

TAXI 114

Àrea metropolitana de Barcelona
Institut Metropolità del Taxi

Taxi Metropolità de Barcelona
Març 1998

Se les acabó el chollo de los arrendamientos

70 llicències amortitzades

El Taxi tiene futuro

Debate en COMRàdio sobre el PLA



COMRàdio

**M I N I · S P E A K E R
S Y S T E M**

COMRàdio



*La
comodidad
bien
entendida
empieza
por
uno mismo*

Para ser más específicos, por su lugar de trabajo. Por eso el Fiat Marea ha sido especialmente diseñado para ofrecerle el más alto nivel de confort. Amplio espacio interior, perfecta insonorización del habitáculo, asiento del conductor y volante regulables en altura, radiocasete RDS, climatizador, dirección asistida, cierre centralizado, elevalunas eléctricos delanteros... Y todos los avances en seguridad activa y pasiva. Un coche en el que encontrará la máxima fiabilidad. Tres niveles de equipamiento, costes de mantenimiento reducidos y motores turbodiesel de 75, 100 y 124 CV. Venga a su concesionario oficial y pruebe un Fiat Marea, **sólo hasta el 30 de Junio podrá conseguirlo a un precio excepcional.** Además, en Fiat somos especialistas en tasación de vehículos usados.



Fiat Marea Taxi desde 1.978.000* pts.

*Precio del TD 75 SX. No incluye equipamiento específico para taxi.
Incluye P.F.F. del vehículo base más climatizador, transporte, IVA y descuento especial para taxi.

NOS MUEVE LA PASIÓN. *F I A T*

Sumari

Edita

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

Consell de Redacció

José Novoa
Andreu Nebot
Eulàlia Perarnau

Direcció de Comunicació

Xavier Sabaté

Direcció Periodística

P. Rocío Terán

Col·laboradors

Maribel Silva

Publicitat

Telèfon 485 04 26

Correcció

Anna Canals

Capçalera coberta

Enric Satué

Disseny Gràfic

El Petit Estudi

Fotografia

Ramon Josa i Campoamor
Arxiu Revista Taxi

Tiratge

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

Impressió

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

Subscripció

7.000 ptes. anuals amb taló
nominatiu a:
Institut Metropolità del Taxi,
carrer 62, núm. 18
Zona Franca
08040 Barcelona

La revista «Taxi Metropolità de
Barcelona» no es fa responsable de
l'opinió expressada en els articles
signats. La responsabilitat és única-
ment dels autors.
Els articles no signats són atribuï-
bles a la redacció.

Editorial.....4

Se les acabó “el chollo”



La amortitzación
avanza.....5
70 licencias retiradas, más de 337
millones invertidos

El Plan de Viabilidad

La gran oportunidad del taxi.....8

Tribuna del Taxi.....14

Què pensa sobre els arrendaments de la llicència?

El tauler.....15

-Las ofertas de la Bolsa de Licencias

-Las revisiones son una garantía de calidad del servicio

-La publicidad continúa aportando recursos para el Pla de Viabilitat

-Estat del Compte Pla de Viabilitat - Període 1997 -1998

-¡Si caduca su carné de taxista, no olvide renovarlo!

Guanyem mercat.....26

En 1997, el taxi recaudó en el aeropuerto

alrededor de 1.000 millones de pesetas más que en el 96

La Bústia.....29

L'usuari li agraeix.....30

La hoja de Maribel.....31

L'entrevista.....32

Martí Galindo, un amic del taxi

Editorial

El Plan de Viabilidad ya está en marcha. Es un PLAN que comparte el colectivo de taxistas, porque es su PLAN. Es un PLAN hecho para los taxistas y a la medida de los taxistas autónomos del área metropolitana de Barcelona. Es un PLAN que ha llevado muchas horas de trabajo, de reuniones y de aportaciones de todos los colectivos. La Administración (Entitat Metropolitana del Transport) y los municipios metropolitanos se han sumado a los intereses de los taxistas autónomos y ha puesto el dinero que se les ha pedido para hacer frente a la retirada de licencias.

También se exige del taxista una aportación muy importante, sin la cual sería imposible conseguir objetivos tan ambiciosos.

Es el esfuerzo más importante que se está haciendo en Europa para reestructurar el sector de autotaxis y las miradas de todas las grandes ciudades están puestas en los resultados que obtengamos, porque la mayoría de los taxistas de las ciudades europeas tienen los mismos problemas que tenemos nosotros.

Tenemos una oportunidad histórica y, además, en el momento apropiado. Y no vamos a dejar pasar el tren del futuro. Nos vamos a subir y vamos a hacer del 'Taxi Metropolitano' un ejemplo de eficacia. Este Plan, con los defectos que pueda tener, está hecho por los taxistas y es el futuro del sector.

Pero es necesario que queden claros los objetivos:

1. Reducir el número de licencias. Los mayores ingresos derivados de las licencias retiradas repercutirán desde el principio en el sector. Por tanto, el esfuerzo económico del taxista autónomo se transforma inmediatamente en dinero para el sector. Es decir, el Plan no le cuesta dinero al taxista ni siquiera el primer año.

2. Revalorizar el precio de la licencia. En la medida en que se reduzca el número de licencias, éstas irán mejorando su cotización.

3. Transferencia libre de la licencia para todos los taxistas autónomos.

¿QUIÉNES SON LOS ENEMIGOS?

Hay que hablar claro. El Plan tiene enemigos y enemigos muy poderosos. Los primeros y más importantes por su capacidad económica son los denominados "floteros" que, hasta hace muy poco tiempo venían realizando su agosto a base de defraudar al Institut y al conjunto de los taxistas (el dinero que ellos se llevaban lo perdían los autónomos). Estos arrendamientos de licencias que despreciando el cumplimiento de la legalidad han estado haciendo negocios fraudulentos a costa del sector, Están, digámoslo con la palabra exacta, "cabreados". **Se les ha acabado el chollo y ahora quieren hacer sangre.** Y no van a escatimar esfuerzos para hacer daño en todo aquello que puedan, incluidas las amenazas a las personas que, según ellos, "les están arruinando". No van a respetar ni el prestigio de las personas, ni la dignidad de los taxistas.

El dinero que hasta ahora ganaban con sus fraudulentas prácticas está pasando a la mayoría de los taxistas que explotan correctamente la licencia. Eso les duele, y mucho. Y están ganando mucho dinero en intentar abortar el Plan.

Estén seguros los taxistas honestos que no lo conseguirán. Ya hay más de 300 situaciones detectadas con expedientes iniciados y no pararemos hasta que el sector esté limpio de toda esa "basura". Los taxistas de Barcelona ya saben de que estamos hablando y no hay que insistir más.

Hay grupos en el sector (afortunadamente minoritarios) a quienes les importa un pito el taxista. Defienden sus propios intereses y, naturalmente, se oponen al Plan. Mientras más licencias haya, más dinero ganarán ellos. Intentan "intoxicar".

No lo van a conseguir tampoco, porque los taxistas de Barcelona saben perfectamente cuáles son los verdaderos intereses del sector. Y esos intereses coinciden con el Plan: mejorar su nivel de ingresos, revalorizar las licencias, tener unas condiciones de trabajo dignas y dar un buen servicio a los ciudadanos.

Con la eliminación de toda esa porquería ("floterós" y grupos que viven a costa del taxista) estamos ganando credibilidad y los taxistas también mejoran sus ingresos. De nada sirve hacer un Plan de Viabilidad sin antes haber "hecho limpieza". Ahora el sector empieza a oler un poco mejor. Al menos no huele a podrido.

**SE LES ACABÓ
"EL CHOLLO"**

La amortización

70 licencias retiradas, más de 337 millones invertidos

avanza

El 12 de marzo se celebró un nuevo sorteo para la retirada de otras 14 licencias, en el marco del Pla de Viabilitat i Modernització del sector. Estas afortunadas personas que dejan el oficio de taxista recibirán 5.615.500 pesetas por sus licencias, porque ya se aplica el incremento del IPC del año, cumpliéndose así una de las cláusulas establecidas en el Pla de Viabilitat.

Con estas nuevas 14 licencias retiradas, el taxi de Barcelona ya tiene amortizadas 70; de ellas, 9 por revocación. Hasta la fecha, por tanto, se ha invertido un total 337.040.000 millones de ptas. en la retirada de licencias.

Al sorteo del día 12 accedieron un total de 56 licencias que en aquel momento se encontraban inscritas en la Bolsa y cuyos titulares tenían la jubilación o la invalidez concedidas. Por primera vez accedieron también a este sorteo cinco viudas, que obtuvieron la licencia por herencia. Sin embargo, no pudieron entrar en el mismo otras 14 licencias, a pesar de que sus titulares tenían la jubilación o la incapacidad concedidas, porque los servicios jurídicos del IMT **detectaron irregularidades por presunto arrendamiento de la licencia.**

Una vez el IMT concluya con la investigación emprendida, se procederá a la revocación si se comprueba que estos titulares incurrieron en la explotación ilegal de la licencia; de lo contrario, volverán a la Bolsa para acceder a un próximo sorteo.

El sorteo del día 12 se realizó con la presencia de las cinco asociaciones representativas del sector y de dos observadores taxistas, Jesús Valmaceda (ex-presidente de la Cooperativa de Taxis) y Sixto Matamala. Ninguno de los dos tuvieron la fortuna de ver su licencia amortizada.

Nuevo precio de la licencia a partir de 1998

5.615.500

Incremento 2,1% IPC 1998

Licencias amortizadas el día 12 de marzo

457
1245
2058
2798
5618
10168

Licencias con el día festivo en miércoles y jueves

1434
3243
9644
9853

Licencias con el día festivo en martes

2019
4890
5799
6330

Licencias con el día festivo en viernes

¿Cuáles son las condiciones para entrar en el sorteo para la amortización de su licencia?

Estar inscritos en la Bolsa de Licencias del IMT

- Tener la jubilación o la invalidez concedidas
- Por herencia

Las 70 licencias amortizadas

293	3606	8204
314	4129	8300
442	4603	8323
457	4677	8335
634	4890	8668
676	5153	8757
797	5245	8909
1245	5250	8932
1434	5543	9010
1527	5618	9534
1557	5799	9553
1960	5807	9644
2019	5840	9853
2043	5846	9893
2058	6330	10092
2116	6346	10168
2140	6469	10195
2568	6887	10339
2798	7299	10623
2959	7405	10937
3190	7603	
3197	7821	
3243	7954	
3247	8038	
3426	8181	

VEN AL TALLER DE TAXITRONIC

Pídenos precisión para la instalación, mantenimiento, cambio de material y calibrado con rodillos del taxímetro. **Rapidez** en el cambio de tarifas. Y la debida **Garantía** sobre cualquier reparación.

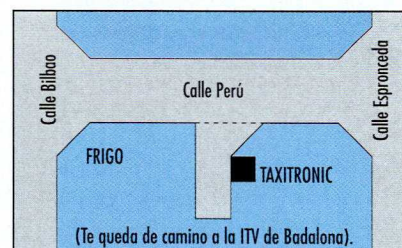
Exígenos tecnología punta. Somos los fabricantes del nuevo TAXITRONIC TX30 y la Impresora de tickets IR30 que **financiamos en cómodos plazos.** Pago sin intereses hasta un año (VISA de la Caixa).

Y disfruta del mejor servicio: las más modernas instalaciones; atención profesional y exclusiva para el Taxi. **No cerramos al mediodía** y abrimos fines de semana y festivos.



TAXITRONIC

Primer fabricante europeo de equipos electrónicos y sistemas informáticos para el sector del Taxi.



C/. PERÚ, 104
08018 BARCELONA
Tel: 266 20 30

El Plan de Viabilidad

La gran oportunidad del Taxi

El programa dedicado al Plan de Viabilidad emitido el 12 de marzo en el espacio BCN de COM-Ràdio, dirigido por Jordi Sacristán, reunió a cinco asociaciones representativas del sector y al IMT. Cuatro de las asociaciones apostaron clara y rotundamente por el Plan de Viabilidad, una vez que éste ya está en fase de aplicación. La única voz discrepante fue la de la Associació Empresarial del Taxi (AET), que no dudó en afirmar que el IMT tiene un segundo Plan. Blas

Alascio, en representación del IMT, negó rotundamente este extremo y afirmó que la AET está promoviendo acusaciones desafortunadas para frenar el Plan como consecuencia de las graves irregularidades que el IMT ha detectado en la explotación de algunas licencias.

Por el interés y la actualidad de los temas tratados para el conjunto del colectivo, transcribimos en su globalidad los treinta minutos de debate.



Jordi Sacristán, COM-Ràdio: Al inicio de 1998 había 10.890 taxis con licencias para circular por Barcelona. Los responsables del IMT consideran que este número es excesivo para la rentabilidad del sector y han promovido un Plan de Viabilidad que prevé la retirada de 1.215 en los próximos 5 años. Esta amortización pretende equilibrar la oferta y la demanda de taxis en la ciudad de Barcelona. También el Plan pretende modernizar el taxi y suprimir las irregularidades

que se puedan cometer, sobretodo en el arrendamiento de licencias, y facilitar que cada taxista se pueda ganar mejor y más la vida.

Este Plan ya comienza a caminar y ya ha permitido la amortización de 70 licencias.

Este tema hemos querido poner a debate en el BCN de COM-Ràdio, en el espacio que cada jueves dedicamos al mundo del taxi.

Para ello hemos invitado a Blas Alascio, Consejero Delegado del Institut Metropolità del Taxi; a Miguel Tomàs, Secretario General del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC); a Juan Zamora, Presidente de la Associació Catalana del Taxi (ACT); a Dionisio Gracia, Presidente del Sindicato de Taxistas Autònoms de Barcelona (STAB); a Josep M. Goñi, Secretario General de la Federació Catalana del Taxi (FCT) y a Miguel Cazcarra, Secretario General de la Associació Empresarial del Taxi (AET).

Para comenzar, la primera parte de la conversación será una primera aproximación de un minuto y medio sobre lo qué significa el Plan de Viabilidad desde la perspectiva de cada uno. Luego entraremos en mayor detalle y en la confrontación de opiniones, elementos que han marcado la elaboración, el debate, el trabajo de este Plan de Viabilidad.

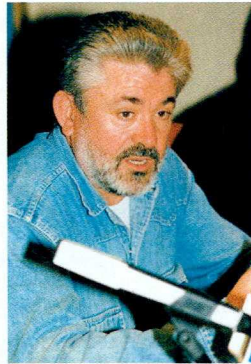
El Plan de Viabilidad es una vieja aspiración de los taxistas autónomos

Blas Alascio, Consejero Delegado del IMT: Ud. al principio ha dado unas pinceladas que creo que definen el Plan. El Plan de Viabilidad es una vieja aspiración del conjunto de los taxistas autónomos del área metropolitana de Barcelona y, en definitiva, pretende mejorar las condiciones de vida de todos los taxistas, y no se basa únicamente en la reducción de licencias



como pretenden algunos. Se basa, además de la reducción de licencias —de las que llevamos aproximadamente 70—, en conseguir en un plazo de cinco años reducir la oferta, de tal manera que oferta y demanda de taxis queden equilibradas, pero además en modernizar el sector para dar un mejor servicio al conjunto de ciudadanos. Hemos estado trabajando durante dos años para confeccionar este Plan y ha concluido la fase de elaboración. En este momento se está poniendo en práctica, y a partir de esta semana, se puede decir que el Plan se ha confeccionado, ha concluido y está en la calle.

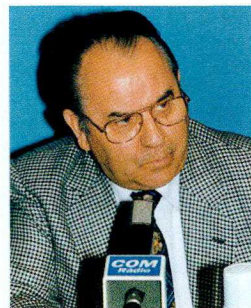
Cuatro asociaciones a favor del Plan



Miguel Tomàs, STAC: Nosotros estamos de acuerdo con el Plan de Viabilidad porque en septiembre se cumplirán cuatro años de las movilizaciones del sector del taxi, a través de la Coordinadora Metropolitana del Taxi. Nosotros ya hicimos una asamblea de 5.500, donde se aprobó que el 70% de las aportaciones las harían los taxistas, y el 30% las administraciones —un 15% las locales y el 15% restante, la Generalitat

de Catalunya. Parece ser que el 15% de las administraciones locales está garantizado y, en cambio, estamos pendientes de que la Generalitat aporte el otro 15%, la parte que falta para concluir con el proyecto. Por tanto, eran tres puntos los que nosotros proponíamos: un taxi, un conductor, amortización de licencias y lucha contra el intrusismo. Creo que, en definitiva, a partir de la aplicación de la tasa —esta mañana la he pagado para dar ejemplo; evidentemente, si estoy de acuerdo con el Plan, la mejor manera de demostrarlo es predicar con el ejemplo— el Plan está en marcha. Es verdad que posiblemente durante los cinco años se puedan modificar puntos porque no es un Plan cerrado, pero globalmente nosotros estamos de acuerdo. Debemos decir que no es el Plan de la Administración, es el Plan del colectivo del taxi, que lo pidió en la calle. La Administración lo que ha hecho, después de muchas luchas y de intentar convencer a los políticos, es que lo pongan en práctica, y me parece que ya lo están aplicando.

Diosinio Gracia, STAB: Me pronuncié en varias ocasiones a través de la revista y de circulares y asambleas. Es algo que tengo muy claro, yo ya fui pionero hace unos cuantos años, y con una intervención mía, se amortizaron 111 licencias, y respecto al Plan de Viabilidad, no tengo mucho que decir, porque están las pruebas de mis trabajos aportados a la Mesa



Tècnica del Taxi. Entiendo que es bueno para el sector. Requiere naturalmente sacrificios y los sacrificios tienen que ser para los 11.000, porque entendemos que los beneficios tienen que ser también para los 11.000. Quiero manifestar en este medio de comunicación que tengo dos cosas muy claras: una es que se recaudará más, y otra es que la

licencia se revalorizará y es muy necesario para el sector. Naturalmente estoy dispuesto a limar asperezas porque vendrán casos durante este año y el que viene, para eso estamos las personas, para cualquier matiz, para cualquier irregularidad, y además hemos pedido una auditoría para que las cuentas estén claras, de las que tampoco tengo ninguna duda; por tanto, lo que tenemos que hacer es estar bien unidos todos para llevar adelante este Plan de Viabilidad.

Juan Zamora, ACT: Nosotros lo que decimos al colectivo es que hemos luchado mucho tiempo; por esta lucha han pasado muchos compañeros para conseguir la reconversión del sector, que después se cambió por el Plan de Viabilidad. Lo que estamos haciendo ahora es apoyar totalmente el Plan. Dijimos que se empieza por 1.215, pero nuestro proyecto es más ambicioso: es llegar a 2,5 licencias por mil habitantes, como consta en los estatutos del Reglamento de Taxi. Creemos que, después de esa fase, empezamos ahora a andar, que somos una criatura joven. Dentro de poco tiempo el taxista no tiene por qué trabajar más de 12 horas en la calle, y en ello estamos también trabajando. La ACT tiene un compromiso con todos los conductores de autotaxi que se manifestaron en una asamblea (5.500 y 8.000) en el Passeig de Gràcia. En estos momentos, nosotros decimos que estamos de acuerdo con el Plan de Viabilidad.



Josep M. Goñi, FTC: Pensamos que el sector del taxi atraviesa una grave crisis, no una crisis cualquiera, sino de verdad, que nos obliga por una parte a todos —pequeños empresarios, trabajadores autónomos, flotas— a sobreexplotar nuestras licencias para poder sobrevivir, y nos obliga a trabajar bajo parámetros de rentabilidad muy bajos. Hemos de hacer alguna cosa, hemos de saber adaptar la flota de taxis a las necesidades de nuestra sociedad. Si no hacemos algo nuestra situación será incluso peor. En la medida en que nuestra sociedad converja en la de los países comunitarios, el taxi pasará a ser un transporte público alternativo de carácter selectivo. Por tanto, eso significa que ante el resto de medios de transporte perderá competitividad y, además, nuestros costos de producción irán incrementándose progresivamente. En la medida en que el taxi se convierta en un transporte selectivo, estaremos obligados a mejorar la calidad del material y del servicio, lo que nos obligará, si no somos capaces de adaptar la oferta a la demanda, a aumentar todavía más nuestra jornada laboral —hecho inviable porque ya estamos al máximo. Alguna cosa hemos de aplicar y, naturalmente, hemos de aplicar una política ambiciosa destinada a amortizar licencias, ganar nuevos mercados y, en suma, una política de cara al futuro.



Miguel A. Cazcarra, AET: Nuestra visión es absolutamente discrepante por dos razones: primero porque se pretende dar una única imagen discrepante, y no es así, no sabemos por qué no está aquí la otra fuerza que se opone también: el Gremio Unión de Taxistas. En cualquier caso, estamos absolutamente en contra de este Plan, porque no se ha convocado el referéndum que el presidente de la EMT prometió el 30 de enero de 96 ante el Consell d'Administració; sin

referéndum entendemos que es absolutamente ilógico obligar al pago de unas cantidades ciertamente importantes.

La voz discrepante de los empresarios

Segundo, porque, no solamente por nuestra parte o desde el punto de vista sindical, hay una oposición importante de 2 asociaciones frente a 3 asociaciones, en lo que son las cinco asociaciones representativas, sino que también el Partido



Popular y Convergència i Unió se han opuesto a este Plan. Algo querrá decir. Es decir, el único que lo sustentó fue el equipo de gobierno de la propia entidad. Hay una oposición importante no sólo política sino también sindical. Hay que hablar de qué Plan es el que se ofrece, porque aunque nosotros estemos en desacuerdo con el Plan que se ofrece, tenemos noticias de que por debajo hay otro Plan, que es

todavía más radical y peor. Estamos en desacuerdo con los dos tipos de Plan, porque solamente se puede invitar a que se pague cuando haya un mayor consenso, que no se ha logrado, y cuando todos los taxistas estén dispuestos a pagar y, por supuesto, cuando eso conduzca a unos objetivos óptimos. De acuerdo con los datos que tenemos, éstos no son ni mucho menos reales. En definitiva, hemos de entender que hay una presión en aplicar este Plan que nosotros no compartimos, y que sólo compartiremos cuando todos los taxistas quieran. Nosotros, desde nuestro postulado, ofreceremos a todos los taxistas de Barcelona la posibilidad de no acatar este Plan, que es absolutamente impuestado.

Jordi Sacristán: Sr. Alascio, ¿hay otro Plan?

Sólo existe un Plan, el que apoya la mayoría del colectivo

B. Alascio: Está clarísimo que solamente hay un solo Plan, el Plan de Viabilidad, que cuatro organizaciones presentes en la mesa están apoyando hasta las últimas consecuencias. Entiendo la posición del Sr. Cazcarra, y creo que no sería conveniente centrar el debate en la posición discrepante por parte la AET. Evidentemente se va a oponer a un Plan que tiene un coste para el conjunto de taxistas, también para las administraciones.

Ese segundo Plan al que se refiere el señor. Cazcarra entiendo que es el saneamiento del sector de las irregularidades. En este sector, por razones de carácter histórico, se han producido toda una serie irregularidades que en este momento se están corrigiendo con mano dura y de una manera absolutamente rígida. Se está aplicando la legislación hasta sus últimas consecuencias y, lógicamente, esto incide de una manera muy directa en una práctica que era una lacra para el conjunto de taxistas: los arrendamientos.

Mano dura contra los arrendamientos

B. Alascio: Las flotas, lo que se ha llamado en el sector las empresas del taxi, realmente no existen desde el punto de vista de la ilegalidad. Lógicamente cuando el señor Cazcarra, en representación de esas flotas —una parte importante de las mismas en situación de ilegalidad—, se opone al Plan, yo le entiendo absolutamente; en su lugar también me opondría al Plan. Cuando decimos que el Plan va dirigido a los taxistas, nos estamos refiriendo a los 11.000 taxistas y a las 11.000 licencias que hay en el área metropolitana de Barcelona, no a un grupo minoritario de personas que están haciendo una explotación ilegal del taxi. Ese segundo Plan, que evidentemente si se quiere llamar así, existe, consiste en eliminar todas y cada una de las irregularidades que existen en el sector. Y de verdad, se haría un flaco favor al conjunto de taxistas si a la vez que ponemos en marcha el Plan, la retirada de licencias y la modernización del sector, no hacemos una eliminación radical del conjunto de irregularidades que se han detectado.

Jordi Sacristán: Parecería lógico que estos dos factores fueran paralelos.

M. A. Cazcarra: El señor Blas Alascio está interpretando lo que yo he dicho 'como segundo Plan no conocido'. Está bastante distante lo que está diciendo de los datos que yo le puedo ofrecer.

Jordi Sacristán: ¿Cuál sería este segundo Plan?

M. A. Cazcarra: El que la propia administración ha hecho en su momento. El que dice que lo importante para el Plan de Viabilidad es hacer bajar más el precio de la licencia. Dice que es fundamental que continúe bajando el precio de la licencia. Si se dan menos carnés que transferencias se hacen, esta baja continuará.

Hay que situar la licencia en un precio razonable

B. Alascio: Hay una confusión de términos, no debemos centrar el debate entre la oposición radical al Plan por parte de intereses concretos y determinados de las flotas de taxis irregulares. Creo que hay que aclarar este tema de manera total, rotunda y radical. Lo que se pretende con el Plan de Viabilidad, en el momento en que concluya, es que las licencias tengan un valor. Se pretende fundamentalmente dos cosas: primero, que el taxista se gane la vida mejor, que tenga unas condiciones de vida más dignas, que pueda conseguir un sueldo decente en unas horas razonables y, en segundo lugar, que la licencia, que tiene el precio estancado lógicamente porque como se ha dicho anteriormente el sector atraviesa una cierta crisis, se ponga en una situación de mercado razonable. En el Plan de Viabilidad, cuando se hace referencia a la compra de licencias, además de poner un precio consensuado en la Mesa Tècnica del Taxi, se incrementa el coste de la vida. El mercado de licencias es un mer-

cado que subirá en la medida en que el sector sea un sector atractivo y hay un elemento que no se ha comentado y creo que es absolutamente fundamental: el tema de la autoestima del taxista. El taxista del área metropolitana de Barcelona tiene sobre todo que estar orgulloso de su trabajo. Para ello necesita dos cosas: que sea un trabajo digno, que tenga un número de horas determinadas, que sea un trabajo que dé un gran servicio a los ciudadanos —y el taxi de Barcelona lo está dando. En el momento en que se produzca la retirada del taxista del sector, el precio de la licencia, que en este momento está alrededor de los cinco millones de pesetas, pueda estar en un precio suficiente. Para eso, las personas que estamos en esta mesa y conocemos el sector sabemos cómo se tiene que hacer. La mejor manera es, en principio, retirando licencias, modernizando el sector y, en tercer lugar, ganando mercados para el taxi.

Las aportaciones de los taxistas harán subir el precio de la licencia

M. Tomás: Estamos completamente de acuerdo en que cuando hay un exceso de oferta, el precio de la licencia baja. El Plan de Viabilidad significa que —por ejemplo, esta mañana hemos retirado 14 licencias de la nueva etapa y ya se pagan 5.600.000 ptas., y eso quiere decir que ya se aplica el IPC— una vez que se comience a pagar las tasas, a toda la gente que se está jubilando y que tiene incapacidad y que podrá rescatar la licencia, de momento, ya le habrá subido la licencia alrededor de 700 u 800 mil pesetas. respecto al precio normal que hay. Es evidente que, una vez pasen estos cinco años nos deberemos reunir otra vez para analizar nuevamente la situación y ver si las licencias retiradas fueron suficientes, y se deberá pensar en hacer un nuevo libro blanco para poder ir más allá. Evidentemente que hay menos taxis, menos taxistas, porque nosotros defendemos la propuesta de que no sirve retirar licencias y, por otro lado, incrementar el número de taxistas del sector. Cuando eso ocurra, significará rentabilidad. Cualquiera que entienda de economía sabe que cuando se hace una reconversión es porque hay un exceso de oferta. Se percibe porque el taxista debe trabajar 14 horas. Nosotros no podemos ir comprando licencias y permitir un exceso de oferta. Queremos intervenir, no porque lo digamos nosotros. Aquí quiero dejar claro que el Plan de Viabilidad no es un invento de Miguel Tomás. Miguel Tomás lo que hace es recoger la propuesta votada por unanimidad en la asamblea de Sant Adrià con el fin de que la Administración la aplique. No estamos en la misma situación del 94, cuando había una crisis económica más profunda, y posiblemente mucha gente no se acuerda ni de que asistió a la asamblea ni de que salió al Passeig de Gràcia.

Jordi Sacristán: ¿La propuesta del STAC era muy diferente?

M. Tomàs: Nosotros éramos más drásticos desde el punto de vista del tema "un taxi, un conductor".

Jordi Sacristán: ¿Ustedes iban más allá?

M. Tomás: Nosotros queríamos exactamente que una vez



que se aplicara el Plan de Viabilidad, se pusiese la tasa, y que cuando los taxistas comenzaran a pagarla, a partir de este momento, no entrara ninguna persona más en el sector. Todavía el STAC no sabe cómo quedará este tema y es el único que queda por concretar.

Jordi Sacristán: A partir de este momento entramos en un debate. Pido intervenciones breves.

J. M. Goñi: Es fundamental comprender que la flota fue diseñada en unos momentos de franca expansión económica y demográfica de la ciudad. Los tiempos han cambiado, nuestra sociedad también. A lo largo de todos estos años los costes de producción han aumentado de forma considerable. La presión fiscal también. La red de transportes públicos del país ha mejorado, se ha dado el fenómeno de la multimotorización —más de un vehículo por familia. Además, el taxi aún mantiene problemas endémicos e infraestructurales que no han sabido solucionar, como la existencia de un reglamento desfasado que impide organizar nuestras empresas para que sean competitivas y rentables, la dispersión de competencias, y el tema estrella del debate de hoy: la existencia de una flota sobredimensionada en relación a la demanda existente. Urge, por tanto, impulsar una política de futuro destinada a amortizar licencias, impulsar una política destinada a ganar mercados, a reciclar el sector y, además, decimos que esta política debe ser consensuada. A Blas Alascio le digo que se ha de hacer un gran esfuerzo para que todos participen. Ahora tenemos pendientes dos cuestiones: la hipotética aportación que debería hacer, a mi parecer, el gobierno catalán; y otra, la aportación que debería hacer, por qué no, el gobierno central. Y, señores, aquí hemos de ir todos unidos como una pña a pedir este dinero.

Jordi Sacristán: Les ruego concreción en las intervenciones.

La licencia, patrimonio familiar

D. Gracia: Sí, pero son temas delicados que hay que concretar porque estamos jugando con el patrimonio de 11.000 familias. Naturalmente se cometió un error hace dos años, que yo denuncié, en el sentido de que se pedía la congelación de asalariados y por eso bajó el precio de la licencia, mi ilusión en el Plan de Viabilidad para conseguir los dos temas que he dicho: la revalorización de la licencia y conseguir trabajar menos horas con los mismos ingresos. ¿Por qué? Tengo muchas pruebas para decir que la licencia es un patrimonio familiar. Y esto es lo que le interesa al taxista de Barcelona y de toda España. En un congreso de Vigo defendí una ponencia de 14 folios, y hoy me parece que es compartida por toda España. ¿Por qué digo equiparar a patrimonio familiar? Una licencia lleva consigo un vehículo, un taxímetro y todo tipo de impuestos como una empresa cualquiera: desde la licencia fiscal, autónomos, renta, módulos, IVA, etc., etc., por tanto se tiene que equiparar a una empresa, y la tenemos que mirar como una pequeña empresa. Diría que, como una empresa de artesanos, que todo lo que llevan por delante lo ponen ellos, porque la



Una vez finalizado el debate, todos los participantes departieron con los responsables del programa BCN.

licencia también la paga el taxista. ¿En qué postulados me baso para que la licencia por vía natural se convierta en una empresa como otra cualquiera? Hay un dictamen del profesor García de Enterría y del profesor Entrena Cuesta, y lo avala una sentencia del Tribunal Supremo, en la que se afirma que el taxi es un servicio privado de interés público porque servimos al público, y privado porque lo tenemos que poner todo. Si además, cuanto mayor es el taxista tiene menos reflejos para recaudar, lógicamente hay que apoyar en esto. Todo aquel que no piense en revalorizar la licencia y en sacar cuanto más y mejor para su familia, o no defiende a la industria, o en términos suaves, no la conoce.

Jordi Sacristán: ¿Recoge este tema el Plan de Viabilidad?

Gracia: Por lo menos yo no paro de explicarlo, de pedirlo encarecidamente; no de denunciarlo, porque la Mesa Tècnica del Taxi sabe que paciencia tengo mucha. Pido unidad y la vuelvo a pedir esta noche, porque los temas se pueden arreglar entre nosotros.

M. A. Cazcarra: Insistiría en que hay dos tipos de Planes. Uno que ellos presentan, pero debe decirse que no ha sido remitido a los taxistas. Han hecho un borrador muy bonito para que se lo publiquen. Pero no les han enviado lo que realmente está aprobado y donde se habla desde vender pañuelitos, colonias, hasta vender no sé qué.

Jordi Sacristán: Uds., los sindicatos, ¿lo saben?

M. Tomás: En la Mesa Tècnica del Taxi se han hecho cuarenta mil propuestas de los ingresos atípicos —publicidad, gasóleo, etc.—, pero un documento que diga, que concrete que el Plan significará que los taxistas tendrán que vender pañuelos por el Plan, eso no lo he visto. ¿Es el Plan o un acta?

M. A. Cazcarra: Es el Plan. No un acta.

M. A. Cazcarra: Primero, debe de ser muy malo el Plan cuando no lo han remitido en su totalidad a los taxistas. En segundo lugar insisto en el Plan que hay de verdad. Aquel que intenta que bajen los precios de las licencias como espe-



cifica en uno de sus apartados, aquel que dice que las licencias acaben siendo intransferibles, que al final el adquirente deba depositar un millón de pesetas, y aquel que dice que han de pagar una tasa anual suficiente para pagar después los gastos del IMT. Evidentemente, hay una postura clara por parte de la Administración de enfrentarnos a la asociación de empresarios con los autónomos, porque desde el momento en que nos enfrenten, tratan un poco de dividirnos. Ello pasa evidentemente con una Administración que dice que el perfil de un taxista es de bajo nivel cultural, mayoritariamente castellanohablante, y de ideología conservadora.

B. Alascio: Lo que dice el señor Cazcarra es absolutamente intolerable, porque yo llevo dos años en el IMT, y esos temas jamás han salido en la Mesa Tècnica del Taxi. Todas las personas sentadas en esta mesa han participado muy directamente en la elaboración punto por punto del Plan.

Jordi Sacristán: ¿De dónde ha obtenido esa información?

M. A. Cazcarra: Es información del propio Institut Metropolità del Taxi.

B. Alascio: No es verdad, en absoluto.

M. A. Cazcarra: Lo pasaremos, si no lo tienen. Ciñéndonos al tema Plan, por qué no estamos de acuerdo con el Plan. Mire, nosotros no podemos admitir que una administración pague por encima de los 11 millones de pesetas a un director de servicios. Imagínese lo que pagarán a los que estén por encima. No podemos admitir que se subvencione con 24 millones a Ciutat Grogà y 10 millones otra vez, recientemente. No podemos admitir que ese dinero vaya a seguir subvencionando a Ciutat Grogà. No podemos compartir que quieran poner autobuses por la noche precisamente a base de retirar las licencias y ampliar sus servicios, y por eso no podemos estar de acuerdo, simplemente.

B. Alascio: Estamos hablando de cosas que no tienen nada que ver con el Plan. El señor Cazcarra, en un intento desesperado de salvar las situaciones de irregularidad que existen en el sector, pretende por todos los medios cargarse el Plan.

El Plan recoge realmente las aspiraciones del conjunto de taxistas. Son 11.000 situaciones —situaciones de estas irregulares debe haber 400-500—, no son demasiadas, pero hay que erradicarlas.

M. A. Cazcarra: Hable del Plan, señor Alascio.

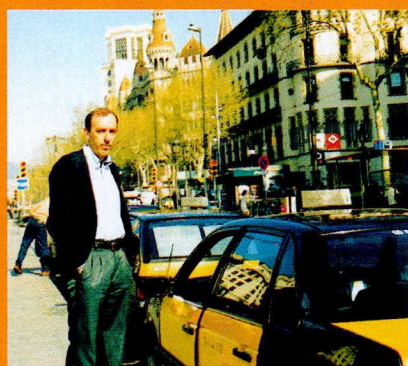
El Plan de Viabilidad es la plasmación del futuro del taxi

B. Alascio: Y hablo del Plan. Hay que decir que el Plan de Viabilidad es la gran oportunidad del taxi de Barcelona de conseguir labrarse un futuro, y un futuro ilusionante. Porque hemos puesto los mimbres para conseguir, con la colaboración de los taxistas, que el taxi tenga un futuro meridianamente claro. ¿Las administraciones han puesto dinero? Evidentemente que lo han puesto. ¿El área metropolitana ha puesto dinero? Claro, que lo ha puesto y así lo ha recogido en sus presupuestos. ¿Los ayuntamientos metropolitanos han puesto dinero? Claro, y lo han recogido en sus presupuestos, y, ¿que los taxistas tienen que pagar? Evidentemente que tienen que pagar. ¿Y por qué razón? Porque tienen que implicarse en algo absolutamente directo que es la posibilidad de tener un futuro cuanto menos abierto. Creo que el taxi ha estado casi siempre en situación de crisis, porque ha habido un exceso de oferta. Estamos intentando conseguir que la oferta y la demanda se equilibren, que el taxi sea un servicio cada vez de mayor calidad y el taxista viva lo mejor posible y consiga sus ingresos en un tiempo razonable de trabajo como cualquier otro trabajador. Esto es lo que en definitiva está recogido en el Plan. Yo no conozco el documento al que se refiere el Sr. Cazcarra; llevo dos años en el IMT y seguramente está hablando de documentos de hace años, elaborados como tales estudios y los habrá conseguido de no se sabe dónde. Acabo: por parte de Cazcarra hay una pretensión clarísima, que no compartimos el resto de las personas que estamos en esta mesa, y que representamos, yo al IMT, y el resto de personas, a la mayoría del sector, porque lo que queremos realmente es que el taxi de Barcelona sea de calidad, que tenga un cierto futuro, y el Plan de Viabilidad es la plasmación del futuro del taxi.

J. Zamora: El Plan tenía que haber empezado en el año 97. Si hubiésemos tenido las tarifas del 1997, dos mil millones de pesetas que ha dejado de percibir el sector, en estos momentos tendríamos 200 licencias más retiradas. Nosotros apoyamos el Plan. Tenemos que ser serios con el colectivo, no podemos entrar en discordia. Creemos que a toda la gente mayor se la está estafando si no le pagamos el dinero como es adecuado. Para que la gente mayor se jubile en regla, tenemos que poner el dinero todo el colectivo del taxi. Debemos ser serios con nosotros mismos para las viudas y toda la gente con problemas del sector. A partir de ahora debemos ser muy serios y velar por el Plan para que no se pierda ningún dinero. La ACT garantiza que así será. ■

Tribuna del taxi

Què pensa sobre els arrendaments de la llicència?



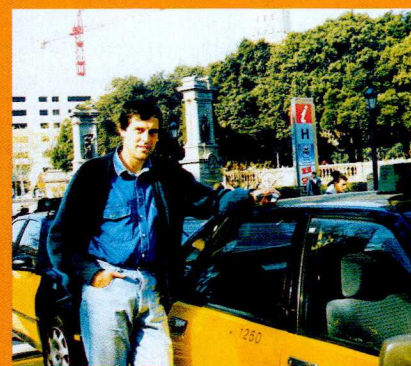
«Debería estudiarse cada caso de forma particular. Siempre que la licencia esté explotada por una sola persona, me da igual que el titular sea dueño o dependiente. Ahora, la Administración debería vigilar a los “floteros” y exigirles que cumplan la ley (Seguridad Social, Hacienda, etc.). Todo lo que se haga a favor del saneamiento del sector, me parece correcto porque es para el bien de todos; pero debe hacerse.

PEDRO DÍAZ
Licencia 410
Taxista desde 1990

No debería permitirse, y la única que tiene capacidad para prohibirlo es la Administración, cosa que no ha hecho hasta ahora. Esta práctica no es legal porque los señores que explotan la licencia por alquiler no tienen ni carné de taxista ni son profesionales ni tienen argumentos para hacer el taxi. Están haciendo cosas en Barcelona que nos desprestigian a todos los que somos profesionales.

Todo lo que estamos viendo ahora en el sector va en perjuicio de la profesión del taxi y en contra nuestra.

ANTONIO FERNÁNDEZ
Licencia 10192
Taxista desde el 1972



Estic a favor d'un taxi, un conductor, especialment ara que tenim molt poca feina. L'arrendament és una explotació il·legal de la llicència i, per tant, no hi estic d'acord.

CARLES PALACE
Licència 1250
Taxista des de fa 15 anys

Las ofertas de la Bolsa

La Bolsa de Licencias presentaba, en fecha 20 de marzo, las ofertas que se relacionan a continuación. Debe tenerse en cuenta, no obstante, que ésta experimenta entradas y salidas constantes y, probablemente, cuando la revista llegue a sus manos, el listado que ahora publicamos puede haber experimentado alguna variación. En todo caso consulte siempre antes con el Servei d'Informació de l'IMT.

LICENCIAS ACABADAS EN NÚMERO PAR

Por fuerza mayor

1 licencia a 5.450.000

1 licencia a 5.600.000

Antigüedad

1 licencia a 5.500.000

1 licencia a 5.800.000

Lunes

LICENCIAS ACABADAS EN NÚMERO IMPAR

Por fuerza mayor

2 licencias a 5.500.000

Antigüedad

2 licencias a 5.500.000

1 licencia a 6.000.000

LICENCIAS ACABADAS EN NÚMERO PAR

Por fuerza mayor

1 licencia a 5.200.000

1 licencia a 5.400.000

5 licencias a 5.500.000

1 licencia a 5.600.000

Antigüedad

4 licencias a 5.000.000

1 licencia a 5.100.000

Martes

LICENCIAS ACABADAS EN NÚMERO IMPAR

Por fuerza mayor

4 licencias a 5.500.000

Antigüedad

1 licencia a 5.000.000

1 licencia a 6.000.000

1 licencia a 7.500.000 con coche

LICENCIAS ACABADAS EN NÚMERO PAR

Por fuerza mayor

2 licencias a 5.200.000

1 licencia a 5.300.000

1 licencia a 5.500.000

Por antigüedad

1 licencia a 5.000.000

2 licencias a 5.100.000

1 licencia a 5.200.000

Miércoles

LICENCIAS ACABADAS EN NÚMERO IMPAR

Por fuerza mayor

1 licencia a 5.100.000

1 licencia a 5.500.000

Por antigüedad

3 licencias a 5.000.000

1 licencia a 5.100.000

1 licencia a 5.200.000

1 licencia a 6.000.000

LICENCIAS ACABADAS EN NÚMERO PAR

Por fuerza mayor

3 licencias a 5.500.000

1 licencia a 6.500.000

Por antigüedad

2 licencias a 5.000.000

1 licencia a 5.100.000

1 licencia a 5.300.000

1 licencia a 5.500.000

1 licencia a 5.800.000

Jueves

LICENCIAS ACABADAS EN NÚMERO IMPAR

Por fuerza mayor

4 licencias a 5.500.000

Por antigüedad

2 licencias a 5.000.000

1 licencia a 5.100.000

1 licencia a 5.200.000

1 licencia a 5.300.000

1 licencia a 5.500.000

1 licencia a 6.000.000

LICENCIAS ACABADAS EN NÚMERO PAR

Por fuerza mayor

5 licencias a 5.500.000

Por antigüedad

1 licencia a 5.000.000

1 licencia a 5.100.000

1 licencia a 5.500.000

Viernes

LICENCIAS ACABADAS EN NÚMERO IMPAR

Por fuerza mayor

4 licencias a 5.500.000

1 licencia a 5.700.000

Por antigüedad

2 licencias a 5.100.000

4 licencias a 5.200.000

2 licencias a 5.300.000

1 licencia a 5.500.000

La Bolsa realiza periódicamente un sorteo entre las licencias de los taxistas con la jubilación y la invalidez concedidas para destinarlas a la amortización en el marco del Pla de Viabilitat i Modernització del sector. Si usted se encuentra en esta circunstancia acuda al IMT para incluir su licencia en esta bolsa y así tener la posibilidad de acceder al sorteo.

El próximo tendrá lugar durante el próximo trimestre. Para poder entrar en sorteo es imprescindible acreditar la invalidez y la jubilación concedidas, esta última en caso de tratarse de la jubilación anticipada.

Recibirá toda la información complementaria que necesite llamando al teléfono 223 51 51 o en el Servei d'Informació de l'IMT.

¡No pase por alto!

Las revisiones metropolitanas son una garantía de un servicio de calidad

Los taxis de los 321 taxistas que aquí se relacionan no pasaron la revisiones reglamentarias, según los datos informáticos del IMT del día 28 de febrero.

Cada conductor de autotaxi debe saber que las revisiones no responden a un capricho de esta Administración, son una garantía del buen acondicionamiento interno y externo del vehículo, y de ofrecer un servicio de calidad al cliente. Con su incumplimiento, el taxista atenta contra su propia seguridad, la del usuario y la de la ciudad en general.

Si esta situación persiste, el IMT aplicará la reglamentación vigente.

15	1214	2472	4067	5272	6605	7546	8817	10217
16	1223	2476	4076	5298	6616	7627	8868	10289
25	1231	2533	4087	5343	6693	7645	8880	10317
33	1233	2670	4149	5356	6713	7672	8886	10338
39	1238	2677	4236	5361	6754	7697	8934	10342
72	1282	2678	4284	5418	6788	7709	9005	10382
111	1287	2803	4339	5429	6811	7710	9179	10391
147	1306	2809	4372	5550	6831	7714	9225	10403
149	1327	2815	4419	5567	6943	7730	9282	10418
176	1336	2834	4436	5570	6950	7739	9317	10449
210	1371	2842	4513	5684	6955	7764	9398	10470
223	1413	2861	4524	5704	6959	7803	9407	10472
235	1435	2898	4584	5744	7035	7819	9435	10485
236	1510	2984	4587	5799	7045	7829	9437	10521
237	1565	2991	4641	5882	7047	7838	9447	10532
371	1591	3001	4687	5921	7053	7840	9449	10540
608	1673	3027	4705	5954	7076	7870	9463	10548
625	1684	3033	4716	5967	7100	7907	9479	10641
654	1748	3068	4773	6034	7110	7909	9532	10671
657	1777	3096	4778	6052	7127	7963	9575	10683
670	1787	3100	4852	6101	7132	7967	9644	10710
686	1817	3111	4894	6177	7138	7976	9665	10737
740	1821	3139	5052	6213	7165	8081	9675	10748
744	2011	3401	5053	6236	7190	8098	9681	10749
751	2029	3469	5058	6237	7199	8112	9695	10763
822	2048	3483	5093	6264	7215	8151	9742	10790
823	2058	3589	5099	6289	7218	8207	9756	10866
837	2066	3667	5127	6334	7240	8218	9835	10887
902	2130	3754	5133	6336	7270	8289	9880	10892
907	2163	3778	5139	6358	7279	8386	9910	10894
1108	2192	3827	5142	6366	7309	8442	9948	10932
1133	2201	3874	5182	6375	7357	8534	9971	10962
1171	2216	3900	5192	6395	7380	8559	10008	10995
1174	2219	4004	5213	6432	7412	8617	10040	
1176	2230	4019	5232	6559	7457	8666	10069	
1194	2403	4027	5243	6594	7483	8737	10093	

Un viaje a Rotterdam por llevar publicidad del Baja Beach Club

El taxista José Antonio Giménez, licencia 1716, ha sido el afortunado ganador del sorteo de un viaje a Rotterdam promovido por el Baja Beach Club y en el que participaron los 300 taxistas que, desde el 15 de septiembre y hasta el 7 de octubre, exhibieron en su vehículo la campaña que publicitaba al referido Club.



Al inicio de la campaña, los 300 taxistas recibieron invitaciones del Baja Beach Club para que las repartieran entre sus usuarios. En cada una de ellas, el taxista debía anotar su número de licencia para luego poder participar en el sorteo del viaje a Rotterdam.

Los organizadores agradecen la colaboración de los 300 taxistas que participaron con sus vehículos en esta campaña publicitaria.

La publicidad continúa aportando recursos para el Pla de Viabilitat

En el primer trimestre del año, el taxi ha participado en tres campañas publicitarias para recaudar más recursos adicionales para el Pla de Viabilitat. Dos de estas campañas, impulsadas por la Cia. Medianetwork y Kit-Kat, han solicitado, por primera vez y de forma puntual, un número limitado de taxis para publicitar sus productos en la parte posterior y puertas traseras del vehículo. La tercera campaña, promovida por la empresa Suzuki, utilizó el soporte "Taxi Barcelona".



Els responsables de l'IMT amb la delegació portuguesa durant la seva visita

El taxi de Portugal, de visita a Barcelona, s'interessa pel Pla de Viabilitat

Un delegació del taxi de Portugal va visitar Barcelona els primers dies de març. Durant la seva estada a la nostra ciutat van voler conèixer de prop el funcionament de l'Institut Metropolità del Taxi. A més de visitar-ne les instal·lacions, van mantenir una reunió de treball amb els responsables d'aquesta institució i es van interessar molt per l'aplicació del Pla de Viabilitat i Modernització del taxi de Barcelona.

Estat Pla de Viabilitat

Sector del Taxi - Període 1997 - 1998

25 MARÇ 1998

SITUACIÓ FINANCERA

SITUACIÓ TRESORERIA

CONCEPTE-INGRESSOS	Ingressos anteriors	Ingressos 1998	Total ingressos	Cobraments anteriors	Cobraments 1998	Total cobraments
Taxes Transferències	101.000.000	45.000.000	146.000.000	84.000.000	51.500.000	135.500.000
Inspecció Vehicles Prèvia	—	70.000	70.000	—	70.000	70.000
Contribució Especial	—	1.622.500	1.622.500	—	1.622.500	1.622.500
Aportació Pla Viabilitat EMT	—	100.000.000	100.000.000	—	100.000.000	100.000.000
Partida ampliable Pla Viabilitat	—	—	—	—	—	—
Publicitat Publivía	19.846.675	—	19.846.675	15.826.362	—	15.826.362
Talónaris Taxi-Regal	2.405.850	973.300	3.379.150	2.405.850	973.300	3.379.150
Talónaris Taxi-Shell	2.372.000	15.000	2.387.000	2.372.000	15.000	2.387.000
Telefonia Mòbil	105.572	151.387	256.959	—	—	—
Catalunya Taxi	—	—	—	—	—	—
Taxímetres Hale	—	21.500	21.500	—	21.500	21.500
Aportacions ajuntaments	38.048.769	1.667.610	39.716.379	8.984.595	25.167.610	34.152.205
Interessos	64	—	64	64	—	64

TOTAL	163.778.930	149.521.297	313.300.227	113.588.871	179.369.910	292.958.781
--------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------

CONCEPTE-DESPESES	Despeses anteriors	Despeses 1998	Total Despeses	Pagaments anteriors	Pagaments 1998	Total Pagaments
Amortització Llicències	258.500.000	78.540.000	337.040.000	143.000.000	115.500.000	258.500.000
Int. Operació Pla Viabilitat	—	—	—	—	1.104.070	1.104.070
Despeses Comis. Tributs	—	—	—	—	3.848	3.848
Despeses edició extracte	—	—	—	—	—	—

TOTAL	258.500.000	78.540.000	337.040.000	143.000.000	116.607.918	259.607.918
--------------	--------------------	-------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------

CONCEPTE-TOTALS	Resultat 1997	Resultat 1998	Resultat actual	Saldo 1997	Saldo 1998	Saldo actual
Ingressos-Cobraments	163.778.930	149.521.297	313.300.227	113.588.871	179.369.910	292.958.781
Despeses/Pagaments	258.500.000	78.540.000	337.040.000	143.000.000	116.607.918	259.607.918

RESULTAT/SALDO	—94.721.070	70.981.297	—23.739.773	—29.411.129	62.761.992	33.350.863
-----------------------	--------------------	-------------------	--------------------	--------------------	-------------------	-------------------

NUEVO PRECIO LICENCIA: 5.615.500 pesetas por el incremento del IPC 1998 (2,1%).
Varios taxistas ya hicieron efectiva la CONTRIBUCIÓN ESPECIAL al Pla de Viabilitat i Modernització. Hasta el 25 de marzo, fecha del presente extracto, se ingresaron un total de 1.622.500 pesetas por este concepto.

¡Si caduca su carné de taxista, no olvide renovarlo!

Los conductores asalariados y familiares que aquí se relacionan tienen caducado el carné de conductor de autotaxi. A todos ellos se les ruega que pasen por el Servei d'Informació de l'IMT con el fin de renovarlo. El Reglamento metropolitano considera falta "muy grave" conducir sin la documentación reglamentaria y válida.

CARNÉS CADUCADOS DE TAXISTAS ASALARIADOS

Nombre del conductor	Carné	Fecha caducidad	Licencia
Félix Rolando Acosta Martínez	30372	19-07-1997	5339
José Ramón Alfonsín Boullón	32838	18-01-1998	697
Benigno Álvarez Barrero	13636	14-08-1997	6664
José Vidal Asensio	34460	06-01-1998	6314
José Aso Morate	33592	22-01-1998	3712
Gregorio Ayuso Olivares	34225	21-10-1997	4876
Enrique Baltasar Sans	36742	12-11-1997	5007
Ramón Barbero Prieto	31266	05-03-1998	824
Rafael Blas González	12705	03-02-1998	4280
Juan Boix Bach	23665	08-10-1997	5152
Julio Bordes Tudel	35521	17-11-1996	2984
Manuel Braña Norte	13403	13-02-1998	4994
José Miguel Buil Morer	4279	31-12-1997	1203
Rafael Cabañas Lleixa	15385	04-11-1997	4937
Manuel Cabezas Zamora	5413	07-05-1997	3896
Emilio Cabra Redondo	32482	05-12-1997	5761
José Cano Martínez	11383	17-10-1997	8207
Fernando Díaz Castellón	30958	21-01-1998	8414
Sebastián Carlos Diéguez Abad	38802	07-03-1998	2148
José Luis Elvira	26350	05-10-1997	2413
Juan Font Merchán	38101	02-08-1997	7483
José Luis Fontecha del Caso	30879	16-01-1997	9910
David Forca Cheto	36745	10-02-1998	2896
José Galindo Bascón	33777	16-03-1998	4794
Antonio Gallego Almingol	35315	16-03-1998	7191
José García García	17696	10-02-1997	9783
Manuel García Romero	18612	24-01-1998	5268
Joaquín Garrido Abad	31095	31-12-1997	5375
Javier Garrido Ruzafa	24348	28-02-1998	577
Ángel Pablo Genius Guzmán	22845	01-10-1997	1355
Ángel Gómez Cabezas	21715	06-03-1998	2303
Jesús María González Martín	38162	02-03-1998	3955
Jorge Grané Tavarés	32852	03-02-1998	7395
Franco Hernández Pintado	28366	13-12-1997	1207
Antonio Hidalgo Dávila	38761	15-12-1997	10918
Santiago de la Hoz García	33119	16-03-1998	3290

Luis Ibáñez Vidal	32035	04-07-1997	5599
Alfonso Jiménez Domínguez	32570	23-02-1998	9733
José Antonio Lacruz Gracia	21849	12-09-1997	6551
Pedro López Agustí	22578	06-09-1997	4725
Antonio López Delgado	23131	20-11-1997	4702
Rafael Miguel López Grau	32186	17-08-1997	9887
Fco. Javier López Pérez	36652	01-03-1998	7982
Víctor López Ramoneda	36620	15-03-1998	1893
Suceso Lozano Matías	35327	10-03-1998	8899
Juan Lucena Cuenca	32000	21-12-1997	5952
Pablo Martín Ruiz	15357	21-10-1997	5302
Enrique Martínez Merino Martín	23403	19-12-1997	5011
Carlos Membrado Hospita	38226	19-05-1997	3310
Jordi Juan Moncayo Montlleó	30313	06-01-1998	4422
Manuel Mora Díaz	35633	31-01-1998	1258
Abilio Moreno Blasco	7850	17-02-1998	1007
Jorge Morros Mercader	34303	01-12-1997	3142
Rosendo Muñoz Soler	24629	24-12-1997	5642
Agustí Niubó Duat	36224	15-03-1998	5716
Jordi Oliveras Martínez	38888	13-02-1998	10163
Oscar Ortega González	38682	03-10-1997	2071
Pedro Palomino Pérez	25640	13-01-1998	5449
Manuel Pareja Baena	31953	16-12-1997	5999
Miguel Pérez de la Cruz	8483	14-07-1997	822
Antonio Pin Álvarez	33833	04-03-1998	9102
David Planas Castaño	38576	03-03-1998	5971
Juan Manuel Povedano Hinojosa	34739	17-10-1997	1355
Bernardo Prieto Rodríguez	9234	09-07-1997	7978
Rodríguez Bilbao, Miguel	33493	01-02-1998	2551
Gregorio Rodríguez Luján	11511	28-02-1998	7328
Emilio Rodríguez Pérez	31697	11-01-1998	145
Miguel Ángel Rodríguez Vicente	31015	30-01-1998	3094
Antonio Romo Padilla	24047	01-10-1997	6403
Josefa Ros Verdugo	35699	03-03-1998	2153
Joan Carlos Rubio Navarro	35057	13-01-1998	682
Benjamín Ruiz Galindo	38132	07-03-1998	10896
Rafael Ruiz Serrano	16644	21-02-1998	9822
Raúl Salvado Carmona	38211	14-11-1997	318
Jaime Salvado Terradas	38910	15-03-1998	5214
Emilio Sánchez Larios	19883	14-03-1998	7468
Antonio Sánchez Sánchez	14810	01-09-1990	8181
Ignacio Santa María Uribarren	24692	01-02-1998	8413
Elías Sauch Grau	4617	24-02-1998	2477
Alberto Selva Cebrià	21990	20-11-1997	8601
José Manuel Serrano Teodoro	33109	02-12-1997	956
Ángel Soldevilla García	31488	15-01-1998	272
Blas Soldevilla García	21871	16-03-1998	4280
Pascual Soriano Giménez	21318	05-02-1998	1463
Jorge Soto Cabañas	32040	15-02-1998	213
José Antonio Tamayo Alfonso	38703	21-10-1997	8900
Rubén Tubella Sabaté	13223	13-03-1998	3372
Bernabé Tudela Ruiz	5694	27-01-1998	6106
Fco. Javier Ubach Sans	34951	17-12-1997	7897
Salvador Utiel Herraiz	14658	10-02-1998	10919
Francisco Valero Lizarte	13254	19-04-1997	2219
Antonio Vargas Díaz	25923	03-03-1998	4029
Antonio Villacampa Periel	11545	07-12-1996	8391

Sólo necesita 5 minutos

El IMT le renovará su carné en las horas de atención al público, sin pérdida de tiempo.

¿Qué debe aportar?

Si es familiar:

CARNÉ DE CONDUCIR

CARNÉ DE TITULAR ANTIGUO

DOS FOTOS TAMAÑO CARNÉ

Si es asalariado

CONTRATO DE TRABAJO VIGENTE

CARNÉ DE CONDUCIR

CARNÉ DE ASALARIADO ANTIGUO

INSTITUT METROPOLITA DEL TAXI		Carnet de conductor d'Autotaxis	
Credencial d'aptitud núm.	13758	D. I.	19-03-1998
Conductor	Domingo BALAGUE LLACH		
DNI	40742889		
Data d'expedició	10-10-1969	Vàlid fins	17-01-1999
Titular de Llicència	Domingo BALAGUE LLACH		
Llicència i data d'alta	293	TC	03-12-1980
TITULAR			

Fíjese en este espacio, aquí se indica la fecha de caducidad de su carné.

INSTITUT METROPOLITA DEL TAXI		Carnet de conductor d'Autotaxis	
Credencial d'aptitud núm.	13758	D. I.	19-03-1998
Conductor	Domingo BALAGUE LLACH		
DNI	40742889		
Data d'expedició	10-10-1969	Vàlid fins	17-01-1999
Titular de Llicència	Domingo BALAGUE LLACH		
Llicència i data d'alta	293	TC	03-12-1980
ASSALARIAT			

¡A los titulares de licencia!

La relación de taxistas, titulares de licencia, con el carné caducado, se encuentra expuesta en el tablón de anuncios del Servei d'Informació de l'IMT. No obstante, compruebe en su carné la fecha de caducidad y pase a renovarlo.

INSTITUT METROPOLITANA DEL TAXI

Carnet de conductor d'Autotaxis

Credencial d'aptitud núm. 13758 D. I. 19-03-1998
 Conductor Domingo BALAGUE LLACH
 DNI 40742889
 Data d'expedició 10-10-1969 **Vàlid fins 17-01-1999**
 Titular de Llicència Domingo BALAGUE LLACH
 Llicència i data d'alta 293 TC 03-12-1980

FAMILIAR

Fíjese en este espacio, aquí se indica la fecha de caducidad de su carné.

CARNÉS DE FAMILIARES CADUCADOS

Nombre del conductor	Carné	Fecha caducidad	Licencia	Nombre del titular
Mariano Agudo León	21695	17-09-1997	10660	Manuel Martínez Peña
José M. Aguilera Buenosvivos	32713	14-08-1997	9497	Alfonso Aguilera Jiménez
José Carlos Fernández Luque	35724	04-06-1997	4724	Carmen Luque Cuerva
José Franco Gallego	1574	19-01-1998	1098	Rosario Encinas Gracia
José Luis Gálvez Sánchez	32568	22-09-1997	397	José Gávez Laredo
Roberto García Orihuela	36484	11-01-1998	3042	Valentín García Orihuela
Miguel Ángel García Trincado	32320	09-12-1997	10566	Antonio García López
José M. Giménez García	19796	23-12-1997	4366	José M. Giménez Díaz
M. ^a Ángeles Guillén Granados	18456	01-08-1997	9401	José Penella García
Jorge Lacoma Arilla	36533	22-01-1998	1539	Pablo Lacoma Nasarre
Julián Llor García	36535	03-02-1998	7529	Julián Llor Benavent
Ángel López Robles	5039	27-02-1998	3322	M. ^a Rosario González Álvarez
Natalio Moreno Barnés	32887	08-03-1998	10224	Jesús Moreno Moreno
Santiago Pellicero Villuendas	6782	16-01-1998	4952	Francisca Imaña Varona
Dulcenombre Piernagorda Rojano	20818	20-09-1997	7624	Juan Linares Ariza
Juan Carlos Rodríguez Rico	36548	13-01-1998	4565	Juan Rodríguez Castillo
José Serra Comas	4026	05-03-1998	2373	Carmen Folch Muñoz
Llorená Verdaguer Villegas	36133	12-01-1998	9901	Lorenzo Verdaguer Freixa

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.

UNA GRAN OFERTA SOCIAL AMB UNES CONDICIONS IMMILLORABLES PER ALS PROFESSIONALS DEL TAXI I ELS SEUS FAMILIARS

Amb motiu de la Diada de Sant Jordi, Enciclopèdia Catalana en col·laboració amb Ciutat Grogà, us convidem als actes culturals que es faran a:

ENCICLOPÈDIA
CATALANA

Sala d'Actes Ciutat Grogà

C/ Lutxana, 115

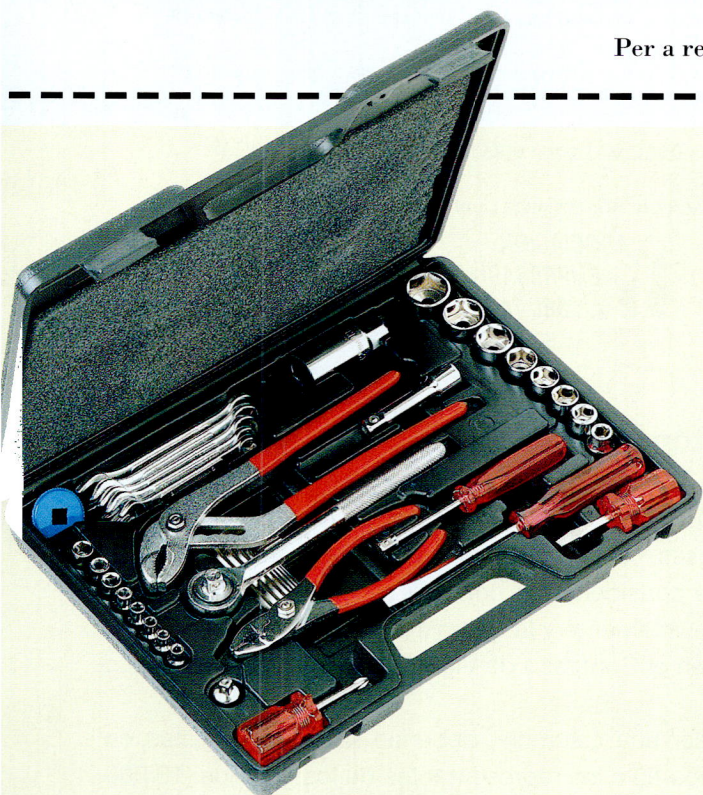
Horari: de 10 a 14 i de 16 a 19 hores.

Dies:

Dilluns 20.04.98 - Dimarts 21.04.98 - Dimecres 22.04.98

Dijous 23.04.98 - Divendres 24.04.98

Per a recollir els obsequis és imprescindible presentar aquesta butlleta.



Per la teva assistència
t'obsequiarem amb una magnífica
Caixa d'Eines

o bé un esplèndid
Radiocasset per al cotxe.



A aquests actes hi està convidada la teva parella/esposa a qui regalarem...

*Una joia banyada d'or de 22 Kts. i, encastat, un rubí d'1,3 mm.
Tota una peça de gran bellesa amb certificat de garantia.*

Sin comentarios...

Siguiendo con nuestra línea de transparencia informativa, publicamos íntegramente la octavilla que la Associació Empresarial del Taxi está difundiendo entre los taxistas.

El contenido de la octavilla manifiesta claramente la posición de los que se oponen a la viabilidad y al futuro del taxi.

Los objetivos del IMT están claros:

- Retirada de licencias.
- Revalorización de la licencia.
- Transferencia libre de la licencia para todos los taxistas autónomos.

La octavilla se explica por sí misma y queremos que todos los TAXISTAS AUTÓNOMOS la conozcan y saquen sus conclusiones.

¡BASTA YA!

¡NO A LA TASA!

-SE NOS IMPONE UNA TASA ILEGAL Y ABUSIVA SIN HABER REALIZADO EL REFERENDUM PROMETIDO POR EL SR. JOAN BLANCH.

-MIENTEN CUANDO DICEN QUE PAGARAN 5,5 MILLONES POR LICENCIA. SU VERDADERO OBJETIVO ES DESVALORIZAR LAS LICENCIAS A SOLO TRES MILLONES DE PESETAS.

- LOS 5,5 MILLONES PROMETIDOS SON SOLO MÁXIMOS Y NO MÍNIMOS, TAL Y COMO "NOS HAN COLADO" EN EL BOLETIN OFICIAL. ACTUALMENTE YA HAN CONSEGUIDO UNA CAIDA EN PICADO DEL PRECIO DE LA LICENCIA IMPIDIENDO LA ENTRADA DE NUEVOS TAXISTAS QUE SON LOS FUTUROS COMPRADORES.

-EL DINERO DE LOS TAXISTAS LES PERMITIRÁ SEGUIR PAGANDO LOS SALARIOS QUE POR ENCIMA DE LOS 12 MILLONES DE PESETAS ESTÁN COBRANDO ALGUNOS DE LOS DIRECTIVOS DEL I.M.T. LOS MISMOS QUE LUEGO NOS DARÁN EXCUSAS DE PORQUE HA FRACASADO EL PLAN Y TAMBIÉN DE PORQUE NO PUEDEN DEVOLVERNOS NUESTRO DINERO.

-EL DINERO DE LOS TAXISTAS SEGUIRÁN DERROCHÁNDOLO CON APORTACIONES MULTIMILLONARIAS A "CIUTAT GROGA".

-EL DINERO DE LOS TAXISTAS SERVIRÁ PARA SUBVENCIONAR A SINDICATOS QUE APOYAN EL PLAN.

-Y DESPUES DE TANTO DERROCHE, ¿CUÁNTO DINERO DE LOS TAXISTAS QUEDARA PARA AMORTIZAR LICENCIAS?

-LOS PRINCIPALES PARTIDOS POLITICOS (CONVERGENCIA Y UNIO Y PARTIDO POPULAR) HAN VOTADO EN CONTRA DEL PLAN POR FALTA TOTAL DE CONTROL DEL DINERO DE LOS TAXISTAS, ENTRE OTROS MOTIVOS.

-UTILIZAN LOS EXPEDIENTES SANCIONADORES COMO MEDIDAS DE PRESION CONTRA LOS QUE NO PIENSAN COMO ELLOS: AEROPUERTO, PLAN DE VIABILIDAD, ETC.

-SI EL TAXI ES PROPIEDAD DEL TAXISTA, LA PUBLICIDAD QUE SE LLEVE DEBE SER COBRADA POR EL MISMO TAXISTA. ¡¡ OTRO ABUSO MAS!!

-NOS HAN IMPUESTO UN SISTEMA DE TRABAJO EN EL AEROPUERTO SIN CONSULTAR A LOS TAXISTAS.

-EL SR. DIONISIO GRACIA FAJARDO (STAB) HA APOYADO EL PLAN A CAMBIO DE DESCONOCIDOS INTERESES.

-ESTA ASOCIACION PRESTARÁ EL APOYO JURIDICO NECESARIO A QUIEN LO SOLICITE Y LES SEGUIRÁ INFORMANDO PUNTUALMENTE.

LES ENVIAREMOS LA DOCUMENTACION PARA IMPUGNAR Y NO PAGAR LA TASA

¡BASTA YA! NO PODEMOS PERMITIR LA DICTADURA DEL I.M.T.



Nota Aclaratoria del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB)

En relación a una circular que la Asociación Empresarial del Taxi ha distribuido entre los compañeros taxistas y en la que se hace referencia expresa a mi persona, cito textualmente: "El señor Dionisio Gracia Fajardo (STAB) ha apoyado el Plan a cambio de desconocidos intereses," debo hacer constar lo siguiente:

1. El señor Gracia ha defendido y defenderá el Plan porque considera que con ello defiende al colectivo, ya que tiene la seguridad de que la recaudación mejorará ostensiblemente y la licencia se revalorizará, y se revalorizará como patrimonio nuestro, ponencia que ya defendí en el Congreso de Vigo hace años (sólo haría falta consultar la hemeroteca).

2. En cuanto a los "desconocidos intereses", a parte de ser una calumnia, deberían saber los taxistas de Barcelona que de los incentivos que el IMT ofreció en los años 80 a los representantes de los gremios (10.000 pesetas por asistencia a juntas, hacerse cargo de los gastos de las elecciones, regalo de fax... etc.) a esta casa que yo presido no ha llegado nada de nada, puesto que tuvieron mi negativa más rotunda desde la primera entrega que quisieron hacerme.

Por todo ello, es evidente que tengo las manos muy limpias, y la conciencia todavía más.

DIONISIO GRACIA FAJARDO
Presidente del STAB

Aprovei

TAXISTA AUTÓNOMO - EL SEGURO DE SU TAXI

PRIMER ASEGURADOR MUNDIAL ESPECIALISTA EN FLOTAS
Convenio Cide y Ascide, libre elección de taller, peritación en 24 horas
SIN CONTRATACIÓN DE SEGUROS ADICIONALES

RESPETAMOS BONIFICACIONES HASTA EL 50%
(PREVIA ACREDITACIÓN DE LA ANTERIOR ASEGURADORA)

Precio total anual desde 96.707, hasta 124.068,
como máximo, para todos los modelos de vehículo taxi

OPCIÓN COBERTURAS

MÓDULO 1

Responsabilidad civil voluntaria	ilimitada
Seguro obligatorio, incluye los ocupantes	incluido
Defensa jurídica y reclamación de daños	ilimitada
Accidentes al conductor del vehículo	incluido

Total anual 96.707 ptas.

MÓDULO 2

Incendio y robo (franquicia 60.000 ptas.)	incluido
Subsidio diario por paralización del vehículo a causa de accidente, razón o culpa (máximo 10 días)	10.000 día

Total anual 7.093 ptas.

MÓDULO 3

Remolcaje por accidente o avería km 0	20.000 ptas.
Rescate o salvamento	100.000 ptas.
Insolvencia del contrario	1.000.000 ptas.
Fianza responsabilidad criminal	5.000.000 ptas.
Defensa (abogados y procuradores)	
Responsabilidad Criminal	ilimitada
Defensa frente a maquinistas y talleres	incluido

Total anual 7.158 ptas.

MÓDULO 4

Rotura de lunas y cristales	incluido
-----------------------------	----------

Total anual 4.695 ptas.

MÓDULO 5

Subsidio mensual de 100.000 pesetas por retirada de carné, ya sea por multas o accidente (máximo 24 meses)

Total anual 8.415 ptas.

POSIBILIDAD DE PAGO TRIMESTRAL (RECARGO POR FRACCIONAMIENTO 4% ANUAL)

Asociación de propietarios de vehículos industriales S.L. B-61241097

Consejo de Ciento, 218, bajos - esquina Casanova
Fácil estacionamiento en el mismo chaflán
Tel. 454 22 00 - 08011 Barcelona

Guanyem mercat

La demanda de taxis **creix en febrer** notablement en relació al mateix mes del 97



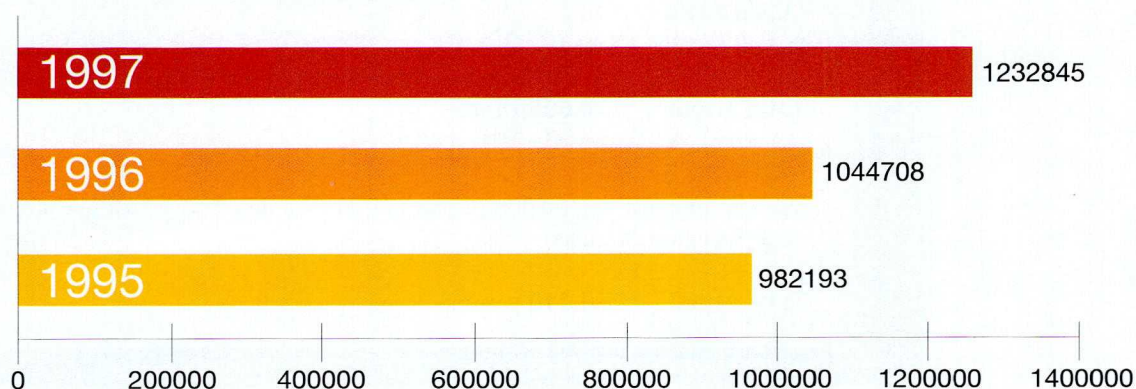
MES FEBRER

	1995	1996	Δ %96-95	1997	Δ %97-96	1998	Δ %98-97
TERMINAL A							
TAXIS	12.345	4.905		4.905		5.434	
TERMINAL B							
TAXIS	43.572	51.380		51.380		72.413	
TERMINAL C							
TAXIS	16.702	25.463		25.463		30.871	
TOTAL	72.619	81.748	12,6%	90.803	11,1%	108.718	19,73%

SISTEMA D'ACCÈS A LA GRAELLA

Abril: taxis amb llicència acabada en número parell. Maig: taxis la llicència acabada en senar

En 1997, **el taxi recaudó** en el aeroportuero alrededor de **1.000 millones** de ptas. **más** que en el 96



Como se puede observar en este gráfico, el taxi gana progresivamente mercado en el Aeropuerto de El Prat. En 1997, y respecto al año anterior, se realizaron más de 188.137 carreras del aeropuerto a la ciudad; es decir, el taxi de Barcelona recaudó aproximadamente más 1.000 millones de ptas. respecto al 96. Si consideráramos las carreras de la ciudad al aeropuerto, el beneficio para el sector sería muy superior.



EXPOMÓVIL'98

Con el lema "Todo lujo de detalles", Expomóvil acude a su cita bianual de Barcelona para ponernos al día de todas las novedades relacionadas con la industria auxiliar del automóvil. En la edición del 98 destaca la instalación del Palacio de la Post-Venta (pabellón número 1 de la Fira), donde los propios fabricantes de vehículos presentarán al usuario todos sus productos y servicios de atención al cliente.

Expomóvil'98 estará abierto simultáneamente a los profesionales y al público en general desde el día 17 y hasta el 20 de abril. Se podrá visitar los espacios dedicados particularmente a accesorios, equipos para la personalización de automóviles, car-audio, telefonía y alarmas, equipos de garaje, maquinaria, utillaje y herramientas para el taller, equipos de lavado, neumáticos, partes y componentes, recambios, servicios...

En la edición del año 96, Expomóvil recibió un total de 60.000 visitantes.

Futbol

Estadi Olímpic

**FUTBOL AMERICÀ BARCELONA
DRAGONS**

dies 5, 18 d'abril

R. C. D. ESPANYOL-TENERIFE
12 d'abril

R. C. D. ESPANYOL-FC. BARCELONA
26 d'abril

Concerts

Palau Sant Jordi

BACKSTREET BOYS

dia: 9 d'abril

Acte amb força assistència de públic

LUIS MIGUEL

dia: 22 de maig

Palau de Congressos

CONGRÉS D'ANESTÈSIA

del 25 al 28 d'abril

**CONGRESO ESPAÑOL
DE PEQUEÑOS ANIMALES**

de l'1 al 3 de maig

**CONGRÉS DE SEGURETAT
EN EL TREBALL**

del 4 al 8 de maig

**CONGRÉS DE MÚSICA DE JOVES
EUROPEUS**

del 25 al 30 de maig

Salons a la Fira

**SALÓ INTERNACIONAL DEL TURISME
DE CATALUNYA (STIC)**

del 23 al 28 d'abril

Acte amb força assistència de públic

ARTEXPO

del 7 al 11 de maig

**BIOCULTURA A LA SALA ANNEXA DEL
PALAU SANT JORDI**

del 8 a l'11 de maig

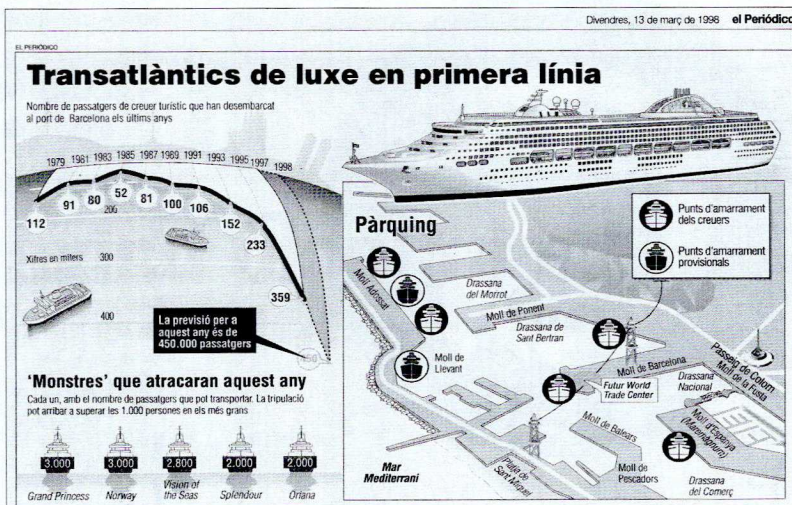
Acte amb força assistència de públic

MERCAT DEL VEHICLE D'OCASIÓ

del 9 al 17 de maig

Parc de Montjuïc

S'INICIA LA TEMPORADA DE CREUERS TURÍSTICS



NOM DEL CREUER

DIA

HORA D'ARRIBADA

HORA DE SORTIDA

MES: ABRIL

Royal Princess	Dijous, 9	04.00	20.00
Renaissance VII	Dissabte, 11	—	—
Seawing	Dissabte, 18	08.00	18.00
Vistamar	Diumenge 19	08.00	18.00
Renaissance VII	Dimarts, 21	—	—
Vistamar	Dimecres, 22	09.00	18.00
Renaissance VI	Dijous, 23	—	—
Royal Princess	Dissabte, 25	07.00	17.00
Vistamar	Diumenge, 26	09.00	17.00
WindSpirit	Diumenge, 26	—	—
Arcadia	Dilluns, 27	08.00	18.00

MES: MAIG (*)

Splendor	Divendres, 1	04.00	17.00
Renaissance VII	Divendres, 1	—	—
Sundream	Divendres, 1	09.30	18.30
Vistamar	Dissabte, 2	08.00	18.00
Renaissance VI	Diumenge, 3	—	—
Renaissance VIII	Dimecres, 6	—	—
Rotterdam	Dissabte, 9	—	—
Vision	Dissabte, 9	05.00	19.00
Sundream	Dissabte, 9	09.30	18.30
Renaissance VII	Dilluns, 11	—	—
Royal Princess	Dimarts, 12	09.00	18.00
Splendor	Dimecres, 13	04.00	17.00
Oriana	Dijous, 14	08.00	18.00
Caroussel	Divendres, 15	09.30	18.30
Vision	Dissabte, 16	05.00	19.00
Sundream	Dissabte, 16	09.30	18.30
Renaissance 8	Dissabte, 16	—	—

(*) 1a quinzena

La **CARTES A LA DIRECCIÓ** Bústia

Sobre el Pla de Viabilitat

Empezaré refrescando un poco la memoria a los más de nueve mil taxistas y algunas agrupaciones sindicales, algunas de ellas ya desaparecidas, que acudimos a las dos asambleas celebradas en el polideportivo de Sant Adrià del Besòs, donde se presentaban los tres puntos principales de esta reconversión: limpieza del sector, turnos y reconversión. Cuando digo LIMPIEZA, quiero decir "un taxi, un conductor".

Después del año y medio de negociaciones con la Administración y debido a la poca colaboración por parte del sector y demás agrupaciones, esto es lo que tenemos: un poco de Limpieza y la Amortización de 1.215 licencias.

Como veréis, lo del turno de trabajo se queda atrás, pero nosotros, que somos incansables, lo seguiremos pidiendo y cada día serán más los que lo pidan, ya que será la forma de conseguirlo. Ya sé que esto es poco, pero por algo tenemos que empezar para salir de esa situación en que nos encontramos, que ya va siendo difícil aguantar.

Con respecto a la tasa o canon que debemos pagar, quiero que quede bien claro que a mí no me gusta pagar como a ninguno de los taxistas, pero comprendo que si es en beneficio nuestro, tengo la obligación de colaborar en lo que me sea posible para mejorar nuestro sector, porque eso fue lo que pedíamos los nueve mil o más taxistas en Sant Adrià del Besòs. Sé que muchos compañeros no lo comprenderán, pero a lo largo de cinco años, que están ahí a la vuelta de la esquina, y viendo los resultados, cambiarán de opinión.

JUAN CAÑAS
Licencia 9515

El passat dia 28 de febrer, disabte, a causa d'una avaria, la senyora Victòria Roig Masdú va haver de deixar el seu cotxe dins d'un pàrquing i avisar una grua. Per tornar més tard al pàrquing per rebre la grua, va agafar el taxi (llicència 9779, matrícula B-2051-PB). El taxista es va prestar, molt amablement, a inspeccionar el seu vehicle dins el pàrquing i solucionar l'avaría. La referida usuària vol agrair l'acte de bona voluntat i de competència professional del taxista, que segons la seva opinió l'honora tan a ell com a la professió.

Atenció!

La senyora Mercè Tibau desea localitzar al taxista que, el dia 25 de febrer, a las 8.30 h, la traslladó desde la calle Casp-Sicilia al Cementerio de Collserola. La referida usuària desea pagarle el importe de esta carrera. El taxista aludido debe llamar al teléfono 231 35 72.

El día 3 de marzo, a las 20.30 horas aproximadamente, el señor Miguel Beteta se dejó olvidado en el asiento trasero de un taxi un maletín gris oscuro de fibra rígido. El trayecto lo inició en el aeropuerto destino Caldetes.

El taxista que realizó este servicio debe llamar al teléfono 909 743939. Se recompensará.

El dissabte 7 de març, una usuària va agafar un taxi per traslladar-se des de l'Hospital Sagrat Cor fins al c. Homero. La viatgera va pagar l'import del servei, 600 ptes., amb un bitllet de 5.000 ptes. La passatgera afirma que el taxista li va tornar canvi fins a 1.000 ptes. i no el que corresponia a 5.000, com després va constatar. El servei es realitzà a les 9 del matí. El taxista al·ludit haurà de trucar al telèfon 212 08 86.

No em puc estar d'adreçar aquestes ratlles de reconeixement als taxistes de Barcelona. O, almenys, a la imatge que me'n dona el cas que m'acaba de succeir.

He oblidat en un taxi la meua cartera, amb tota la documentació, targes de crèdit, etc. Cal dir que en cap document no hi havia constància de cap telèfon de referència, ni tampoc jo no havia retingut cap dada identificadora del taxi en qüestió. Hores després, jo tampoc ho donava tot per perdut, m'han avisat que un taxista acabava de trucar a casa meua: havia deixat un telèfon. Hi he trucat: era el senyor Ricard Alapont que insistia per venir-me a portar la cartera al lloc on jo em trobava. Es pot dir que he vist el cel.

No havia estat fàcil localitzar-me. Primer, el senyor Alapont havia anat a l'adreça del meu DNI, una adreça anterior a l'actual, on no havia trobat ningú. Després, s'havia adonat que, en un altre document hi figurava una altra adreça. Havia buscat a la llista de telèfons. Havia trucat al telèfon que hi figurava, però ningú despenjava. Havia insistit en hores diverses fins que algú havia despenjat...

Finalment, ens citàvem en una cantonada. Ricard Alapont feia tanta cara de satisfacció com jo. Estava realment encantat d'haver superat totes les dificultats fins a restituir la cosa extraviada pel seu propietari. Penso que això té un nom molt precís i no sempre freqüent: civisme. Sí, ha estat una llició de civisme d'un taxista de Barcelona. Felicitats. Que Barcelona pugui lluir per molts anys de taxistes i ciutadans com el senyor Ricard Alapont.

Ben cordialment,

JORDI FONT

Coordinador de l'Àrea de Cultura de la
Diputació de Barcelona
(Carta dirigida pel Sr. Font al President de
l'EMT, Joan Blanch).



L'usuari li agraeix

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 12 de març, els usuaris van expressar el seu agraïment als professionals taxistes amb els números de llicència següents:

NOM I NÚM. DE LLICÈNCIA

31	Ángel Rodríguez L.	3010	Juan Antonio López E.	6429	Manuel Borreguero Z.
88	Alejandro Sánchez S.	3133	Alejandro García S.	6439	Fermin Ortiz V.
115	Manuel Labrador C.	3192	Manuel Lorenzo B.	6562	Juan Bascuñana P.
282	Severo Pérez M.	3279	Francisco Siena G.	6608	André Coenen
290	Manuel Ruiz C.	3331	Manuel Armijer V.	6750	Félix Alcócer de la C.
303	Juan Casulleras J.	3593	Enrique Hernández I.	6877	Froilán Franco M.
539	Ángel Ramiro R.	3627	Isidro Ubasch B.	7161	Antonio Bueneco M.
710	Rafael Torralbo M.	3844	Jesús Tejedor T.	7390	Emilio Esteve M.
760	Agustín Palacios C.	4061	Antonio Pousada M.	7528	Teófilo Jiménez J.
1045	Antonio Marro C.	4152	Tomás Cros G.	7597	Julián Requejo R.
1115	Antonio Campo del Pastor	4187	Ubaldo Diéguez R.	7711	Jesús Rodríguez R.
1212	Julián Valenciano O.	4192	Francisco Calvo F.	7816	Macario Rodríguez L.
1294	José Buil C.	4214	Pedro Llopis C.	8158	Antonio Jiménez T.
1306	Francisco Cervera V.	4522	José M.º Negrillo A.	8342	Honorato Martínez G.
1373	Jaime Villegas D.	4696	Luis Martín E.	8481	Elías Batista S.
1482	Agustín Martín V.	4862	Jorge Marsal P.	8503	Gonzalo Bermejo F.
1540	José Trave V.	4864	José Altemir C.	9001	José Cañedo L.
1618	Valerio Espín Criado	5033	Vidal Asencio C.	9392	Celestino Ortega P.
1709	Román Castaño M.	5184	Miguel Elías T.	9527	Bonifacio Delgado R.
1803	Casiano Castillo G.	5343	Jordi Rius T.	9904	Petra González G.
1831	Gonzalo Peralta R.	5290	José Oro Suoto	9229	Miguel Luna de la C.
1948	Antonio Ruiz G.	5482	José M.º Martínez H.	10297	José M.º Cadaviego B.
1993	Ángel Biel P.	5889	Domingo Banasa P.	10336	Antonio Ruiz S.
2183	Emilio Martínez V.	6000	Juan García G.	10385	Francisco Rius C.
2517	Juan P. Barahona G.	6057	José Hernández T.	10425	Ángel Somocueto L.
2738	José Soler M.	6230	Juan J. Salcedo V.	10458	Patricio Morillo R.
3008	Senem Mases A.	6373	José Montes Pizarro	10686	Ricardo González R.
		6409	Félix Fernández L.		

L'usuari li agraeix

Un usuario agradece al taxista Carlos Pérez V. licencia 2239, matrícula B-6169-NC, la buena voluntad que demostró el pasado 11 de febrero para buscarlo en el lugar donde había dejado al usuario, con el fin de entregarle una cartera olvidada en su taxi y que contenía importante documentación.

La señora Carmen López agradece al taxista José Perales, licencia 4309, la devolución de 118.000 ptas. que, junto con una documentación y unas radiografías, se dejó olvidadas en su taxi el día 3 de marzo.

El usuario Joan Caldentey Rosselló, de Palma de Mallorca, agradece al taxista Elías Rey Cortiñas, licencia 8489, la entrega de una cartera que se había dejado olvidada en su taxi el día 23 de febrero, a las 21 horas. La cartera, que entregó personalmente el taxista al Hotel Podium donde el usuario se hospedaba, contenía además de 56.000 pesetas, tarjetas de crédito y documentación personal.

SHELL felicita a los 3 taxistas por su profesionalidad y les obsequia con una **Guía Shell** del viajero, valorada en 4.000 ptas. y un talonario de combustible **Shell**. Los premios los podrán recoger en las estaciones de la red.

La Hoja de Maribel

El taxi, el lobo y la caperucita

Era una caperucita de lo más coqueto. Se le notaba en la gracia con que llevaba el cesto, con una cadencia y un ritmo de lo más tentador. Resultaba todo un placer contemplarla, con el corpiño negro y ajustado, su caperuza roja, impecable, que destacaba sobre unas trenzas rubias rematadas por dos lazos también rojos...! Y la falda; qué puedo contar de la falda. Era una preciosidad. Estampada, a base de flores silvestres, achampañada, hasta media pierna, y rematada con unos volantes de tira bordada de batista, de un blanco immaculado.

Pues de esa guisa se paseaba por las calles, luciendo su palmito y dejándose admirar por propios y ajenos, muy segura de sí misma.

¿El lobo? Pantalón negro, "chupa" de cuero, negra también, botas "Martins", guapo, sexy...

Ella lo vio enseguida. Él bajaba por La Rambla, feliz, disfrutando de la tarde soleada y alegre de un día de principios de verano, y automáticamente, ella, la caperucita, se puso a maquinarse de qué forma podría abordarlo. Debía hacerlo suavemente, no fuera a asustarse y le diera por chillar, los lobos solían ser de un histérico... O también podría acercarse a él cuando no hubiera nadie cerca, tal vez si se metiera por una de aquellas callejas estrechas y oscuras del Barrio Gótico..., entonces sería mucho más fácil... Ya encontraría ella la ocasión.

Lo siguió, de cerca, sin perderle la pista. El pobre lobito ni sospechaba siquiera lo que se le venía encima. Él había quedado con unos amigos por la zona de Poblenuou, era viernes, día de marcha, y pensaba acercarse hasta allí, tranquilamente, paseando...

De pronto se percató de su presencia, la vio acercarse despacio sin dejar de mirarlo insistentemente, descaradamente... No sabía qué hacer; no había nadie cerca, nadie a quien acudir, nadie a quien pedir ayuda ¡estaba solo, completamente solo! El terror se adueñó de él, y empezó a sudar copiosamente; las orejas peludas se le habían puesto rojas, el hocico, muy frío, moqueaba como si fuera un grifo estropeado... La angustia era como un gigante que le atenazara la garganta y le impidiera respirar. Ni tan siquiera se veía con fuerzas para chillar y pedir ayuda.

Dios, ¿cómo se había aventurado sólo por aquellas callejas?, ¿cómo habría podido ser tan estúpido...? ¡Con la de veces que había oído en la TV consejos al respecto!, ¡cuántos casos no habría visto en los "reality shows", en los que los lobos, confiados como él, eran víctimas de violentas y sádicas caperucitas!...

Y, además tenían suerte; las muy ladinas siempre se salían con la suya..., acostumbraban a embaucar a los jueces, con su cara de inocentes, y ¡hala!, a la calle...

Corrió, corrió como un poseso. Le sentía pegada a sus talones.

Estaba a punto de perder el conocimiento de puro miedo y cansancio, cuando, de pronto, lo vio. Sí allí estaba, por el fondo de la callejuela había hecho su aparición su salvación, su hada madrina, su ángel de la guarda... UN TAXI.

Se acercaba a toda velocidad, en unos minutos estaría a su lado. Le hizo señas con ambas manos "para que lo viera mejor"... El amarillo y negro venía derecho hacia él, ¡salvado, estaba salvado!... El conductor ya había hecho intención de quitar el libre y aminoraba la marcha para estacionarse a su lado...

Se metió muy deprisa en el coche. Se arrellenó en el asiento "para sentarse mejor", resopló con fuerza, "para sentirse mejor", y se secó el sudor que le corría por la frente peluda, para "pensar mejor"...

«¿A dónde le llevo señor Lobo?...», preguntó el taxista.

Él miraba por la ventanilla con desconfianza, ¡pues no eran nadie las caperucitas!...

"Lléveme a donde quiera, pero rápido. Amigo, acaba usted de salvarme el pellejo..."

Auto Fuber

Servicio Oficial **SEAT**
del Poblenuou

**El Taxi más rentable
con motor TDI**

6,5 l. por 100 Km.

Equipo de serie:

Aire acondicionado

Dirección asistida

Elevalunas

eléctricos delanteros

Cierre centralizado

Airbag doble

Faros antiniebla

Mando a distancia

**El mejor servicio post-venta
+ Calidad - Precio**

**TALLER DE URGENCIAS
Sábado y Domingo todo el año**



**Exposición, venta, taller y recambios
Badajoz, 52. Teléfono: 485 00 49**

Entrevista



Galindo, un amic del taxi

Martí Galindo, amb “Crónicas Marcianas”, s’ha convertit en el personatge més amable que entra a les nostres llars cada nit de dilluns a dijous des de la petita pantalla. Aquest barceloní de Gràcia coneix tant el taxi i els taxistes — com qualsevol altre tema que pot portar una conversa—, sempre amb aquell toc progressista de les coses. Diu que és una persona a qui agrada posar els cinc sentits en tot allò que fa, per això el seu present és el programa que li ha donat tanta popularitat arreu de Catalunya, tot i ja ser abans un artista molt reconegut en el món del teatre i del cinema. És un gran usuari del taxi i en contacte amb el nostre sector s’ha adonat que els taxistes són uns fidels seguidors de “Crónicas Marcianas”.

— S’esperava que “Crónicas Marcianas” arribaria a més de 100 programes i amb una quota d’èxit tan important?

Quan vam començar era un programa com tots, que podia durar els tres mesos i anar tirant, però quan vam veure com funcionava, doncs, potser sí que ho vam pensar. És clar, sempre impressiona el dia que es fa el programa 100, perquè es tracta d’un programa de televisió quasi diari. Hem trigat sis mesos per fer el número 100.

— Amb quin moment es quedaria d’aquests 100 programes?

No sabria dir-ho. En tots hi ha alguna cosa que t’agrada. De totes maneres jo sóc molt autocrític i, a vegades, tot-hom diu que ha estat molt bé i a tu particularment no t’ho sembla. Personalment em va agradar molt el del Tenorio.

— Com suporta la fama peninsular un barceloní de Gràcia?

Doncs, a vegades és empipadora. Ara no puc anar tant al carrer com abans. És un continu d’escoltar «mira, mira», o parar-me per demanar-me un autògraf. I quan vas a algun gran magatzem, no pots ni triar la teva compra amb tranquil·litat perquè tens la gent a sobre. És incòmoda.

— La seva relació amb Sardà desperta simpatia i fins i tot tendresa. Unes paraules per definir-lo?

Sardà és la persona que ens ha recollit a tots. Ha sabut combinar aquesta unió de gent diferent que formem part del programa. Ell és el qui ho porta tot i el que ho ha fet possible tot. La meua relació amb Xavier, ja ho he dit moltes vegades, és la d’un amic de molts anys, el conec des que era petit. És una amistat que tinc, no únicament amb ell, sinó amb tota la família. Sóc amic dels germans... I entre nosaltres existeix una relació que es manté perquè hi ha dues coses molt importants: respecte mutu i confiança mútua.

— Una opinió sobre el treball dels seus companys al programa.

Fuentes: encara que ara ja se’n sent parlar, més endavant se’n sentirà parlar encara més, perquè és un periodista televisiu i d’espectacle com el Sardà. A més sap assumir tots aquests personatges que fa i diu que no intenta imitar-los. Crec que és una persona molt jove i amb molt camp per davant, i que sabrà fer-lo servir perquè pot fer moltes altres coses.

Mariano Mariano: el riure sarcàstic, l’humorista nat; una persona que és el contrapunt. Diguem-ne que és la part del poble en el programa.

Paz Padilla: va començar a la televisió d’una manera molt més especial, contant acudits en un programa. Ara, a “Crónicas Marcianas” ens hem adonat que és una gran actriu. És una persona molt dúctil, que fa un o altre paper, diferent, i sempre està presta per sortir dues o tres vegades, i això es molt important.

— S’han d’hipotecar moltes coses per treballar en un programa diari?

Jo no, perquè sóc una persona a qui no agrada fer més d’una cosa a la vegada. A una altra persona a qui li agradi fer cine o teatre a la vegada, potser sí. Prefereixo fer una sola cosa, perquè quan hi estic posat, hi estic amb els cinc sentits.

— El seu projecte de futur?

M’agradaria molt que fos “Crónicas Marcianas”.

— Es recorda dels taxis de la Barcelona de la seva joventut?

I tant, jo vaig veure els cotxes de cavalls. Jo sóc de la postguerra i com vostè sap, en aquella època no hi havia gasògen i van tornar a sortir els cotxes de cavalls. Jo hi havia anat tornant de l’estiu, s’agafaven a l’Ateneu de Gràcia per pujar fins a on vivíem.



—Tot ha canviat molt...

És molt diferent, hi havia molt menys trànsit. Es podia circular en tots els sentits per tots els carrers.

—Què em podria dir d'aquella obra de teatre que es representà l'any 47 al Paral·lel barceloní amb el nom de "Taxi, al Còmic!?" Se'n recorda?

I tant que la recordo. Va ser una obra d'un èxit importantíssim. Va haver-hi moltes anècdotes dels taxistes que portaven la gent i em sembla que feien uns descomptes, jo què sé...! Era una revista, molt divertida.

— Amb la Mary Sant Pere...

I molta més gent.

— I ara què opina del taxi de Barcelona?

Bé. En tots els col·lectius (advocats, metges) falla el corporativisme, perquè hi ha gent que no és digna de formar-ne part. Nosaltres hauríem de depurar-ho i poder dir "aquest no" perquè és el que fa que la gent digui "els taxistes o els metges són tots iguals".

— És usuari del taxi?

Sí, i tant. Com que la productora em ve a buscar a casa, moltes vegades em desplaço amb els seus cotxes, però hi ha dies que necessitem un taxi perquè al programa hi ve molta gent, molts col·laboradors, i els cotxes que hi ha no donen l'abast.

— Molts espectadors dels teatres es queixen perquè no troben fàcilment un taxi després d'un espectacle. Què n'opina?

Crec que hi ha llocs de Barcelona on és més difícil. Per exemple, al Paral·lel, que és un lloc on hi ha diversos teatres, m'ha costat de trobar-ne. Potsar quan surts de l'espectacle n'hi ha, però només que et retardis una miqueta saludant la gent, després ja no en trobes. A altres llocs no m'ha passat.

«Puc dir que he trobat una gran afecció dels taxistes per "Crónicas Marcianas»

— Contra la «telebasura»?

S'ha de fer el tipus de programa que fem nosaltres. Sobretot amb una vigilància dels continguts. Nosaltres ja hem provat de fer-ne; recordo especialment aquell en què parlàvem d'una ràdio que està "menjant el coco a la gent", on diuen coses i més aviat són "fatxes" i voldrien que tothom ho fos; volen convertir fent proselitisme.

— A favor del teatre?

Tot. S'ha de seguir potenciant perquè és una de les grans expressions de la cultura. En un mateix espectacle es pot trobar la música, la interpretació, la dansa... És, podríem dir, un espectacle total.

—Vostè és un amant de l'òpera, però crec que també de la poesia. Podria citar els escriptors que li agraden més?

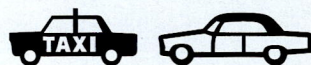
Me n'agraden molts, però si haig de citar-ne un, li diria Sagarra, en català, i Machado, en castellà.

—Un missatge per a aquells taxistes que són uns seguidors de "Crónicas Marcianas" i en especial de vostè?

Em trobo amb més d'un taxista perquè, com li he dit, em porten o bé a la productora o a casa meva. L'altre dia un jove taxista em deia: "m'agrada tant el seu programa que em quedo enganxat a la tele, però a vegades no puc seguir-lo perquè m'he d'aixecar molt d'hora". Doncs, li vaig recomanar que se'l gravés per poder-lo veure al migdia. Puc dir-li que he trobat una gran afecció dels taxistes pel nostre programa.

P. ROCÍO TERÁN

RECAMBIOS TAXI-AUTO SL



ACCESORIOS

Recambios en general al servicio del Taxi

Ofrecemos grandes descuentos

HORARIO: DE 8 A 20 HORAS

NO CERRAMOS AL MEDIODIA

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

Cartellá, 189
08031 BARCELONA
Tel. 357 44 54



NEUMATICOS HNOS. ROJAS

y
KLÉBER

Especialidad en:
Fenómetro - Equilibrado de ruedas
(Dinámico y Estático)
Comprobación Electrónica de Suspensión

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

RADIADORES AUTOMOVILES RADIOAUTO

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

Nuevos 18 meses de garantía.

PRECIOS ESPECIALES

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

AUTO-RECAMBIOS ANTONIO

C/ Aragón, 71
08015 BARCELONA
Tel. 226 00 12

P Gratuito 1 hora
Entrada C/ Aragón 63 ó Valencia 70

ESPECIALIDAD EN TAXIS

- Accesorios
- Baterías
- Filtros
- Aceites

SEAT
RENAULT
CITROËN
TALBOT
DIESEL

RECICLAJES TRADER, S.L.



Reparación y sustitución de

Transmisión

Direcciones

-Reparada

-Asistidas

-Semi-nueva 25% dto. -Mecánicas

Esferas suspensión CITROËN
Servicio especial al amigo taxista
(mano de obra gratis)



SERVICIO RÁPIDO

C/ Caballero, 61
Tel. 490 23 71

CATALUNYA-TAXI

Ahora sí puedes tener emisora.

Catalunya-Taxi te pone
la emisora y los dos primeros
meses gratis.



Para más información:
Teléfono 420 08 00



Romabell, s.l.

Taller de reparación de
automóviles
siempre al servicio del

TAXI

Pº. Universal, 9-13 08031 Barcelona

Tel. 427 13 54



INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI

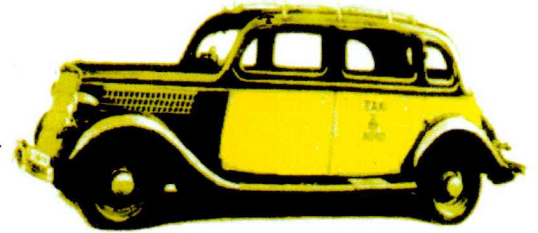
RECORDAMOS A TODOS LOS TAXISTAS QUE COMUNIQUEN SIEMPRE A LAS OFICINAS DEL
IMT CUALQUIER CAMBIO DE DOMICILIO.

EN LOS ÚLTIMOS MESES SE HA VENIDO OBSERVANDO QUE, EN ALGUNOS CASOS, LA
CORRESPONDENCIA QUE SE ENVÍA A LOS TITULARES DE LICENCIA, COMO SER ESTA REVISTA,
ES DEVUELTA POR EL SERVICIO DE CORREOS, POR NO COINCIDIR LA DIRECCIÓN CON EL
NOMBRE DE LOS TAXISTAS.

EN CASI TODAS LAS DEVOLUCIONES, CORREOS NOS COMUNICA QUE LA DEVOLUCIÓN FUE
DEVIDA A UN CAMBIO DE DOMICILIO DEL TAXISTA.



Mi dueño estudió con **Solano....**



Mi dueño estudió con **Solano....**



Yo acabo de salir de **Solano....**

...espero que el mío venga de **Solano....**



Solano, Escuela del Taxi de Barcelona. Más de 30 años al servicio de los taxistas del Área Metropolitana de Barcelona.

Obtención de la credencial de taxista. Reacceso a la profesión para antiguos taxistas.

El mejor profesorado.

El mayor número de aprobados por convocatoria.

Precios sin competencia.

Asesoramiento gratuito para la obtención de créditos especiales a bajo interés y de subvenciones del fondo social europeo para la adquisición de licencias.

Con la Solano te sentirás como en tu casa, porque ya es la casa del 80% de los taxistas que en estos momentos están circulando.

Presentando esta revista, obtendrás el 10% de descuento de la matrícula.

**García
SOLANO**

Escuela del Taxi
Dirección: Ricardo García

Cerdeña, 311-313
08025 BARCELONA
Telf. 459 00 00

¿SABE QUÉ ES

EL PLAN DE VIABILIDAD Y MODERNIZACIÓN DEL TAXI?

Si desea información complementaria sobre el Plan de Viabilidad y Modernización, rellene este cupón con sus datos, corte por la línea de puntos y deposítelo en los buzones que encontrará en:

IMT, c. 62, núm. 18-Zona Franca; ITV Badalona; ITV Sant Just y en las sedes de las asociaciones representativas del sector.

Nombre _____

Apellidos _____

Teléfono _____

Núm. de licencia _____

Día de fiesta _____

Marque con una ✓ la forma en que desea recibir esta información:

Sí, deseo recibir mayor información escrita sobre el Plan

Sí, deseo asistir a una sesión informativa sobre el Plan