

# TAXI 16



CORPORACIÓ  
METROPOLITANA  
DE BARCELONA



Exemplar n.º 16 - Segunda Epoca  
Año III - Noviembre de 1985

## Editorial

La CMB va posar en funcionament, el propassat dia 8 d'octubre, un nou vehicle d'expressió del Servei del Taxi; un programa radiofònic de 30 minuts de durada, l'objectiu del qual és doble: per un costat, servir de font d'informació puntual al col·lectiu del taxi, i per l'altre, convertir-se en un lloc de trobada setmanal obert a l'intercanvi d'opinions. D'aquesta manera es pretén promoure la utilització del taxi i millorar la seva imatge davant l'usuari.

Ara bé, l'avantatge substancial del nou mitjà que ara s'estrena, la ràdio, radica en la possibilitat de permetre la comunicació directa i en pluralitat, la polèmica, de manera que els problemes més immediats del sector es puguin dirimir de programa en programa. Aquesta antiga aspiració dels taxistes queda així satisfeta i inscrita, a més, en una emissió d'una gran audiència, TODO ES RADIO de Ràdio Espanya de Barcelona, dirigida i presentada per reconeguts professionals. El nou servei neix com a complement del Butlletí "Taxi", la periodicitat del qual exerceix obligades limitacions de cara a la informació actualitzada.

El programa de ràdio es converteix, doncs, en un vehicle de transmissió que alterna el debat amb el contingut informatiu, i que serveix per a intercomunicar els professionals del taxi amb els usuaris i amb el Servei del Taxi de la CMB.

La CMB puso en funcionamiento el pasado 8 de octubre un nuevo vehículo de expresión del Servei del Taxi, un programa radiofónico de 30 minutos de duración, cuyo objetivo es doble: por un lado, servir de fuente de información puntual al colectivo del taxi y, por otro, convertirse en un lugar de encuentro semanal abierto al intercambio de opiniones. De esta forma se pretende promover la utilización del taxi y mejorar su imagen frente al usuario.

Ahora bien, la ventaja substancial del nuevo medio que ahora se estrena, la radio, radica en la posibilidad de permitir la comunicación directa y pluralista, la polémica, de modo que los problemas más inmediatos del sector se diriman programa a programa. Esta antigua aspiración de los taxistas queda así satisfecha, inscrita además en una emisión de gran audiencia, TODO ES RADIO de Radio España de Barcelona, dirigido y presentado por reconocidos profesionales. El nuevo servicio nace como complemento al Boletín "Taxi", cuya periodicidad ejerce obligadas limitaciones de cara a la información actualizada.

El programa de radio se convierte, pues, en un vehículo de transmisión que alterna el debate con el contenido informativo, y que sirve para intercomunicar a los profesionales de taxi con los usuarios y con el Servei del Taxi de la CMB.



### En este número:

- *Editorial:* La CMB pone en funcionamiento un nuevo vehículo de expresión del Servei del Taxi
- *Autorizada la mampara de seguridad*
- *Mayor vigilancia en el aeropuerto*
- *La primera butanera ya está en marcha*
- *Resultados de la encuesta realizada por 7-SET*
- *2.ª Fase de la entrega de carnets*
- *Despedida a D. Luciano Ortega*
- *Agradecimiento*
- *El taxi en París*
- *Entrevista a los realizadores del nuevo programa de radio dirigido al mundo del taxi.*

# Autorizada la mampara de seguridad

Otra de las viejas aspiraciones del sector del taxi se ha conseguido: ya hay luz verde para la instalación de mampara de seguridad en los vehículos. Desde hace tiempo venía funcionando una Comisión, formada por representantes de los sindicatos, de los Serveis d'Indústria de la Generalitat y de la CMB, cuyo objetivo era precisamente conseguir la autorización que ahora se produce.

La resolución del Departament d'Indústria i Energia de la Generalitat establece la autorización, dentro del ámbito territorial de Catalunya y en los vehículos autotaxis, de las mamparas de seguridad transparentes de policarbonato, según el estudio presentado por la empresa Veblinsa.



Informamos que para su instalación los pasos a seguir son:

- Solicitud (librillo azul) a los Servicios Provinciales de Automoción de Industria (Diagonal, 405 - Teléfono 237 84 40).

- Certificado del taller instalador de que la mampara cumple las normas aprobadas por la Generalitat.

Recordamos que la instalación de la mampara es totalmente voluntaria.

# Mayor vigilancia en el aeropuerto

El pasado día 10 de Septiembre tuvo lugar una reunión entre el Ayuntamiento de El Prat, una representación de la Comisión de Seguimiento y la CMB, al objeto de tratar la problemática actual del Aeropuerto y de hallar una solución para la misma.

Se trataron diversos temas, entre ellos:

- Permanencia de la Guardia Urbana en el Aeropuerto, aumentando la vigilancia y el tiempo de estancia en el mismo.
- Problemas que plantea la reiterada inobservancia del Reglamento Metropolitano en las paradas del Aeropuerto.
- Ejecución de las sanciones que se derivan del citado incumplimiento.

Dadas las características especiales del asunto que se trataba, se

llegó a la conclusión de que sería conveniente una más estrecha colaboración entre los organismos asistentes, por lo que el Dpto. del Taxi de la CMB y la Guardia Urbana del Prat de Llobregat mantendrán reuniones periódicas a fin de tratar y analizar, entre otros asuntos, las infracciones que se producen en el Aeropuerto, soluciones a las mismas, etc.

En principio la CMB realizará un listado en el que consten todas y cada una de las infracciones que se han cometido desde Enero hasta Julio del presente año. Dicho listado se hará llegar al Ayuntamiento de El Prat. Sin embargo, se dejó ya constancia de que las más frecuentes son:

- Encochar sin respetar el turno de paradas.
- Abandono del vehículo.
- Negarse a prestar servicio.
- Cobro indebido.

Por otro lado, se estudiará de forma exhaustiva si se han llevado a efecto los expedientes de sanción incoados hasta la fecha por las faltas antes indicadas. Asimismo, se decidió remitir un escrito a todos aquellos titulares de licencia autores de dos infracciones en un año por dichos motivos, anunciándoles que, de producirse una tercera, se verían suspendidos temporalmente de la licencia.

Por su parte, la Guardia Urbana estudiará la forma de aumentar la presencia de sus miembros en el Aeropuerto, si bien las disponibilidades actuales del personal adscrito al Ayuntamiento de El Prat, no permiten la vigilancia que sería necesaria.

# La primera butanera ya está en marcha

**C**oincidiendo con la fiesta de la Merced la empresa Butano, S.A. inauguró en Barcelona a título de prueba para un número reducido de vehículos, el primer puesto de suministro de butano a granel para taxis. Al acto asistieron representantes del Ministerio de Industria, de la Generalitat, de la Corporació Metropolitana de Barcelona, miembros de la Comisión de Seguimiento, y un numeroso grupo de profesionales del taxi, cuyo depósito está adaptado ya para el consumo de butano. Con motivo de este "bautizo", los taxistas

fueron invitados a tomar un aperitivo, y la suma de las dos celebraciones —inauguración y fiesta patronal de la ciudad— motivó que se les obsequiara con una carga gratuita del depósito.

Los responsables de la operación insisten en el carácter de prueba de la misma. Será la práctica la encargada de determinar las necesidades reales del nuevo sistema de aprovisionamiento. En principio, para los 5.000 taxistas que utilizan este combustible y que circulan en el Area Metropolitana resulta una noticia gratificante saber que se trabaja en el sentido de tratar de

aliviarles del acarreo de las tradicionales bombonas. Sin embargo, esta iniciativa se revela, por el momento, insuficiente dada la magnitud de la flota consumidora de butano, y su objetivo es servir de prueba, de experimento para determinar posteriores actuaciones, pues resulta obvio que un solo punto de venta será insuficiente. Para un aprovisionamiento fluido de butano a granel se precisan por lo menos otras dos estaciones de suministro del G.L.P. a granel —una en la Zona Franca y otra en el Besós— cuya instalación ha sido ya decidida.

## Resultados de la encuesta realizada por 7-SET

**L**a Corporació Metropolitana de Barcelona encargó a 7-SET (Serveis d'Enginyeria del Transport) la realización de una encuesta en la calle, a profesionales del taxi, que permitiera la obtención de resultados respecto a las opiniones que les merecían determinados temas polémicos. A tal fin se realizaron, durante los días 3, 4, 5, 6 y 7 de Junio, 700 encuestas —100 por la noche y 600 por el día—, subdivididas entre las realizadas en "paradas" (150) y en "pista" (550). La explotación y análisis de dicha encuesta se dividió en dos partes: niveles comparativos de ingresos, costes y calidad del servicio antes y después de la implantación del nuevo descanso semanal la primera, y datos técnicos y otras opiniones del sector la segunda.

El estudio derivado de la encuesta, que vamos a comentar seguidamente, es un fiel reflejo de la opinión que merece a los taxistas la nueva regulación del descanso semanal. Conviene destacar una se-

rie de resultados que sobresalen entre otros menos significativos.

1. Respecto al sistema de organización del descanso semanal hay una clara aprobación —60,3 %— del sistema implantado el pasado mes de Marzo de dos días de descanso.

2. Con los dos días de descanso semanal, un gran número de taxistas —61,4 %— ha aumentado algo su jornada laboral, y ha reducido el tiempo de espera para conseguir pasaje —45,8 %—

Del análisis de las encuestas correspondiente al apartado "datos técnicos del sector" destacan los siguientes resultados:

— El número de carreras/día varía entre 20 y 26, siendo más elevado en el período nocturno que en el diurno.

— Los kilómetros totales recorridos/día varían entre 177 y 200, siendo también mayor número los recorridos durante la noche.

— Los kilómetros ocupados/día se sitúan entre 79 y 93, lo que supone que, del total de kilómetros realizados por los taxis diariamente, entre 44,0 % y un 47,5 % están ocupados.



## 2.ª Fase entrega carnets

**E**l día 16 de Septiembre se reanudó la entrega de los nuevos carnets metropolitanos. En esta 2.ª fase se facilitará la nueva credencial a todos los conductores asalariados dados de alta, familiares y personas interpuestas. Se ha previsto que la entrega estará concluida en el mes de Diciembre.

La colocación del carnet en la parte inferior derecha del parabrisas, con la fotografía hacia el exterior, será imprescindible para el ejercicio de la profesión, y su omisión puede dar lugar al ingreso del vehículo en el Depósito Municipal.

Esta norma forma parte de un conjunto de medidas que se están tomando a fin de estructurar el sector, de manera que se puedan paliar las dificultades por las que éste atraviesa. Estamos convencidos de

que, por si sola, dicha norma no vendría a significar ninguna ostensible mejora, pero inscrita en un conjunto más amplio, confiamos en que de lugar a resultados muy positivos.

Documentación necesaria para la obtención del carnet:

1. Correspondientes al titular:

- D.N.I.
- Licencia

2. Correspondientes a conductores:

Asalariados:

- TC1 y TC2 desde su alta o de los últimos 12 meses
- Carnet antiguo de taxista
- 2 fotos de tamaño carnet

Familiares:

- TC1 y TC2 desde su alta o de los últimos 12 meses o boletines de cotización de autónomos por igual período.
- Comprobante parentesco (libro de familia o carnet de familia numerosa)
- Alta en Seguridad Social o Autónomos.
- Antiguo carnet.
- 2 fotos tamaño carnet.

Persona interpuesta:

- Boletines de cotización de Autónomos desde su alta o de los últimos 12 meses.
- 2 fotografías.
- Carnet antiguo.

(No se precisa la presencia del titular)

## Relación de paradas propuestas para la instalación de aparato telefónico

**L**a CMB, en colaboración con el Ayuntamiento de Barcelona, pone a disposición de los usuarios una serie de paradas de taxi con teléfono, cuya relación especificamos en el recuadro adjunto. De este modo, un servicio existente ya en numerosos municipios de la provincia se ha extendido a los habitantes de la capital que, a partir de ahora, podrán telefonar a dichas paradas para solicitar un taxi.



- Pg. Nacional - Carrer de la Maquinista: 315 09 15.

- Pg. Marítim - Hospital del Mar: 300 76 58.

- Pg. Zona Franca - Fundició: 423 39 13.

- Pg. de Carles I - Gran Via de les Corts Catalanes: 232 77 30.

- Sant Pau - Carrer de l'Abat Safort: 329 15 45.

- Carrer de Bergara - Plaça de Catalunya: 318 30 38.

- Avinguda de Madrid - Plaça del Centre: 330 90 31.

- Plaça Rovira i Trias: 210 88 50.

- Avinguda del Jordà - Vall d'Hebron: 211 79 96.

- Plaça del Congrés Eucarístic: 340 76 88.

- Plaça de Lluçmajor: 354 38 01.

- Carrer de Guipúscoa - Carrer del Treball: 313 88 97.

- Passeig del Triomf - Carrer de Pujades: 300 78 58.

- Plaça Doctor Ferrer i Cajigol (Hospital Clínic): 253 67 76.

- Avinguda Sant Antoni Ma. Claret - Carrer de Cartagena (Hospital de St. Pau): 255 07 50.

- Plaça d'Eivissa: 358 60 02.

- Carrer de València - Carrer del Dos de Maig: 232 84 63.

- Carrer de Sant Adrià (entre Carrer d'Alfarràs i SAS): 313 88 99.

# Despedida a D. Luciano Ortega



1953 entrega de taxis

Muy Sres. míos:

La presente tiene sólo un objetivo: despedirme de ustedes y que al mismo tiempo lo hagan extensivo a toda la Industria del Taxi.

Sí, los años y el natural desgaste físico que me han proporcionado mis 83 cumplidos, han sido la causa de que abandone la faceta de mi vida que más sin sabores y de lo otro me ha proporcionado.

*He sido feliz haciendo todo lo posible por todos mis compañeros de clase, por su mejoramiento y defensa de los intereses. No creo haber sido perfecto, porque este átomo de la vida no existe, pero sí afirmo rotundamente con todo mi entusiasmo, que si no hice más fue porque no supe, no pude, o no me lo permitieron.*

Blasono sólo de una cosa: dejé una Industria unida en un solo abrazo y pasamos épocas muy constructivas.

*El rumbo de la vida cambió las cosas. Existen en la actualidad hombres capacitados y llenos de ilusión por conseguir la unión del ramo. De esta clase, que si bien goza de excelentes privilegios, sufren también grandes avatares; están permanentemente en la calle y eso es ya un esfuerzo.*

*Pero todos los esfuerzos no serán compensados mientras no exista una unión perfecta en la clase. Esa unión, correspondida al estilo que marca la Corporación Metropolitana, podría lograr la felicidad de los taxistas.*

*No me duelen prendas en afirmar que este período administrativo que ha impuesto con los mejores modales y talentos la Corporación, no es menor que el que hayamos disfrutado en los mejores tiempos. De esto tenemos conocimiento los que tratamos y elevamos recursos constantemente y conocemos sus buenos resultados. No es cuestión de alargar una carta que se haría muy extensa.*

Sólo les ruego señores de la Corporación, si son tan amables, me den un huequecito en el Boletín del Taxi, para despedirme de toda la clase taxista, de toda, y decirles que si en algo han creído no he sido justo, me perdonen, yo también tendría que perdonar si no lo hubiese hecho ya.

Y a ustedes, Corporación Metropolitana, mis mejores deseos. La parcela del taxi que ustedes manejan es muy difícil por la complejidad de criterios que la componen, pero confío que con el gran esfuerzo y entusiasmo la sabrán ordenar lo mejor posible.

Muchas gracias por las muchas atenciones con que siempre fui atendido por todos los miembros de esa digna Corporación, a ustedes y a todos los taxistas.

Adiós.

Fdo. D. Luciano ORTEGA CARTAS

## Aclaración a una polémica

**A**nte la polémica suscitada entre las empresas de RADIO-TAXI y algunos industriales del taxi que realizan sus viajes en paradas de aeropuertos, estaciones, etc., transcribimos el artículo 39.5 del Reglamento Regulator del Servicio de Auto-Taxis y Autoturismos de la C.M.B., referente al encochamiento en esos lugares.

"En las áreas de influencia de las estaciones de ferrocarriles, terminales de autobuses interurbanos, puerto, aeropuerto o lugares análogos, delimitadas por la Corporación, no se podrá coger servicio fuera de las paradas autorizadas a tal efecto."

Asimismo el apartado f) del artículo 50 del Reglamento Nacional establece lo siguiente:

Se considerarán faltas graves:

"Recoger viajeros en distinto término o territorio, jurisdiccional de la Entidad que se le adjudicó la licencia, salvo que se trate de vehículos de la clase C."

Esperamos que con ello, pueda zanjarse, en beneficio del sector, el posible mal entendido sobre las normas de encochamiento.

## Agradecimiento

**E**l día 9 de Septiembre una señora olvidó en un taxi una cartera conteniendo dinero en efectivo, documentación, tarjetas de crédito, cheques gasolina, etc.

Desconocía los datos del taxi: únicamente recordaba que era un Renault 12 y por lo tanto no había forma de localizar al taxista en cuestión. Ahora bien, dicho taxista trató por todos los medios de encontrar a la señora y se puso en contacto con ella para devolverle lo extraviado.

Esta señora ha querido testimoniar su agradecimiento a través de nuestras páginas a D. Miguel Fuente, calca n.º 100, que ha sido el protagonista de este hecho.

# El taxi en París. I

**P**arís es una de las capitales europeas de mayor tradición, donde se aúnan la belleza arquitectónica —los monumentales recuerdos del pasado y los impresionantes logros del arte contemporáneo— con un excelente sistema de servicios y una envidiable organización de la vida ciudadana. En el caso concreto del transporte, lo más célebre es sin duda, a parte, claro está, del romántico "bateau mouche", su metro. Sin embargo, nosotros nos vamos a ocupar de la organización y de las particularidades de otro sistema de transporte más acorde con los intereses de nuestros lectores: el taxi.

## Unidad desde 1946

Hasta la Segunda Guerra Mundial, París, al igual que los municipios de su cinturón, poseía sus propios taxis, cuya actividad estaba reglamentada, como en toda Francia, por el Alcalde. Esta situación generaba en la práctica constantes problemas, debido fundamentalmente a la existencia de tarifas diferentes y a la prohibición de aceptar viajeros en los municipios de los que los taxis no fueran originarios.

En 1946, finalizada la contienda, una Comisión constituida por los representantes de la Administración y de la Unión de los Alcaldes de los municipios del departamento del Sena decidió proceder a la unificación de los taxis de París y de su cinturón en una sola categoría. De este modo se brindó a los taxis parisinos una zona de ejercicio correspondiente primero a París y 56 municipios, que se amplió posteriormente a 86 municipios. En esta zona de ejercicio habitan 5.400.000 personas. Para

regular la actividad del taxi, los alcaldes de los municipios del cinturón delegaron sus poderes en el Prefecto del Sena y el Prefecto de Policía, y desde 1970, como consecuencia de sucesivas reorganizaciones, la regulación del sector depende sólo de este último.

## No más licencias desde 1967

El Prefecto de Policía, encargado de autorizar la puesta en circulación de los taxis parisinos, fija su número en colaboración con los profesionales del sector y según las necesidades reales. La evolución experimentada por la flota de taxis parisinos desde finales de la Segunda Guerra Mundial fue la siguiente: 10.000 en 1949, 11.000 en 1950, 12.500 en 1954, 13.500 en 1962 y 14.300 en 1967. A partir de esta fecha no se han entregado nuevas licencias.

La mayor parte de las actuales licencias pertenecen a particulares, llamados "artesanos", y el resto a sociedades de dos tipos: pequeñas empresas —de 6 a 200 vehículos— y grandes compañías —de más de 200 vehículos— que en la actualidad son tan sólo cuatro.

## Licencias personales y no negociables

Para acceder a la profesión de taxista se precisa de una autorización del Prefecto de Policía, autorización que es personal y no negociable. La reglamentación permite, sin embargo, a los titulares cederlas a un sucesor o transmitir las a sus apoderados en caso de defunción mediante una contrapartida económica.

El requisito para conseguir una licencia es ser poseedor del certificado de capacitación y haber trabajado un mínimo de dos años como asalariado. El horario de trabajo es libre siempre que no exceda las 11 horas diarias. En el caso de las empresas existen dos tipos de explotación que determinan el horario de trabajo. Si se trata de asalariados, que trabajan 6 días de cada 8, es la empresa quien lo



establece; en el caso de los arrendatarios, éstos son libros de escoger sus horas de salida.

## Revisión técnica anual obligatoria

Ha resultado imposible establecer un taxi-tipo en París pues los constructores no consideran rentable un trabajo encaminado a satisfacer una demanda de tan sólo 14.300 unidades. La mayoría de los vehículos que forman el parque de taxis parisinos son de 4/5 plazas. El 85 % funciona con diesel y el resto con gasolina.

En el momento de su puesta en servicio, los taxis se someten a una revisión técnica que debe repetirse cada año hasta el momento en que dejan de prestar servicio. Esta revisión afecta a la vez al estado general del vehículo, a las condiciones de seguridad, al respeto a las normas de control de la polución y también al control del funcionamiento del taxímetro.

Del rigor aplicado en esta revisión técnica nos da idea el hecho de que en 1982 se rechazaron 1.970 taxis que se consideró no reunían las condiciones mínimas para circular.



# Nuevo "vehículo" de información al taxista y al usuario

## Entrevista a los realizadores del nuevo programa de radio dirigido al mundo del taxi

**T**odos los martes, a través de Radio España OM en frecuencia 621 y dentro del programa TODO ES RADIO que se emite entre las 10 y 13 horas, hay 30 minutos repartidos a lo largo de las 3 horas de programa, dedicados al mundo del taxi. A lo largo de esa media hora, dos acreditados profesionales, Fernando del Collado y Maitri Borao, transmiten informaciones de interés para el sector, ejercen de intermediarios entre taxistas y usuarios y ponen una nota de alegría y buen humor. Les hemos ido a buscar a su "casa", a la radio, para que nos cuenten algo de sus vidas y hagan una valoración de los primeros resultados de este programa recién nacido.

P. ¿Desde cuándo estáis metidos en el mundo de la radio?

*Maitri:* Yo llevo 8 años en la radio y durante todo este tiempo no he salido de Radio España. Siempre he trabajado en la misma emisora.

*Fernando:* Yo llevo ya 17 años. He pasado por Radio Barcelona, Radio Miramar, Radio Terrassa, y ahora trabajo exclusivamente en Radio España, en la Cadena Catalana.

P. ¿Qué podéis decirnos de vuestra profesión? ¿Cómo es en realidad?

*Maitri:* Pues que se trata de una profesión difícil. Hay que luchar día a día. No paramos nunca. Constantemente llegan nuevas noticias, se inician nuevos programas...

*Fernando:* Más dura de lo que parece, pero maravillosa. En realidad, para mí es ya inevitable: no la cambiaría por nada.

P. ¿Qué es lo peor y lo mejor de esta profesión "irreversible"?



*Maitri:* Lo mejor, todo. Lo peor, quizá la falta de tiempo. La radio absorbe, a veces no puedes disponer de tu tiempo libre sino que debes estar por el trabajo y para el trabajo.

*Fernando:* Lo mejor sin duda es poder contactar con todo tipo de gentes, desde un ministro hasta un parado. En realidad, a través de la radio estás hablando con toda la ciudad y con todo el país. En cuanto a lo peor, el exceso de sacrificio. Estás obligado a ceder parte de tu vida privada a la profesional. En este tipo de trabajo no existen horarios.

P. ¿Cómo es TODO ES RADIO? ¿Cuál es el equipo de profesionales que se encarga de hacerlo posible?

*Fernando:* TODO ES RADIO es, por sus características de horario y oyentes, un programa lleno de tópicos, y empleo de palabra no en un sentido peyorativo sino con el ánimo de definir de forma rápida sus características. Tópicos serían los siguientes elementos: música, unidades móviles, especialistas de distintos temas... Buenos especialistas como Paco Mora o Pilar Cernuda en política, Ibáñez Ridau en unidades móviles... Se trata de un programa abierto de 3 horas, con concursos, humor, noticias, que intenta no sólo que el ama de casa se ría y escuche música, sino que un taxista o cualquier otro oyente se entretenga recibiendo al mismo tiempo información.

**Maitri:** El resto de componentes son: Chelo García Cortés que trata de noticias del corazón, el Mago Félix que da el parte astrológico del día, Pepe Nieves, productor del programa y el hombre que más entiende de cine en la casa, el doctor Joan Ródenas que hace una historia de la medicina y cuenta también curiosidades de la misma. Luego tenemos a Rodríguez Fina, el hombre que nos pone todas las cintas y se encarga de los montajes, el técnico, vamos, y a José Manuel Núñez de la OCU (Organización de Consumidores y Usuarios) que viene una vez a la semana para contestar quejas y reclamaciones de los oyentes.

P. ¿Qué te hubiera gustado ser caso de no dedicarte a la radio?

**Maitri:** De niña quería ser azafata pero ahora, ya ves, me dan miedo los aviones. Mi futuro será, pues, continuar de locutora.

**Fernando:** Coincidimos en la primera parte: yo quería ser piloto, la versión masculina de azafata, pero a diferencia de Maitri a mí me sigue encantando volar. Ahora bien, llevo desde los 10 años en la radio, siguiendo y admirando a los grandes profesionales. Por esas cosas estupidas de la vida me encuentro ahora trabajando en la radio y, como puedes imaginar, me siento feliz.

P. A vuestra edad —Maitri 27 y Fernando 29— tenéis ya una extraordinaria experiencia en la radio. ¿Qué ha pasado con la TV? ¿No os interesa?

**Fernando:** A mí me interesa muchísimo. Lo que pasa es que por el momento yo no le intereso a TV. Por lo menos no me han llamado hasta la fecha para que haga televisión.

**Maitri:** A mí si me llamaron, pero fue en pleno verano, en vacaciones, cuando no había nadie del equipo técnico en Barcelona, de modo que decidieron hacer la prueba a otra persona que vivía en Madrid. Esa fue toda mi "gloriosa" experiencia televisiva.

P. Desde que habéis introducido en TODO ES RADIO el tema del taxi, ¿cómo va la cosa? ¿qué habéis hecho por el momento y qué pensáis hacer?



**Maitri:** De momento hemos tocado el tema del butano, la circulación y la seguridad. Han venido expertos en estas materias y representantes de los sindicatos a dar su opinión. Al margen del debate central, yo creo que está funcionando bien el programa porque ofrecemos una serie de datos, de detalles curiosos de gran interés para el usuario del taxi. Tratamos de dar a conocer muchas cosas, tanto a los usuarios como a los mismos taxistas. En este sentido merece la pena mencionar la Historia del Taxi que tiene gran acogida.

**Fernando:** Otro espacio que gusta es el del paso figurado en taxi, un recorrido por la ciudad comentando lo que se va viendo. Está también el "Amarillo", una buena noticia sobre el taxi, y el "Negro", la noticia mala.

P. ¿Cogéis taxis a menudo? ¿Qué relación tenéis con los taxistas?

**Maitri:** Sí, a menudo. Por las mañanas voy al trabajo en Metro, pero cuando tarda mucho o hay cualquier tipo de problema tomo un taxi. Lo que sí aseguro es que jamás utilizo mi coche particular en la ciudad.

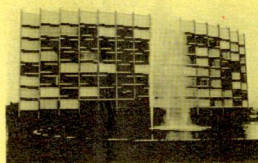
**Fernando:** Constantemente. Es mi primer medio de transporte en la ciudad y lo utilizo una media de 4 a 6 veces diarias. Los taxistas son gente sensacional y mi relación con ellos es excelente. A veces me reconocen, o me encuentro con que están escuchando mi programa. Pero, pase lo que pase, siempre reina el buen humor.

P. Para concluir nos gustaría alguna anécdota que os haya sucedido en un taxi que tenga como protagonista a un taxista.

**Maitri:** Hace tiempo que no me sucede ninguna. Sin embargo, cuando entraba en el turno de las 5 de la mañana eran innumerables. En varias ocasiones, por ejemplo, dormidísima a aquellas horas, le decía al taxista "a las Ramblas" y me despertaba cuando el taxista, parado junto a Colón me avisaba: "señorita, éstas son las Ramblas".

**Fernando:** También hay un montón, pero una muy curiosa es la siguiente: en el mismo día cogí el mismo taxi y el mismo taxista en dos ocasiones y en lugares diferentes, como si hubiésemos quedado citados previamente.

## LA CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA A LA ZONA FRANCA. MÉS A PROP DELS CIUTADANS. MÉS A PROP DE LES SOLUCIONS.

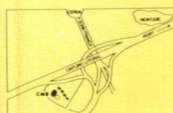


Des de dilluns passat hem traslladat la major part de les nostres instal·lacions a la nova seu de la Zona Franca.

Els avantatges són molts: oficines modernes i còmodes que permeten oferir un tracte i un servei més eficaç, facilitats d'aparcament, xarxa de comunicacions, millor connexió amb els municipis i els centres institucionals de Barcelona i Catalunya.

Canviem, per millorar, per oferir un servei més bo. Preneu nota dels nostres nous telèfons i consulteu-nos sempre que tingueu algun dubte. Tots els qui treballem a la Corporació estem, com sempre, al servei dels ciutadans i els ajuntaments de l'Àrea Metropolitana.

Transports: autobús 8 (Circumvalació), 109 (Estació de Sants). Connexió amb el FC Metropolità: El de Catalunya, Estació de Sants. Pl. Espanya.



**336 61 61**

**CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA**