, que tienen el vehículo ya viejo, etc. Se ofrece a averiguar los costes que representaría ampliar las coberturas y se compromete a renunciar a los honorarios que podría percibir como agente de seguros si consiguiera unas condiciones más ventajosas con una de las compañías con las que trabaja que con la póliza de Ciutat Grogga. Añade que, como contrapartida, el trabajo que comportarán esas pólizas lo debería realizar otra persona del Grupo de Seguridad.

El Sr. Laporta señala que el tema del seguro es complementario y deben estudiarse las distintas posibilidades. Se felicita por las aportaciones que se han realizado y propone a los asistentes que durante la semana próxima envíen nuevas ideas al Institut, las cuales pasarán al Sr. Herrero para que las estudie y estructure y, con toda esta documentación, se convoque una nueva reunión para dentro de quince días.

No habiendo más asuntos a tratar, y siendo las catorce horas, se levanta la sesión, de la cual se extiende la presente acta.

ACTA

Comisión de seguimiento de la reestructuración

Resumen de las reuniones de los días 14 de febrero, 4 y 11 de marzo de 1996

Participantes: D. Joan Laporta, gerente del Institut Metropolità del Taxi; D. Andreu Nebot, director de Serveis Tècnics; D. Miguel Tomás y D. Luis Berbel, en representación del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC); Dña Carmen de Tienda y D. Julián Fuentes, en representación de la Asociación Empresarial del Taxi (AET); D. Dionisio Gracia Fajardo, en representación del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB); D. Domingo Mesas y D. Bernardo Rodríguez, en representación del Gremio Unión de Taxistas (GUT); D. Mario Fernández y D. Antonio Castillo —presente en la reunión del día 11 de marzo—, en representación de la Asociación Profesional del Taxi (APT); D. José Manuel Monclús, en representación de Comisiones Obreras (CC.OO); D. Norberto Mozas y D. Andreu Navarro, en representación de la Unión de Pequeños Transportistas de Cataluña (UPTC - UGT); D. Josep M^a Goñi, representante de la Asociación Catalana del Taxi (ACT) —excuso su asistencia el 14 de febrero— D. Antonio María Sánchez y D. Julián Martín —sólo estuvo en la reunión del 11—; D. Xavier Busquets, en representación de la Asociación Sindical de Transportistas Autónomos de las Comunidades de España (ASTAC-ESPAÑA). Secretaria Delegada: Sra. Irene Mestres Bouzó.

Reunión del 14 de febrero

— Aprobado el Acuerdo de reestructuración por la EMT, el Sr. Laporta señalaba que el primer punto de actuación del proceso consistía en la convocatoria del referéndum, ya que los taxistas debían manifestarse mayoritariamente sobre si estaban a favor con el fin de tener la fuerza suficiente para llevarlo adelante. En relación a la estructura del organismo a constituir para gestionarlo, apostaba por la simplicidad, ya que el trabajo se reducía en recoger dinero y amortizar licencias. En su opinión, la creación de un organismo autónomo ocasionaría problemas relativos a la ostentación de la representación mayoritaria. Se inclinaba por establecer un organismo entre las pro-

pias asociaciones y el Institut colaboraría en la recaudación de tasas y amortización de licencias. Subrayaba también que la aprobación de la reestructuración comportaba diferentes cosas, según la situación de cada taxista (en activo o en perspectiva de jubilarse).

— El Sr. Tomas afirmaba que la Coordinadora del Taxi veía necesario realizar un referéndum claro, formulando una pregunta transparente. También informaba de que la Coordinadora había efectuado gestiones con bancos y empresas para encontrar financiación e ingresos indirectos. Solicitaba al Institut una previsión de las jubilaciones de los próximos cinco años para poder solicitar los créditos. En cuanto a la creación de un organismo independiente, señalaba que existían problemas con los avals y que, por el contrario, la EMT no necesitaba ninguno para obtener préstamos. Añadía que, con esos datos y el proyecto concreto, se podría establecer el coste específico de la reestructuración, valorando el precio de cada licencia en 6 millones.

Entonces, añadía, se podría convocar el referéndum vinculante. Establecía como fecha orientativa la última semana de abril.

— Ante la pregunta formulada por el Sr. Nebot referente a si analizaron el plan financiero del Libro Blanco, el Sr. Tomás respondía que aquel plan partía de una financiación para particulares y que ellos trataban de conseguir el precio del dinero entre un 0,5 y 0,75 puntos superior al del Banco de España.

— El Sr. Laporta intervenía para puntualizar que había aceptado como razonable que aún no se hubiera convocado el referéndum, porque algunas asociaciones estaban a la espera de la aprobación definitiva de la reestructuración, pero le sorprendía que el tema se estuviese alargando más y no se hubiese avanzado en este tiempo sobre la cuestión de los créditos y monto que cada taxista debía pagar. Coincidió en que la financiación era compleja, pero añadía que si tan sólo se trataba de los intereses, tampoco era muy grave —éstos podían oscilar en un punto—, y por tanto, ello no afectaría demasiado a la hora de calcular las licencias a amortizar. Decía que le constaba que se estaba trabajando en las aportaciones por descuentos en recambios, gasolina, coches, etc., aspectos realmente largos y determinantes, ya que si no se concreta difícilmente se sabrá lo que pagará el taxista. Lo fundamental, concluía, es que se diga al taxista lo que se pretende hacer.

— El Sr. Tomás contestaba que lo fundamental era que la entidad bancaria constatará que 11.000 personas estaban implicadas en la operación. También afirmaba que estudiaban crear una tarjeta de crédito para la reconversión, de forma que todos los gastos pagados por el taxista con ésta revertirían en la reestructuración.

— El Sr. Gracia manifestaba no comprender por qué hubo tanta prisa en aprobar el acuerdo, si hasta la fecha no se había hecho nada más. Aclaraba que su postura fue siempre clara. Añadía que le sorprendía que se quisiera retrasar el referéndum. En cuanto al organismo autónomo, opinaba que no había que preocuparse por quién ostentaría la mayoría; a su juicio, este hecho no tenía trascendencia, ya que sólo se administrarían fondos. Abogaba, sin embargo, por una administración seria, puesto que los taxistas depositarían dinero y, lógicamente, tenían todo el derecho de conocer a qué se destinaba. Insistía en que el referéndum no debía retrasarse, porque se partía del hecho de que el taxista debía aportar 80.000 o 100.000 ptas. Proponía como fecha de referéndum el 31 de marzo.

— El Sr. Mesas manifestaba que no era el más indicado para solicitar el referéndum. Informaba que el Gremio estaba realizando una encuesta y que el 99% de los taxistas no deseaba pagar la reestructuración. Añadía que, a su juicio, el trabajo del pasado año no valió para nada y que había que dejar de engañar al taxista.

— El Sr. Laporta le respondía manifestando que sería injusto afirmar que se estaba haciendo perder el tiempo al taxista, porque no estaba en la voluntad de nadie. Se está, decía, frente a temas muy complicados.

— Ante el cuestionamiento de la Taula Tècnica por parte del Sr. Mozas, el Sr. Laporta le recordaba que el Institut había determinado, desde hacía 8 años, que la representación sindical la decidiera la consulta al sector. Añadía que había propuestas contrarias de miembros de la Coordinadora al Sr. Blanch, pero que el Institut no las admitiría.

— El Sr. Monclús de CC.OO. decía, por su parte, que el referéndum no debía dilatarse y que la pregunta debía ser clara.

— El Sr. Laporta proponía el 25 de abril como fecha más idónea e intermedia a las comentadas. Se mostraba partidario, igual que el Sr. Goñi, de buscar la máxima simplicidad administrativa para el organismo de gestión de la reestructuración. Invitaba a las asociaciones a pensar en su organización, sin constituir nuevas fórmulas jurídicas y que, al mismo tiempo, se empezara a prever cómo se formularía la pregunta para el referéndum. Proponía a Dympanel como empresa asesora, ya que colaboró con el Institut, y podría trabajar conjuntamente con otro técnico propuesto por las asociaciones.

— El Sr. Fuentes señalaba que la AET estaba a favor de la reestructuración, pero no comprendía que sólo la estuviesen padeciendo empresas y asalariados, ya que únicamente entraba en vigor la contingentación de asalariados. Consideraba el 25 de abril como fecha idónea para el referéndum.

— El Sr. Gracia proponía que todas las asociaciones acudieran a la Taula Tècnica y a la Comisión de Seguimiento mientras durase el proceso de reestructuración —todas expresaron su apoyo a la iniciativa. Informaba también de que la mayoría de sindicatos impugnaría el incremento de tasas para 1996. Preguntaba por qué no se destinaba una cantidad a la reconversión dado que la tasa de transferencia era alta. De esta forma, a su juicio, se podría llegar a un acuerdo y no impugnar dichas ordenanzas. Decía que, si todos veían en serio el tema, incluso no haría falta impugnar la contingentación de asalariados, y se podría acordar la adopción de unas medidas cautelares, ya que cuando se amorticen licencias ya no harán falta tantos dependientes.

— En relación a esta intervención, el Sr. Laporta afirmaba que las ordenanzas fiscales podían recurrirse, pero que si el juez consideraba que la tasa por transferencia era elevada y acordaba rebajarla, el Institut se vería obligado a cobrar tasas por otros servicios incluidos ahora en la referida tasa.

— El Sr. Gracia se ofreció, por otra parte, a llevar el tema de publicidad junto con el STAC.

— Ante la pregunta del Sr. Nebot en relación a si el STAC diría a los taxistas que paguen, el Sr. Tomás respondía afirmativamente y añadía que haría una campaña de información, explicando las ventajas de la reconversión (incremento de recaudación y del valor de la licencia). Después, puntualizaba, el sector será quien tendrá la última palabra. La reestructuración, decía, se hará en función de la respuesta que dé el colectivo en el referéndum.

Reunión del 4 de marzo

— Para avanzar en el proceso de reestructuración, decía el Sr. Laporta, es necesario establecer una pregunta, clara e inequívoca y, al margen de ésta, la información debería centrarse en dos criterios: 1. En la conclusión del Libro Blanco que establecía que para llegar a una rentabilidad mínima para el taxista se debían retirar 1.215 licencias; 2. Que para ese objetivo es necesaria una aportación del taxista de 100.000 ptas. anuales durante 10 años, con un 12% anual de interés por los créditos que se necesitarán, y pagando 6 millones de ptas. por licencia. El taxista, continuaba el Sr. Laporta, debería saber que la reestructuración es un negocio rentable, porque con la inversión anual de 100.000 ptas. podrá obtener un incremento de sus ingresos en 300.000 ptas. si se mantienen las mismas condiciones de trabajo.

— El Sr. Marín, de la ACT, manifestaba que lo primero que debía hacer la EMT era poner a disposición un técnico capacitado (un psicólogo) para orientar a la Comisión sobre el tipo de pregunta a formular. Puntualizaba que el 25 de abril no irían a ningún referéndum si no era para ganarlo. Se mostraba en desacuerdo con los planteamientos del Gerente del Institut y recordaba que éste no creía en la reestructuración.

— El Sr. Laporta puntualizaba que hacía año y medio que se estaba trabajando en el tema, y contestaba al Sr. Marín que no tenía ninguna legitimidad para expresar esas insultantes manifestaciones.

— El Sr. Goñi preguntaba al Sr. Marín si hablaba en nombre de la Coordinadora del Taxi. Ante la respuesta afirmativa de éste, mostraba su extrañeza.

— El Sr. Laporta añadía que ya había contactado con un experto para la elaboración de la pregunta, el Sr. Luis Fatjó de la empresa Dympanel, pero consideraba que las asociaciones también podrían aportar otro.

— El Sr. Tomás exponía los aspectos acordados por la Coordinadora: 1. Publicación en el BOP del acuerdo de reestructuración —su no publicación, aplazaba el referéndum; 2. Las asociaciones no disponían de una partida para contratar un técnico que les pudiera ayudar a enfocar el sentido de la pregunta, pero no desconfiaban del técnico propuesto por el Institut y tampoco descartaban reunirse con él; 3. Los números debían basarse en datos reales, para ello necesitaban la previsión de jubilaciones desde el inicio de la reestructuración; 4. Enviar un "mailing" a los taxistas con la explicación del significado de la reestructuración y lo que representará para cada uno; 5. Crear una plataforma a favor del sí. Antes

BOJOS BARCELONA

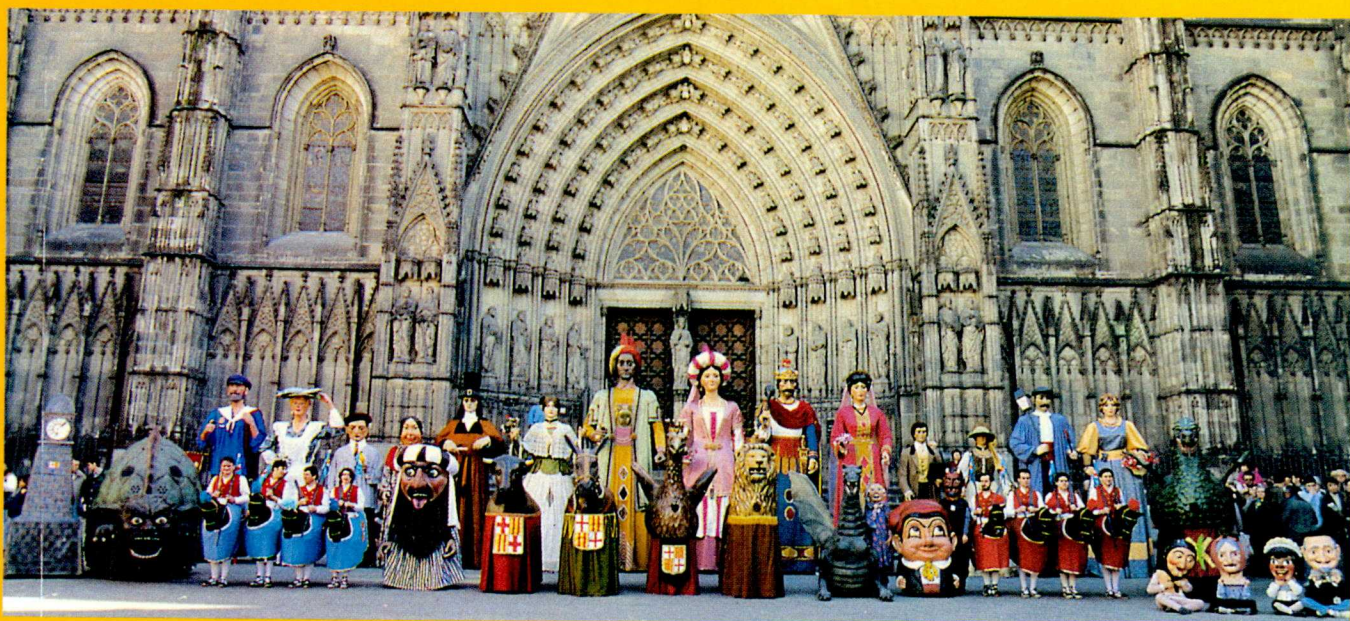


"Encara que sigui el mateix el bé de l'individu que el de la ciutat, és evident que és molt més gran i més perfecte aconseguir i salvaguardar el bé de la ciutat." (Aristòtil)

21

5 La processó del Corpus Christi com a acte festiu de la ciutat, pàg. 1 **Yo Simón. Los matices de la vida y el amor**, pàg. 3 **Technocultura. El cóctel de... Internet**, pàg. 4 **Tradicions de Barcelona. Sant Ponç i la fira de les herbes**, pàg. 4 **Barcelonautes. The Farataos Jazz Band**, pàg. 5 **Barcelo-nins**, pàg. 6 - 7 **Testimonis. La drogueria**, pàg. 8 **Història de Barcelona. La ciutat romana**, pàg. 9 **PequeTAXIS**, pàg. 12

Abril 1996



La processó del Corpus Christi com a acte festiu de la ciutat



El Drac



La Mulassa



La Víbria



L'Àliga

El proper 9 de juny, Barcelona podrà gaudir una vegada més de la processó del Corpus Christi com a acte festiu de la ciutat, gràcies a l'esforç col·lectiu de recuperació d'aquesta tradició, impulsada des de l'any 92 per la Coordinadora de Colles de Gegants i Bestiari de Ciutat Vella, amb el suport i la col·laboració del Consell del Districte. Per saber una mica més sobre aquesta festivitat us convidem a veure-la, tot i que, a tall d'aperitiu, us oferim ara un avanç de la seva història.

L'any 1264, el papa Urbà IV declarà la celebració universal de la festa del Corpus Christi i moltes ciutats de la Mediterrània, entre elles Barcelona, organitzaren processons que recorrien els seus carrers i fomentaven l'esperit religiós de la població. En aquestes processons es representaven escenes teatrals sobre passatges de la Bíblia i del Nou Testament. Per tal de fer-los més entenedors, s'hi introduïen figures senzilles que simbolitzaven diferents personatges.



Els cavallets cotoners

1320 i responien a la necessitat de reproduir personatges gegantins com Goliat o sant Cristòfor. Al començament van aconseguir aquest efecte utilitzant xanques cobertes amb robes llargues, i al segle XVI ja apareixen a la processó aproximadament com es coneixen en la actualitat, formats per una carcassa rígida portada a pes sobre les espatlles.

Les arrels del bestiar

Les arrels de la creació i elaboració de figures amb formes d'animals podem trobar-les a les antigues civilitzacions de Mesopotàmia, Grècia i Roma, formant part dels rites pagans i de l'escenificació de llegendes i mites.

La simbologia del bestiar s'adapta als canvis culturals i religiosos, i a partir del segle XIII forma part de la processó del Corpus en les representacions d'escenes bíbliques. Així apareixen el Bou i la Mula a l'escenificació del naixement de Jesús; el Lleó i l'Àliga simbolitzen els evangelistes, i el Drac i la Víbria el diable o els esperits malignes. Al segle XVI moltes d'aquestes figures es van independitzar i actuen soles, participant en festes laiques, així com en actes i celebracions oficials.

L'origen dels balls de Cavallets es remunten a antigues llegendes gregues o romanes. Posteriorment es troben exemples d'aquesta tradició a Europa, sobretot a França. Els Cavallets d'Ais de Provença

Aquests passos teatrals van rebre el nom d'entremesos i, amb el pas del temps, la feina artesanal produí figures de gran qualitat artística que, de mica en mica, anaven adquirint personalitat pròpia dintre del protocol establert per a la processó.

Els gegants

Les primeres referències que tenim de la introducció dels gegants a la processó del Corpus Christi daten del

tenien un caràcter cavalleresc i representaven jocs d'armes i tornejos.

A Catalunya reproduïen les lluites entre infidels i cristians. Al segle XV, a la processó del Corpus de Barcelona formaven part dels entremesos que escenificaven el martiri de sant Sebastià. Durant els segles posteriors van anar perdent la seva simbologia original i algunes vegades sortien sols o acompanyant els diables.

Recuperació de la tradició

Els integrants de la imatgeria festiva es van anar adaptant als canvis culturals i religiosos de les diferents etapes històriques fins que, finalment, van caure en desús, a excepció d'alguns gegants tradicionals com "Els Gegants de la Ciutat", i van desaparèixer del panorama festiu de Barcelona. Al 1983, amb motiu de la recuperació i organització de la festa de Santa Eulàlia com a festa d'hivern de Ciutat Vella, es coordinen dues colles de geganters, la del Pi i la de la Plaça Nova i al 1985 se'ls uneix la Colla de Geganters del Raval. Aquesta coordinadora estableix relacions amb el Districte Municipal de Ciutat Vella i es marquen uns objectius a mig o llarg termini.

Aquests objectius es recullen en dos projectes elaborats per Xavier Cordoní. El primer, la "Recuperació de la Imatgeria Festiva de la Barcelona Vella", pretén la reconstrucció de les diverses peces: el Nan Cu-cut, el Drac, la Mulassa, l'Àliga, la Carassa, la Víbria, el Lleó i el Bou, la Tarasca i els Cavallets. El segon, la "Recuperació de la processó del Corpus Christi de Barcelona com a acte festiu de la ciutat", es va posar en marxa el 1992 amb la col·laboració de l'Arquebisbat de Barcelona i l'Àrea de Relacions Ciutadanes de l'Ajuntament de Barcelona. La Coordinadora participa en l'organització i aporta la seva imatgeria.

La processó

Aquesta es divideix en dos blocs; un és el de la imatgeria festiva tradicional i l'altre és el religiós. Es pretén donar a la festa la solemnitat que havia perdut. Obre la processó la Guàrdia Urbana a cavall seguida dels Cavallets Cotoners, l'Àliga acompanyada per la música d'Els Ministrils del Camí Ral; el Lleó i els Gegants de la Ciutat ballant amb la música dels flabiolaires i presidits pel penó de Barcelona. A continuació els segueix el ball de Cercolets, la Mulassa, el Bou i els Gegants del Pi amb el seu penó, els balls de bastons, la Víbria, el Drac, el Nan Cu-cut i els Gegants de la Plaça Nova presidits pel penó de santa Eulàlia. Finalment surt la Tarasca, les trampes, i tanca aquest primer bloc, una banda de música de metall.

El segon bloc comprèn la processó religiosa. En primer terme surt la Creu processional, els símbols basilicals i els Boufons de les parròquies de la ciutat antiga emmurallada, seguits dels fidels i el clero. Darrere d'ells es situa la Custòdia, sota tàlam, entronitzada al tro del rei Martí, el bisbe i les autoritats civils i militars i els ordes religiosos de noblesa. Tanca la processó la Banda Municipal de Barcelona.

La Verneda també té gegants

Des de fa uns mesos, el barri de la Verneda del Districte de Sant Martí compta amb dos nous veïns d'excepció: la parella de gegants Martí i



Dolça. Es van començar a construir a principis de l'any 1994, gràcies a la voluntat i l'esforç de la seva colla gegantera, ja que per manca de recursos van haver de posar en marxa un seguit d'accions per tal de recollir el finançament necessari per a la seva construcció, alhora que intentaven donar-los a conèixer pel barri convidant altres parelles de gegants per participar en una o altra cercavila. Aprofitant la trobada d'altres gegants, es va fer una elecció popular per posar-los nom. Els que ara tenen són el resultat d'aquesta elecció. Representen una parella de moliners, tenint en compte que en aquest barri, fa molts anys, hi havia molins de farina.

Precisament foren els moliners els que varen fer construir l'església de sant Martí. Gràcies a les accions endegades per aconseguir recursos econòmics, es van obtenir els primers ingressos.

En aquell moment ja es va plantejar un altre problema: trobar un constructor que fos assequible al pressupost amb el qual es comptava. Aquest constructor va ser finalment en Jordi Márquez de Tarragona. La primera aparició en públic va ser el 9 de juliol de 1995, amb motiu de la jornada "Catalunya mulla't", dedicada a l'esclerosi múltiple, al C.N. Júpter. Els gegants no varen entrar a nedar, però igualment es van mullar per la pluja que va caure. En Martí i la Dolça van ser els encarregats de fer el Pregó de Festa el 4 de novembre de 1995, i el seu bateig es va celebrar una setmana després, el diumenge dia 12, en el qual varen participar 25 colles geganteres. La cerimònia va ser oficialada per mossèn Filomeno acompanyat del seu escolanet Pepet, uns gegantons de Ciutat Vella.

Un cop feta aquesta presentació, només ens cal animar-vos a participar, de la manera que més us agradi, amb la colla de geganters i geganteres de la Verneda, districte de Sant Martí. Calen sobretot geganters per portar-los.

Per a més informació, podeu adreçar-vos a: Centre Cívic Sant Martí, c. Selva de Mar, 215, o al tel. 314 03 50 (Jaume o M. Josep).

Neus Molar

La vida cotidiana YO, SIMÓN

Los matices de la vida y del amor 23

Para tranquilizar las neuronas y los oídos me detuve en la parada, frente a la Fundació Miró. Llevaba un ratito relajándome con B.B. King cuando vi que se acercaba una pareja de ancianos y un niño que, como mínimo, debía ser su nieto. Los yayos eran una ternura, ambos con sendos bastones para combatir sus respectivas artrosis, pero con los brazos entrelazados. El presunto nieto correteaba alrededor de ellos recogiendo los tesoros del invierno, hojas secas de plátano ya sin savia ni vida. Lentamente los pasos se sucedían como los años que arrastraban y, bajo la seguridad de los bastones, se acercaban inexorablemente al taxi.

El niño, derroche de energía, se acercaba a tropicónes, corría, se agachaba, cogía otro tesoro, volvía a correr, volvía a agacharse... Faltaban veinte metros para que llegasen a su meta, el taxi, cuando veo salir de la Fundació a un veinteañero que con cuatro zancadas se plantó en mi bicolor. Los ancianos estaban aún a quince metros, una agonía de distancia y velocidad.

– ¡Corre, llévame a la Plaza España, que me espera una chavala que no veas!
 – Lo siento, no puedo –mi taxi era el único en la parada.
 – ¿Quéééé?
 – ¿Que no puedes tío?
 – ¿Esa "L" no significa libre?
 – No, esa "L" significa "left", izquierda, mira a tu izquierda.

Los ancianos estaban a unos tres metros, cogiendo el aire que les faltaba por el esfuerzo y con el disgusto reflejado en sus rostros, que era mayor que la suma de sus edades al cuadrado. Cariacotocido, el chaval tan sólo requirió un par de segundos para reaccionar, salió del coche y se plantó frente a los yayos. Me dije: "Simón, sal del taxi y trata de que esto no se salga de madre", y salí para ser tan sólo espectador de las negociaciones.

– Lo siento mucho –decía el Carl Lewis español–, pero tengo mucha prisa y yo he llegado primero.
 – Què diu, Mariona, què diu?
 – Pepeet, diu que té molta pressa i que ha arribat primer.
 – Mariona, digues-li que estem esgotats i venim des de Miramar en busca d'un taxi.
 – Ustedes están cansados, y lo siento muchísimo, pero sentiría muchííííísimo también que se marchara la chica que me está esperando.

– Què diu, què diu, Mariona?

– Iaio, ¿per què aquesta fulla està una mica verda? -preguntó el buscador de tesoros tirando del jersey de su abuelo.
 – És de color verd perquè encara no s'ha assecat.

– Pepet, diu que li sap molt de greu, però que l'espera una noia i que fa tard.
 – Ah, una noia... una noia... Te'n recordes Mariona de la nostra primera cita? Hi vaig arribar tard, estava més enfadat el teu germà, en pau descansi, que no pas tu.
 – I tant que ho recordo... Com passa el temps, Pepet, eh!

– ¿Que cómo pasa el tiempo? Hace tres minutos que tendría que estar allí.
 – Tens raó, Mariona, com passa...

– Perdónenme, pero es que llego tarde. ¿A dónde van ustedes?
 – Ai coixins! Anem a casa!

– Anem a casa, Diputació cantonada Viladomat –dijo la yaya.

Sin dejar de mirar el reloj, el atleta enamorado propuso:
 – Subimos los cuatro en el taxi y yo me bajo y pago en la plaça Espanya, y luego ustedes siguen.

Y sí, subimos todos al taxi a distintas velocidades. Mientras bajábamos por Marqués de Comillas, los yayos se miraban a los ojos, ojos entelados por las cataratas en los que se podía seguir leyendo el amor.

– Mariona, quan fa, cinquanta-cinc, o cinquanta-sis anys?
 – En farà cinquanta-set el dimecres que ve Pepet, cinquanta-set d'aquell primer dia.

– Ocho minutos tarde. ¡Señor, que no se haya ido!

– Iaiooo, per què ha pujat aquest nen al taxi amb nosaltres? Cogíamos ya la recta de María Cristina...
 – Perquè feia tard i l'esperava una neeena.

– ¡Diez minutos, ya son diez! Dejé de mirar el reloj y pasó a otear el horizonte de forma nerviosa; pareció encontrar lo que buscaba cuando soltó un profundo respiro, y empezó a mirarse en el enorme retrovisor retocándose sus rebeldes cabellos.
 – Para aquí, tío, para aquí. Ten mil pelas y no le cobre a la pareja. Buenas tardes, y me alegro de sus diez minutos... digooo de sus cincuenta y seis años.

– Gràcies noi, que vagi bé...

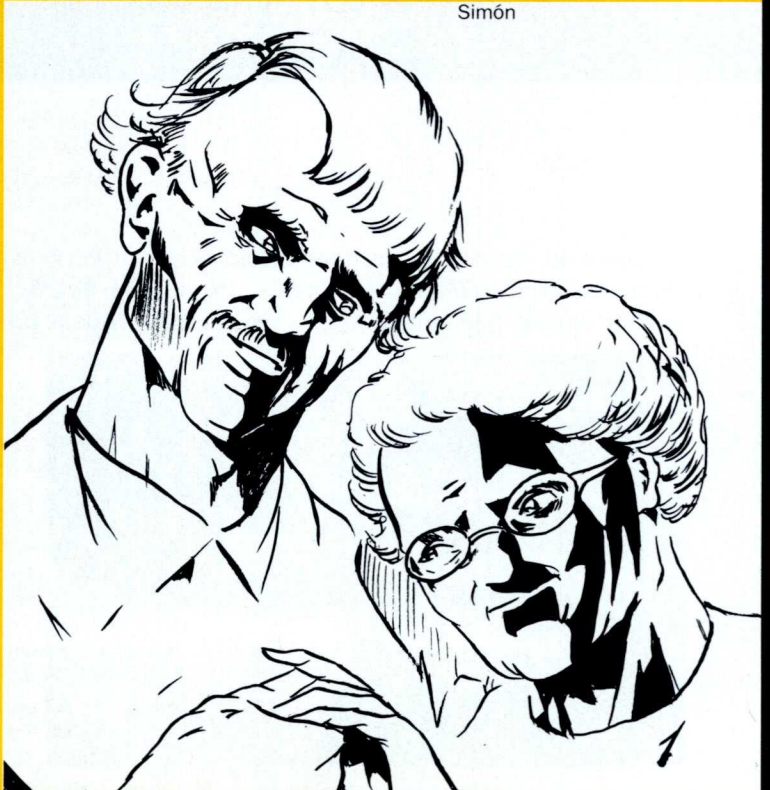
Lástima no tener un cronómetro, porque batió los 100 metros lisos. No me extrañó al ver al bomboncito que le esperaba.

– Quin fàastig iaia!. Per què s'han fet un petó a la boca?
 – Perquè s'estiimen.
 – Però tu m'estimes i no em fas petons així.
 – Perquè és diferent.

El resto del camino fuimos acompañados por la misma inquietud infantil.

– I tu i el iaio també us feu aquests petons?...

Simón



Bojos per Barcelona. Revista Taxi Metropolità de Barcelona.

Coordinació: M. Àngels Temprano, Tel. 485 04 26 - Fax 485 07 14

Col·laboren: Els taxistes: David Herrera, Tony Delgado, Leandre Navarro, Rosa Purrà, així com, Teresa Altiriras i Neus Molar. Els dibuixos són d'en Vicente Ibáñez i les fotografies d'en David Herrera.

3
dt

Technocultura

24

El cóctel de

En este número volvemos con nuevas propuestas para todos los barcelonautas con inquietudes y ansias de conocer. Hemos preparado un nuevo cóctel, esta vez con unos ingredientes que van desde la red Internet hasta la posibilidad de cenar o tomar unas copas en uno de los lugares de moda de la ciudad. ¿Comenzamos?

Desde hace poco menos de un año las dos posibilidades antes mencionadas están reunidas en un solo local en Barcelona: el Café de Internet. Abrió sus puertas en junio del pasado año, y ocupa lo que antes había sido un restaurante de la cadena Picadero, en la Gran Via, entre Pau Claris y Llúria. Sus propietarios han decidido apuntarse al carro de las nuevas tecnologías y han creado una propuesta original: mantener un restaurante convencional en la planta baja y reunir a los forofos de las autopistas de la información en los ordenadores, en general, en la planta superior. En esta planta, que es la que nos interesa, los clientes pueden tomar sus consumiciones —no son obligatorias— agrupados frente a 10 monitores de 15" que nos conectan a la todopoderosa INTERNET y a todos sus servicios: WEBS, e-mails, newsgroups, etc.

Seguro que ya habrá lectores que se han asustado y empiezan a no entender nada, pero tranquilos, disponemos de unos simpáticos empleados que nos orientan al principio de la sesión y a los que podemos llamar cuando surge algún problema. Las tarifas no son caras: 600 ptas. media hora de conexión, aunque aviso que con ese tiempo no se puede ver gran cosa. Lo cierto es que lo de navegar como un infonauta crea adicción, y también es útil probarlo por



... Internet

si nos interesa incorporarnos a INTERNET desde nuestro ordenador casero. Dos cosas para acabar: esta planta está abierta los festivos hasta las 2 de la mañana, y si alguien quiere enviar algún mensaje por correo electrónico, la dirección es: webmaster@bcn.cafeinternet. Algunos os preguntaréis: ¿para qué quiero yo conectarme a INTERNET?, ¿qué puedo encontrar allí?, o ¿para qué sirve?

Tranquilos, no nos vamos a ir sin explicarlo, aunque sea brevemente. INTERNET, que en principio era una red de comunicaciones del gobierno USA, es actualmente una red mundial a la que cualquier persona con un ordenador y un módem puede conectarse y recibir o mandar información de todo tipo. Esta información se puede estructurar en tres clases: WEBS (páginas), e-mails (correo electrónico) y newsgroups (grupos de charla). Para navegar por todo este alud de información y, sobre todo, ordenarla en apartados o temas, hay diversos programas, "navegadores", que nos ayudan a buscar lo que nos interesa, tanto por áreas temáticas como por fuentes de información. La mayoría de la red está en inglés, pero ya tenemos muchos WEBS en castellano y en catalán. Como ya se ha dicho, la información que podremos encontrar en la red es casi infinita: música, cine, viajes, charlas con cibernautas de cualquier lugar del mundo, universidades, museos, catálogos, bibliotecas, comprar diferentes productos y servicios, etc... El futuro se acerca a pasos agigantados.

Lo dicho, barcelonautas, si lo probáis ya no lo podréis dejar.

Tony

Tradicions de Barcelona Sant Ponç i la fira de les herbes

El proper 11 de maig se celebra la festa de Sant Ponç, amb la tradicional fira d'herbes que s'instal·la al carrer de l'Hospital, entre el Pla de la Boqueria i la plaça del Pedró.

Els barcelonins podran trobar, una vegada més, aquells productes naturals imprescindibles per a l'elaboració de



remeis casolans, per guarir les malalties o protegir-se'n. Aureli Capmany ens explica en el llibre **Calendari de llegendes, costums i festes tradicionals catalanes** que, "segons sembla, l'origen de la fira d'herbes medicinals celebrada en aquest temps de primavera, arranca de l'època pagana que, a través del temps, ha anat perpetuant-se per la confiança que el poble ha tingut sempre que les herbes propícies a mantenir i proporcionar la salut corporal havien d'ésser collides en aquesta època, tradició mantinguda pels primers cristians i continuada fins els temps actuals. Si abans la gent es creia afavorida amb la protecció d'una divinitat pagana, després posà la seva esperança en Déu per assolir igual benifet mitjançant la intervenció d'un sant cristià".



BARCELONAUTES

de Farataos Jazz Band

Si uno de estos días planificas un paseo por el Portal de l'Àngel o la Plaça del Pi, una vez allí déjate llevar por los compases del dixie-swing de New Orleans que con seguridad envolverán tus sentidos. El grupo que los interpreta se denomina The Farataos Jazz Band y lo forman cinco músicos de diferentes nacionalidades. Nosotros también nos hemos sentido cautivados por su música y por ello hemos querido hablar con uno de sus componentes. Lo hicimos con el lisboeta Eduardo Santos, que como trompeta y voz del grupo, nos desveló algunas particularidades de unos músicos que disfrutan compartiendo su pasión por el jazz en escenarios abiertos, muy próximos al ciudadano de a pie y, a menudo, alejados de los cenáculos tradicionales.

— Ya sabemos que tú naciste en Portugal, pero, ¿por qué no nos presentas al resto del grupo?

Con mucho gusto: Jorge Urbano, trompeta y voz, nació en Cádiz; el batería, "Don" Martin Hug, es del pueblo suizo de Trogen; Christian Martínez, contrabajo, es barcelonés, mientras que Marcelo Matte, guitarra, nació en Buenos Aires. Además contamos con la colaboración de Melvin Brown que nos acompaña siempre bailando claqué.

— Y tú, Eduardo, ¿en qué momento te interesaste por la música?

Empecé tocando y estudiando la trompeta a los 16 años, y desde los 18 he formado parte de grupos de diferentes estilos, desde orquestas de salsa hasta soul-music e incluso acid-jazz.

— ¿Cómo surgió la idea de formar The Farataos Jazz Band?

Cuando llegué a Barcelona, en 1994, ya existía un grupo formado por tres miembros y me integré en él.

— ¿Siempre tocáis en la calle?

Habitualmente sí, pero también nos contratan para tocar en fiestas, inauguraciones, etc. Durante la semana estamos en el Portal de l'Àngel, excepto lunes y martes que ensayamos. Los fines de semana tocamos en la plaça del Pi.

— ¿Qué pretendéis con vuestra música?

Vivir de la música. Yo, en concreto, estudio cada día cinco o seis horas, porque el trabajo de un músico no es tocar, sino estudiar. Luego dos veces por semana todos nos reunimos para ensayar.

— ¿Por qué viniste a Barcelona?

Muchos músicos portugueses, cuando salen del país, se dirigen a Barcelona porque el nivel cultural de esta ciudad es elevado.

— ¿Habéis grabado algún disco?

Sí, en diciembre del 94. Fuimos ahorrando para poder pagar la grabación. Ahora nos gustaría encontrar algún promotor para comercializarlo, pero es difícil.

— ¿Qué lugares de la ciudad frecuentas?

Sobre todo la calle Petritxol. Me gusta mucho. Respecto a lugares para oír música, la verdad es que salgo poco, pero cuando lo hago voy a La Boîte y, alguna vez, a Jamboree.

Fes un tomb

Pels barris d'en Pau Casals

La sala de concerts "La Boîte" es troba a l'interior de l'illa de cases formada per l'avinguda Diagonal i els carrers Villarroel, Buenos Aires i Comte d'Urgell. En sortir d'aquí es pot agafar l'avinguda Diagonal, en direcció a la plaça Francesc Macià. Anteriorment, aquesta plaça havia rebut altres noms: plaça Alcalà _____, i més tard plaça Calvo Sotelo. Va ser dissenyada durant els anys trenta per l'arquitecte municipal Nicolau _____ i _____.

Tot seguit girem cap a la dreta i agafem l'avinguda Pau Casals, on es troben dues escultures. Van ser inaugurades l'any 1982 i es van dedicar a aquest gran violoncel·lista. La primera és obra de Josep Viladomat, representa a Pau Casals tocant el violoncel. La segona, obra de Apel·les Fenosa, està situada davant dels jardins del poeta Eduard Marquina. Aquests jardins són les restes del gran parc que, a principis de segle, havia estat un lloc encisador, gràcies a la sensibilitat del seu dissenyador _____ i _____.

Tornant a l'avinguda Diagonal i en direcció al Baix Llobregat, a la cruïlla amb l'avinguda de Sarrià, es troben els jardins dedicats al doctor Samuel Hannemann, fundador de l'homeopatia. Després, un cop creuat el primer Cinturó de Ronda i la plaça de Pius XII, s'arriba al Palau _____.

A l'entrada d'aquest Palau hi ha una sèrie d'escultures de reconeguts artistes del noucentisme: Josep Llimona, Enric Casanovas, Àngel Tarrac i Eusebi Arnau. L'antiga finca dels Güell va ser remodelada per Eusebi Bona i Francesc de P. Nebot, entre el 1925 i el 1929, per donar lloc al _____. Els seus jardins van ser projectats també per _____ i _____.

Entre els lectors que encertin aquest espal es sortejarà el llibre: "50 vegades Barcelona", del periodista Josep M. Huertas Claveria.



BARCELONA

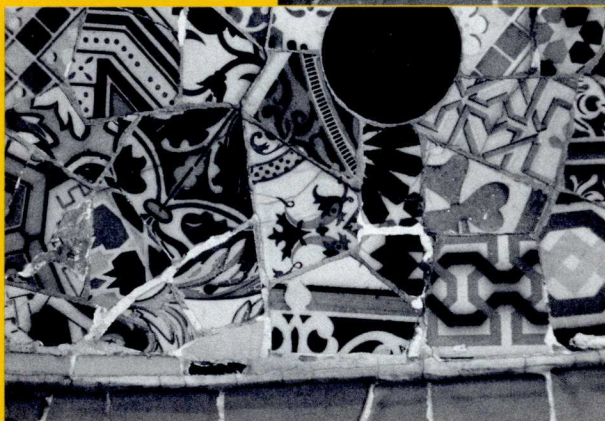
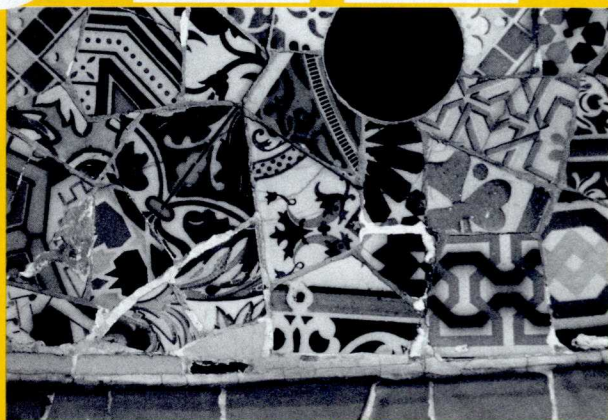
¡Ayúdanos a encontrarlos!

Un lector de *Bojos* se hizo eco de nuestra llamada y encontró en el parc Güell unos valiosos ejemplares marinos. Así lo recoge la foto nº1. Además, este mismo lector nos dice que existen 10 diferencias entre las fotos 1 y 2 y nos invita a descubrirlas.

Entre las respuestas acertadas que lleguen al buzón de *Bojos per Barcelona*, se sorteará el libro: "El Modernisme a Barcelona".

Entretanto, nosotros no perdemos la esperanza de seguir encontrando peces de todas las formas infiltrados en las calles y monumentos de la ciudad.

Esperamos tu ayuda.



La barreja

Si ordenas adecuadamente las columnas podrás averiguar a qué arquitecto o escultor corresponden las obras y el punto de la ciudad donde se encuentran:

Josep Puig i Cadafalch

Elogi de l'aigua

Carrer Montsió

Josep M Subirachs

Cel caigut

Plaça de Catalunya

Eduardo Chillida

Els Quatre Gats

Estació del Nord

Beverly Pepper

Monument a Macià

Parc de la Creueta del Coll

Fes-nos arribar els noms dels Gegants del Pi. Entre les respostes encertades, sortejarem dos llibres sobre la "Imatgeria festiva de la Ciutat Vella de Barcelona".

Una secció nova
per a nens petits
i grans

Sopa de lletres

El nombre de seis
parques de Barcelo-
na se nos ha perdido entre este conjunto de letras.
¿Podrías ayudarnos a encontrarlos?

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



QUANTES...?

columnes hi ha a la sala del Parc Güell

BARCÍMETRE

Agafa el boli, desenterra els teus coneixements sobre la ciutat i contesta.

1. CIUTAT

Quins tres palaus ocupa avui la seu del Museu Picasso?

2. PERSONATGES

Qui va realitzar el mosaic que decora el Pla de l'Ós?

3. HISTÒRIA

Què va passar el dia 8 de març de 1966 al convent dels Caputxins de Sarrià?

4. DE TOT I MÉS

Quin grup musical, que marcà tota una generació, va actuar el 3 de juliol de 1965 a la Monumental de Barcelona?

Testimonis

28

La drogueria

sòrdid i petit magatzem, on els estalvis de l'amo –penso ara– es feien a base de retalls constants a Fecsa i en detriment de la visió de dependentes i mestresses de casa (que santa Llúcia l'hagi perdonat i el tingui a la Glòria!), i l'acompanya la imatge de la Montserrat.

La Montserrat era una dona baixeta, de front bombat, remarcant encara més pels cabells negres tirats enrere i amb les barres inferiors de la boca una mica sortides cap enfora i que li dibuixaven en l'expressió un etern somriure. Duia unes arracades de plata fosca amb unes pedretes negres, i els seus peus, lleugerament inclinats cap a l'exterior, acabaven dins d'unes sabates negres lligades amb cordons. Tot plegat li donava l'aspecte d'una monja escapada del claustre sense permís de l'abadessa per despatxar pólvores per a les rates. Com totes les dependentes, vestia una bata de color blau fosc, esmorteït, d'aquella tonalitat que resulta després de moltes rentades i exposicions al sol, apagada; igual, si fa o no fa, que el local que les acollia. Tot el que tenia de poc agraciada la Montserrat ho tenia d'agradable i servicial; es veia bona noia, amb aquella manca de malícia de les persones dites de "bona fe" i per la seva forma dòcil i amable de tractar el públic, quan anàvem a comprar-hi, la mare procurava que fos ella la que ens despatxés.

El taulell de Can Gol, de fusta fosca i revellida, s'estenia al llarg de la botiga, i darrere d'ell, com si ho vigilessin tot, s'aixecaven des de terra fins al sostre els prestatges, atapeïts dels productes que es trobaven llavors a qualsevol casa de drogues: llumins, espelmes, sulfumant, lleixiu, aiguarràs, raspalls i escumbres, el "blau" per fer més blanca la roba d'aquest color, la pols d'aquell blau cridaner i màgic que m'agradava tant de mirar, el líquid lletós per netejar les bambes –amb la botella hi venia un petit pinzell–, i que la mare pintava amb paciència fins a la propera embrutada; la "terra d'escudelles" per netejar l'alumini; fregalls rossos i aspres com perruques de nina barata; la cara grassoneta del Netol recordant-nos els vidres bruts; el "blanc d'Espanya" per als llautons; paper higiènic El Elefante, de color torrat i tacte no gaire fi que després van substituir per un de cel·lulosa rosa apagat; boletes de naftalina per protegir la roba de les arnes i que semblaven terrons de sucre de forma rodona i amb reflexos de cristall llaminer; i la magnèsia, els grànuls que em feien prendre per als empatsos. El que sí m'agradava de la magnèsia era el soroll que feia en ser abocada a l'aigua, com el ressò



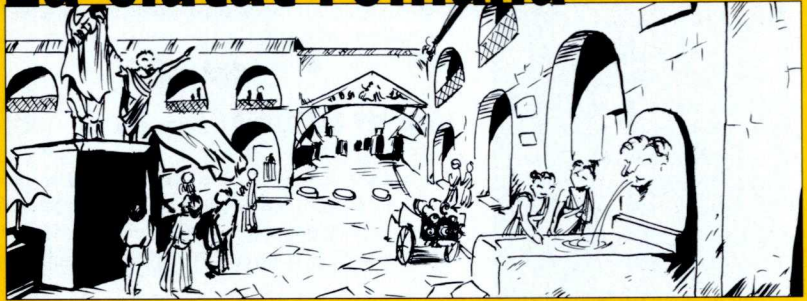
d'una mar llunyana i alhora a l'abast de la mà, i tot el sortidor de la seva efervescència que m'esquitxava en nas abans d'empassar-me-la, això sí, amb els ulls ben tancats, com si el fet de no veure-la fes més fàcil l'cedissea. La casa de les drogues va tancar i la Montserrat es va retirar de la venda al públic. Amb els anys va recollir-se els cabells en un monyo i s'acompanyava per caminar d'un bastó. Els seus peus seguien portant les sabates negres, quasi planes i lligades amb cordons –segurament les nètes o besnètes de les que jo li veia quan era un infant curiós i observador. No duia l'uniforme de les sofertes dependents de Can Gol però conservava el somriure espontani i cordial de sempre, aquell que semblava que donés una espurna de caliu, perquè la Montserrat, malgrat la sordidesa de l'indret on desgranava els seus dies, era així. En el lloc de la drogueria van posar-hi una sala d'exposicions de La Caixa, on per poc temps van desfilar quadres, coures i macramés, i després la substituï una casa d'entrepans, una més d'aquestes que sota diversos noms han envaït Barcelona. Costa d'imaginar en veure les vistoses fotografies de deliciosos entrepans, retallades de llum fluorescent que decoren l'establiment, que anys enrere, dependents amb bates blanques hi treballessin envoltades d'ombra i pólvores de verí. Si per una escletxa li fos permés al senyor Gol de veure-hi, quedaria confús i garratibat, cegat per tant devessall de llum i coloraina, i segurament tancaria els ulls esgarriat en veure en què s'ha convertit la seva antiga casa de drogues.

Teresa Altimiras

Història de Barcelona

La ciutat romana

El Cardo i el Decumanus van ser els dos carrers principals que travessaven la ciutat romana de cap a cap i convergien al centre de la plaça anomenada fòrum. En aquesta plaça s'instal·laven petits mercats i es realitzaven reunions polítiques. A Barcino, hi estava situada aproximadament on avui es troba la plaça de Sant Jaume.



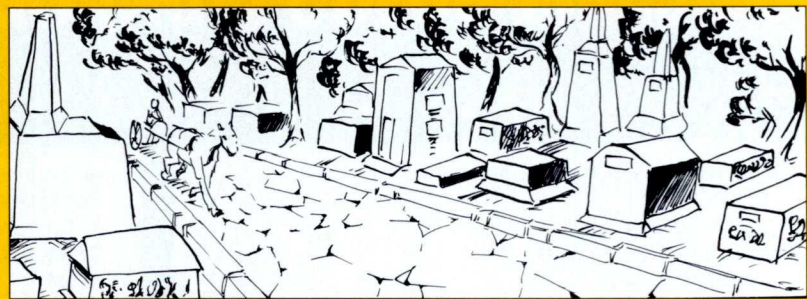
També en el centre s'erigia el temple que a Barcino estava dedicat a August, instaurador del cult imperial. Als llocs públics de les ciutats s'aixecaven estàtues de l'emperador i dels seus familiars, així com de les personalitats importants de l'època.



L'aigua que abastia la ciutat era transportada mitjançant aqüeductes. A Barcino n'hi havia dos: un, que provenia de Collserola, i un altre, de Montcada, que recollia l'aigua del riu Besòs. Les termes estaven situades on avui es troba la plaça de Sant Miquel.



Els romans enterraven els seus morts fora de la ciutat, a prop de les vies d'accés a la població. La tipologia de les tombes era molt variada i, depenent del prestigi social i del nivell econòmic del difunt, abastava des de les sepultures més senzilles fins a sarcòfags de marbre ricament guarnits.



Cap a l'any 250 dC., es produeixen les primeres invasions bàrbares. Aquests pobles procedents del nord van entrar a la Península i van arrasar la major part de poblacions de la costa catalana.



US RECOMANEM...

Fer una passejada per les restes de la necròpolis romana que es troba a la plaça de la Vila de Madrid. Data del segle II i va ser descoberta l'any 1954.

Els romans realitzaven rituals per enterrar els seus morts, perquè creien que de no fer-ho, es convertien en larva i turmentaven els vius.

TAULA DE CANVI

• **Compositors d'ahir.... i per sempre** Us recordem que el proper 7 de maig començarà la primera xerrada musical divulgativa, d'un cicle de quatre, organitzat per a l'any 96 a l'auditori de Ciutat Grogà.

Com ja es va informar a l'anterior número, aquest cicle, impartit per Joan Vives, locutor de Catalunya Música, se centrarà en l'anàlisi de la música clàssica i, particularment, amb audicions dels quatre grans compositors: Vivaldi, Bach, Mozart i Beethoven. La primera xerrada es desenvoluparà tots els dimarts del mes de maig, a partir de les 19 h.

El preu d'aquest cicle és de 2.500 ptes. Podeu fer la reserva per participar al c. Lutzana, 115, 08018 Barcelona, o trucant al telèfon 485 04 26 (demaneu també per M. Àngels).

Taula de canvi vol ser un **mercat d'intercanvi** d'objectes i aficions. Segur que a casa tens coses que a tu ja no et serveixen i, en canvi, en necessites d'altres; o bé tens algun hobby que t'agradaria compartir i encara no has trobat la persona idònia. No et "tallis", envia la teva oferta a:

BOJOS PER BARCELONA Lutzana, 115, 08018 Barcelona

Procura ser concret. Amb 5 línies en tindràs prou. No oblidis de donar el teu nom, l'adreça i el número de telèfon.

Si estàs interessat en alguna de les ofertes que surten en aquesta secció, truca al 485 04 26 (demaneu per M. Àngels).

• Si tens una bici que ja no utilitzes, ens la pots portar a "Bicicletes Solidàries". C. La Verneda, 18, 08018 Barcelona. Nosaltres la reciclarem i l'enviarem als països del Tercer Món. Ah, i si saps arreglar-les, també ens pots ajudar. Truca'ns, t'esperem. Telèfon: 266 24 43.

• Família que estima els animals s'ofereix per guardar-los i cuidar-los els caps de setmana i les vacances. Telèfon: 349 56 11.

• Se reparan màquines de escriure mecàniques. Calidad y rapidez. Servicio garantizado. Precio económico. Paso a recoger. Telèfon: 392 82 43.

• M'agrada veure exposicions. Si a tu també t'agrada però et fa mandra anar-hi sol/a, truca'm. Telèfon: 245 30 34. Teresa.

• Si tocas algún instrumento de viento o percusión, nos gustaría que formaras parte

de nuestra banda de música.

Llámamos al teléfono: 485 04 26.

• Faig col·lecció de targetes telefòniques, desitjaria posar-me en contacte amb altres persones per canviar-ne.

Ah!, si en teniu i un cop usades no les voleu, us estaré molt agraït si me les envieu a l'apartat de correus 2, 08080 Barcelona.

El meu telèfon és el 441 43 91.

• Regalo cadira de rodes pràcticament nova a canvi que la passeu a recollir. Telèfon: 351 01 39. Rosa.

• Boig per Barcelona i boig per la fotografia cerca gent que tingui les mateixes aficions per tal de gaudir de la ciutat i de les seves possibilitats fotogràfiques. Telèfon: 422 08 42. David.

Soluciones BOJOS PER BARCELONA número 4

Fes un Tomb... Pel cor de Barcelona

1. barroc.
2. carrer de Sant Sever.
3. la Fira de Santa Llúcia.
4. al de Llibreteria.....
5. plaça de Sant Josep Oriol....
6. la plaça del Pi, que està presidida per l'església d'estil gòtic.

El llibre "50 vegades Barcelona", del periodista Josep M. Huertas Claveria, li va correspondre a la nostra lectora: Eulàlia Fuentes, i "El modernisme a Barcelona" a Cristina Bort.

Paraulots

1. La Plaça Tetuan/ per una batalla que va tenir com a escenari el Marroc.
2. Viladecans/ perquè els romans, que li van posar el nom, es pensaven que hi havia molts gossos.
3. Pompeu Fabra/ pel gran filòleg català d'aquest nom que va impulsar les lletres catalanes.

Quants...?

Vuit lleons envolten l'almirall.

Endevina

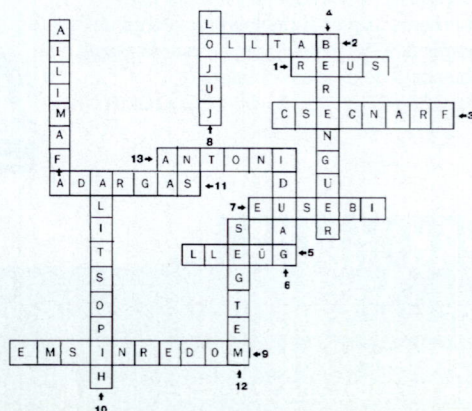
El de Sant Pau, ja que és el nom d'un hospital, mentre

que els altres són mercats.

Barcímètre

1. Castelldefels
2. Budapest
3. 38
4. La Vanguardia

Mots encreuats



Parlem-ne

El pequeño gran medio

"Pictóricos yuxtapuestos y otras imágenes en secuencia deliberada", así definía el maestro McCloud al cómic, tebeo o historieta: el pequeño gran medio –y ahora centenario. Sin duda, se trata de un modo académico de referirse a lo que probablemente es el medio de comunicación más innovador que existe, porque tiene la característica única de combinar un toque personal –por la escasa gente que participa en una obra–, una increíble capacidad para extenderse –desde el chiste aislado hasta universos con más de cien series– y la eficacia, expresividad y recursos combinados del dibujo y del texto. Y, todo ello, desde hace cien años. A partir de que, el 25 de octubre de 1896, Outcault incluyera un bocadillo de diálogo en su Yellow Kid, obteniendo lo que se considera el primer cómic de la historia.

Hay, básicamente, tres maneras de hacer cómic:

- A la europea: mercado limitado que permite una producción lenta e industria débil, poco dominadora. Lo único que hace vender una obra es que el lector la vea mejor que las otras, hecho que provoca que el nivel de calidad de las obras se dispare, especialmente, en los aspectos relacionados con el gráfico y diseño.

- A la americana: mercado limitado e industria fuerte con una extrema capacidad de organización. Increíble en su capacidad de crear universos, dominio de personajes y maestría sin rival a la hora de enganchar al público.

- A la japonesa: combinación de una industria fuerte con el mercado más potente del mundo. capaz de abarcar cualquier cantidad y tipo de producción. Ello les ha dado un dibujo extremadamente eficaz y una riqueza temática sin igual en ningún otro medio de comunicación. Existen mangas –cómics– para cualquier gremio, tema o sector de la población imaginable.

En cuanto a la producción española, ésta se ha destacado por tener más éxito fuera que dentro del país. España ha aportado, de manera rutinaria, autores de gran calidad a editoriales extranjeras –mención especial merece la agencia Selecciones Ilustradas de Josep Toutain, probablemente la más prestigiosa del mundo. Además está en un momento interesante, tanto por la



reciente invasión de autores españoles que, actualmente, están desembarcando en las editoriales norteamericanas, como por la ingente cantidad de nuevos autores que están surgiendo a raíz del 'boom manga' de los últimos años.

UNA OCASIÓN

Del 9 al 12 de mayo, Barcelona acogerá la XIV edición del Salón del Cómic en la Estació de França (especial centenario del cómic). Se trata del segundo salón más grande de Europa, que en esta ocasión reunirá exposiciones, cualquier *merchandising* imaginable, presentaciones, pases de películas, una zona destinada a profesionales y contará con la presencia de algunos de los mejores creadores del mundo. Entre ellos, no podemos dejar de mencionar a Sergio Aragonés, premiado en el salón del pasado año, y con una sólida carrera profesional –su serie Groo ha sido utilizada como referencia para comparar cifras de ventas por las distribuidoras americanas.

Un consejo: si no os gustan las aglomeraciones, visitad el salón en día laborable y os libraréis de las masas de SonGokumaníacos (afición inmensa y participativa como no se había visto en muuuucho tiempo).

Vicente Ibáñez

Si la nostra idea et sembla engrescadora, aquí tens una butlleta de subscripció per poder rebre els propers números al teu domicili.

BOJOS BARCELONA

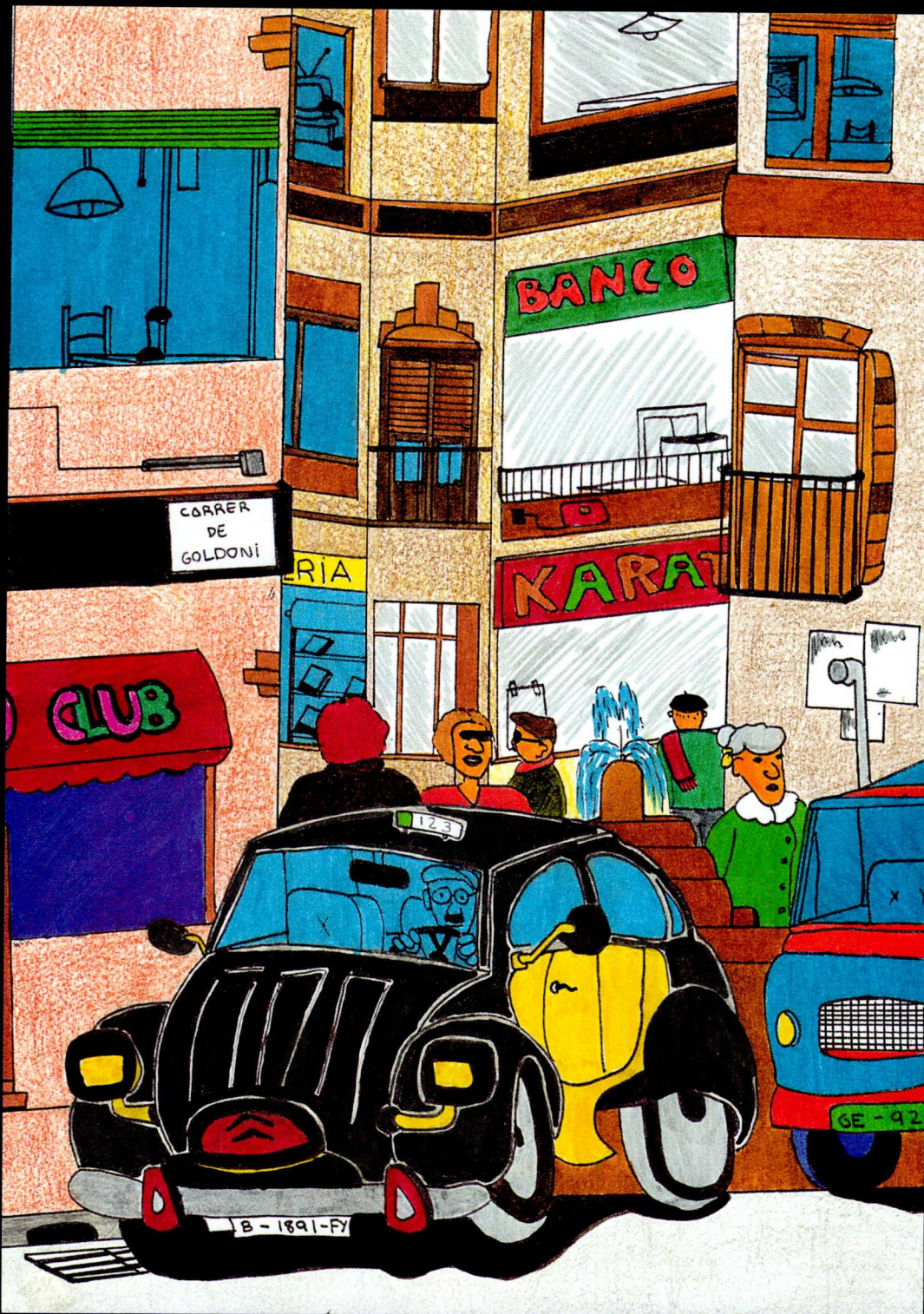
Nom _____ Cognoms _____
Adreça _____ D.P. _____ Telèfon _____

Envieu-la avui mateix amb 1.000 ptes. per a despeses de tramesa a:

BOJOS PER BARCELONA, c. Lutzana, 115, 08018 Barcelona.

PequeTAXIS

32



Daniel Ramos Autó

6º EGB

C. Peter Pan

Finalista del concurso de dibujo infantil celebrado en el curso 89-90, en el marco de la "Campanya Taxi, posa't guapo".

Sabemos que os divierte mucho dibujar y que, además, lo hacéis muy bien. Con seguridad alguna vez dibujasteis un taxi de la ciudad en la que vivís e incluso escribisteis pequeñas historietas sobre él.

A Bojos per Barcelona le gustaría recibir esos dibujos y esas historietas y, a cambio, os regalaremos un pin del taxi y los mejores trabajos se publicarán en esta misma página.

No os olvidéis de adjuntar el nombre, dirección, edad y nivel escolar a vuestro dibujo. Ah!, si venís a conocernos, os entregaremos el pin personalmente.

Nuestra dirección es: Bojos per Barcelona, c. Lutxana, 115, 08018 Barcelona. Si queréis formular alguna pregunta, encontraréis la respuesta llamando al teléfono 485 04 26 (preguntad por M. Àngels).

Uno de estos pins puede ser tuyo:



del referéndum, creían conveniente también enviar otro "mailing", subvencionado por el Institut, pidiendo el sí, y explicando el significado de las dos opciones. Solicitaba que la Administración subvencionara otra encuesta posterior para conocer la opinión del colectivo.

— El Sr. Fernández opinaba que debía explicarse a los taxistas que retirar 1.215 licencias a 6 millones suponía 7.290 millones más intereses, y preguntaba cómo se logrará tener esa cifra. Decía que se debía ir a una verdadera reestructuración para alcanzar el porcentaje de 2,5 licencias por mil habitantes, y no a la ratio de 3,8 contemplado por la reestructuración actual. Añadía que no servirá de nada.

— El Sr. Goñi subrayaba que las primeras licencias se abonarían a seis millones y las últimas a siete millones doscientas mil pesetas. Opinaba que tanto el patrimonio personal del taxista como los ingresos aumentarían y, por ello, era un gran negocio. Respecto a la pregunta del referéndum, se mostraba partidario de plantearla entre todos. Sostenía que sólo se ganaría el referéndum si existía un compromiso de todas las asociaciones y de la Administración, del cual no dudaba. El futuro, añadía, está en manos de los taxistas.

— El Sr. Laporta se interesaba por saber si el documento informativo que se remitiría al sector sería redactado por las asociaciones. Respondía afirmativamente el Sr. Tomás. El Sr. Laporta, por su parte, se comprometía a que el Institut se hiciese cargo del envío.

— El Sr. Nebot se mostraba de acuerdo con el Sr. Goñi y subrayaba "o hay unidad entre los sindicatos y comprensión de los intereses legítimos de los demás, o no se logrará nada". Concluía afirmando que durante el proceso de reestructuración no se procedería a transferir ninguna licencia más, para evitar un incremento de su valor.

— El Sr. Goñi, en relación a lo expuesto por el Sr. Fernández, respondía que no podía presentar números, y que estaban en tratos con el Banco de Sabadell y "la Caixa". Informaba que pretendían encontrar un crédito al 8,5% de interés y que para ello requerían la ayuda de la EMT. Invitaba a las asociaciones a participar. Insistía en señalar que, aunque el sector necesitaba información, no podía proporcionarla porque no la tenía.

— En este punto intervenía el Sr. Laporta para decir que hasta la última reunión de la Comisión de Seguimiento opinaba que el STAC y la ACT no deseaban la reestructuración, ya que llevaban un año de inactividad y que la EMT era la que mantenía el proyecto. A partir de ahora, apuntaba, modificaba esta apreciación. Añadía que el Institut daría el soporte a las asociaciones en lo que hiciera falta y que, una vez tuviesen el documento informativo, el Institut se encargaría de remitirlo a los taxistas. En relación al ritmo de amortización de licencias informaba que el Institut transfería 500 licencias al año y que el 40% era por jubilaciones.

— El Sr. Gracia observaba algunas contradicciones en la reunión. Recordaba que ya se hablaba de que sobraban licencias hacía 14 años, luego hubo una primera amortización, y en la última consulta, el sector pidió retirar 4.000. Afirmaba que si la reestructuración deberá pagarla el taxista, él es el que necesita el referéndum. Pidió que se respetara la fecha del 25 de abril. Aunque le pese al Sr. Marín, puntualizaba, los acuerdos deben respetarse. Subrayaba las contradicciones que observaba entre las posturas del Sr. Marín y el Sr. Goñi respecto al tema Institut-reestructuración. Pedía que las cosas no se prolongasen más ni se buscasen más técnicos y preguntaba: "¿Para qué estamos nosotros en las asociaciones?" Respecto al tipo de interés, decía que no le importaba, ya que los números no traicionaban. También observaba que la ACT afirmaba ahora que el 100% del coste de la reestructuración sería asumido por los taxistas y antes sostenía que el 70% por éstos y el 30% por la Administración. Preguntaba si la ACT estaba segura de esos planteamientos. Finalizaba recomendando a la ACT y el STAC asistir a las reuniones de la Taula Tècnica, ya que son representantes elegidos por mayoría.

— El Sr. Goñi le contestaba diciendo que estaba viendo contradicciones donde sólo había malentendidos. Afirmaba que el taxi debía tener una sola voz —la ACT estaba dispuesta a pasar a segundo plano si fuese necesario— y que, si fuesen capaces de dar imagen de unidad, la actual situación cambiaría. Añadía que asistirá a las reu-

niones de la Taula Tècnica siempre que allí se aborden los temas importantes. Informó que dejaron de acudir porque no se trataban algunos temas —aceptaba que fue una protesta. Manifestaba, por otra parte, que el coste de amortización de licencias era distinto al de la reestructuración. El primero lo pagarían los taxistas porque era una inversión. Otra cosa, añadía, es el precio global de la operación, donde interviene pagando la Administración (Libro Blanco, secretarías, locales, coste del referéndum, etc.). También señalaba que cuenta con ésta para los créditos oficiales. Valoraba y agradecía estos apoyos.

— El Sr. Laporta contestaba estas apreciaciones subrayando que todos los temas importantes pasaban por la Taula Tècnica, aunque, en ocasiones, algunos debían ser consultados al Consell d'Administració de l'Institut para determinar si procedía la tramitación. Con el visto bueno de éste, añadía, estaba en condiciones de pasarlo a la Taula Tècnica, de lo contrario, no.

— El Sr. Julián Fuentes se interesaba por el contenido de la hoja informativa. Discrepaba en lo referente al proceso de reestructuración. Afirmaba no entender por qué no se utilizaron las dos revistas de las asociaciones para dar la información que ahora se solicitaba a la Administración. Preguntaba al Sr. Goñi sobre el contenido de la entrevista con el Conseller de Treball.

—La Sra. Carmen de Tienda decía que no preguntaron a los empresarios si la modificación del art. 17 les perjudicaba.

—El Sr. Monclús de CC.OO. afirmaba que debía conocerse la opinión de los trabajadores. Consideraba jurídicamente insostenible el tema 'un taxi, un conductor' y que la norma entrase por etapas. Añadía que la pregunta del referéndum debía ser transparente, y expresar si el taxista estaría dispuesto a pagar 100.000 ptas. anuales durante en 5 años

— El Sr. Fernández decía que con este proceso los taxistas no se iban a hipotecar para tres años como señalaba el Sr. Navarro, sino para 10. Proponía que los empresarios contratasen asalariados para ocupar todos sus coches para obtener más dinero.

— El Sr. Goñi recordaba que los acuerdos se establecieron el 1 de febrero y que en el referéndum no entraba el tema "asalariados".

— El Sr. Tomás entendía que los empresarios estuvieran dolidos, pero la reestructuración significaba un sacrificio para todos, y más para los empresarios.

— El Sr. Nebot discrepaba de esta apreciación, ya que los taxistas pagarán para que los empresarios tengan dos conductores.

— El Sr. Goñi también pedía comprensión a los empresarios y que se sumaran a la plataforma del sí.

— El Sr. Gracia insistía en seguir el proceso expuesto por el Sr. Tomás, que el 25 de abril se convoque el referéndum, y que si los taxistas dicen no, se respeta esta voluntad.

— El Sr. Laporta pedía que se concretara quién redactará el documento informativo.

— Las asociaciones a favor de la reestructuración, respondía el Sr. Tomás, añadiendo que se configurarían dos plataformas.

— El Sr. Laporta invitaba a las asociaciones a que durante la semana le hicieran llegar sus propuestas. Añadía que sería interesante llegar a un documento unitario.

Reunión del 11 de marzo

— El Sr. Laporta abría la sesión afirmando que únicamente recibió el documento del Sr. Gràcia. Después de leerlo, decía que se debía partir del acuerdo de reestructuración y que en esta mesa no se estaba para mejorar acuerdos. Mostraba su preocupación por el paso del tiempo y por el hecho de no haber hecho nada, aunque puntualizaba: no por culpa de la EMT.

— El Sr. Tomás, de acuerdo con el Sr. Laporta, leía la propuesta de la carta informativa y de la pregunta redactadas por la Coordinadora. Al mismo tiempo, el Sr. Laporta le solicitaba que aclarara quién se encargaría de pagar los créditos, porque en los documentos quedaba confuso. El Sr. Tomás le respondía que los taxistas, mientras que la EMT sólo prestaría el aval y los costes generales.

— El Sr. Goñi añadía que en el documento se explicaba al taxista

los beneficios de reestructuración y que para conseguirlo debía aportar dinero. Consideraron oportuno, decía, que en el mismo papel de la pregunta figurara la información sobre la reestructuración.

— El Sr. Laporta recordaba que el acuerdo de reestructuración recibió el apoyo parcial de las asociaciones. Informaba también del contenido del documento elaborado por el Institut. En cuanto a los créditos bancarios afirmaba que no creía que ningún banco estuviese en disposición de conceder créditos avalados por las tasas de la EMT y, asimismo, estaba seguro de que ésta no se prestaría a avalar la operación, porque era difícil hacer pagar a todos los taxistas. Resaltaba la importancia de hacer la operación en cinco años —no tenía sentido doblar el gasto sólo para reducir el proceso de amortización en 2 años.

— Intervénia el Sr. Tomás apuntando que se introducía un elemento distorsionador, ya que no existía un mecanismo para obligar a los taxistas a pagar. A la vez, el Sr. Goñi decía que la Coordinadora estaba abierta para analizar otras propuestas, pero añadía que los acuerdos estaban para cumplirlos. Subrayaba, que si se hacía una operación de 10 años, debía contarse con el sector, y que quizás ello no sería necesario para la propuesta de la Administración.

El Sr. Mesas afirmaba que tenía asumida la propuesta del Sr. Laporta. Decía que si el taxista era el que debía pagar, éste debía saber cómo. Añadía que no se podía obligar a nadie a pagar el canon de 100.000 ptas. anuales. El taxista, puntualizaba, dirá 'no'. Respecto a los documentos presentados por el Sr. Gracia y la Coordinadora, señalaba que los taxistas no los entenderían. Hacía pública la propuesta del Gremio.

— El Sr. Laporta opinaba que debería contarse con la unanimidad de todas las asociaciones, para que más del 50% del sector estuviese dispuesto a hacer las aportaciones. En cuanto a la congelación de asalariados, proponía que si se encontraba una fórmula menos rígida, manteniendo los que hay o reduciéndolos, pero a menor ritmo, podía ser más favorable para obtener acuerdos unánimes. Puntualizaba, sin embargo, que la EMT seguiría adelante con la reestructuración si no se daba esa unanimidad.

— El Sr. Mesas decía que el Sr. Goñi engañó a los taxistas porque en principio afirmó que la administración aportaría el 30% del dinero, y ahora se renunciaba a él.

— El Sr. Goñi explicaba nuevamente los planteamientos que sobre este tema surgieron en la reunión del día 4. Proponía también que se diesen carnets de taxistas, porque si se pretendía que el negocio del taxi fuese rentable, debían haber futuros compradores de licencia. Respecto al tema "un taxi, un conductor", subrayaba que podía hablarse.

— El Sr. Laporta intervenía para pedir más diálogo entre asociaciones, porque existían intereses legítimos contrapuestos. Añadía que el Institut había reducido las licencias efectivas de taxis en circulación, y que el proceso continuaría. El taxista, decía, debe entender que si no paga, el valor de las licencias seguirá descendiendo y existirán licencias sin chóferes. En su opinión, los números salen sin intereses. Respecto al tema de carnets planteado por el Sr. Goñi explicaba que los exámenes deberán suspenderse en el proceso de reestructuración, ya que no se podrá otorgar un carnet a una persona, para luego decirle que no podrá ejercer como taxista. La misma opinión expresaba el Sr. Nebot.

— El Sr. Fernández subrayaba que debía dejarse sin efecto la modificación del art. 17. Asimismo proponía que el taxista que lo deseara, realizase una aportación de 750.000 ptas., solicitando un crédito personal avalado por la licencia. Así cada taxista se responsabilizaría del tema.

— El Sr. Laporta recordaba que el acuerdo establecía que por cada licencia debía pagarse el precio del mercado y que cualquier modificación debía ser refrendada unánimemente por las asociaciones.

— El Sr. Fernández intervenía para señalar que el dinero de la publicidad que se estaba obteniendo, aún no se destinaba a la reestructuración. Proponía emplearlo para retirar más licencias. Recordaba que empresarios son todos los taxistas y que se estaban perjudicando.

— El Sr. Gracia exponía que no estaba dispuesto a consentir nada

que no fuese correcto. En relación a que la EMT se mostraba dispuesta a tirar el carro de la reestructuración, añadía que debía ser uno lleno, no vacío. Decía que se había retrocedido, porque antes se hablaba de una aportación de las administraciones, no sólo de la EMT, de un 30%, y ahora el 100% debe pagar el taxista. Entendía que las aportaciones de la EMT y la de los taxistas sumaban ahora 130%. Pedía seriedad en el proceso y que tres sindicatos, junto con la Administración, llevaran la contabilidad. Ante la perspectiva de un acuerdo, se debería hablar de la Taula Tècnica para que los taxistas se sintieran obligados a pagar las 100.000 ptas. anuales. Resaltaba que no había nada concreto en el tema créditos. Consideraba la intervención del Sr. Laporta realista, porque expuso las posibilidades, pero también las dificultades. Coincidió con él en el sentido de que los bancos no avalarían el proceso, porque éstos no considerarían que se está negociando con un servicio público, sino el beneficio de la operación.

— El Sr. Laporta puntualizaba que uno de los bancos con los que contactó la Coordinadora había adelantado que no se hicieran ilusiones.

— El Sr. Gracia decía que no era intención suya poner tablas a las ruedas y se ofrecía a ir a los bancos —él ya se informó en la financiera de Banca Catalana. En cuanto al escrito presentado por su sindicato decía que es una propuesta abierta al diálogo. Destacaba también que en todo un año no se había sido capaz de recoger dinero para retirar licencias y no se habían movido. Añadía que era un problema de las asociaciones. Preguntaba también si éstas estarían preparadas para ejecutar las deudas en el supuesto de que alguna persona se negara a pagar. Aconsejaba al Sr. Goñi hacer números al alza no a la baja, porque los bancos se llevarían la mejor tajada.

— El Sr. Navarro apuntaba que debía llevarse adelante la reestructuración como plantea el Libro Blanco —a su juicio malo. Añadía que el taxi se encontraba en situación límite por lo que el taxista no podría pagar 100.000 ptas. Primero, decía, se debe mejorar su economía. No aprobaba la tasa fija y proponía solicitar créditos al ritmo de amortización de licencias.

— El Sr. Marín dejaba constancia de que, si el sector decía no a la reestructuración el 25 de abril, saldría a la calle con dos conductores y trabajaría los 7 días de la semana.

— El Sr. Fernández matizaba que se quería llevar adelante una cosa inviable y que el Sr. Marín no se mostraba partidario de la reestructuración.

— El Sr. Tomás decía al Sr. Fernández que él ya sabía que cada taxista debe pagar 750.000 ptas., pero que las situaciones personales son distintas y que es consciente de que algunos taxistas no pueden pagar de golpe esa cantidad, pero pueden buscarse sistemas de pago ajustables a cada persona.

— El Sr. Busquets observaba que algunas asociaciones no exponían su opinión y que debía escucharse a todas.

— El Sr. Goñi se mostraba de acuerdo en que debía existir más diálogo, y decía que el referéndum podría ser postergado a mayo para que las cosas estuvieran claras. Daba cuenta de las próximas reuniones que la Coordinadora mantendría (Banco de Sabadell, "la Caixa", Conseller d'Obres Públiques, Direcció General de Transports, etc.) Respecto a la pregunta facilona, puntualizaba que normalmente en un referéndum el que lo organiza, gana. En su opinión con un consenso generalizado no sería necesario el referéndum.

— A todo ello, el Sr. Gracia recordaba que en el taxi hay 6.000 profesionales no afiliados.

— El Sr. Goñi pedía un plazo de 10 días para dialogar entre asociaciones y limar asperezas.

— El Sr. Monclús consideraba demagógicas algunas intervenciones y decía que algunas asociaciones veían perdido el referéndum, y que estaban circulando otras propuestas como las del PCC. Aportaba a la reunión el texto.

— El Sr. Tomás afirmaba que no volvería a una reunión para discutir lo mismo de hace año y medio. Decía que ésta se había convocado para el referéndum. Afirmaba que el acuerdo estaba aprobado y que no iba a negociar nada en función del artículo 17 del reglamento. Añadía que deseaba llegar a un consenso y pedía renunciar a intere-

ses particulares. Señalaba que si el sector decía 'no' en el referéndum, quedaría liberado de su propuesta y preguntaría soluciones.

— El Sr. Gracia hacia algunas matizaciones. En cuanto a la UGT, consideraba que la petición de una póliza de crédito era más interesante que una póliza fija.

— Respondía el Sr. Navarro diciendo que era un sí a la reestructuración.

— El Sr. Gracia puntualizaba que era consciente de que el Sr. Navarro tenía claro el sí a la reestructuración, pero que al mismo tiempo afirmaba que veía difícil que el taxista pagase 100.000 ptas. Debe convencerse al sector, añadía. En relación a las afirmaciones del Sr. Fernández indicaba que no era fácil que el Institut pudiera legislar para que el taxista que lo desee pague las 750.000 ptas. de golpe.

— El Sr. Marín comentaba estar de acuerdo en que la licencia debía tener un valor, pero añadía que si no se conseguía que ésta tuviese un valor mediante la reestructuración, la única salida sería tener tantos conductores como transferencias.

— El Sr. Gracia decía que ya se opinó en su día sobre el Libro Blanco, que éste tuvo críticas, pero se retiraron y se aceptó. Por ello, creía que los números allí expuestos estaban claros y no comprendía por qué ahora se retiraban.

INSTITUT
DE METROPOLITANA
DEL TAXI

El contenido del acuerdo del 1º de febrero de 1996, concerniente a la reestructuración del sector del taxi precisa determinados extremos de los que no es bueno moverse sin el riesgo de que estemos constantemente renegociando los términos del acuerdo. Paralelamente se puede hablar de mejoras en los acuerdos, pero sin que ello comporte volver a empezar un nuevo periodo de negociaciones.

Lo importante ahora es explicar al colectivo cuál es el método previsto para la reestructuración y cuales son las ventajas de esta operación.

Hay que precisar el concepto de licencia efectiva que introduce en el Libro Blanco de la Reestructuración. La mayor parte de las licencias trabajan un único turno, pero algunas de ellas trabajan dos turnos, sea por que son conducidas por titular y asalariado, por titular y familiar o por dos asalariados.

Por tanto, el número de licencias efectivas es igual al número de: titulares conductores + asalariados + familiares + personas interpuestas.

En esta perspectiva, el número de licencias efectivas entre los años 1985 y 1995 ha evolucionado de la siguiente manera:

	1985		1995
TC	10.786	TC	10.261
Asalariados	2.291	Asalariados	1.064
Familiares	1.146	Familiares:	621
P. Interpuestas	25	P. Interpuestas	1

Ha habido, por tanto, una reducción de 2.301 licencias efectivas. Por ello, ya se ha producido una efectiva reestructuración en la última década.

Ahora se plantea una nueva fase de la reestructuración, en la que se propone la retirada de 1.215 licencias. Si el número de asalariados y familiares disminuye, el número de "licencias efectivas" disminuirá en más de 1.215 licencias, en el periodo de reestructuración.

En este sentido, durante el año 1995, el número de asalariados y familiares ha disminuido en 196. La nueva fase de reestructuración ha dado sus primeros pasos.

El acuerdo del 1 de febrero de 1996, establece la retirada de 1.215 licencias a precio de mercado en cinco años.

Este acuerdo es el que hay que explicar a los taxistas. Cualquier nueva vía de reestructuración, requerirá nuevos acuerdos que son evidentemente posibles, pero que en todo caso han de mejorar los actuales.

Si es así, se puede ya explicar esta propuesta al colectivo de taxistas, y las mejoras en la propuesta, ya vendrán más adelante. Lo que resulta quizás arriesgado es avanzar más sin preguntar al taxista si está conforme con que le condicionen de manera significativa su economía.

¿Cuánto debe pagar el taxista?

1.215 licencias en 5 años, significan 243 licencias por año. Siendo el precio actual de mercado de 5.000.000 de pesetas, esto significa un coste de 1.215.000.000 de pesetas.

Repartiendo esta cantidad por las 12.700 licencias efectivas resulta:

$$\frac{1.215.000}{12.947} = 101.600 \text{ ptas. durante 5 años. (*)}$$

La disminución del número de licencias provoca un aumento de la recaudación por parte de las licencias que restan.

El balance de pagos y mejora de ingresos puede verse en el cuadro adjunto.

Año	Pago por licencia efectiva en ptas.	Disminución mínima N° de licencias efectivas	Aumento de recaudación por licencia efectiva acumulado	Ingresos anuales
1	100.000.-	243	30.000.-	-70.000
2	100.000.-	243	90.000.-	-10.000
3	100.000.-	243	150.000.-	+50.000
4	100.000.-	243	210.000.-	+110.000
5	100.000.-	243	270.000.-	+170.000
6		243	300.000.-	+300.000

Falta pulir estas cifras a causa de los siguientes aspectos no contemplados hasta ahora:

1. El precio de las licencias va aumentando con el IPC.

2. El número de cotizantes disminuye ligeramente por la retirada de licencias y por la bajada de asalariados y familiares.

3. En cuanto a la forma de pago, podría concretarse en el pago de 10.000 ptas./mes excepto en febrero y agosto.

(*) se supone que pagan las 12.700 licencias efectivas, no sólo los titulares, y se paga al contado en cinco años, sin intereses bancarios.

— El Sr. Laporta exponía que la EMT llevaría adelante el proceso de reestructuración, aunque se lo pidiera tan solo una asociación e incluso si todas se retirasen. Manifestaba con rotundidad que habrá reestructuración. Decía ser consciente de que el acuerdo se aprobó por unanimidad, aunque existieran aspectos que no gustasen a alguna persona. Afirmaba que en esta mesa nadie se echó atrás y que no puede excluirse a nadie. Como a todos duele el pacto al que se llegó, añadía, la única manera de ponerlo en práctica sería ejecutarlo tal y como se aprobó. A su juicio debía establecerse el precio de mercado a que se refiere el acuerdo y la forma de pago. Se mostraba conforme en el plazo de 10 días propuesto por Goñi para que las asociaciones pudieran ponerse de acuerdo y aportar una fórmula de gastos e ingresos. Puntualizaba que si ésta no se presentaba, lo haría él, porque esta mesa era de acercamiento. Si ello no se lograba, la institución decidiría, aunque le gustaría llegar al máximo consenso posible. El Sr. Gracia señalaba que el STAB quiere la reestructuración y estaba dispuesto a seguir adelante al lado del Sr. Laporta.

— El Sr. Goñi señalaba que debía comprenderse que las asociaciones eran capaces de hacer la reestructuración pagando 6 millones por licencia, o la hará la Administración a menor precio. La próxima reunión se fijaba para el 22 de marzo a las 12 horas.



Muy Srs míos:

El día 4 de los ctes. se celebraron 2 reuniones en ese IMT, a las 9 y 12 horas, la primera en la Taula Tècnica del taxi y la segunda en el Grup de Seguiment de Reestructuració.

El primer punto del Orden del día rezaba, en un caso, "reestructuración del sector", y, en otro, "plantejament de la participació dels taxistes en la reestructuració i corresponent pregunta a fer en el referèndum del dia 25 d'abril".

A la vista de lo allí tratado, y en relación con los temas enunciados, este sindicato debe manifestar y puntualizar lo siguiente.

1. Es un tema de la máxima importancia y muy delicado, luego todo lo referente al mismo debe resultar de una absoluta transparencia.

2. Si el sector ha de correr con los costos de la reestructuración (la amortización de las licencias afectadas), hay que manifestárselo tal cual, sin equívocos, para que todo el mundo sepa a qué atenerse.

3. Los costos aludidos en el párrafo precedente son los señalizados en los correspondientes informes técnicos de los que se dispone. Los márgenes de variación posible son, evidentemente, muy reducidos. Y, sobre las cifras concretas, hay que hacer especial hincapié porque el colectivo debe conocer la suma que va a asumir y cómo la va a pagar.

4. Los taxistas deben conocer también las ventajas inherentes a la reconversión; las mismas vienen reflejadas también en los informes técnicos de anterior referencia consisten en el incremento de recaudación que beneficiará a la flota, proveniente de la que dejarán de percibir los actuales titulares de las licencias a amortizar.

En este apartado cabría introducir algunos matices, porque la correlatividad de los ingresos presentes y futuros nunca será matemática. Pero, sustancialmente, los datos de los informes técnicos obedecen a unas realidades y las ventajas de la reconversión están ahí y no se puede negar.

5. Con referencia a que el valor de las licencias que quedarán en explotación haya de moverse forzosamente al alza, ésta es una afirmación que hay que examinar más determinante. Todo dependerá, llegado el momento, de que existan profesionales preparados e idóneos que deseen adquirirlos.

En este sentido, la actual política del Institut Metropolità del taxi, congelando el número de titulares de carnets de taxista, es una mala política, y este sindicato, aprovecho la ocasión que le brinda esta comunicación para insistir una vez más en la necesidad de rectificación.

6. No puede soslayarse el hecho de que no todos los titulares de licencias se hallan en las mismas condiciones. Está el que se halla próximo a la jubilación, el que tiene 50 años, el que empieza ahora, el padre que explote la licencia con un hijo, el autónomo que comparte dependiente, los empresarios que tienen dos dependientes por licencia, etc.

Parece obvio que, de cara a la reconversión, habrá que establecer algunos coeficientes a fin de evitar injusticias o agravios comparativos. Este sindicato, aún sabiendo que éste es un tema sumamente complejo, cuenta con un equipo suficientemente preparado como para aportar datos y puntos de vista, porque el tema exige ser bien meditado y ampliamente contrastado.

7. Al taxista hay que decirle, sin ambages de ninguna clase, que la reconversión le va a costar una tasa anual de 100.000 ptas. "per càpita" a lo largo de 15 años. Esto sí que tiene que quedar claro, tiene que quedar escrito en letras de molde para que todos los afectados puedan entenderlo. En este punto no caben eufemismos ni subterfugios.

A este sindicato le parece muy arriesgado (y en este sentido, por supuesto, no va a asumir ninguna responsabilidad) prometer que una parte de la tasa anual va a cubrirse con publicidad, trato preferente en la adquisición de combustibles y recambios, coche único, etc.

Porque en este sentido será muy difícil poder lograr consolidar tales realidades y, en cualquier caso, lo que está claro es que la tasa habría que obtenerla a lo largo de 15 años y por la cuantía antes indicada.

8. Este sindicato brinda naturalmente la posibilidad de que el Institut pueda utilizar cualquier idea o sugerencia proveniente de la presente comunicación, al igual que encontraría adecuado aprovechar las que aparecen dignas de consideración en los informes o comunicaciones de los restantes sindicatos y entidades del sector.

A juicio del STAB, la pregunta a formular para el proyectado referéndum debería ser la siguiente:

¿Está Ud. de acuerdo en pagar una tasa fija de 100.000 ptas. anuales, durante 15 años, que se destinarían en su totalidad a amortizar y retirar 1.215 licencias de autotaxi, según el Plan de Reestructuración del sector, aprobado definitivamente por la Entitat Metropolità del Transport el día 1 de febrero de 1996?

Este sindicato manifiesta, una vez más, su sincera inclinación a examinar, con el debido respeto y la máxima atención, todas las posibilidades y sugerencias que se le brinden, tanto por parte de la Administración como de las restantes entidades del sector.

El STAB, en definitiva, reitera su habitual actitud de apertura al diálogo. En tema de tanta trascendencia como el que nos ha ocupado, deseáramos hacer especial hincapié en la necesidad de alcanzar un verdadero consenso.

Con lo cual aprovechamos la oportunidad para saludarles muy atte.

Fdo. Dionisio Gracia Fajardo.



La propuesta del Gremio es buscar la reestructuración, porque es necesaria, pero con garantías de que nadie se lleve un duro y sin que cueste ni una peseta más de lo necesario.

El Parlamento de Cataluña, por Ley especial, debe crear un organismo autónomo, dotándole de las competencias necesarias. Los encargados de la gestión serán los cinco sindicatos mayoritarios. La presidencia, sin derecho a cobro o subvención de clase alguna, sería rotativa y cada seis meses correspondería a cada uno de los sindicatos.

El sindicato que actúe como presidente, pone el local para las reuniones, teléfono, fotocopias y lo que sea necesario. Así, al taxista no le cuesta nada. La presidencia sólo conlleva ese derecho ocuparse de la administración y correr con los gastos.

A través de la Administración local de la Generalitat y el organismo autónomo se concerta un crédito con un banco oficial o privado, si lo da más barato, crédito que se irá utilizando a medida que haga falta y que sólo devengaría sobre lo que se disponga.

El banco se ocupa de cobrar el recibo mensual para la reestructuración y aplica el importe que se obtenga al crédito. Así de esta manera nadie toca el dinero. El procedimiento de trabajo sería el siguiente:

Cuando el taxista se jubile o quiera vender su licencia, se dirige a la EMT, ésta recoge la documentación y remite el expediente al sindicato que ostente en ese momento la presidencia semestral del organismo, en la junta compuesta por un miembro de cada sindicato, que se reúne cada semana. Si se aprueba la compra, se emite acta de conformidad y se rellena el cheque nominativo al taxista, en el cual siempre tendrá que haber dos firmas para pagarlo. Se devuelve el expediente y el cheque nominativo de la EMT para que ratifique la venta y ponga la firma.

Si el organismo no accede a la compra o no accede la EMT, se remite el expediente a la Conselleria de Transports de la Generalitat para que el conseller en cap haga de árbitro y decida, en un plazo no superior a una semana. Su fallo será inapelable, tanto para la EMT como para el organismo no será así para el taxista, ya que podrá recurrir conforme a su derecho.

Cada mes, el banco mandará tres extractos al organismo, a la EMT y a la Generalitat. Las licencias amortizadas no se extinguirán, pasarán a ser propiedad del organismo. Si algún día hacen falta más licencias se venden éstas y lo que se saque de ellas será para pagar el crédito o para beneficio de los taxistas.

¿Está Ud. de acuerdo en aceptar que para hacer la reconversión del sector tenga que pagar un canon sobre las siguientes bases?:

1. Las licencias amortizadas no se extinguen, quedan como propiedad de los taxistas, y si en un futuro se precisan más licencias, serán las de ese fondo las que se concedan, revirtiéndose el importe obtenido en los taxistas.
2. La cuota que cada taxista debe pagar, será proporcional al dinero que se venga necesitando año por año para amortización de las licencias, devengándose menos dinero en concepto de intereses.
3. Que el control del proceso por parte de los taxistas se llevará a través de sus asociaciones.
4. La tutela de la Administración sólo para controlar el proceso y garantizar el destino del dinero.
5. El Gremio, en todo momento, se opone a que alguien intente enriquecerse a costa de la reconversión. Asimismo se manifestó en la Taula Técnica del pasado día cuatro de marzo ante el Sr. Laporta.
6. El Gremio ha reiterado en varias ocasiones que el Ayuntamiento de Barcelona, conjuntamente con el resto de municipios que pertenecen al área metropolitana, son responsables de la demasia de licencias existentes. Por ello, el gremio pide la cuantía del Impuesto Municipal de Circulación para que sea revertido en la reconversión.
7. La aportación de las administraciones a razón de un millón de ptas. por cada licencia rescatada por motivos de jubilación o enfermedad, a personas con edad igual o superior a los 60 años.
8. La publicidad podrá ser contratada de forma conjunta conforme a una norma que en su caso se dicte por el organismo.

Coordinadora del Taxi

Propuesta de pregunta para la consulta del 25 de abril

Finalmente la EMT ha aprobado el Plan de reconversión del sector del taxi propuesto por las principales organizaciones del sector que contempla la amortización de un primer paquete de 1.215 licencias. El Plan prevé que la cantidad que cobrará cada taxista que abandone la profesión o se jubile, serán las siguientes:

Primer año	_____	6.000.000 ptas. por licencia amortizada.
Segundo año	_____	6.300.000 ptas. por licencia amortizada.
Tercer año	_____	6.615.000 ptas. por licencia amortizada.

Y así sucesivamente mientras dure el proceso de amortización de licencias.

La amortización de las primeras 1.215 licencias tendrá un efecto beneficioso para el sector. Por una parte, la recaudación media anual de cada taxista aumentará en más de 400.000 ptas. y, por la otra, se acabará con la desvalorización automática de las mismas, pasando de 5 a 6 millones tras la aprobación del Plan, de 6 a 6,6 millones a los tres años, y de 6,6 a 9 millones en el momento de la liberalización definitiva del mercado.

Los costos de la reconversión se dividirán en dos partes. La Administración pagará el 25% del valor global de la operación y los taxistas el 75% restante, entendiendo que las aportaciones de los taxistas serán destinadas únicamente para amortizar licencias.

Aportaciones de la EMT (costos de financiación e infraestructura durante 10 años):

Crédito oficial de 7.290 millones de ptas. a bajo interés (9%). Coste de estudios, referéndum, encuestas, etc. Todas las tasas y sanciones que abonan los taxistas. Costos de personal necesario para desarrollar el proceso. Coste del local necesario para desarrollar el proceso. Gastos de agua, luz y teléfono. Homologación de vehículos y otras tasas.

Aportación del sector (amortización de las licencias):

Cada taxista pagará una tasa anual de 80.000 ptas., aunque podrá hacerlo de dos maneras:
a. Directamente, a razón de una bajada de bandera actual por cada día de trabajo durante 10 años.
b. Indirectamente, mediante la suma de los descuentos acumulados en su tarjeta de consumo.

El dinero recaudado por todos estos conceptos solamente podrá ser destinado a amortizar licencias. Para retirarlo se necesitará la firma mancomunada de tres organizaciones del sector y del Gerente de la EMT. Trimestralmente se publicarán los ingresos, los gastos y el nº de calca de las licencias amortizadas.

Asimismo, el Plan de reconversión del sector prevé la celebración de una consulta para conocer tu opinión al respecto.

Pregunta

Estas de acuerdo con el Plan de reconversión del sector expuesto anteriormente, que contempla la retirada de un primer paquete de 1.215 licencias?

SÍ NO

COMPAÑERO TAXISTA

Ante la pasividad de la Administración con los problemas del TAXI.
Los compañeros del P.C.C. proponen:

***Turnos de trabajo ¡YA!**

—Turnos de 12 horas de lunes a viernes.
—sábados y domingos como están.

NOTIFICACIONES

De conformidad con lo establecido en el Art. 59, ap. 4, último párrafo de la Ley 30 de Régimen jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, el día 23 de febrero de 1996 se remitieron para su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia, las siguientes modificaciones:

- Al ser desconocido el domicilio de los interesados que a continuación se citan, por el presente se les comunica que se han incoado los expedientes sancionadores que a continuación se relacionan:

Denunciado: Antonio Cobos Aleixandre, heredero legal y único de Carmen Aleixandre García. Expediente sancionador: 952000. Hecho denunciado: Ceder la explotación de la licencia de D. Julián Fuentes Bergadà de forma no autorizada por el Reglamento Regulador del Servicio de Autotaxis. Art. infringido: 23 ap. 3 inciso e) del vigente Reglamento Regulador del Servicio de Autotaxis. Sanción aplicable: revocación de licencias.

Siendo la instructora de los mismos Doña Amparo Gómez Álvarez de Luna y el órgano competente para su resolución, la Gerencia del Institut Metropolità del Taxi, según lo dispuesto en el art. 16 de los Estatutos constitutivos del citado Institut. Lo que se les comunica, haciéndoles saber que disponen de un plazo de quince días hábiles, contados a partir del siguiente a la publicación de este Edicto, para alegar por escrito lo que convenga a su defensa y aportar o proponer las pruebas de que, en su caso, intenten valerse, de conformidad con lo dispuesto en el art. 210 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprobó el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el Real Decreto 1772/84, de 5 de agosto (BOE nº 199 de 20.08.94). Barcelona, 2 de febrero de 1996. La Secretaria: Eulàlia Perarnau Clarasó

- Al ser imposible la entrega de las notificaciones en los domicilios de los interesados que a continuación se citan, por el presente se les comunica que, de conformidad con lo establecido en el artículo 201, ap. 1 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE nº

241, de 8.10.1990), el director de Serveis Tècnics de l'Institut Metropolità del Taxi ha decretado imponerles las sanciones que a continuación se relacionan por haber incurrido en las siguientes faltas:

Denunciado	Expediente sancionador	Infracción cometida	Sanción
Fco. Godoy Rodríguez	941801	197 e	230.001 ptas.
Javier Tenorio Barbosa	951775	197 e	230.001 ptas.

Deberán hacer efectivas dichas sanciones en el plazo de 15 días, a partir del siguiente a la publicación de este Edicto.

Contra esta resolución podrán imponer el recurso ordinario previsto en los artículos 114 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (Boletín Oficial del Estado nº 285, de 27 de noviembre de 1992) ante el gerente del Institut Metropolità del Taxi en el plazo de un mes, contando a partir de esta publicación.

Se entenderá desestimado si transcurre un mes desde la interposición del recurso sin que se notifique resolución expresa.

Contra la desestimación del recurso ordinario podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso en el plazo de dos meses desde la fecha de notificación de la resolución desestimatoria del recurso ordinario, y en el plazo de un año desde la fecha de su interposición, si no recayere resolución expresa.

Podrá, no obstante, utilizar cualesquiera otros recursos quien lo creyere conveniente. Barcelona, 8 de febrero de 1996. La secretaria delegada. Irene Mestres Bouzó

- Al ser imposible la entrega de las notificaciones en los domicilios de los interesados que a continuación se citan, por el presente se les comunica que, de conformidad con lo establecido en el artículo 182 del Decreto 319/1990 de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (DOG nº 1387 de

31.12.1990), el director de Serveis Tècnics de l'Institut Metropolità del Taxi ha decretado imponerles las sanciones que a continuación se relacionan por haber incurrido en las siguientes faltas:

Denunciado	Expediente sancionador	Infracción cometida	Sanción
José Palacios García	950304	180 k	46.001 ptas.
José Luís García Asensio	950618	180 k	46.001 ptas.
José Fernández Buendía	951215	180 k	46.001 ptas.
Carlos J. Expósito Cerdán	951593	180 k	40.001 ptas.

Deberán hacer efectivas dichas sanciones en el plazo de 15 días, a partir del siguiente a la publicación de este Edicto.

Contra esta resolución podrán imponer el recurso ordinario previsto en los artículos 114 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (Boletín Oficial del Estado nº 285, de 27 de noviembre de 1992) ante el gerente del Institut Metropolità del Taxi en el plazo de un mes, contando a partir de esta publicación.

Se entenderá desestimado si transcurre un mes desde la interposición del recurso sin que se notifique resolución expresa.

Contra la desestimación del recurso ordinario podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso en el plazo de dos meses desde la fecha de notificación de la resolución desestimatoria del recurso ordinario, y en el plazo de un año desde la fecha de su interposición, si no recayere resolución expresa.

Podrá, no obstante, utilizar cualesquiera otros recursos quien lo creyere conveniente. Barcelona, 8 de febrero de 1996. La secretaria delegada. Irene Mestres Bouzó

• Al ser desconocido el domicilio de los interesados que a continuación se citan, por el presente se les comunica que, de conformidad con lo establecido en el artículo de conformidad con lo establecido en el artículo 60.3 del vigente Reglamento Metropolitano Regulador del Servicio de Autotaxis, el Director de Serveis Tècnics de l'Institut Metropolità del Taxi ha decretado imponerles las sanciones que a continuación se relacionan por haber incurrido en las siguientes faltas:

Denunciado	Expediente sancionador	Infracción cometida	Sanción
Carlos Ruiz González	950586	59 2 d/29 1	10.000 ptas.
Antonio Raya Alba	951266	59 2 d	25.000 ptas.
Joaquín Guerrero Luna	951388	58 2	15.000 ptas.
Pedro Alegre Freixes	951408	59 2 f	25.000 ptas.
Juan R. Vilagrasa Chape	951526	59 2 d/29.1	25.000 ptas.
Carlos Agut Ortiz	951868	59 2 d	25.000 ptas.
Epifanio Fernández Vigara	951932	59 2 d	25.000 ptas.
Amado Guerra Abella	951941	58 2 j	25.000 ptas.

Deberán hacer efectivas dichas sanciones en el plazo de 15 días, a partir del siguiente a la publicación de este Edicto.

Contra esta resolución podrán imponer el recurso ordinario previsto en los artículos 114 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (Boletín Oficial del Estado nº 285, de 27 de noviembre de 1992) ante el gerente del Institut Metropolità del Taxi en el plazo de un mes, contando a partir de esta publicación.

Se entenderá desestimado si transcurre un mes desde la interposición del recurso sin que se notifique resolución expresa.

Contra la desestimación del recurso ordinario podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso en el plazo de dos meses desde la fecha de notificación de la resolución desestimatoria del recurso ordinario, y en el plazo de un año desde la fecha de su interposición, si no recayere resolución expresa.

Podrá, no obstante, utilizar cualesquiera otros recursos quien lo creyere conveniente. Barcelona, 8 de febrero de 1996. La secretaria delegada. Irene Mestres Bouzó

• Al ser imposible la entrega de las notificaciones en los domicilios de los interesados que a continuación se citan, por el presente se les comunica que, de conformidad con lo establecido en el artículo 60.3 del vigente Reglamento Metropolitano Regulador del Servicio de autotaxis, el director de Serveis Tècnics de l'Institut Metropolità del Taxi ha decretado imponerles las sanciones que a continuación se relacionan por haber incurrido en las siguientes faltas:

Denunciado	Expediente sancionador	Infracción cometida	Sanción
Ramón de la Fuente Navarrete	941583	59 2 d/29.1	10.000 ptas.
J. Antonio Muñoz Granados	950007	59 2 d/29.1	10.000 ptas.
Jaime Mercadé Buatell	950169	59 2 d/29.1	25.000 ptas.
Pedro Regalado Tome Tome	950196	59 2 d/29.1	10.000 ptas.
Cristóbal Manzanares Bayonas	950234	59 2 d/29.1	10.000 ptas.
Orencio Palmón Gómez	950235	59 2 d/29.1	10.000 ptas.
José Navascues Sierra	950768	59 2 d/1	10.000 ptas.
Mariano Poyatos Serna	950951	58 2 j	15.000 ptas.
Mariano Poyatos Serna	950968	59 2 b	25.000 ptas.
José Freire Fortuna	951017	59 2 d/29.1	25.000 ptas.
Manuel Bazalo Vibora	951106	58 2 a	15.000 ptas.
Rafael Martín Pastor	951502	59 2 d/29.1	25.000 ptas.
José Luis García Gómez	951571	59 2 d/28	25.000 ptas.
Manuel Bazalo Vibora	951727	59 2 e	25.000 ptas.
Fco. Javier González Lorenzo	951750	59 2 d/35	25.000 ptas.
Emilio Rodríguez Pérez	951857	59 1 a	25.000 ptas.

Deberán hacer efectivas dichas sanciones en el plazo de 15 días, a partir del siguiente a la publicación de este Edicto.

Contra esta resolución podrán imponer el recurso ordinario previsto en los artículos 114 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (Boletín Oficial del Estado nº 285, de 27 de noviembre de 1992) ante el gerente del Institut Metropolità del Taxi en el plazo de un mes, contando a partir de esta publicación.

Se entenderá desestimado si transcurre un mes desde la interposición del recurso sin que se notifique resolución expresa.

Contra la desestimación del recurso ordinario podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso en el plazo de dos meses desde la fecha de notificación de la resolución desestimatoria del recurso ordinario, y en el plazo de un año desde la fecha de su interposición, si no recayere resolución expresa.

Podrá, no obstante, utilizar cualesquiera otros recursos quien lo creyere conveniente. Barcelona, a 9 de febrero de 1996. La secretaria delegada. Irene Mestres Bouzó

• Al ser imposible la entrega de las notificaciones en los domicilios de los interesados que a continuación se citan, por el presente se les comunica que, de conformidad con lo establecido en el artículo 201, ap. 1 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE nº 241, de 8.10.1990), el director de Serveis Tècnics de l'Institut Metropolità del Taxi ha decretado imponerles las sanciones que a continuación se relacionan por haber incurrido en las siguientes faltas:

Denunciado	Expediente	Infracción	Sanción
Fco. Martínez Ballesteros	950476	197 e	230.001 ptas.
Abilio Moreno Blasco	950920	197 e	230.001 ptas.
Juana Biames Ballesteros	951741	197 e	230.001 ptas.

Deberán hacer efectivas dichas sanciones en el plazo de 15 días, a partir del siguiente a la publicación de este Edicto.

Contra esta resolución podrán imponer el recurso ordinario previsto en los artículos 114 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (Boletín Oficial del Estado nº 285, de 27 de noviembre de 1992) ante el gerente del Institut Metropolità del Taxi en el plazo de un mes, contando a partir de esta publicación.

Se entenderá desestimado si transcurre un mes desde la interposición del recurso sin que se notifique resolución expresa.

Contra la desestimación del recurso ordinario podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso en el plazo de dos meses desde la fecha de notificación de la resolución desestimatoria del recurso ordinario, y en el plazo de un año desde la fecha de su interposición, si no recayere resolución expresa.

Podrá, no obstante, utilizar cualesquiera otros recursos quien lo creyere conveniente. Barcelona, a 23 de febrero de 1996. La secretaria delegada: Irene Mestres Bouzó

• Al ser imposible la entrega de las notificaciones en los domicilios de los interesados que a continuación se citan, por el presente se les comunica que, de conformidad con lo establecido en el artículo 60.3 del vigente Reglamento Metropolitano Regulador del Servicio de Autotaxis, el director de Serveis Tècnics de l'Institut Metropolità del Taxi ha decretado imponerles las sanciones que a continuación se rela-

cionan por haber incurrido en las siguientes faltas:

Denunciado	Expediente sancionador	Infracción cometida	Sanción
Eduardo Ferré Nadal	950030	59 2 d/29.1	10.000 ptas.
Bartolomé Sáez González	950050	59 2 d/29.1	10.000 ptas.
Marcos Manzanares Bayona	950142	59 2 d/29.1	10.000 ptas.
Jorge Puig Marxuach	950171	59 2 d/29.1	10.000 ptas.
Antonio Rodríguez González	950252	59 2 d/29.1	10.000 ptas.
Daniel Ulla Lamas	950932	58 1 c	15.000 ptas.
Rafael J. Aparicio Roldán	951247	59 2 d	25.000 ptas.
Manuel Leal del Ojo Romero	951732	59 2 d/17	Suspensión de 3 meses de licencia 9955
Paulina Sanjuan Ruiz	951743	59 2 d/17	Suspensión de 15 días de la licencia nº 2311
Fco. Valero Lizarte	951761	59 1 f	Suspensión de 6 meses del carnet nº 13254
Amadeo Menes Sebastián	951814	59 2 d	Suspensión de 3 meses del carnet nº 21905
Jesús Mº González Martín	951816	59 2 d	Suspensión de 3 meses del carnet nº 38162

Deberán hacer efectivas dichas sanciones en el plazo de 15 días, a partir del siguiente a la publicación de este Edicto.

Contra esta resolución podrán imponer el recurso ordinario previsto en los artículos 114 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (Boletín Oficial del Estado nº 285, de 27 de noviembre de 1992) ante el gerente del Institut Metropolità del Taxi en el plazo de un mes a partir de esta publicación.

Se entenderá desestimado si transcurre un mes desde la interposición del recurso sin que se notifique resolución expresa.

Contra la desestimación del recurso ordinario podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso en el plazo de dos meses desde la fecha de notificación de la resolución desestimatoria del recurso ordinario, y en el plazo de un año desde la fecha de su interposición, si no recayere resolución expresa.

Podrá, no obstante, utilizar cualesquiera otros recursos quien lo creyere conveniente. Barcelona, a 23 de febrero de 1996. La secretaria delegada, Irene Mestres Bouzó

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

Denunciado: Antonio Gámez Iruela. Expediente sancionador: 951824. Hecho denunciado: Cobro de suplementos no autorizados (pretender cobrar 2.000 ptas. por desgaste de aire acondicionado en un viaje con destino Girona). Art. infringido: 59 ap. 2 inciso f) del vigente Reglamento Metropolitano regulador del Servicio de Autotaxis. Sanción aplicable: Multa de 25.000 ptas.

Denunciado: Loreto Gutiérrez Farrea. Expediente sancionador: 96011. Hecho denunciado: Cobro abusivo a usuarios (cobrar 900 ptas. cuando, según el informe técnico emitido, corresponderían 800 ptas.) Art. infringido: 37 ap. a) de la Norma Complementaria XVI del vigente Reglamento Metropolitano Regulador del Servicio de Autotaxis. Sanción aplicable: Multa de 40.001 ptas.

Denunciado: José Roa Mera. Expediente sancionador: 960112. Hecho denunciado: Darse a la fuga con un billete de 5.000 ptas. tras una discusión con la usuaria acerca de un importe de 425 ptas. Art. infringido: 37 ap. a) de la Norma Complementaria XVI del vigente Reglamento Metropolitano Regulador del Servicio de Autotaxis. Sanción aplicable: multa de 40.001 ptas.

Denunciado: Amado Guerra Abella. Expediente sancionador: 960364. Hecho denunciado: Negarse a prestar un servicio, insultando a las clientes por ser de raza negra. Art. infringido: 59 ap. 2 inciso e) del vigente Reglamento Metropolitano regulador del Servicio de Autotaxis. Sanción aplicable: Multa de 25.000 ptas.

Denunciado: Carlos Ramia Gomila. Expediente sancionador: 960369. Hecho denunciado: Tener un trato incorrecto con la usuaria e insultar a los agentes de la autoridad. Art. infringido: 59 ap. 2 inciso c) del vigente Reglamento Metropolitano Regulador del Servicio de Autotaxis. Sanción aplicable: Multa de 15.000 ptas.

Siendo la instructora de los mismos Doña Amparo Gómez Álvarez de Luna y el órgano competente para su resolución, la Dirección de Servicios Técnicos del Institut Metropolità del Taxi, según lo dispuesto en el art. 16 bis de los Estatutos constitutivos del citado Institut. Lo que se les comunica, haciéndoles saber que disponen de un plazo de quince días hábiles, contados a partir del siguiente a la publicación de este Edicto, para alegar por escrito lo que convenga a su defensa y aportar o proponer las pruebas de que, en su caso, intenten valerse, de conformidad con lo dispuesto en el art. 210 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprobó el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el Real Decreto 1772/84, de 5 de agosto (BOE nº 199 de 20.08.94). Barcelona, 23 de febrero de 1996 La secretaria Eulàlia Perarnau Clarasó

• Al ser imposible la entrega de las notificaciones en los domicilios de los interesados que a continuación se citan, por la presente se les comunica que, de conformidad con lo establecido en el artículo 60.3 del vigente Reglamento Metropolitano Regulador del Servicio de autotaxis, el director de Serveis Tècnics de l'Institut Metropolità del Taxi ha decretado imponerles las sanciones que a continuación se relacionan por haber incurrido en las siguientes faltas:

Denunciado	Expediente	Infracción	Sanción
Félix Carrasco Blas	950334	59 2 d	3 meses de suspensión. carnet nº 22544
Emilio Calvo Sarmentero	951431	59 2 d	3 meses de suspensión. carnet nº 34252
Isidro García Bautista	951671	59 2 d/7	3 meses de suspensión. carnet nº 9258
Jorge Jubany Bonet	951745	59 2 d	3 meses de suspensión. carnet nº 20417
Ricardo Villa Tarradellas	951795	59 1 c	3 meses de suspensión. carnet nº 4118
Ángel Marcos Sánchez	951890	59 2 d	3 meses de suspensión. carnet nº 6327
José Gómez Fernández	951935	59 1 c	3 meses de suspensión. carnet nº 7557
Antonio Barneo Gurillo	950075	59 2 d/29 1	10.000 ptas.
José A. Pérez Vázquez	950310	58 2 j	5.000 ptas.
Felicísimo García Castillo	950571	58 2 h	5.000 ptas.
Manuel Gómez Perdigón	950583	59 2 d/29 1	10.000 ptas.
Fco. Godoy Rodríguez	950595	59 2 d/29 1	10.000 ptas.
Felicísimo García Castillo	950674	59 2 d/35	10.000 ptas.
Juan Marín Reina	950685	59 2 d/35	10.000 ptas.
Juan Muñoz Alcoholicado	950839	58 2 h	15.000 ptas.
Jesús Domingo Auge	950872	59 2 d/29 1	25.000 ptas.
Alfredo Calatrava Haro	951065	59 2 d/17	25.000 ptas.
Fernando Gómez Aponte	951181	58 2 h	15.000 ptas.
Celso Poyuelo Sanz	951517	59 2 d/29 1	25.000 ptas.
Jaime Sorribes Carregui	951702	59 2 d	25.000 ptas.
Joaquín Villalba Gimeno	951779	57 2 e	5.000 ptas.
José L. de Buen Lluch	951193	58 2 h	15.000 ptas.
Fernando Pueyo Ariño	960058	59 2 d/29 1	25.000 ptas.
Tomás Rodríguez García	960307	58 2 h	15.000 ptas.
Macario Baños González	960312	58 2 h	15.000 ptas.
Carlos Navarro Morán	960351	58 2 h	15.000 ptas.

Deberán hacer efectivas dichas sanciones en el plazo de 15 días, a partir del siguiente a la publicación de este Edicto.

Contra esta resolución podrán imponer el recurso ordinario previsto en los artículos 114 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (Boletín Oficial del Estado nº 285, de 27 de noviembre de 1992) ante el gerente del Institut Metropolità del Taxi en el plazo de un mes, contando a partir de esta publicación.

Se entenderá desestimado si transcurre un mes desde la interposición del recurso sin que se notifique resolución expresa.

Contra la desestimación del recurso ordinario podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso en el plazo de dos meses desde la fecha de notificación de la resolución desestimatoria del recurso ordinario, y en el plazo de un año desde la fecha de su interposición, si no recayere resolución expresa. Podrá, no obstante, utilizar cualesquiera otros recursos quien lo creyere conveniente. Barcelona, a 22 de marzo de 1996. La secretaria delegada: Irene Mestres Bouzó.

Magnífica resposta al curs experimental de cultura general

L'Institut Metropolità del Taxi va impartir durant els mesos de gener i febrer un seminari previ de cultura general destinat als alumnes que van iniciar un nou curs d'accés a la professió. En aquesta ocasió, el seminari ha estat voluntari, però a partir del curs vinent, serà de caràcter obligatori.

addicionals de caràcter voluntari, fet insòlit si pensem en altres col·lectius diguem-ne més acadèmics". En relació al contingut del curs, Lluís Bou subratlla que el temari es va centrar en "la revisió històrica dels aspectes més rellevants esdevinguts al llarg de la història de humanitat, incidint en les grans formes estructurals —i en el seu moment temporal— que han marcat l'evolució de la societat".

Atesa la curta durada del seminari, la metodologia i el temari van ser estructurats amb molta cura. Sense deixar de banda els aspectes més rellevants de l'època antiga, el marc d'interès del curs es va centrar en l'estudi i l'anàlisi de l'època contemporà-


nia. Així ho puntualitza Lluís Bou: "La major part de les sessions s'han desenvolupat remarcant els aspectes importantíssims dels canvis socials esdevinguts com a conseqüència de la industrialització, com podria ser l'aparició d'unes noves classes socials amb més protagonisme històric, els nacionalismes o el pensament científic, sense oblidar els aspectes culturals dins del món de les arts plàstiques, que anirien des del pensament romàntic fins a l'aparició de l'art abstracte".

El seminari va oferir, però altres tipus d'incentius. Les sessions teòriques es van reforçar amb d'altres relacionades amb la història de la música i del cinema, acom-

panyades totes elles de sessions musicals i projeccions de pel·lícules, respectivament. També es van organitzar visites a diversos punts de la ciutat relacionats amb la matèria tractada; un exemple d'aquesta dinàmica formativa va ser la visita que els alumnes van realitzar a la Colònia Industrial Sedó.

En la perspectiva d'avançar encara més en les properes edicions del curs, Lluís Bou deia a la Revista del Taxi que "d'aquesta iniciativa no se'n pot fer cap altra lectura que una experiència positiva i valorar-la conseqüentment davant de l'afany demostrat per un col·lectiu que aspira a oferir un servei públic més digne, seriós i, en definitiva, més humà".

La resposta i el seguiment d'aquesta iniciativa ha estat valorada de forma molt satisfactòria per l'equip de professors que el va impartir. Així ho manifesta l'historiador i reponsable del curs, Lluís Bou: "Atesa la dinàmica i la participació en les classes, es pot dir que el seguiment del curs per part de l'alumnat ha estat força positiu, la qual cosa incideix en el fet que la matèria, en lloc de convertir-se en una càrrega addicional pel que fa als estudis propis de la professió de taxista, tingui un interès remarcable com a fet cultural que cal potenciar". Al respecte, el mateix Lluís Bou destacava altres elements no menys significatius: "Un altre indicatiu d'aquest interès seria no solament el resultat de les proves que els alumnes van haver de superar —força aclaridor de l'interès demostrat—, sinó que a més, un tant per cent important de persones va presentar treballs



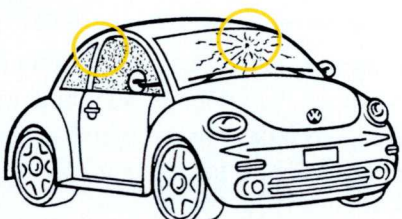
VIDRE COTXE GRUP

**... NO
PASSA
RES**

**COL·LOCACIÓ
A L'INSTANT**

**TOTES LES
MARQUES
MUNDIALS**

**OPEREM AMB
TOTES LES
COMPANIES
D'ASSEGURANCES**



**CENTRES DE MUNTATGE
VIDRE AUTOMOCIÓ**

VIDRE COTXE SARRIÀ
LOBO GLASS CAR, S.L.
Avgda. Sarrià, 11-13 – BARCELONA
Tel. 430 48 00

VIDRE COTXE ARAGÓ
CRISTAL AUTO BARCELONA, S.L.
Aragó, 489 – BARCELONA
Tel. 231 45 08

**VIDRE COTXE
MERIDIANA, S.L.**
Avgda. Meridiana, 384
(Entre Escòcia i Fabra Puig)
BARCELONA
Tels. 274 08 12 - 274 10 32

**VIDRE COTXE
BADALONA**
CRISTAL COCHE BADALONA, S.L.
Plaça dels Països Catalans, 112
(Final Metro Pep Ventura)
BADALONA – Tel. 399 16 00
Diumenges i festius:
399 16 00 – 384 62 84 – 200 47 72

PRECIOS ESPECIALES TAXISTAS

El Grup socialista demana a la Mesa del Parlament de Catalunya que l'ordenació i gestió dels serveis urbans amb vehicles d'un màxim de nou places sigui competència dels ajuntaments i dels ens locals metropolitans

Proposició no de llei sobre el transport de viatgers en autotaxi Tram. 250-00081/05

Presentació: Sr. Manuel Nadal i Ferreras, juntament amb cinc altres diputats del Grup Socialista al Parlament de Catalunya
Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 13.02.1996

A LA MESA DEL PARLAMENT

Manel Nadal i Ferreras, Celestino Corbacho i Chaves, Daniel Terradellas i Redon, Pere Jordi Piella i Vilaregut i Marina Geli i Fabrega, diputats del Grup Socialista, fent ús d'allò que disposen els articles 134 i 135 del Reglament de la Cambra, presenten la següent Proposició no de llei, sobre el transport de viatgers per autotaxi.

L'objecte de la regulació del Reial Decret de 763/1979, pel que es va aprovar el Reglament Nacional dels Serveis Urbans i Interurbans de Transports en Automòbils Lleugers, de 16 de març de 1979, així com el del Reglament regulador dels serveis d'autotaxis, autoturismes i especials o d'abonament de la Corporació Metropolitana de Barcelona, aprovat pel Consell Metropolità en sessió de data 12 de març de 1981 és «el servei de transport de viatgers en automòbils lleugers en lloguer amb conductor».

La normativa vigent a l'actualitat amb matèria de Transport de viatgers es regula amb els texts legals següents:

A- Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor (DOG núm. 851 de 12.06.1987).

B- Decret 319/1990, de 21 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor (DOG núm. 1387 de 31.12.1990).

C- Llei 16/1987 (Suprema Autoritat de l'Estat) de 30 de juliol, d'Ordenació dels Transports Terrestres (BOE núm. 182 de 31/07/1987).

D- Reial Decret 12/11/1990 de 28 de setembre, pel que es va aprovar el Reglament que desenvolupa la Llei anterior.

La Llei 7/1985, de 2 d'abril, Reguladora de les Bases del Règim local estableix de forma expressa la competència municipal en la legislació sectorial del transport. Aquesta competència es reafirma en la Llei 8/1987 Municipal i de Règim Local de Catalunya.

Els Reglaments esmentats en l'encapçalament d'aquesta proposta és «la regulació del servei de transport de viatgers en automòbils de turisme», sense que pugui arribar-se a la conclusió de que les normes anteriorment assenyalades han suposat una variació essencial en quant al tipus de vehicles amb el que es prestava el servei, doncs el vehicle de turisme estava perfectament definit el 16 de març de 1979 (data en la que va aparèixer publicat el Reglament Nacional), en l'apartat h.), en relació amb el g.) ambdós de l'article 4 del Codi de Circulació de 25 de setembre de 1931 i en l'article 7, segon paràgraf, de l'anomenat Reglament, s'indica: «En tot cas, la seva capacitat no excedirà de set places, per les classes A) i B), inclosa la del conductor. Excepcionalment podran utilitzar-se fins a nou places pels serveis en alta muntanya.»

No obstant, l'article 38, apartat 3, de la «Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor» disposa: «Corresponen als Ajuntaments o als Ens Metropolitans legalment constituïts l'ordenació i la gestió dels serveis urbans de transport amb vehicles de capacitat màxima de cinc places, inclosa la del conductor. En aquest supòsit, fins i tot per als serveis interurbans, la llicència municipal és condició indispensable per a poder admetre passatgers des del municipi de què es tracta, sens perjudici de l'autorització necessària de la Generalitat»; aquest precepte legal, reduint el número de places dels vehicles que poden oferir serveis de taxi als habitants de Catalunya, respecte a la resta del territori nacional, està perjudicant als usuaris que pretenen desplaçar-se en grup, més freqüents, poder que en altres Comunitats Autònomes en les que no es doni les mateixes circumstàncies culturals i econòmiques (Fires, Congressos, concerts multitudinaris, turisme, convencions d'empreses, etc...) el que suposa una discriminació respecte al que succeeix a la resta d'Espanya.

A partir de 1987 han vingut comercialitzant-se vehicles de set i nou places, especialment concebuts i dissenyats pel transport de viatgers, dotats de seients individuals, millor motorització i petit volum, denominats genèricament «Kombi», aconseguint-se una comoditat interior i una seguretat que no té possible comparació amb les antigues «furgonetes mixtes».

És innegable que en aquests darrers anys la tecnologia de l'automòbil de turisme ha avançat considerablement i les limitacions imposades a Catalunya en el transport públic de viatgers, porta a terme pels anomenats vehicles impedeix satisfer la demanda creixent del transport de grups superiors a quatre places, pel que, quant a aquests potencials usuaris es plantegin el desplaçament a l'interior de la ciutat, abans que pagar el preu de dos autotaxis, recorren a la utilització dels vehicles particulars.

La limitació imposada per l'article 38 de la Llei 12/1987 als automòbils de turisme dedicats al transport públic de viatgers, no tant sols discrimina als usuaris del servei a Catalunya, sinó que els perjudica econòmicament i contribueix a que existeixin més vehicles privats en circulació, amb les conseqüències que això porta en si mateix, respecte a la contaminació de les ciutats i la fluïdesa del trànsit per les mateixes.

PROPOSICIÓ NO DE LLEI

Instar al Govern a establir les modificacions a l'article 38, apartat 3, de la «Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor» en el sentit que sigui competència dels Ajuntaments o Ens Metropolitans legalment constituïts l'ordenació i la gestió dels serveis urbans de transport amb vehicles de capacitat màxima de nou places, inclosa la del conductor.

Palau del Parlament, 5 de febrer de 1996

Celestino Corbacho i Chaves, Manel Nadal i Ferreras, Daniel Terradellas i Redon, Martí Sans i Pairuto, Pere Jordi Piella i Vilaregut, Marina Geli i Fabrega



ENRIQUE AVALO VENTURA
CORREDOR DE SEGUROS

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

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

Estamos a su servicio

Infórmese sin compromiso alguno

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

El president del Barça rep el salut del Taxi

El darrer 25 de febrer, abans del partit Barcelona-Betis, el president del Futbol Club Barcelona, Josep Lluís Núñez, va rebre una representació de l'Institut Metropolità del Taxi.

Aquesta institució li va voler transmetre l'agraïment del col·lectiu per unes declaracions que el president barcelonista havia fet en una entrevista publicada en un diari esportiu l'octubre passat i en la qual feia referència al taxi de la nostra ciutat.

El president barcelonista va rebre com a present del col·lectiu el llibre *10 taxis, 10 ciutats* i una col·lecció de pins del taxi.

En la curta conversa que es va mantenir, Josep Lluís Núñez va manifestar que és usuari ocasional del taxi, i considera que el servei ha millorat molt en els darrers temps, tot i que encara troba una diferència notable entre el servei i el tracte que dona el taxista autònom i l'assalariat. Afegí, finalment: "Tothom –sens dubte el taxista–, ha de pensar com a país, únicament així la gent que visita Barcelona es trobarà bé i ben atesa".



El Taxi visita el Museu Nacional d'Art Contemporani

El día 7 de marzo, el Museu Nacional d'Art de Catalunya, situado en el edificio del Palau Nacional de Montjuïc, invitó a los taxistas de Barcelona a visitar las colecciones que componen la sección del románico, abierta al público desde el pasado mes de diciembre.

El director del museo, Eduard Carbonell, dio la bienvenida al grupo de compañeros y se mostró muy satisfecho por el interés que el colectivo tiene por todo lo que Barcelona ofrece a los que viven en ella y a los turistas que la visitan. Por la ubicación del Museu, manifestó que el taxi es hoy por hoy el medio de transporte más utilizado por sus visitantes y que, por ello, es positivo que el profesional taxista conozca de primera mano lo que en él se exhibe.

Esta primera visita, que con seguridad tendrá continuidad a lo largo del año, contó con el apoyo de una guía, cuyas explicaciones permitieron comprender y conocer el estilo, la simbología y las técnicas artísticas que definieron el arte y la sociedad de la época románica.

El Museu prevé abrir a finales de este año la Sección del Arte Gótico. También, el próximo mes de mayo inaugurará una nueva exposición temporal: "El esplendor del barroco" (Obras maestras del Museu Nacional d'Art de Catalunya, procedentes del coleccionismo privado).

Si un cliente le pregunta sobre situación, horario y precios de este Museu, tome nota:

Lugar: Palau Nacional de Montjuïc.

Horario: de martes a sábado, de 10 a 19 h.; jueves, de 10 a 21 h.; domingos, de 10 a 14 h. Lunes, cerrado.

Tarifas entrada: a la sección de arte románico: 500 ptas; Museu y exposición temporal: 600/700 ptas.; exposición temporal 300/500 ptas.

Entrada gratuita: menores de 7 años. Amigos del MNAC. Para todos los visitantes: el Día Internacional de Museos (18 de mayo) y el primer jueves de cada mes.

50% reducció: jubilados, estudiantes acreditados, jóvenes hasta 18 años y miembros de entidades nacionales y extranjeras relacionadas con el Museu.



De su interés

Todos aquellos taxistas que tengan conocimientos de algún idioma y deseen figurar en la base de datos del Departamento de Promoción del Taxi para futuras posibilidades de trabajo en la línea de los hasta ahora realizados (congresos, convenciones, etc.), deben ponerse en contacto con la señora Rosa Cabré. Teléfono 485 04 26.

El Taxi, un transporte indispensable para el turista de crucero

42

Ante el gran empuje que el turismo está experimentando en los últimos años en Barcelona y, con el fin de incentivar la ampliación de mercados para el sector del taxi, el Institut Metropolità del Taxi, en colaboración con el Port de Barcelona, editará próximamente un tríptico informativo que se distribuirá entre el pasaje que diariamente llega a la Estació del Moll Adossat en los diferentes cruceros turísticos. En este folleto, que se editará en inglés, francés, alemán, ruso, italiano y castellano, el turista tendrá una información básica sobre el taxi de Barcelona y las diversas alternativas de desplazamiento en este medio de transporte desde el Puerto, así como la posibilidad de realizar visitas turísticas a la ciudad a precios cerrados, con inicio y final a pie de barco, y muy competitivos con los establecidos por otros medios de transporte.

A Juan Madrid, director adjunto del Port de Barcelona, esta idea le parece muy acertada, porque considera que

“el servicio de taxi es indispensable para aquellos pasajeros de cruceros turísticos que desean visitar la ciudad por cuenta propia”.

También opina que dadas las características del turista que ahora llega a la Estación Marítima del Moll Adossat es muy importante que “los profesionales taxistas transmitan una sensación de orden y que se evite acosar al pasajero, porque ello desanima a la clientela potencial del servicio”.

Para facilitar el trabajo del profesional que realice este tipo de servicios, el Institut consolidará próximamente la parada de taxis de la estación del Moll Adossat.



El puerto con el mayor número de atraques fijos del Mediterráneo para cruceros

La Autoridad Portuaria de Barcelona está realizando desde hace tiempo una importante campaña de promoción del puerto de esta ciudad con el objeto de consolidarlo como un enclave básico para la operación de cruceros turísticos de todo el Mediterráneo. El pasado mes de marzo, el Port de Barcelona, junto con Turismo de Barcelona, participó en el “Cruise Shipping Convention” de Miami, uno de los más importantes eventos del mundo en esta materia. Tras este encuentro internacional, se prevé la llegada a Barcelona de los famosos cruceros Carnival, en 1997, y para 1998, los de la Disney Cruises. Durante el año en curso, el Moll Adossat recibirá los cruceros de las mismas compañías navieras que en 1995, aunque otras nuevas ya han incluido su escala en Barcelona. El 30 por ciento de los pasajeros que llegan a nuestra ciudad por esta vía son de origen norteamericano, y permanecen en la ciudad un promedio de dos días en hoteles de lujo.

Turismo de Barcelona, el aeropuerto de El Prat y la Autoridad Portuaria comparten la idea de que la ciudad debe beneficiarse de la creciente actividad turística que se genera en los puntos de llegada de pasajeros. A todo ello contribuirá, sin duda, la futura ampliación del aeropuerto y la inminente inauguración este año del Moll de Sant Bertran que, si bien estará destinado a la Compañía Transmediterránea, dispondrá de una estación pública para cruceros turísticos. Por otra parte, la ampliación de capital para la finalización del World Trade Center con la participación del Ayuntamiento de Barcelona permitirá la inauguración, en 1997, de otra estación marítima en el Moll de Barcelona.

Con esta última realización, la ciudad de Barcelona dispondrá de 6 u 8 atraques fijos para cruceros, capacidad que no tiene ningún puerto del Mediterráneo.

Cruceros turísticos previstos para abril y mayo en el Moll Adossat de Barcelona

Días	Mes	Nombre del buque	Hora de llegada - salida
Jueves 25	abril	Dalmacija	08 h - 17 h
Viernes 26	abril	Dafne	15 h - 25 h
		Renaissance	08 h - 20 h
Sábado 27	abril	Renaissance Five	08 h - 20 h
		The Azur	15 h - 22 h
		D. Juan	14 h - 21 h
Domingo 28	abril	Eugenio Costa	13 h - 24 h
		Ausonia	15.30 h - 21 h
Miércoles 1	mayo	The Azur	15 h - 22 h
Jueves 2	mayo	Renaissance Eight	08 h - 20 h
		Masdam	07 h - 24 h
		Crystal Symphony	07 h - 23 h
		Albatros	08 h - 18 h
		Vistafjord	07 h
Viernes 3	mayo	Seawind	08 h - 18 h
		Crown Odyssey	09 h - 18 h
		Vistamar	10 h - 20 h
		Splendour	08 h - 17 h
		Vistafjord	18 h
Sábado 4	mayo	Costa Merina	07 h - 13 h
		Adriana	08 h - 24 h
		D. Juan	14 h - 21 h
Domingo 5	mayo	Pacific Princess	12 h - 24 h
		Amerikanis	09 h - 22 h
		Ausonia	15.30 h - 21 h
Miércoles 8	mayo	Saphire	—
Viernes 10	mayo	Caroussel	08 h - 18 h
Sábado 11	mayo	Costa Romántica	07 h - 13 h
		Costa Marina	14 h - 24 h
		D Juan	14 h - 21 h
Domingo 12	mayo	Royal Princess	08 h - 18 h
		Amerikanis	09 h - 22 h
		Vistamar	10 h - 20 h
Lunes 13	mayo	Queen Elisabeth 2	08 h - 20 h
Martes 14	mayo	Radisson Diamond	08 h - 20 h
		Costa Marina	14 h
Miércoles 15	mayo	Dalmacija	09 h - 15 h
		Splendour	08 h - 17 h
		Costa Marina	02 h (*)

* Estos horarios son orientativos y están sujetos a confirmación.

Total cruise passengers

	1993	1994	1995
JAN	499	293	4,080
FEB	460	0	1,867
MAR	3,796	6,712	4,406
APR	12,972	13,657	18,008
MAY	14,779	23,375	28,999
JUN	19,673	13,782	28,902
Total period	52,179	57,819	86,262
JUL	17,375	24,384	29,640
AUG	17,897	25,097	28,554
SEP	29,536	26,723	39,036
OCT	22,123	24,763	32,677
NOV	9,872	9,636	12,607
DEC	3,100	5,586	4,613
Total period	99,903	116,189	147,127
TOTAL	152,082	174,008	233,389

Total Cruise calls

	1993	1994	1995
JAN	2	1	6
FEB	2	0	3
MAR	8	14	8
APR	25	26	38
MAY	24	41	53
JUN	29	19	34
Total semester	90	101	142
JUL	26	29	39
AUG	32	37	39
SEP	43	43	57
OCT	37	45	47
NOV	15	20	22
DEC	7	14	10
Total semester	160	188	214
TOTAL	250	289	356

Aeropuerto de Barcelona

Alimentaria'96 incrementa en un 53% la demanda de taxis



La undécima edición de Alimentaria'96, que se celebró del 4 al 12 de marzo en el recinto ferial de Montjuïc, atrajo a un total de 109.000 profesionales y el mayor índice de compradores internacionales de su historia. La celebración de un salón de estas características incide notablemente en ciertos sectores económicos de la ciudad; uno de ellos es, sin duda, el sector del taxi. A lo largo de la semana que duró este certamen, la demanda de taxis en el aeropuerto de El Prat se incrementó en un 53% en relación a una semana normal y el tiempo de espera en parrilla se redujo por un doble motivo: el incremento de la demanda y la redistribución de coches debido al trabajo en las espec-

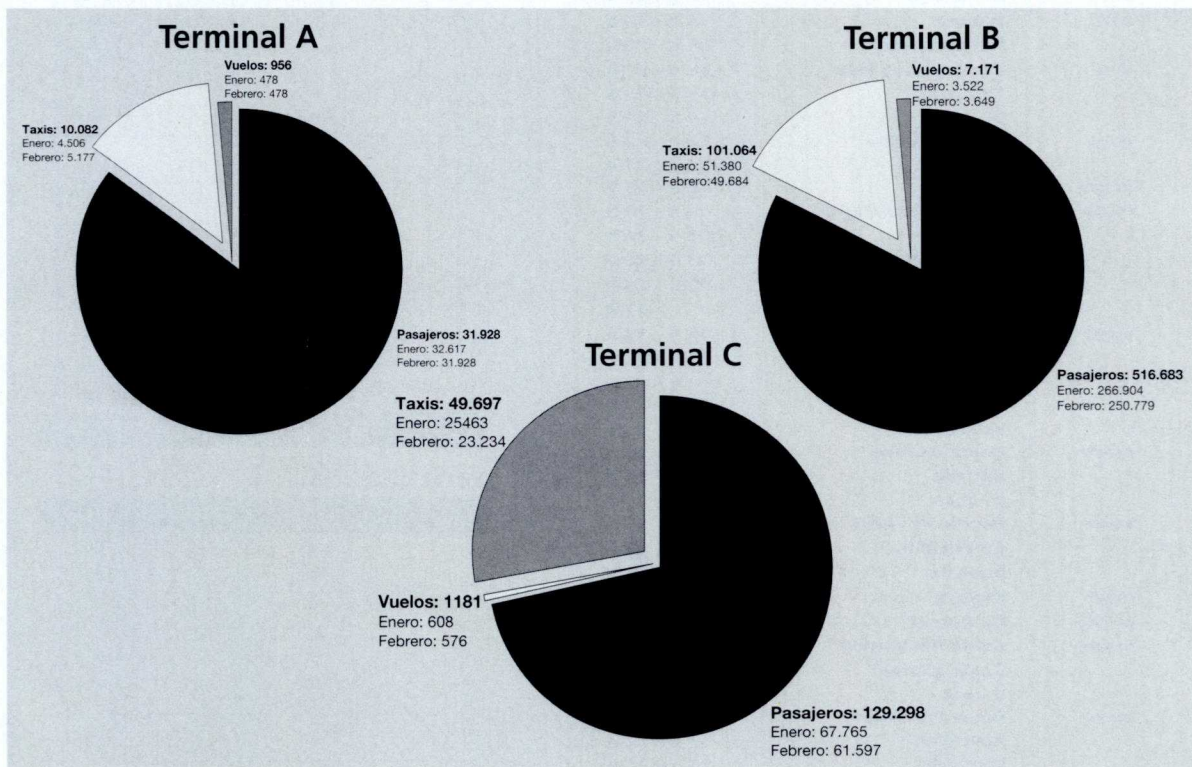
tivas terminales y en hoteles. Por otra parte, el encochamiento en la parada de Av. M^a Cristina —situada delante de la puerta de entrada al salón—, fue continuo durante todas las horas y días de funcionamiento del salón. Participaron en Alimentaria'96 un total de 2.534 empresas de diez sectores diferentes y procedentes de 50 países. Para Alimentaria'98, los organizadores desean potenciar la presencia de otros países de la cuenca mediterránea, así como sectores aún no representados, como el de las frutas y verduras, conservas vegetales, etc.

Movimiento de taxis en El Prat
Semana Alimentaria'96 (26.02.96 - 04.03.96)

Semana del 26.02.96		Semana del 4.03.96	
Lunes 26	2.956 taxis	Lunes 4	3.765 taxis
Martes 27	3.143 "	Martes 5	4.169 "
Miércoles 28	3.219 "	Miércoles 6	4.665 "
Jueves 29	3.202 "	Jueves 7	4.642 "
Viernes 30	n/c "	Viernes 8	4.435 "

No regrese de vacío a Barcelona

El taxi realizó, en enero y febrero, 160.843 servicios desde el aeropuerto a la ciudad



Concerts de Música Banda Ciutat Grogà

Festa de la Primavera

dia: 21 d'abril
hora: 12 h
lloc: Parc Diagonal - Bac de Roda

Diada de Sant Jordi

dia: 23 d'abril
hora: 18 h
lloc: Plaça Joan Casanelles
Districte de Sant Martí

Programa dels Concerts

1a. part

Amparito Roca (pas-doble)
J. Teixidor
Dos temes dels Beatles
P. McCartney
West Side Story (selecció)
L. Bernstein
Bajo la doble àguila (marxa)
J.F. Wagner
València - Lliria
M. Pasqual
Pensylvania 6-5000
J. Gray

2a. part

Ximo (Marxa lenta)
J.M. Ferrero
Manolete (pas-doble)
P. Orozco - J. Ramos
Dansa Hongaresa nº 5
Brahms
Vaudeville Suite
P. Scheffer
L'Empordà (sardana)
E. Morera

CONCENTRACION NACIONAL DE TAXIS CLASICOS E HISTORICOS MONTGAT (BARCELONA)

27 Y 28
ABRIL
DE 1996



Patrocina:



Excmo. Ayuntamiento Montgat

INSTITUT
METROPOLITANA
DEL TAXI



Sindicat del Taxi de Catalunya

Colaboren:

Puraxi S. L.
Mantenimiento General del Taxi S. L.
Petrotax S. L.

taximetros Barcinó



Barna-Taxi



nitax.s.a.



Organiza:

Club Amigos Renault 4 / 4
C/Puentelarrá, 3 - Madrid
Telf. 91/331 06 86

VII Festival Internacional de Pallassos "Memorial Charlie River"

La VII edició del Festival Internacional de Pallassos "Memorial Charlie River", que se celebra al municipi de Cornellà des de 1984, tindrà enguany un caire especial, ja que coincideix amb la celebració del centenari del naixement d'aquest gran pallasso universal. El Festival vol celebrar l'esdeveniment d'una manera adient a les qualitats artístiques i humanes que van definir la figura de Charlie i, per això, se'l relacionarà enguany amb totes les accions que la UNESCO, la UNICEF i ONGs estan desenvolupant arreu del món en col·laboració amb Pallassos sense Fronteres i la Creu Roja. Òscar Mestres, director del Festival, ens detalla més particularitats d'aquesta trobada internacional del somriure, la màgia i la il·lusió.

— Quin significat té avui Charlie River per a la població de Cornellà?

És l'origen d'un festival que, amb el pas del temps, s'ha convertit en el màxim exponent del programa cultural del municipi de Cornellà.

— Quins elements destacaria de la VII edició del Festival?

Tot i que Cornellà ret el seu homenatge singular i particular a Charlie River des de fa 12 anys, enguany, per ser el centenari del seu naixement, el Festival de Pallassos vol recuperar la seva figura —no per a Cornellà, perquè ja la té— i difondre-la arreu de l'Estat i del món.

— Amb quines accions?

En primer lloc hem recuperat el cartell de la primera edició del festival i, a partir d'ara, serà el que presidirà el de les properes. D'altra banda hem organitzat una Gala, dirigida pel director de teatre Ricard Salvat, amb la qual donarem per inaugurada la VII edició del Festival.

— En què consistirà aquesta Gala?

No volem que sigui únicament un homenatge de Cornellà a Charlie River, sinó un homenatge de tot el món de l'espectacle a aquesta gran figura universal. Hi seran presents totes les companyies de pallassos de l'Estat i dife-



rents persones de la resta del món de l'espectacle. Segurament comptarem amb la presència de Gila com a màxim

representant del que és l'humor popular espanyol. L'esce-nari d'aquesta Gala serà l'Au-ditori, a la Fira de Cornellà.

Fira de Barcelona Els Salons de la Primavera



(1) visitants previstos

Les dates aquí relacionades poden estar subjectes a canvis.

— En quins altres espais es concentrarà la resta d'espectacles durant els vuit dies del Festival? A part de l'Auditori i el recinte de la Fira, que seran els punts neuràlgics del Festival, aquest any ocuparà tota la ciutat. Hi haurà actuacions als carrers, mercats, bars musicals, discoteques. Convertirem Cornellà en una veritable tendal de pallasos.

— Quantes companyies hi tenen prevista la seva participació? Durant els vuit dies actuaran cinquanta cinc companyies. Quinze són estrangeres, especialment de Rússia, Ucraïna, Holanda, Estats Units, Anglaterra i Argentina. La resta procedeixen de Catalunya i de l'Estat. El Festival aglutinarà una mostra de les millors companyies d'arreu del món.

— Quin lloc ocupa el Festival Memorial Charlie River a Europa i al món? Darrerament ha estat comparat per una revista de cultura amb un festival que es fa a Montreal, Canadà, considerat el millor del món. Quant a Europa, està classificat entre els cinc millors; de fet és l'únic que exigeix que les companyies siguin de clowns o facin servir les seves tècniques.

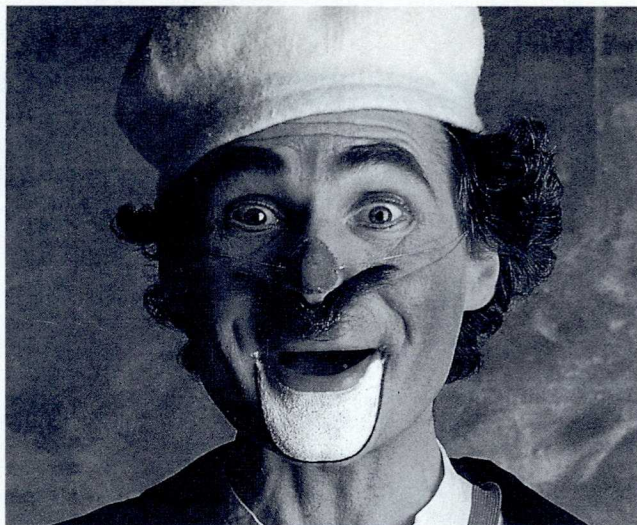
— Per quina raó especial s'ha relacionat el Festival amb la UNESCO i la solidaritat? La nostra relació amb la UNESCO data de l'any 92, quan el Festival de Pallasos de Cornellà va ser declarat un mitjà de comunicació fonamental, perquè utilitza un llenguatge que tothom pot entendre: el somriure. D'altra banda, donat que Cornellà és un municipi molt proper a qualsevol esdeveniment social o humanitari —les campanyes per Sarajevo, Cuba, Nicaragua, en són un exemple—, el Festival va creure oportú treballar en aquesta línia. Com que quasi sempre, al costat d'un pallaso hi ha un nen, vam pensar que la VII edició del

Festival podia solidaritzar-se amb tots els nens del món, partint del lema "cap nen sense un somriure", que Pallasos sense Fronteres va universalitzar l'any 93. Aquesta teoria té, però, la seva traducció en fets concrets. En aquest sentit, l'expedició que Pallasos sense Fronteres farà del 20 al 31 d'abril al Sàhara, estarà finançada pel Festival de Pallasos. D'altra banda, per un acord amb la UNESCO, ens hem afegit a la "Campanya d'eradicació de la pobresa" que Nacions Unides impulsa l'any 96. En el marc d'aquesta acció concreta, un col·lectiu de 45 nens de Sarajevo visitaran Cornellà, hi estaran els vuit dies del Festival, i procurarem fer-los oblidar la tragèdia que els va tocar viure i gaudir de la màgia dels pallasos i del seu somriure.

— Quins altres elements particularitzaran aquesta VII edició, que es perllonga fins al 5 de maig? Lligada amb la campanya de solidaritat amb els nens del món, durant el Festival lliurarem el "Nas Honorífic" a la Companyia Pallasos sense Fronteres per totes les accions humanitàries que han anat realitzant des de l'any 93, tant a Bòsnia com a d'altres països del món. Tanmateix, a la cloenda del Festival s'atorgarà el "Nas del Nas" a la millor companyia de l'edició d'enguany, i per garantir la seva imparcialitat, el jurat estarà format per importants personalitats internacionals i nacionals.

— Quin paper pot jugar el taxi en aquest Festival? Un paper molt important, sobretot en aquells espectacles que es realitzaran a l'Auditori i en el complex del Recinte Firal de Cornellà.

— Quina serà l'hora de més afluència de públic i, per tant, de demanda potencial del taxi? Es dona normalment al vespre, entre les 18 i les 24 h.



Benny Schumann és l'autèntic exponent del clown de "reprise". Net d'en Charlie River.



— Quina repercussió té el Festival en l'entorn metropolità? Per l'experiència de les darreres edicions, sabem que més del 50% del públic del festival procedeix dels municipis de l'àrea metropolitana. En la darrera edició, es va comptar amb la presència de 20.000 persones, aproximadament.

— Què ens pot dir dels preus dels diferents espectacles? El Festival vol ser popular i adreçat a tots els públics, per això els preus són també

populars. Els espectacles més cars se situen en la franja horària de la nit, amb un preu màxim de 1.500 ptes.

Els organitzadors del Festival de Pallasos agraeixen la col·laboració del sector del taxi, especialment a les emissores del Baix Llobregat: Radiotaxi d'El Prat, Radiotaxi Viladecans, Radiotaxi Castelldefels i Radiotaxi Sant Boi, així com a les associacions professionals del taxi de Barcelona.

Taxímetros
Paco



- Instal·lació i reparació de Taxímetros de totes les marques.
- Instal·lació GLP – Emisoras y radio-cassettes.

Gerard Piera, 9
(esq. Carlos III)

Tel. 330 10 66

RECICLAJES
TRADER, S. L.



Reparación y sustitución de

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

Esferas suspensión CITROËN
SERVICIO ESPECIAL AL AMIGO
TAXISTA (Mano de obra gratis)

C/Caballero, 61
Telf. 490 23 71

SERVICIO
RÁPIDO

RADIADORES
AUTOMOVILES
RADIAUTO

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

Nuevos 18 meses
de garantía y montaje gratis.

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



restar a dichas plazas la que utiliza el taxista como conductor. Genéricamente cada plaza ha de estar ocupada por una persona adulta o mayor de doce años.

El asiento delantero

Del artículo 10, apdo. 1, sección 1ª del Reglamento General de Circulación (Real Decreto 13/1992, de 17 de enero ⁽¹⁾) se desprende que el asiento delantero, situado al lado del conductor, sólo podrá ser ocupado por un adulto o un niño mayor de doce años. Únicamente podrá ser ocupado por un niño menor de doce años cuando utilice asiento de seguridad para menores u otros dispositivos concebidos específicamente para ello y debidamente homologados al efecto.

En el supuesto de que este asiento fuese ocupado por más de una persona, se reduciría la libertad de movimientos del conductor, hecho constitutivo de infracción al art. 11, apdo. 2 del Real Decreto Legislativo 339/90, por el que se aprobó el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos de Motor y Seguridad Vial.

Si un agente de la autoridad le sorprendiese circulando con el asiento contiguo ocupado por más de una persona, con independencia de la denuncia que está obligado a formular, procedería a la "inmovilización del vehículo" y obligaría a bajar a uno de sus usuarios antes de autorizarle a proseguir la marcha. Si el conductor se opusiera a esta medida prevista en el Código de Circulación, el vehículo podría acabar ingresando en el Depósito Municipal y su conductor puesto a disposición judicial por desacato a la autoridad, con independencia de la sanción que pudiera corresponderle por infracción del Reglamento Metropolitano del Servicio de Autotaxi.

Debe quedar entendido que los preceptos legales anteriormente mencionados afectan a todos los conductores en general, incluso a los que efectúan transporte privado de personas y, con mayor razón, a los taxistas que realizan un transporte público.

Las plazas autorizadas para los vehículos autotaxi son las que constan en el permiso de circulación y en la tarjeta de inspección técnica. Para los automóviles de turismo se hacen constar, generalmente, cinco plazas, lo que significa que se pueden llevar hasta cuatro pasajeros, pues una de las plazas corresponde siempre al conductor.

El taxista puede comprobar en la documentación de su vehículo el número de plazas para el que está autorizado, quedando libres para el transporte de personas el número resultante de

¿Cuántas personas pueden ir en el asiento trasero?

En los asientos posteriores del vehículo que generalmente se componen de tres plazas sin solución de continuidad –es decir, sin brazos separadores entre ellas–, de acuerdo con lo que establece el art. 9, apdo. 2 a) y b), sección 1ª del ya citado Reglamento General de Circulación, para computar el número de personas transportadas se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos:

- No se contará cada menor de dos años que vaya al cuidado de un adulto distinto del conductor si no ocupa plaza.
- Cada menor de más de dos años y menos de doce se computará como media plaza, sin que el número máximo de plazas así computado pueda exceder del que corresponda al 50% del total, excluida la del conductor –ello quiere decir que no se pueden ocupar más de dos plazas por parejas de menores entre las edades indicadas.

El número de pasajeros que podría admitir un taxi sería el siguiente:

- ➔ Sólo pueden admitirse "cuatro pasajeros" cuando todas las personas que solicitan pasaje son adultos o mayores de 12 años.
- ➔ Si el grupo se compone exclusivamente de niños, pueden ir cuatro de entre 2 y 12 años y un niño mayor de doce años sentados en los asientos posteriores y otros en el asiento contiguo al conductor, siempre que sea también mayor de 12 años.
- ➔ El asiento situado al lado del conductor sólo puede ser utilizado por una única persona mayor de 12 años.

→ A modo de ejemplo, las plazas de asientos posteriores, ocupadas en su máxima capacidad, pueden ir, según las combinaciones y cómputo permitidos, de la siguiente manera:

- 3 adultos sosteniendo un niño de menos de 2 años cada uno.
- 2 adultos sosteniendo un niño menor de dos años cada uno y dos niños de edades comprendidas entre los 2 y 12 años.
- 1 adulto sosteniendo un niño menor de 2 años y 4 niños de entre 2 y 12 años.

A efectos prácticos y como referente orientativo, se debe tener en cuenta que el cómputo de ocupantes, sumados los que viajan en el asiento posterior y el que lo hace en el de al lado del conductor, no debe superar nunca el número de 7 pasajeros.

El taxista que sigue estas reglas no contraviene, por tanto, ninguna disposición legal. Si fuese denunciado, la correspondiente denuncia no llegaría a convertirse en sanción.

En caso de siniestro

Como elemento consustancial a lo establecido y con el fin de desterrar cualquier recelo entre los profesionales taxistas, es importante subrayar que, en caso de siniestro, el Seguro de Suscripción Obligatoria garantiza la indemnización y prestaciones correspondientes a todos los ocupantes que viajan en el vehículo en las condiciones que prevé el mencionado Reglamento de Circulación.

El presente artículo actualiza el que se publicó, en mayo de 1992, sobre el mismo tema en la Revista Taxi núm. 69.

(1) BOE nº 27, de 31.1.92

NUEVA FIAT ULYSSE, PARA TRABAJAR Y CONDUCIR A LO GRANDE !!

(PROMOCIÓN ESPECIAL PARA TAXI, PINTADO Y CON AIRE ACONDICIONADO, OFERTA LIMITADA)



FIAT TEMPRA 1.9 DIESEL, el placer de la conducción.

(CLIMATIZADOR, SERVODIRECCIÓN Y PINTADO TAXI)

Sólo en MERIDIANA MOTORS, S.A.

**MERIDIANA
MOTORS, S.A.**

ANTES DE COMPRAR CONSULTE

Av. Meridiana, 326 08027 Barcelona Tel. 349 30 58
Navas de Tolosa, 268 08027 Barcelona Tel. 340 60 16
San Adrián, 52-54 08030 Barcelona Tel. 345 40 32

FIAT
Tecnología líder.

La secció d'Objectes Perduts de l'Institut Metropolità del Taxi rep diàriament notes o trucades d'agraïment de diferents usuaris dirigides a diversos professionals del taxi que fan tot el possible perquè aquells puguin recuperar els objectes que es deixen o obliden per distracció a l'interior dels vehicles.

Fins al mes de març, els usuaris van expressar el seu agraïment als següents professionals taxistes:

Juan Villalonga C.	27	Mariano Banches A.	3629	José Mianda G.	6904
Luis Guinea B.	127	Sandra Sotelo L.	3661	Adolfo Montero N.	6911
José Domínguez C.	162	Juan Vila T.	3698	Luis Miguel Mera B.	7141
Carlos García F.	403	Juan Giralt Querol	3790	José Antonio Padro S.	7151
Gregorio Conde F.	441	Esteban López G.	3965	Ramón Balaguer F.	7195
Luis Mansillas V.	476	José Agrañoa S.	4114	Francisco López G.	7225
Francisco Figueredo R.	599	Juan José Borrel B.	4431	José López J.	7283
Luis Bardón B.	723	Eduard Vallet H.	4513	Antonio José Cruces O.	7443
Emilio Gálvez Ruiz	745	Gerardo José García F.	4531	Francisco Madrid R.	7456
Andrés Villacampa L.	841	José Pallarés N.	4560	Antonio Viso del Vernet	7660
Francisco Sancho A.	927	José L. Yepes D.	4678	Manuel Funes P.	7683
Manuel Penín F.	965	Francisco Flores G.	4737	José Antonio Dacal M.	7850
José Ariño Adán	1051	Julián Esteo S.	4766	Manuel Navarro de la P.	7797
Juan M. Martínez López	1100	Fausto Ponce V.	4780	José Calco Coronado	7986
Simón Minguillón A.	1127	César Barrigón P.	4839	Luis Miguel Mera B.	8061
Enrique Romero A.	1232	Jorge Marsal P.	4862	Modesto Armengol B.	8163
José Antonio Martínez L.	1395	Xavier Sabater F.	4997	Paulino Pascual E.	8302
Ignacio-Ricardo Portalo C.	1445	Sebastián Larraga F.	5071	Celestino López A.	8429
Francisco Salazar M.	1471	José Luis Cobo P.	5112	Dionisio Hernández P.	8443
José Campaña A.	1534	Raimundo Castelló B.	5129	Santiago Reina J.	8454
Rafael Altemir M.	1577	Enrique Gross R.	5328	Jorge Llor Benavent	8518
Fredeswinda Puente Ch.	1582	Manuel Portero O.	5346	Manuel Araco S.	8575
José López G.	1648	Pedro José Navarro A.	5354	Julio César Catalán G.	8651
Ramón Vinyals R.	1853	Ángel García B.	5390	Carlos Nieto G.	8681
Agustín Grande M.	2014	Francisco Rodríguez G.	5411	Juan Llano de Frutos	8735
Emilio Castellanos G.	2347	Francisco Velasco C.	5444	Eusebio Rico S.	8771
Antonio Barroso P.	2450	José Francisco Escribano S.	5602	Miguel Ángel Calvo P.	8780
José Antonio Sánchez G.	2506	Evaristo Morales E.	5634	José Gómez M.	8884
Manuel Alarcón A.	2566	Vicente León V.	5689	Emilio Pardo V.	8903
Roberto del Moral M.	2794	Marcelino Araguas T.	5731	José Fernández Rodríguez	8927
Juan García J.	2810	Ignacio Ambel del Peral	5796	José Adolfo Cabezas	8953
María Luisa Villar H.	2873	Ricardo Ruiz A	5954	Francisco Riba Cl.	9159
Auto Taxis Fuber, S.L.	2865	Daniel del Pozo O.	5975	Antonio Tortejada V.	9188
Jesús Rodríguez C.	2953	Florencio Santamaría G.	6025	Luis Riesco M.	9277
Rafael Sequera P.	3040	José Moya M.	6249	Ángel López F.	9337
Anton Companys S.	3181	David Mas G.	6391	Salvador Fernández F.	9438
Antonio Fernández P.	3286	Gabriel Gil M.	6494	Bonifacio Delgado R.	9527
Diego Pedraza M.	3288	Antonio Mora Cruz	6502	Manuel Rodríguez N.	9999
Evaristo Maicas S.	3303	Esteban Martínez T.	6518	Francisco Méndez A.	9591
José L. Alonso P.	3377	Rafael Arjona A.	6523	Pedro de la Torre H.	10020
José Manzanares C.	3383	Jesús Tolo C.	6532	Mercedes Ruiz B.	10160
Manuel Pérez A.	3392	Tirso Campesino G.	6607	Juan Borrell C.	10221
Manuel Tienda S.	3394	M ^a Olga Páez Vilariño	6617	Tomás Martín S.	10499
Isidro Nasarrer N.	3399	Teófilo Benavente M.	6678	Constantino Peregrina B.	10548
Juan Andreu Rosell	3559	José Ramos F.	6761	José Manuel M.	10955
Justo Santos de la Cal	3580	Jaime Mateu S.	6829	Amador Rodríguez V.	10976

Agraïments especials

La usuaria Alcira Díaz Molina agradece, mediante una misiva enviada al Institut, al taxista José Núñez Peña –licencia 4435 y matrícula 3152 LM–, que le devolviese personalmente una cartera de piel, de mano, olvidada en su taxi y que contenía documentos y llaves muy importantes de dos casas. El servicio se realizó el 2 de marzo, a las 20.55 h., y se inició en la Av. del Paral·lel. La usuaria valora el interés que demostró este taxista en encontrar su domicilio a través de la guía telefónica y el hecho de que utilizara su día de fiesta semanal para entregarle personalmente el objeto olvidado.

Se recomienda a los taxistas que procuren depositar los objetos olvidados por los usuarios en los vehículos autotaxi en la Oficina de Troballes de l'Ajuntament de Barcelona, c. Ciutat, 9, y si no es así, en las comisarías que la Guardia Urbana tiene distribuidas por la ciudad, ya que diariamente aquella oficina se encarga de recoger en una camioneta todos los objetos depositados por los ciudadanos en cada comisaría –únicamente de la Guardia Urbana, no de la Policía.

Si deposita un objeto no olvide reclamar el resguardo.

L'Oficina de Troballes de l'Ajuntament de Barcelona custodia i, en els casos en què es possible, retorna als seus propietaris els objectes trobats, segons el que disposen els art. 615 i 616 del Codi Civil. Si no es pot saber qui n'és el propietari, l'objecte es guarda 2 anys en cas que tingui valor econòmic, i 3 mesos en els altres casos, per tal que pugui ser reclamat. Un cop excedit el termini, la persona que l'ha trobat té 30 dies per reclamar l'objecte. Si no ho fa, s'entén que hi renuncia i aquest es dona a una entitat benèfica.

CERMASA



CENTRO DE REVISIONES MÉDICAS

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

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

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



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

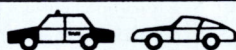


ALQUILER DE COCHES, MOTOS
 MINI/BUS 9 P. Y FURGONETAS.

**Condiciones especiales
 Sres. Taxistas**

C/ Londres, 31 Tel. 439 38 80

**RECAMBIOS
 TAXI-AUTO S.L.**



ACCESORIOS

Central: Castillejos, 306 - 08025 Barcelona
 Tel. 436 04 00 - Fax 436 04 05

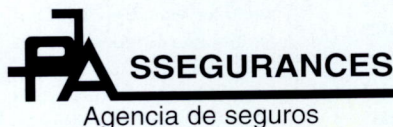
Cartellá, 189 - 08031 Barcelona
 Tel. 357 44 54

**RECAMBIOS EN GENERAL
 AL SERVICIO DEL TAXI**

**OFRECEMOS GRANDES
 DESCUENTOS**

HORARIO: de 8 a 20 horas

NO CERRAMOS AL MEDIODIA



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

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

CONSELLERS DE PREVISIÓ S.L.
Corredoria d'assegurances

Trav. de Dalt, 25-27, entl. 1ª, esc. B
 (metro Lesseps)
 Tel. 213-89-12 213-88-66 FAX 213-80-62

Seguros a precio especial para TAXISTAS.
 Subsidios por enfermedad a medida. Cobro desde el primer día.

Planes de jubilación con rentabilidad garantizada, liquidez desde el 1er. año y particip. en beneficios, rescatables desde el 1er. año.

Planes de Pensiones. Aportaciones desgrav. de la Base Imponible del IRPF hasta 1.000.000 pts.

Seguros para toda clase de vehículos. Precio especial para CONDUCTORES JÓVENES.

*NUEVO TAXI
 LAGUNA RN 2.2 Diesel.*



LIBRE



BETAUTO

Ctra. de Mataró, 23-25 • 08911 BADALONA
 Tel.: 464 24 24 • Fax: 464 36 18

Aquí fabricamos el nuevo
SEAT TOLEDO TAXI TDi



En **Auto Fuber** le vendemos
su **SEAT TOLEDO TAXI**

El mejor servicio

Post-Venta

Calidad - Precio



Aquí asistimos
su **SEAT TOLEDO TAXI**

Nuevo **TOLEDO TAXI TDi**
Auto Fuber

Le vende el Taxi más rentable
por el

precio más económico.
solo en **Auto Fuber**

TALLER DE URGENCIAS SABADOS Y DOMINGOS TODO EL AÑO.

Exposición Venta, Talleres y Recambios, **Badajoz, 52**, Tel. 485 00 49

**Si li interessa
la història
i l'art de
Barcelona,
aquests
llibres
han de ser
a la seva
biblioteca**

Els trobarà
a les llibreries
Bosch,
Catalònia,
Castells,
Francesa,
i també al
carrer Lutzana, 115



**Edita:
Ciutat Grogà
s.a.**

COMO TAXI NO TIENE PRECIO



Oferta válida hasta fin de mes para profesionales del Taxi. No acumulable a otras en vigor.

HASTA 600.000 PTS. DE DESCUENTO

Hablemos claro. Ahora comprar un Fiat Tempra Taxi significa ahorrar hasta 600.000 pesetas. Y por supuesto, sin prescindir de nada: servodirección, instrumentación completa, confort para 5 personas, capacidad del maletero de 500 dm³, puesto de conducción ergonómico y sorprendente consumo desde 4,5 l/100 Km. Todo, con la máxima seguridad: barras laterales, estructura reforzada y de deformación programada, volante E.A.S. de absorción de impactos, cinturones con pretensor y airbag opcional. Así de claro. Como ve el Fiat Tempra, como taxi, no tiene precio.

TEMPRA	CV-CEE	ACELERACION de 0 a 100 Km/h (seg.)	CONSUMO DESDE (l/100 Km)
1.9 DS	65	16.9	4.5
1.9 TD SUITE	90	12.1	4.5

TEMPRA. 

TAXI 97

Taxi Metropolità de Barcelona
Maig-Juny 1996

