

taxi LIBRE

FEBRERO 1988

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSION NACIONAL
2.ª EPOCA, AÑO VIII N.º 51



**JOAN LAPORTA: 'LA CORPORACION
QUIERE ACABAR CON LA MALA IMAGEN
DEL TAXI EN EL AEROPUERTO'**

LOS TAXISTAS DE SABADELL RECLAMAN SU DIA LIBRE

**LOS 'CHAQUETAS AMARILLAS'
UN BUEN SERVICIO DE INFORMACION**

taxitronic 22



(TAMAÑO NATURAL)

LA MAS ALTA TECNOLOGIA EN EL MINIMO ESPACIO

INTERFACOM, S.A.

Galileo, 303-305 - 08028 BARCELONA

taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSION NACIONAL
2.ª EPOCA, AÑO VIII N.º 51

Portavoz de la Confederación Sindical
de T Autónomos del Taxi de España

Primera revista del Taxi de España
Fundada el año 1980

EDITORIAL

El problema del aeropuerto es un tema candente estos días. Los compañeros que normalmente trabajan en él, han sido manipulados por gente a la que lo que menos le importa es la imagen del sector. El STATC, durante el mes de noviembre, inició una ofensiva para solucionar los temas que afectan a este colectivo. Convocó una reunión en sus locales, en la que participaron cerca de treinta compañeros, de esa reunión salió una comisión de cuatro personas que, acompañados del Secretario General del STATC, iniciaron una negociación de los temas que afectan al sector, culminando ésta en un acuerdo con la corporación Metropolitana que reproducimos en el interior.

Hasta aquí las cosas se entienden correctamente, pero nuestra sorpresa fue mayúscula, cuando a la semana surge un grupo de organizaciones encabezadas por tres independientes, que plantearon los temas que el STATC tenía ya negociados, esta serie de reuniones se hicieron en FONO-TAXI.

Se nos reclamó desde ese organismo paralelo la firma del documento. ¿Por qué no lo firmó el STATC?

En primer lugar, sería incoherente firmar por algo que ya habíamos conseguido, en segundo, que firmar sería invalidar la vía de negociación abierta por el STATC, en tercer lugar el STATC está por las elecciones sindicales para que de una vez se clarifique la representación ante la Corporación Metropolitana; en cuarto lugar, porque los que encabezan el documento no representan a nadie y esta opción debilita a las organizaciones representativas, y por último, porque el STATC no puede delegar en nadie y menos en los no afiliados, la representación del mismo, ya que tiene sus órganos de dirección elegidos democráticamente por sus afiliados, y éstos son los únicos con potestad para negociar temas, que afectan a nuestros representados con la Administración.

Cómo podríamos explicar a los afiliados que en nombre del STATC, están negociando tres independientes que solamente hacen apología de su no-organización, criticando las organizaciones que llevan años, (desde la dictadura, pasando por una transición política y acabando en la democracia) luchando por organizar el sector y negociando todos los temas que nos afectan, tanto a nivel del Estado como en Cataluña y en los diferentes Ayuntamientos.

Por eso, y por nada más, el STATC no firma, ni firmará documentos que van en contra de la filosofía de nuestro sindicato.



**NUESTRA PORTADA
METROCAB:
EL UNICO TAXI DEL
MUNDO PENSADO Y
HECHO PARA EL TAXI**

SUMARIO:

Polémica: Por una negociación en el sector	4
Los «chaquetas amarillas» una ayuda en el aeropuerto	6
Entrevista a Joan Laporta, Jefe del Servicio de Transportes de la CMB	9
Información del automóvil: Expomóvil-88	12
Confederación: Todos contra el aumento de las tasas	14

El examen psicotécnico, una prueba fácil de pasar	16
Inglés para el taxista (V)	20
Taller mecánico	21
Historia de Barcelona a través del taxi	22
Informaciones: Ayudas para la contratación en prácticas	23
Taxi-92: Nuevo sistema de cobro con tarjetas de crédito	24
Ràdio-Tràfic, una eina útil	27
Cataluña: Los taxistas de Sabadell reclaman su día de fiesta	29

POLEMICA

POR UNA NEGOCIACION CONTINUA EN LOS TEMAS DE INTERES PARA EL SECTOR

El Statc cree que en la coyuntura actual, la única forma de entendimiento posible con la Administración es la vía del diálogo. Por eso y a la espera de unas elecciones sindicales, tantas veces reclamadas, la solución a los problemas más inminentes pasa por establecer acuerdos puntuales.

Así se ha podido negociar sobre las últimas sanciones a taxistas en el aeropuerto, la congelación de los intereses o la petición del aumento de las tarifas para el próximo año entre otras cosas. Este acuerdo vincula a la Coporación Metropolitana y a los taxistas que quieran sentirse representados.

El Statc rechaza categóricamente, los intentos de desprestigiar estos acuerdos por parte de alguna organización que, por desgracia, no representa a nadie y que sólo intenta debilitar a las organizaciones representativas. Por eso, queremos denunciar esas manipulaciones y publicamos acto seguido el acta de la reunión donde se tomaron dichos acuerdos.

A raíz de las reuniones mantenidas los días 17 de Noviembre y en el día de hoy, 4 de Diciembre de 1987, entre la dirección de Servicios de Transportes de la C.M.B. y una representación del STATC, presidida por su Secretario General, Sr. Miguel Tomás, acordaron suscribir los siguientes puntos:

1. La Dirección de Servicios de Transportes comprende la preocupación manifestada por el STATC, en el tema de las sanciones impuestas a determinados taxistas, y en este sentido manifiesta su voluntad de revisar, de conformidad con los art. 113 y 11 de la L.P.A, todas y cada una de las alegaciones y recursos que individualmente interpongan los intere-

sados. Asimismo, ambas partes manifiestan la firme voluntad de luchar contra las conductas insolidarias que, aunque minoritarias, se produzcan en el sector y que tanto perjuicio causan al mismo, como fraude en el taxímetro, intrusismo, cobros abusivos, multi-reincidencias, etc.

2. El STATC manifiesta su satisfacción por el Decreto de la Presidencia de la C.M.B. otorgando un plazo de 3 meses, hasta el 31 de Enero, con el fin de congelar los intereses de demora sobre los débitos pendientes. En este sentido, la Dirección de Servicios de Transportes estudiará la fórmula de prorrogar dicho plazo, siempre que el deudor manifieste su voluntad de pagar de acuerdo con el Decreto de Presidencia, de 30 de Octubre de 1987.

3. Ante la petición presentada el 30 de Octubre, para el aumento tarifario 88, por parte del STATC y otros Sindicatos, la C.M.B. ya contetó en fecha 15 de Noviembre sobre la insuficiencia de los datos, aportados, que justificasen el incremento. El expediente tarifario, de acuerdo con el Decreto 127/1986 de 17 de Abril, queda abierto en espera de los datos solicitados. El STATC plantea la revisión al alza del suplemento de salida del Aeropuerto, a resolver conjuntamente con el expediente tarifario.

4. Se acuerda, asimismo, intensificar las conversaciones con el Área de Circulación del Ayuntamiento de Barcelona, para conseguir mejoras circulatorias para el taxi, en el convencimiento de que al aumentar la velocidad de desplazamiento del taxi, existirá la doble ventaja de reducir el impor-

te de la carrera, con claro beneficio para el usuario, y una mayor motivación en las carreras diarias.

En este sentido, proponen realizar una reunión C.M.B./Taxis, Área de Circulación y Guardia Urbana, con el fin de analizar las medidas a tomar.

5. El STATC valora muy positivamente el esfuerzo realizado por la C.M.B. en el último periodo, para potenciar la imagen del taxi como servicio público entre los ciudadanos del Área Metropolitana, en especial la Escuela de Taxistas, el día de la Rosa, la Fiesta del Taxi, la taxi-card, los campeonatos deportivos entre taxistas y la Guardia Urbana, los «chaquetas amarillas», la periodicidad en la Revista del Taxi, la última Operación Nadal, en la que el elemento taxi pareció en primerísimo lugar como medio de transporte, y se felicitó de la iniciativa de obsequiar a los barceloneses con tarjetas de Bon Nadal en nombre de los taxistas.

6. La Dirección de Servicios de Transportes de la C.M.B. y el Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi, ante la crisis de representatividad del Sector, entienden que es necesario buscar las fórmulas de representación democrática que recojan las distintas corrientes de opinión que hoy aparecen en el sector, sin menoscabo de los Sindicatos y Asociaciones, para negociar y buscar las soluciones a los problemas que afecten al sector.

Fdo. Joan Laporta i Argelich
Fda. Miguel Tomás Romero



Passat: un Volkswagen de bandera.

Le presentamos un Volkswagen con muchas carreras por delante: el Passat. Como experto del volante usted sabrá apreciar enseguida lo que le ofrecemos. En primer lugar, economía. Si todos los Volkswagen gastan poco, imagínese un Passat diesel. Y puede despedirse de los gastos superfluos. El Passat es un coche que no conoce las averías. Luego está la cuestión de la potencia. Con una versión turbo-diesel, de prestaciones realmente increíbles. Y no se olvide del confort. Decídase a elegir un Passat, aprovechando nuestros fabulosos sistemas de financiación. Tenemos uno libre para usted.

 Volkswagen.
Se sabe
lo que se tiene.

LOS «CHAQUETAS AMARILLAS», UNA AYUDA EN EL AEROPUERTO

Desde el verano pasado, la Corporación Metropolitana de Barcelona tiene en el Aeropuerto de El Prat un servicio de orientación y ayuda a los turistas que llegan a Catalunya por vía aérea y quieren utilizar algún vehículo de la flota amarilla.

Se trata de un pequeño apartamento que funciona desde que llega el primer vuelo procedente del extranjero, hasta que lo hace el último, aproximadamente entre las 9 de la mañana y las 11 de la noche.

El servicio está atendido por personal especializado que habla, como mínimo dos idiomas, el francés y el inglés. Los empleados metropolitanos visten unas vistosas americanas de color amarillo, de ahí el sobrenombre por el que se les conoce, «chaquetas amarillas».

Su misión es informar a todo aquel visitante extranjero o nacional que quiere dirigirse desde el aeropuerto a cualquier punto de Barcelona, Catalunya e incluso de España. Se le dice qué puede costar el servicio y cuáles son sus derechos como usuario.

Se dispone de un folleto orientativo en el que figura un mapa que indica los precios aproximados de algunas carreras. En este papel, el empleado metropolitano suele poner personalmente el precio aproximado del viaje. Caso de que al final la carrera resulte más cara por el motivo que fuere —colapso circulatorio, manifestación que corte el tráfico, etc— es sumamente interesante que sea el propio taxista quien facilite un recibo al viajero para justificar el presumible incremento y para facilitar cualquier reclamación por parte



Desde este «stand» los funcionarios metropolitanos, llamados «chaquetas amarillas» por su indumentaria, informan a los turistas sobre el uso del taxi.

del usuario. La credibilidad del sector debe ir siempre por delante de cualquier presunción de sospecha por sobrecobro.

UNA AYUDA PARA EL TAXISTA

A los seis meses de la puesta en funcionamiento del servicio, los «chaquetas amarillas» han empezado a ser muy útiles a la industria del taxi.

En efecto, ya es normal que muchos turistas pregunten a los funcionarios de la Corporación qué tren tiene que tomar para llegar, por ejemplo, a su hotel de Calella. Será tarea del «chaqueta amarilla» indicarle que probablemente le resulte más barato y

cómodo alquilar un taxi, especialmente si el turista va acompañado de su familia y llevan, lógicamente, varias maletas. Las 4.000 o 5.000 pesetas que le puede costar la carrera significará sólo algo más de lo que gastaría tomando el tren del aeropuerto, el tren de Renfe, un autobús y un posterior taxi en aquella localidad costera. Además, todo ello debería hacerlo acarreado el equipaje.

De esta manera se originan nuevas carreras que sin los informadores metropolitanos no hubieran sido posibles. En estos momentos los «chaquetas amarillas» están atendiendo unas 400 solicitudes diarias, lo que significa unas 12.000 al cabo del mes o unas 144.000 al cabo del año si es que



Desde su puesta en funcionamiento, los «chaquetas amarillas» han generado una media de 12.000 viajes al mes.



Según estos profesionales quines más utilizan sus servicios son los alemanes.

todo continúa igual o incluso mejora.

Los «chaquetas amarillas» disponen ahora de un pequeño pero vistoso «stand» situado frente a la terminal de vuelos internacionales de El Prat, lo que facilita su labor porque hasta hace poco realizaban su tarea a pie, cargados con los folletos informativos.

Según se ha sabido, son los turistas alemanes los que más utilizan el taxi en el aeropuerto barcelonés, seguidos de los ingleses y japoneses. Sin embargo, a los franceses no les gusta demasiado esto de tomar un taxi, quizá porque ignoran que el servicio les puede resultar muy rentable.

La creación del servicio metropolitano está originando también un nuevo tipo de carreras, las meramente turísticas. En efecto, se está intentando convencer a los turistas que tienen que hacer escala en Barcelona durante cuatro o cinco horas para que las dediquen a hacer turismo urbano. Se trata,

así, de que tomen un taxi por espacio de dos horas para visitar algunos puntos de interés de la ciudad y sus alrededores: el Tibidabo, las Ramblas, la Sagrada Familia, la Catedral, el puerto, el Camp Nou —especialmente los ingleses, que son forofos del fútbol— o el paseo de Gracia.

De esta manera, el taxista se convierte en un hipotético «Cicerone» viviente. Y si además sabe algo de idiomas o ha aprendido algunas cosas sobre nuestros monumentos, el servicio prestado al visitante extranjero será mucho mejor. Debe pensarse que a medida que nos acercamos a 1992 —el año olímpico— Barcelona se convierte en una ciudad de moda y se prevé que vendrán millones de visitantes tan sólo a ver cómo es la urbe que debe organizar los JJOO de la década de los 90.

Barcelona ya vive cara al mar.

Parking "Moll de la Fusta"



APARCAMIENTOS EN FUNCIONAMIENTO

- Moll de la Fusta
- Avda. Gaudí (Hospital Sant Pau)
- Pça. del Sol (Gràcia)
- Menéndez Pelayo (Pça. Lesseps)
- Avda. Rius i Taulet (Fira de Barcelona)

APARCAMIENTOS EN CONSTRUCCION

- Pça. Gal·la Plàcidia
- Avda. Francesc Cambó (Mercat Sta. Caterina)
- C/ Urgell (Mercat Sant Antoni)
- Pº Valldaura (Pça Lluçmajor)

Acceso cómodo desde cualquier procedencia.
Servicio 24 horas.

**SOCIETAT MUNICIPAL
D'APARCAMENTS
I SERVEIS, S. A.**

Ajuntament de Barcelona



BARCELONA, MÉS QUE MAI.

ENTREVISTA

JOAN LAPORTA: «LA CORPORACION QUIERE ACABAR CON LA MALA IMAGEN DEL TAXI EN EL AEROPUERTO»

Taxi-Libre ha querido entrevistar a Joan Laporta, director del Servicio de Transportes de la Corporación Metropolitana de Barcelona, para tratar sobre los temas que, en estos momentos, preocupan más al sector.

Uno de estos temas es el interés de una amplia mayoría de taxistas, de encontrar una solución definitiva a la deficiente prestación y a la mala imagen que se está dando en el aeropuerto de la ciudad.

El servicio está acaparado por gentes de Fono-Taxi, un servicio de RADIO-TAXI relacionado con el extinguido partido de Fuerza Nueva, que han mostrado su agresividad, no sólo con el trato a los clientes sino también con el que han otorgado a los compañeros. En estas últimas semanas se ha llegado, en alguna ocasión, a las agresiones personales y a efectuar desperfectos en algunos vehículos.

Pregunta: El S.T.A.T.C. ha presentado hace varias semanas un proyecto de turnos mensuales, según el número de licencia, que permitiría de alguna forma acabar con esta situación ¿Qué opina la Corporación Metropolitana sobre esta posible solución?

Respuesta: Aún no podemos definir cual va a ser la solución ideal. La Corporación Metropolitana quiere acabar con la mala imagen que el taxi está dando en el aeropuerto, pero es necesario concretar qué tipo de prestación es la mejor, tanto para el usuario como para el taxista.

P: ¿Se está negociando con alguien en concreto?



Joan Laporta, Jefe del Servicio de Transportes de la CMB, habla para Taxi-Libre.

R: De momento estamos hablando con la dirección del aeropuerto para buscar un nuevo lugar de aparcamiento, en el área de las llegadas internacionales. Un aparcamiento que sea mucho más cómodo para el taxista y no se vea obligado a soportar las inclemencias del tiempo. También debemos contemplar que el aeropuerto está dentro del Area Metropolitana y que tampoco se debe obligar a todos los taxistas a hacer turnos si realmente no lo desean.

P: En ese cambio de imagen ¿se ha previsto la renovación de la flota?

R: La flota se está renovando continuamente, de hecho este año se han renovado 1.600 vehículos. Se puede prever que en 1.992 se habrán renovado 6.000 coches, algo más de la mitad de la flota.

Además se ha suspendido la homologación de vehículos y se exigen unas determinadas características que permitan un mínimo de confortabilidad.

P: ¿Se ha tenido en cuenta la seguridad del taxista en esas nuevas características?

R: Lo que sí se ha podido comprobar es que los sistemas empleados hasta ahora no son lo más idóneos. La mampara que separa al chófer del usuario ha convertido el taxi en algo poco confortable. Este es un tema que se puede resolver con la incorporación de automóviles de un tamaño superior. Sin embargo, somos conscientes de que hay que buscar algún tipo de solución que haga más seguro el trabajo de los taxistas.

P: Sobre el aumento de las tasas y el recurso que el S.T.A.T.C. ha presentado, ¿cuál es la respuesta de la Corporación?

R: Las tasas deberían cubrir los gastos del servicio. De momento sólo cubren el 75 % de los gastos fijos. A este déficit se le ha de añadir el coste de las diferentes campañas publicitarias que suelen costar muchos millones, con lo cual es absolutamente lógico que las tasas suban.

P: La Corporación, ¿ha previsto alguna campaña especial para 1992?

R: Queremos generalizar el cobro a través de las tarjetas de crédito. Pretendemos que las entidades emisoras faciliten ese sistema sin ningún coste adicional para los taxistas. Además se va a promover la creación de una Sociedad de Servicios del Taxi que



La mala imagen que algunos taxistas están dando en el aeropuerto de Barcelona es una de las preocupaciones de la Corporación. El STAC elaboró una propuesta, que fue recogida por la institución, que instituir unos turnos rotativos que acabarán con la corrupción que actualmente se está dando. La CMB aún no ha dado una respuesta definitiva.

establezca una coordinación de negociación global con los proveedores y se puedan abaratar precios.

P: ¿Y en cuanto a la formación de los taxistas?

R: El éxito de la campaña de formación es evidente. De momento ya han pasado un 8% de los chóferes por la escuela. Los cursos más solicitados han sido los de inglés y el de conocimiento de la ciudad, seguidos por el de mecánica del automóvil y los de catalán. El de conocimiento de la ciudad ha permitido a muchos taxistas no sólo conocer los monumentos y las zonas turísticas más importantes de Barcelona, sino también los restaurantes y los hoteles.

P: Respecto a este tema de hoteles y restaurantes la Corporación ¿pretende ejercer un control sobre posibles corruptelas?

R: Hemos establecido contactos con el gremio de hoteles y restaurantes para mejorar el servicio. Es difícil encontrar una solución válida para los dos sectores y que evite la corrupción. Una de las posibles medidas para evitar que los taxistas cobraran de más a turistas y visitantes extranjeros, es que la cuenta del taxi fuera pagada por el portero del hotel y luego

se la cargara en cuenta al cliente, pero este sistema puede ser peligroso para los porteros al tener que llevar dinero en efectivo durante su permanencia en la calle y poder ser objeto de atracos.

P: Y ya para acabar ¿tiene algo que decir sobre el futuro del sector?

R: El sector, en estos momentos, se ha empezado a dar cuenta de la importancia de su profesión. Muchos taxistas se sienten orgullosos de serlo y se ha podido detectar un aumento en la conciencia colectiva sobre los temas de más interés para el colectivo. Eso puede servir de contrapeso al

sentido corporativista del gremio, clarificando muchas posturas en los diferentes sectores del taxi. Hay que valorar que el taxi es una multitud de pequeñas empresas casi siempre individuales que tienen unos problemas específicos. Nosotros queremos hacer entender a todos los taxistas que la Administración no es la antagonista, ni tampoco el principal adversario. Nuestro máximo interés está en la potenciación de un sector que está en alza y que va cada día a más. Eso es lo único que nos preocupa.



El mapa refleja los enlaces nacionales e internacionales de la Vía Augusta y los caminos que iban desde Barcino a las villas que rodean la ciudad.

TAXISTAS DESAPRENSIVOS

Felicitemos a EL PERIODICO por su frecuente atención a temas en defensa de los usuarios y consumidores en general, y muy especialmente por el tema del día publicado el 26 de enero, referente a la problemática del taxi y muy en concreto a los trucajes que algunos taxistas desaprensivos realizan para estafar al usuario. En nuestra asociación son frecuentes las consultas y quejas de usuarios que se extrañan que un mismo trayecto les resulte dos veces casi el doble al hacerlo de vuelta que el pagado a la ida, o viceversa.

El caso más lamentable lo tuvimos en la queja presentada por nuestra asociada Elionor Ordeig, de Arenys de Munt, una joven maestra diabética y ciega. Semanalmente se desplazaba en tren a Barcelona y desde la estación de Renfe al local de la ONCE en taxi. Se lamentaba de las desorbitadas diferencias que por el mismo trayecto le hacían pagar en ocasiones. El plan que estábamos elaborando para acompañarla haciéndonos pasar por ciegos, no se pudo llevar a la práctica porque a causa de una complicada y difícil operación de doble trasplante, Elionor falleció.

Nos unimos, pues, a la opinión de Gabriel Jaraba. No entendemos ni nos gustan los taxistas airados que rehúsan el control

de la Corporación Metropolitana de Barcelona. Evidentemente, preferimos a los taxistas del STATC. Instamos a las autoridades públicas a tomar seriamente este asunto y pedimos que bajo ningún concepto se acepte la amnistía de las multas a los que defraudan.

Joan Borrás, Secretario General de la Asociación de Consumidors de Catalunya.
Barcelona
Carta publicada en El Periódico el 6 de febrero de 1988

RENTABILIDAD EN EL SECTOR DEL TAXI

Las tarifas no han sufrido ningún cambio en este pasado año, si bien es verdad que el anterior aumento estuvo en consonancia con las necesidades del sector. La situación actual no es la adecuada para nuestra rentabilidad, el salario de un profesional no puede cubrir los gastos que soporta, gastos, por otra parte, que han aumentado considerablemente.

La Administración, por boca del señor alcalde, nos pidió la reflexión en cuanto a pedir aumento de tarifas; lo hizo aprovechando la coyuntura de la presentación de la tarjeta taxi-card, naturalmente las elecciones están ya próximas y la opinión pública, en este caso el usuario, no debe

tener queja de esta Administración, pues bien, hemos querido seguir los consejos del señor alcalde, no por ello sin pedir nada a cambio.

Este sindicato mantiene conversaciones frecuentes con el ayuntamiento y la corporación para tratar de conseguir mejoras que repercutan en la economía y bienestar del taxista, sabemos también que la rentabilidad del taxi no se consigue únicamente incrementando las tarifas.

Hay otro tipo de prestaciones con las que se puede conseguir dicha rentabilidad, una de las más importantes, yo diría, es la velocidad comercial para lo cual es necesario tener en la ciudad el menor número de obstáculos para poder trabajar con más rapidez.

En la última reunión de junta de este sindicato se acordó el paquete de reivindicaciones que se presentará al ayuntamiento, aprobación y puesta en funcionamiento de los carriles, giros y paradas solicitadas, así como la puesta en marcha de las medidas restrictivas en el aeropuerto, y aprobación del aumento de las tarifas en diciembre del presente año, así como el estudio serio de la posibilidad de restringir el tráfico a los particulares en el centro de la ciudad durante varios días a la semana.

Esto, compañeros, creo que, por el momento, sería suficiente.

Manuel II Ventura



EMISORES-RECEPTORES VHF/FM SINTETIZADOS



- 25 W • 100 canales
- 146-174 MHz • 12 V.C.C.

SE SUMINISTRA CON TODOS LOS ACCESORIOS.

PRECIOS ESPECIALES PARA PROFESIONALES DEL TAXI

INSTALACIÓN, SERVICIO TÉCNICO Y RECAMBIOS GARANTIZADOS

servi PIHERNZ s.a.

ELIPSE, 32
Tels.: (93) 240 09 69 - 334 86 47

L'HOSPITALET DE LLOBREGAT
08905 Barcelona

INFORMACION DEL AUTOMOVIL

LLEGA EXPOMOVIL, LA FERIA MAS IMPORTANTE PARA EL SECTOR

EXPOMOVIL'88 AMPLIA ESPACIO. OCUPARA CUATRO PALACIOS DE LA FIRA DE BARCELONA, ADEMAS DE LA PLAZA DEL UNIVERSO

El incremento en el número de expositores, en Expomovil'88, unido a la mayor demanda de espacio que generalmente se ha producido, significará un espectacular crecimiento físico para el certamen español dedicado a los componentes y equipos para el ramo del automóvil, el camión y la moto.

Las cifras provisionales de contratación de espacios habían rebasado ampliamente, a mediados de enero, los 17.000 metros cuadrados y dadas las peticiones pendientes de atención se espera que la extensión útil de Expomóvil'88 se sitúe en torno a los 20.000 metros cuadrados.

En concreto, estas superiores necesidades de espacio significan que el certamen ocupará la totalidad del Palacio número 1, el Palacio Ferial y el Palacio de Congresos, así como la Plaza del Universo. Además, y este año por primera vez, se añadirá el Palacio del Cincuentenario, incluido el amplio anexo que se inauguró hace un año.

Complemento de su actividad ferial propiamente dicha, Expomovil'88 ha programado un interesante calendario de actos y reuniones, entre los que destacan unas Jornadas Técnicas que tratarán aspectos de la mayor actualidad industrial y tecnológica. A título de ejemplo, una de las temáticas previstas para estas Jornadas Técnicas estará constituida por la fabricación, uso y manteni-

miento de catalizadores, sus ventajas y su paulatina aplicación en el mercado, así como las gasolinas sin plomo a cuyo consumo el automovilista habrá de llegar gradualmente.

Las fechas de Expomovil'88, que cuenta con una participación

internacional incrementada, son del 30 de abril al 5 de mayo próximos. El viernes 29 de abril estará dedicado al «Día de la Prensa», y el lunes 2 de mayo al «Día del Comprador Profesional».

Expomóvil 88
Barcelona, 30 abril al 5 maig 1988

Exposició Internacional de Components i Equips de Manteniment per a la Indústria de l'Automoció

Fira de Barcelona

infe

IBERIA

Expomovil es la feria que más interés despierta entre los profesionales del taxi. Este año, además de incrementarse el número de expositores, también se amplían los metros de exposición. Se han previsto, igualmente, un calendario de actos y reuniones, entre las que destacan unas Jornadas Técnicas sobre industria y tecnología.



A Londres no s'ho creuen

La TAXI CARD!

Una targeta per a pagar el taxi. I és que a Barcelona hi ha imaginació, idees que ens estan donant fama d'innovadors a les grans capitals del món. La Taxi Card. El pagament net, còmode i sempre a punt. Per a dotar d'un instrument més de treball als qui es desplacen continuament per motius professionals. Per a controlar de manera eficaç les despeses de transport a l'empresa. Per a atendre viatges imprevistos.

La Taxi Card fa més rendible el seu temps i la seva capacitat de gestió.

La modalitat de «Targeta temporal» uneix a tots els avantatges de la Taxi Card els del prestigi, perquè vostè podrà obsequiar invitats, congressistes, assistents a fires i convencions, etc...

Taxi Card la manera més eficaç ràpida i còmoda de circular per l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Taxi Card, el plaer de viatjar en taxi.



CORPORACIÓ
METROPOLITANA
DE BARCELONA



laCaixa
CAIXA DE PENSIONES

TODOS CONTRA LAS TASAS

El Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya, STATC, el Sindicato de Taxistas Autònoms de Barcelona y la Asociación Provincial de Autos de Lujo, han presentado al alcalde Pasqual Maragall, en su condición de presidente de la Corporación Metropolitana de Barcelona el recurso de reposición, que se reproduce a continuación, contra la última Ordenanza Fiscal de la Tasa por prestación de servicios en materia de Auto-Taxis, por considerarla lesiva contra los intereses del sector.

Asimismo se indica en dicho informe que, el aumento propuesto es inferior al aumento global de los costes de la Corporación Metropolitana de Barcelona para 1988, pero que en cualquier caso, el incremento aplicado a las Tasas no debe ser superior a dicho aumento global.

La Intervención de fondos emite otro informe en fecha 29 de octubre de 1987, el cual, por una parte dice que, la modificación de las Ordenanzas citadas se justifica mediante el estudio económico (informe al que antes nos hemos referido) y que se excluye el epígrafe correspondiente, a la prestación del servicio de revisión ordinaria anual, pero que este menor ingreso queda compensado por el hecho de que se han aumentado notablemente las tarifas de otros epígrafes.

Igualmente se dice en dicho informe que ha de existir una correlación entre ingresos por transferencias de licencias de taxi y recursos destinados a la amortización de las mismas, añadiendo en el pie de la tabla de comparación de ingresos liquidados por transferencias de taxi y gastos autorizados por amortización de licencia que la suma de ingresos por liquidaciones de transferencia de licencias supera las necesidades de financiación por amortización de licencias, y por tanto, puede verse que la suma de aquéllos (los ingresos) será suficiente para pagar las amortizaciones de licencias y los gastos corrientes del servicio.

Segundo.- VICIOS DE PROCEDIMIENTO

Nuestras discrepancias respecto a dichos informes nacen en primer lugar, de los vicios de procedimiento existentes en la tramitación de la modificación de las Or-

denanzas y que a continuación pasan a relacionarse:

1.º El art.º 162.1 de la Ley 8/1987, de 15 de abril, Municipal y de Régimen Local de Catalunya dispone que, los entes locales han de ajustar su actuación a la legislación del Estado reguladora del procedimiento común, regulando el punto 2 de dicho artículo el procedimiento para la aprobación de las Ordenanzas y Reglamentos locales, pero no especifica el procedimiento para su elaboración, para lo que habrá de acudirse a la Disposición Transitoria Cuarta de dicha Ley, la cual dispone que, hasta tanto no se dicten los Reglamentos de desarrollo de la misma, se aplicarán los reglamentos y las restantes disposiciones del Estado que existan sobre la materia.

Por ello, para el procedimiento de elaboración o modificación de las Ordenanzas Fiscales, se habrá de estar a lo que dice el Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local.

El art.º 214 del citado texto legal dispone que:

«La fijación de las tarifas de las tasas por prestación de servicios y realización de actividades se efectuará de forma que su rendimiento total cubra el coste de aquéllos, para cuya determinación se tendrán en cuenta tanto los costes directos como el porcentaje de costes generales que les sea imputable.

A tal fin, en el expediente de modificación de tarifas se incluirá una evaluación económica y financiera del coste y rendimiento de los respectivos servicios o actividades. Igualmente, al proyecto de presupuesto de cada año se acompañará un anexo detallado de los elementos del coste

de aquellas actividades o servicios que se financian mediante tasas».

2.º De la simple lectura del texto transcrito y de la comparación de su contenido con los elementos de que consta el expediente de modificación de la Ordenanza que se impugna, se desprende lo siguiente:

a) La evaluación económica y financiera del coste y rendimiento del servicio no se ha realizado, por cuanto evaluar supone fijar por cálculo el valor de una cosa y no puede aceptarse como cálculo la hoja de comparación de ingresos liquidados por transferencias de taxis y los gastos autorizados por amortización de licencias que acompaña el informe de Intervención, ya que en todo caso, por tratarse de una modificación de la Ordenanza anterior, deberían desglosarse los gastos de personal del servicio, los gastos de material que utiliza para la prestación del mismo y el porcentaje de gastos generales de la Corporación que corresponde aplicar a dicho servicio, sin que deban computarse como gastos el coste de la amortización de licencias, por lo que más adelante se dirá.

b) Si se toma en cuenta el contenido del informe de El Economista de 2 de noviembre, denominado estudio económico, se está en el mismo caso que en el informe de Intervención, ya que no se desglosan los costes del servicio, ni se especifica cuál será el incremento global de gastos de la CMB que se anuncia, aunque se puede suponer que, si se parte de las tarifas aprobadas para el año 1987 y aquéllas se dieron por válidas y no han sufrido alteración en sus componentes, es aceptable aplicar a las mismas el aumento del 4,5 % para gastos de personal, el 3 % para la inflación y el 4 o 5 % para compras de bienes y servicios.

Pero ¿cómo se aplican estos porcentajes, si no constan en el expediente los elementos descompuestos de dichas tarifas?

Puede decirse que los interesados han de consultar el presupuesto de la CMB en sus distintas partidas y así obtener los elementos de juicio necesario para hacer por sí mismos los cálculos, pero el art.º 214 del Real Decreto Legislativo 781/1986 de 18 de abril, encarga esta misión a la propia Corporación, pero no a los contribuyentes que pagan las tasas por prestación de servicios, por tanto, en el estudio económico deberían figurar tales datos que ahora no constan y ello hace que el procedimiento seguido esté viciado.

c) Por otra parte nos encontramos que, si las Ordenanzas Fiscales han de entrar en vigor simultáneamente con el Presupuesto del ejercicio económico siguiente a la aprobación de aquéllas, como dispone el art.º 107.1 de la Ley 7/1985 de 2 de abril, de Bases de Régimen Local y se desprende del contenido del punto 2 del citado artículo 214 y en el momento presente la CMB no ha aprobado el Presupuesto para el ejercicio de 1988, por lo que mal podrá regir la Ordenanza que se impugna para tal ejercicio.

En todo caso habrá de prorrogarse, de momento, el Presupuesto del ejercicio de 1987 y en consecuencia las Ordenanzas Fiscales amparadas en el mismo, mientras se traspasan los servicios de auto-taxis, autoturismos y servicios especiales o de

abono al Ente Metropolitano del Transporte y se elabore y apruebe el presupuesto del mismo para 1988, de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto de la Generalitat de Catalunya núm. 5/1988 de 13 de enero, de transferencias de servicios de la Entidad Municipal Metropolitana de Barcelona.

Tercero.- HECHO IMPONIBLE

1.º El art.º 2.º de la Ordenanza que se impugna, regula el hecho imponible, es decir, la realización de las actividades administrativas que la Corporación llevará a cabo, a petición de los administrados, con respecto a las licencias metropolitanas de auto-taxis, autoturismos y vehículos de la clase C).

Entre dichas actividades no se encuentra regulada la amortización de licencias, lo que hace que su coste no pueda considerarse como un gasto corriente del servicio, sino como gasto de inversión y por ello no ha de formar parte del coste del servicio.

Así pues, si se deduce la cantidad destinada a amortización de licencias de los gastos corrientes, se reducirá sensiblemente el coste del servicio y en consecuencia las tasas podrán mantenerse en un aumento del 4 % con respecto a los gastos de personal, en un 4,5 % para compra de bienes y servicios y en un 3 % previsto para la inflación.

2.º Por otra parte, debe tenerse en cuenta que el exceso de licencias de taxi no es atribuible a los administrados, sino a la Administración municipal, la cual en los años 60 favoreció la concesión de licencias para suplir las deficiencias del transporte público urbano, sin frenar esta tendencia expansiva cuando dicho transporte fue mejorado, problema este traspasado a la Corporación Metropolitana que fue agravado por la concesión de 200 licencias, por acuerdo del Consejo Metropolitano del 19 de octubre de 1979, con el fin de resolver las situaciones anómalas creadas por el arrendamiento de licencias y por las convocatorias de las adjudicaciones del año 1977.

Todo lo cual produjo la total saturación, lo que ha llevado a la cifra de 2,8 licencias por mil habitantes, cuando la media europea se sitúa en el 2,5 por mil, lo que lleva a su vez a la disminución de ingresos por parte de los taxistas, hecho éste que la Administración ha de tener en cuenta a la hora de organizar el servicio, de forma que resulte más eficaz con el mínimo coste posible.

Por ello, entendemos que los sujetos pasivos de estas tasas no han de soportar el peso económico de las amortizaciones de licencias, cuyo exceso es fruto de una política equivocada de la Administración que tardará muchos años en corregirse, hasta que se logre llegar al 2,5 por mil o al 2 por mil, a la vista de la mejora del servicio público urbano y del uso cada vez mayor del transporte privado.

Cuarto.- AUMENTOS SUPERIORES A LOS PROPUESTOS

Si se tiene en cuenta que el informe de 2 de noviembre de 1987, emitido por El Economista y mal llamado estudio económico, propone un aumento del 4,5 % para gastos de personal, un 3 % de inflación

general y un 4 o 5 % para compra de bienes y servicios, sin que pueda determinarse el aumento global de costos de la CMB, por no constar en dicho informe y que además entendemos que no es aplicable de la forma que se plantea, tenemos que, sumados estos porcentajes nos dan un 12,5 % en total, lo que quiere decir que suponga aumentar cada elemento de la tarifa en dicha cantidad, sino en la parte que le corresponda, pero aún admitiendo este 12,5 % a los solos efectos de la demostración que pretendemos realizar, nos encontramos que la Ordenanza Fiscal que impugnamos aplica un porcentaje de aumento del 34,73 % en las transferencias de licencias de la clase A), un 50 % en las transferencias de licencias de la clase C), pasando al porcentaje superior al 100 % en las transmisiones mortis causa y en la sustitución de vehículos.

Basten estos ejemplos pues, para demostrar la incongruencia que se produce entre el denominado estudio económico y la total discrecionalidad de la Administración, que convierte en este caso las tasas en impuestos, como medio de recaudar ingresos públicos, sin el procedimiento legalmente establecido para ello en la L.G. Tributaria.

Quinto.- CONCLUSIONES

A la vista de lo alegado, sólo cabe concluir diciendo que la Ordenanza modificada y refundida que se impugna es nula de pleno derecho, en virtud de lo dispuesto en el art.º 47 c) de la vigente Ley de Procedimiento Administrativo y por tanto no resulta de aplicación, debiendo, en consecuencia, prorrogarse la vigencia de las Ordenanzas Fiscales de dichos servicios aprobadas para el ejercicio de 1987, hasta que se traspasen los citados servicios a la Entidad Metropolitana del Transporte y ésta formule las Ordenanzas de acuerdo con su Presupuesto.

En su virtud,

A V.E. SOLICITAN: Que tenga por presentado en tiempo y forma el recurso previo de reposición al contencioso-administrativo, contra la Ordenanza modificada y refundida de la «Tasa por prestación del servicio de otorgamiento de licencias y autorizaciones administrativas para el transporte de personas en auto-taxis y autoturismos, así como a los vehículos «especiales o de abono» y de los vehículos a que se refiere la Disposición Adicional 4.ª del Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros, y en virtud de los motivos expresados en dicho recurso, ordene los trámites pertinentes a fin de que se declare nula de pleno derecho dicha Ordenanza y en consecuencia se prorrogue la vigencia de las anteriores Ordenanzas Fiscales del ejercicio de 1987 que regulan las tasas por prestación de los servicios a que hace referencia la que es objeto de impugnación, hasta que se transfieran dichos servicios a la Entidad Metropolitana del Transporte y ésta formule y apruebe las nuevas Ordenanzas Fiscales, de acuerdo con su Presupuesto.

Barcelona, 1.º de febrero de 1988
EXCMO. SR. PRESIDENTE DE LA CORPORACION METROPOLITANA DE BARCELONA.

EL EXAMEN PSICOTECNICO, UNA PRUEBA FACIL DE PASAR

Para muchos profesionales del taxi pasar el examen psicotécnico para la renovación del carnet de conducir, les puede parecer algo muy complejo capaz de provocar alteraciones nerviosas y situaciones extremas en las que los reflejos normales pueden verse limitados. Este reportaje intenta hacer comprensible a los interesados, cual es el sistema que se emplea y en que se basa la legislación.

ALGUNAS NOTAS HISTORICAS

El examen psicotécnico, denominado científicamente selección psicológica de conductores, no es nuevo. Efectivamente, tan sólo catorce años después de la construcción del vehículo automóvil de cuatro ruedas ya se exigieron públicamente exámenes de aptitud para los conductores, especialmente a los profesionales del volante. En 1910, a su vez, en el Reglamento de Tráfico de Automóviles alemán, se fijaron por vez primera las condiciones físicas, sensoriales y de personalidad que debía reunir un conductor para obtener su permiso. Estas pruebas se han ido estableciendo paulatinamente en todos los países industrializados, tanto europeos como americanos.

En 1921 se celebra en Barcelona la II Conferencia Internacional de Psicotécnica, en la que se recomienda a todos los gobiernos la necesidad de realizar un examen psicológico de aptitud para los profesionales del volante.

España fue el primer país que se hizo eco de esta recomendación, incorporando la obligatoriedad de los exámenes médicos y psicológicos para los conductores profesionales, en el Código de la Circulación aprobado en 1935.

Estas pruebas psicológicas, desarrolladas en los años 20, han sufrido modificaciones a lo largo del tiempo, reflejando el propio desarrollo de la Psicología. En la actualidad y en nuestro país, las aptitudes psicofísicas que deben poseer los conductores de vehículos automóviles están reguladas en el Real Decreto 2.272/1985, de

4 de diciembre. En este Real Decreto se precisan las áreas a evaluar, el grado de exigencia y el método para hacerlo. A continuación se comentan estas áreas de exploración.

LO QUE DICE LA LEGISLACION

I. INTELIGENCIA

El Real Decreto establece que el conductor debe poseer un nivel «normal» de inteligencia

Debe entenderse por **inteligencia**, en este caso, la capacidad que un individuo posee para adaptarse de una forma más o menos correcta a situaciones nuevas. Incluye al menos tres dimensiones: una de resolución de problemas, otra verbal de comprensión de símbolos y una tercera de competencia social, que tiene que ver con la relación con las demás personas en distintas situaciones.

En el ámbito de la conducción es especialmente importante la resolución de problemas prácticos. Para ello, los psicólogos disponen de una serie de pruebas de rendimiento en las que se presenta a los sujetos un conjunto de problemas «tipo», cuya resolución, en un tiempo determinado, da una medida indirecta de la capacidad intelectual del individuo.

II. APTITUDES PSICOMOTORAS

La conducción constituye una conducta compleja formada por múltiples reflejos motores adquiridos, no innatos, que la persona aprende a

través de una serie de procesos y estrategias. Debe entenderse por **aptitud psicomotora** la capacidad individual para aprender nuevas conductas motoras, o, lo que es lo mismo, para adquirir reflejos motores. Un reflejo motor es una conducta desencadenada por un estímulo externo, que acaba produciendo una respuesta motriz de una manera un tanto «mecánica». Tiene, por tanto, dos etapas: una aferente, por la cual el estímulo llega normalmente al cerebro, y otra eferente, por la cual el cerebro enviará una orden que se transformará en respuesta muscular.

Aquí, el psicólogo evalúa la capacidad individual del sujeto para adquirir nuevas destrezas motoras y el estado de ese mecanismo psicomotor. Las dimensiones o aptitudes psicomotoras a evaluar, según la legislación actual, son las siguientes:

1. Tiempo de reacción múltiple o discriminativo

En Psicología se entiende por **tiempo de reacción** el período que una persona invierte desde la recepción de una estimulación significativa predefinida hasta la emisión de una respuesta concreta también predefinida. Es decir, la rapidez de respuesta de una persona.

La evaluación del tiempo de reacción es importante, en la medida en que se trata de una conducta encubierta, que sólo se pondrá de manifiesto cuando sea requerida especialmente por una situación de conducción y que puede variar o deteriorarse a lo largo de los años.

Para su evaluación, dada la dificultad y el peligro que supone medir esta habilidad en una situación real, los psicólogos han ideado situaciones de simulación en las que, bajo condiciones estandarizadas, se pide a los sujetos que emitan lo más rápidamente que puedan determinadas respuestas acordadas de antemano, con las manos y los pies, ante determinados estímulos, consistentes en una serie de figuras, colores y sonidos, que previamente se les da a conocer. Cada uno de ellos se asocia a la respuesta

de un miembro determinado, por lo que el sujeto tiene que realizar, también, una tarea de discriminación entre los distintos estímulos y posibles respuestas, para dar la correspondiente a cada uno de ellos, procurando no equivocarse (por ejemplo, frente a un semáforo en rojo, aunque el conductor reaccione con rapidez pisando el pedal, no es lo mismo presionar el acelerador, el freno o el embrague).

2. Atención y fatiga

Estas dos dimensiones psicológicas son evaluadas con la prueba conocida con el nombre de «atención concentrada y resistencia vigilante a la monotonía».

Un primer aspecto de la evaluación tiene aquí como objetivo el determinar la influencia de la capacidad atencional del sujeto sobre su tiempo de

te, sino que es una inferencia que se realiza a partir de la percepción de una serie de indicadores que, combinados e interpretados, producen o dan lugar a una estimación subjetiva de la propia velocidad y de la velocidad de los demás vehículos. Ello es vital, por ejemplo, para la realización correcta de los adelantamientos.

En la ejecución de la prueba que mide este aspecto está involucrada también una dimensión de autocontrol, ya que el sujeto tiene que evitar la aparición precipitada de su respuesta, lo que supone, a su vez, una medida indirecta de su nivel de impulsividad manifiesta.

4. Coordinación visomotriz bimanual

El objeto de esta prueba es evaluar la **coordinación perceptivo-motriz** del sujeto en ambas manos simultánea-

5. Capacidad de aprendizaje psicomotor

Se trata aquí de una apreciación global de la capacidad de rendimiento, mostrada por el sujeto, en la ejecución de todas las pruebas de tipo psicomotor. Su objetivo es, pues, comprobar el **nivel promedio** de ejecución de todas las pruebas de carácter psicomotriz, lo que permite determinar que un sujeto, aun cuando muestre la existencia de algún déficit específico en alguna de ellas de forma aislada, en su conjunto se encuentra dentro de unos límites aceptables para la conducción.

III. LA PERSONALIDAD

Para la evaluación de la personalidad, el Real Decreto establece que deben utilizarse «pruebas que permi-



Aunque para muchos taxistas pasar el examen psicotécnico pueda parecerles algo muy complejo y difícil no lo es tanto. Las pruebas que se realizan sólo tratan de evaluar la capacidad de cada individuo para adaptarse a situaciones nuevas de una forma correcta. La ley establece que el conductor tenga una inteligencia normal.

reacción, partiendo del supuesto que una deficiencia atencional influirá negativamente sobre la rapidez de respuesta del sujeto.

El segundo aspecto evaluado tiene como objetivo determinar el efecto de la fatiga, tanto sobre la atención como sobre el tiempo de reacción, con el fin de detectar a aquellos sujetos que muestran síntomas de fatiga precoz.

3. Percepción de la velocidad

Esta dimensión es evaluada por la prueba conocida con el nombre de «anticipación de la velocidad», que tiene como objetivo la medición de la capacidad de los sujetos para percibir velocidades. La velocidad no es algo que el conductor percibe directamen-

te. Ello se fundamenta y justifica en el hecho de que en cualquier tarea compleja manipulativa —y conducir lo es— es muy importante poseer un determinado nivel de destreza y precisión en la conexión entre la información visual y las acciones.

En este caso, los psicólogos evalúan la coordinación viso-motriz de ambas manos, y de cada una de ellas de forma independiente, frente a una estimulación visual a ritmo impuesto. Es decir, imponiendo un ritmo determinado de ejecución a las acciones. Se trataría, en definitiva, de determinar la capacidad de un sujeto de realizar tareas diferentes para cada mano al mismo tiempo. Por ejemplo, cambiar una velocidad mientras se mantiene el ajuste de la trayectoria al entorno.

tan evaluar aquellos rasgos de personalidad que incidan en la seguridad vial.

La personalidad es algo distintivo y propio de cada individuo y hace referencia a aquellas características estables —tanto cognitivas como no cognitivas— de los sujetos que influye, entre otras dimensiones, en su forma habitual de comportarse frente a determinadas situaciones. El conocimiento riguroso de esas características puede permitir predecir, con una cierta probabilidad de éxito, las conductas que esas mismas personas manifestarán frente a determinadas situaciones de tráfico.

Distintas revisiones de la literatura científica sobre el tema permiten señalar un grupo de características de personalidad, habitualmente presen-

REPORTAJE

tes en los conductores con tendencia a sufrir accidentes y a cometer infracciones. Entre estas características se encuentran las siguientes: inestabilidad emocional, irritabilidad, impulsividad, búsqueda de sensaciones y emociones nuevas o intensas, manifestación abierta o encubierta de hostilidad o agresión, baja tolerancia a la frustración, ansiedad o estrés, bajo nivel de autoeficacia o sentimiento de inadecuación personal, bajo nivel de asertividad o ser fácilmente influido o intimidado por los demás, así como todas aquellas alteraciones de personalidad provocadas bien por desajustes (neurosis, psicosis, etcétera), bien por la ingestión de sustancias tóxicas (alcohol, drogas, psicofármacos, etcétera).

El conocimiento de estas características es lo que determina la selección y utilización de pruebas psicológicas adecuadas para «evaluar aquellos rasgos de personalidad que puedan tener una especial incidencia en la seguridad vial» y a los que lógicamente presta una particular atención la normativa vigente.

IV. ESTILOS COGNITIVOS

Existen importantes diferencias individuales en la forma en que la gente percibe y se orienta en el espacio. Estas diferencias son expresión de un modo general de percibir individual —estilo cognitivo—, que, además, está unido a un numeroso grupo de características personales que implican a un gran número de áreas de funcionamiento psicológico del individuo. Es decir, se conectan funciones de orden cognitivo, como percibir, recordar, pensar y juzgar, con otras características de personalidad, afectividad, intelectuales y psicomotoras.

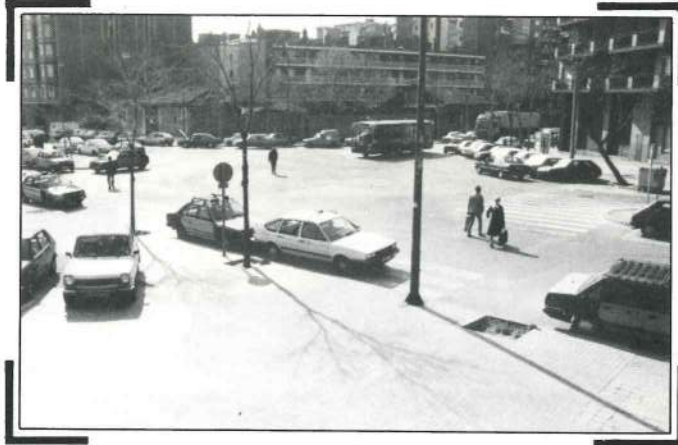
El estilo cognitivo **dependencia-independencia de campo** es el que ha mostrado mayor influencia en la seguridad vial. Se trata de un proceso continuo que hace referencia a la capacidad perceptiva individual para aislar e identificar estímulos relevantes, ignorando los no relevantes que enmascaran a aquellos, en una situación compleja.

Los conductores se enfrentan continuamente a tareas de identificación y discriminación de indicadores relevantes de la situación de tráfico (señales, semáforos, etcétera). Su **estilo peculiar de percibir determinará su proceso de toma de decisiones** y, en definitiva, su forma de conducir. Por ello, la necesidad de aplicar pruebas específicas que permitan medir este factor, también de tanta importancia

para la seguridad vial.

Para hacer una correcta medición de todos estos aspectos, los psicólogos utilizan algunas de las posibilidades que ofrece la compleja técnica actual. En el examen psicotécnico, el uso de **ordenadores y pantallas** ha servido para introducir un elemento de rigor científico en la evaluación, con un alto grado de precisión, permitiéndose la simulación de situaciones, sin tener que correr riesgos innecesarios. Ello ha posibilitado el que con pocos costes y de una manera muy simple, se pueda tener una información bastante variada sobre las capacidades de la persona examinada.

Los datos e información que se



Los peatones y los otros coches son los elementos a tener en cuenta en una situación extrema. Los reflejos son muy importantes a la hora de pasar el examen.

obtienen en el psicotécnico permiten al psicólogo determinar si la persona examinada reúne las condiciones mínimas exigidas por la legislación vigente, tanto para la obtención como la renovación del permiso de conducir. Sin embargo, los resultados pueden ser también de mucha utilidad para aquel que realiza el examen, ya que mediante ellos es posible llegar a conocer mejor la situación de algunas de sus capacidades para la conducción o la existencia de alguna deficiencia o anomalía no detectada hasta el momento, con el consiguiente riesgo para el manejo de vehículos u otro tipo de actividades peligrosas.

Todas estas capacidades y habilidades exploradas en el psicotécnico, como se habrá podido apreciar, son bastante más complejas de lo que en principio pudiera pensarse. Sin embargo, una persona *normal* suele estar perfectamente capacitada, de ahí que las pruebas psicotécnicas puedan ser superadas con relativa facilidad por la mayor parte de las personas.

Pero reunir estas *condiciones mínimas* para manejar un vehículo no quiere decir necesariamente que el individuo posteriormente conduzca

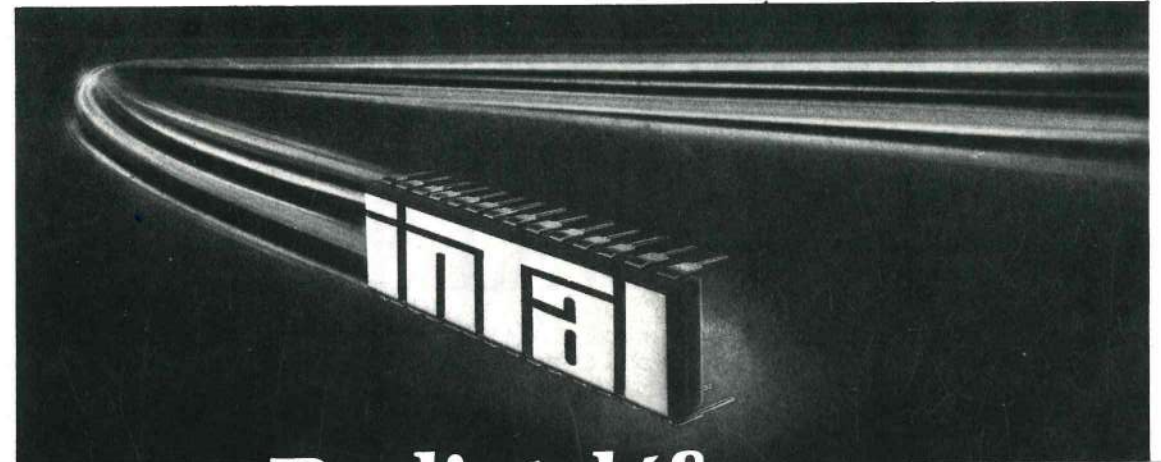
de manera adecuada. Para ello tiene que tener un correcto período de aprendizaje, debe ser consciente de la responsabilidad que conlleva la manipulación de un vehículo y debe respetar todo el complejo conjunto de normas de circulación. En definitiva, **no se trata sólo de tener condiciones psicofísicas adecuadas para conducir; es necesario también utilizarlas correctamente**, ya que si no pueden tener justamente el efecto contrario.

Aunque muchos conductores posiblemente no conocían en profundidad cuál era el espíritu último del examen psicotécnico, no obstante, según los últimos datos de los que tiene conocimiento, los ciudadanos, conscientes

de la grave responsabilidad que significa el acceder al manejo de un vehículo, consideran mayoritariamente «la necesidad de que se realice un examen escrupuloso tanto médico como psicológico» (n.º 27, página 22), siendo muy pequeño el porcentaje de opiniones contrarias a la selección previa.

El psicotécnico, en definitiva, no debe ser motivo de inquietud para los que quieren manejar un vehículo. No está pensado para impedir o poner problemas a los ciudadanos que quieren obtener el permiso de conducir. **Más bien al contrario, se trata de que llegue a conducir el mayor número posible de personas, pero con los menores riesgos para la seguridad de todos.**

Este estudio ha sido realizado por los doctores: Luis Montoro González, José Soler Pérez y Francisco Tortosa Gil de la Unidad de Investigación en Seguridad Vial de la Facultad de Psicología de la Universidad de Valencia y ha sido publicado en la revista *Tráfico* del pasado mes de Enero.



Radioteléfonos



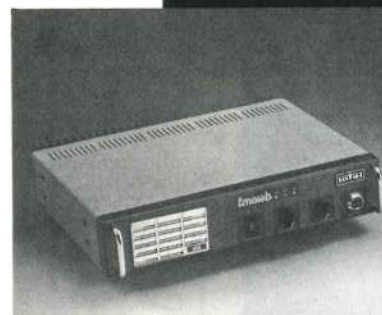
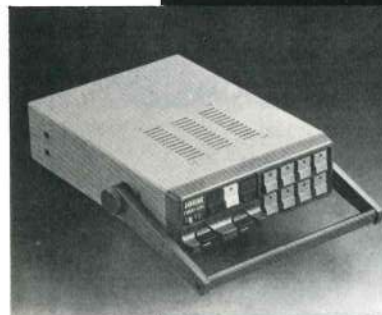
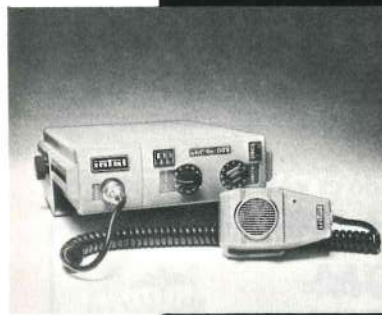
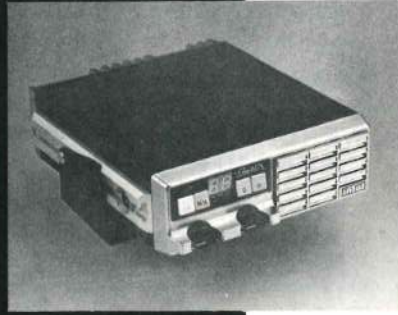
INDUSTRIA DE TELECOMUNICACIÓN ALMERIENSE, S. A.

EMPRESA ANDALUZA

TECNOLOGIA PROPIA
PRODUCTO NACIONAL
RADIOTELEFONOS
HOMOLOGADOS
Según Real Decreto
2296/1985 de 8 de Noviembre

SISTEMAS DE COMUNICACIONES
REPETIDORES
RADIOTELEFONOS FIJOS
RADIOTELEFONOS MOVILES
RADIOTELEFONOS PORTÁTILES
ALARMAS VIA RADIO

Polígono Industrial Camino Cortijo Grande
Apdo. Correos 371 - 04007 ALMERIA
Tfnos. (951) 24 39 66 - 24 37 45
Télex 78907 leco e



INGLES PARA EL TAXISTA (V)

SOME - ANY

El artículo indeterminado no tiene plural. En su lugar se usa SOME (algún, algunos, un poco de, etc.).

I HAVE some PENCILS Tengo algunos lápices
WE WANT some COFFEE Queremos un poco de café

En interrogaciones y negaciones se usa en algunos casos ANY con el mismo significado.

DID YOU BUY any BOOKS? ¿Compraste algún libro?
WE HAVEN'T any CHAIRS HERE No tenemos ninguna silla aquí

En frases afirmativas ANY significa «cualquier».
ANY boy can do dat Cualquier muchacho puede hacer eso

SOME, ANY -así como NO y EVERY- se combinan frecuentemente con THING, BODY, ONE, WHERE:

SOMETHING Algo, alguna cosa
SOMEBODY Alguien
SOMEONE Alguien
SOMEWHERE En algún lugar

NOTHING Nada
NOBODY Nadie
NO ONE Nadie
NOWHERE En ningún lugar

ANYTHING Algo, alguna cosa, cualquier cosa
ANYBODY Alguien, cualquiera
ANYONE Alguien, cualquiera
ANYWHERE En algún lugar, en cualquier lugar

Sr. Alfonso Corcuera Linares, cursó sus estudios superiores en EEUU y Suecia. Experto en inglés de los cursos para taxistas.



EVERYTHING Todo, todas las cosas
EVERYBODY Todos, todo el mundo
EVERYONE Todos, todo el mundo
EVERYWHERE En todas partes

THE DEFINITE ARTICLE

El artículo determinado THE es invariable. Se usa igual para masculino, femenino, singular y plural.

THE boy - THE boys El muchacho - Los muchachos
THE girl - THE girls La chica - Las chicas

THE INDEFINITE ARTICLE

El artículo indeterminado es «A» y se convierte en «AN» cuando la palabra siguiente comienza con VOCAL.

A man Un hombre
A woman Una mujer
AN apple Una manzana
AN old house Una casa vieja

El artículo indeterminado no tiene plural. Se usa en su lugar el adjetivo indefinido SOME, ANY.



TALLER MECANICO

ARBOL DE LEVAS

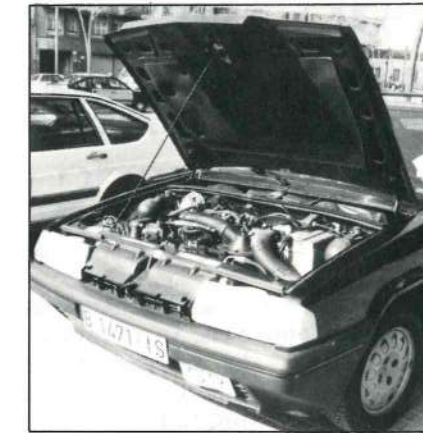
EL ARBOL DE LEVAS, es un eje construido de acero estampado, sometido a un tratamiento de dureza superficial y con unas dimensiones cuidadosamente estudiadas para que se mantenga rígido.

Su misión es hacer que se abran las válvulas debido a la acción de las levas, que al girar sobre el árbol producen la mecanización de diversos elementos que describo a continuación:

LEVAS: Son unos salientes excéntricos incorporados al mencionado «árbol de levas» DISPUESTOS DE TAL MANERA QUE REGULAN LA APERTURA Y CIERRE DE LAS VALVULAS, según el orden de trabajo en cada uno de los cilindros.

EXCENTRICA: Es una pieza que forma parte del eje o árbol de levas, cuya finalidad es la de hacer actuar el mando de la bomba mecánica del sistema de alimentación.

ENGRANAJE: Es una rueda tallada en el ARBOL DE LEVAS para hacer que funcione el mando de la bomba del sistema de engrase y del distribuidor del encendido.



Sebastián Arto Villalba
Profesor de mecánica.



APOYO DEL ARBOL: Son tres o más puntos situados sobre cojinetes metálicos anti-fricción o también suelen ser de bronce que sirven para la sujeción y giro del «Árbol de levas».

PLATO DE ANCLAJE: Es el extremo del árbol de levas que sirve para la fijación del piñón conducido. El plato de anclaje tiene unos orificios para la fijación del piñón de manera que sólo admita una posición de montaje. También puede llevar una clave tapara su posición.

El árbol de levas es accionado por el cigüeñal por medio de una cadena y un juego de piñones, por engranaje o correa dentada.



MONTEPIÓ DE SAN CRISTÓBAL

CHÓFERES DE BARCELONA

AUTOMOBILISTA

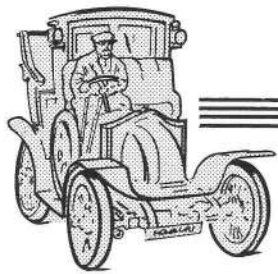
- DEFENSA JURIDICA PER RESPONSABILITAT CRIMINAL
- RECLAMACIÓ DE DANYS AL VEHICLE



Para una más amplia información e inscripciones diríjase personalmente, o por escrito, a nuestras oficinas:

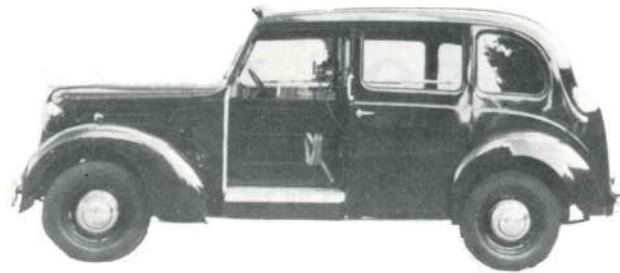
PROVENZA, 173
BARCELONA-36

o bien llamando al teléfono
253 40 05
y será debidamente atendido



BARCELONA Y EL TAXI

Sr. Josep Maria Casals
Licenciado en historia por la
Universidad de Barcelona. Ex-
perto de las clases de turismo
en los cursos de formación para
taxistas.



BARCELONA Y SU HISTORIA A TRAVES DE LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES (II)

¿COMO ERA BARCINO?.

Barcino era una ciudad pequeña. Estaba rodeada por una muralla de 1'5 kms. de perímetro, y tenía unas 12 has. de extensión.

En esta ciudad vivían entre 2.000 y 5.000 personas.

Pero Barcino, en realidad, sólo era un centro comercial y administrativo: la mayor parte de los «barcinoneses» de la época vivían fuera de las murallas, en el campo, en el «pla» (el «llano») de Barcelona, por donde se extiende el actual ensanche.

Y vivían en «villas», grandes complejos de viviendas, talleres y establos donde residían terratenientes, artesanos, agricultores, pastores... Todos ellos iban a la ciudad a comprar y a vender, a pagar impuestos o a empadronarse en el censo.

LAS COMUNICACIONES

Por ello, Barcino tenía dos tipos de COMUNICACIONES TERRESTRES: las «nacionales» e «internacionales», como la Vía Augusta, de la que ya hemos hablado, y las que unían Barcino con las villas del pla de Barcelona, así como las que comunicaban estas villas entre sí.

De esta forma, en el mapa podéis observar el enlace nacional-internacional de la Vía Augusta, así como los caminos que iban de Barcino a las villas que rodeaban

la ciudad en Sarrià, Sant Andreu, Horta... Como veis, ya se dibujaban entonces lo que serían los municipios -primero- y barrios -después- que formarían parte de la ciudad.

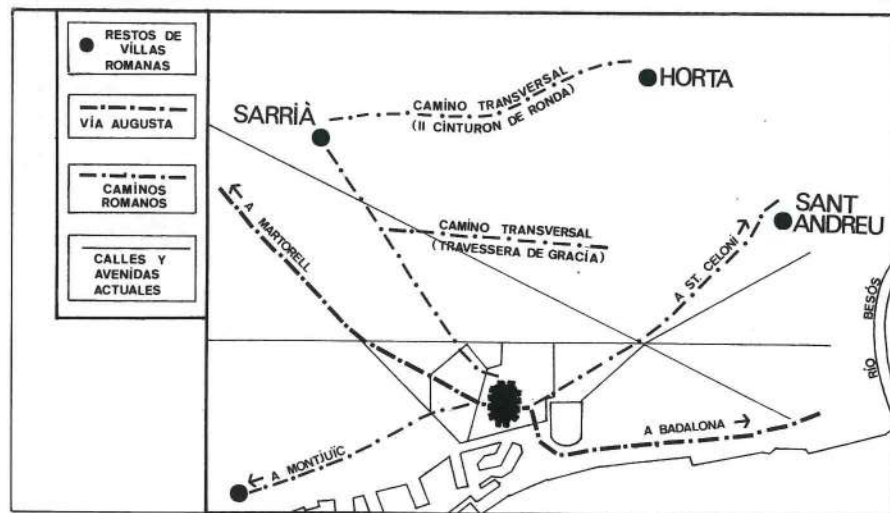
Recientemente se ha descubierto, en Horta, la villa romana de Can Cortada (con una extensión de 1,5 kms²), cerca de la cual pasamos para ir a la Escuela. Pues bien: el camino que unía las villas romanas de Sarrià y Horta seguía el curso de lo que hoy es, aproximadamente, el *II Cinturón de Ronda* de la ciudad.

Y la actual *Travesera de Gràcia* todavía nos recuerda, con su trazado recto, estrecho y ordenado, lo que fue otro camino transversal romano.

En realidad, toda la red de caminos romanos alrededor de la ciudad se conservó durante muchísimo tiempo, dando lugar, con el correr del tiempo, a calles situadas dentro de la muralla medieval de Barcelona: el esquema romano de caminos se iría completando lentamente, y no se modificaría substancialmente hasta hace unos 200 años, cuando la Revolución Industrial transformó completamente Barcelona y su entorno.

Por cierto, el próximo día veremos cómo funcionaban los taxímetros romanos.

Hasta entonces, un saludo cordial



El mapa refleja los enlaces nacionales e internacionales de la Vía Augusta y los caminos que iban desde Barcino a las villas que rodeaban la ciudad.

INFORMACIONES

AYUDAS PARA LA CONTRATACION EN PRACTICAS

El Departamento de Treball de la Generalitat de Catalunya ha establecido unas ayudas para el empresario del taxi que quiera contratar un dependiente durante media jornada o jornada entera. La Orden es del 25 del enero de 1988 y ya ha sido publicada en el DOG.

Según la Orden, se concederán ayudas a los empresarios que contraten o hayan contratado (antes del 14.11.84) personal bajo la modalidad de contratos en prácticas o para la formación, de acuerdo con el Real Decreto 1992/84. Dichas ayudas serán las siguientes:

- 15.000 pesetas mensuales, para Contratos en Prácticas
- 10.000 pesetas mensuales, para Contratos para la Formación

Estas cantidades se concederán durante toda la vigencia del contrato y serán abonadas por trimestres vencidos. Aquellos contratos cuya fecha de iniciación sea anterior al 1 de Enero de 1988 sólo recibirán la ayuda a partir de esa fecha.

No se otorgarán las cantidades mencionadas a los contratos que no estén vigentes en el año 1988.

Por ejemplo: un contrato en prácticas iniciado el 1.7.87 y válido por un año percibirá las 15.000 pesetas durante 6 meses, los que van desde Enero de 1988 hasta la finalización del contrato. Pero si el contrato hubiese finalizado el 31.12.87 no tendrá derecho a percibir cantidad alguna.

REQUISITOS

Para acceder a estas ayudas habrá de presentarse en los Servicios Territoriales del Departamento de Trabajo de la Generalitat (Gran Vía, 612), la siguiente documentación:

1. Solicitud, según modelo facilitado en los mismos Servicios Territoriales.
2. Original y dos fotocopias del contrato formalizado y registrado en el INEM, como así también las prórrogas a dicho contrato cuando las hubiere.
3. Cuando se trate de contratos en Prácticas deberá adjuntarse, además, fotocopia de la titulación académica (en nuestro caso será la fotocopia de la Licencia expedida por la Corporación Metropolitana)
4. Original y dos fotocopias de la Licencia Fiscal, y en el supuesto de no tener NIF del D.N.I. del EMPRESARIO.

PLAN DE JUBILACION REVALORIZABLE



MUTUA DE SEGUROS Y REASEGUROS

EL PLAN DE JUBILACION DE REDDIS ES UNA PREVISION DE FUTURO, ajustable a sus necesidades personales y familiares,

EJEMPLO

Para que pueda servir de orientación exponemos en el cuadro siguiente el capital final a obtener para una persona que escoja como edad de jubilación los 65 años.

Este baremo esta en función de la edad de contratación y se ha calculado para una prima neta anual inicial de 100.000 ptas.

Edad	Capital inicial asegurado	Revalorización automática garantizada 10 %	Rentabilidad vía Participación en Benef.	Capital final previsto
35	3.550.115	10.295.333	21.160.460	35.005.908
36	3.346.373	9.369.844	18.379.284	31.095.501
37	3.151.681	8.509.538	15.926.705	27.587.924
38	2.965.775	7.711.015	13.767.127	24.443.917
39	2.788.467	6.971.167	11.869.388	21.629.022
40	2.619.412	6.286.589	10.204.705	19.110.706
41	2.458.265	5.654.010	8.747.244	16.859.519
42	2.304.800	5.070.560	7.474.236	14.849.596
43	2.158.685	4.533.238	6.365.099	13.057.022
44	2.019.565	4.039.130	5.400.316	11.459.011
45	1.887.105	3.585.500	4.563.775	10.036.380
46	1.760.970	3.169.746	3.839.971	8.770.687
47	1.640.778	2.789.322	3.232.004	7.662.104
48	1.526.147	2.441.835	2.678.388	6.646.370
49	1.416.705	2.125.057	2.217.710	5.759.472
50	1.312.041	1.836.857	1.824.131	4.973.029
51	1.211.780	1.575.314	1.489.035	4.276.129
52	1.115.507	1.338.608	1.203.855	3.657.970
53	1.022.836	1.125.120	964.330	3.112.286
54	933.354	933.354	763.484	2.630.192
55	846.647	761.982	596.039	2.204.668

- La rentabilidad utilizada para la confección del ejemplo es la media de la obtenida por REDDIS durante los cinco últimos años (12,5%)
- Estos mismos capitales pueden asegurarse con diferentes formas de pago: semestrales, trimestrales y mensuales.

NUEVO SISTEMA PARA EL COBRO DEL SERVICIO CON TARJETAS DE CREDITO

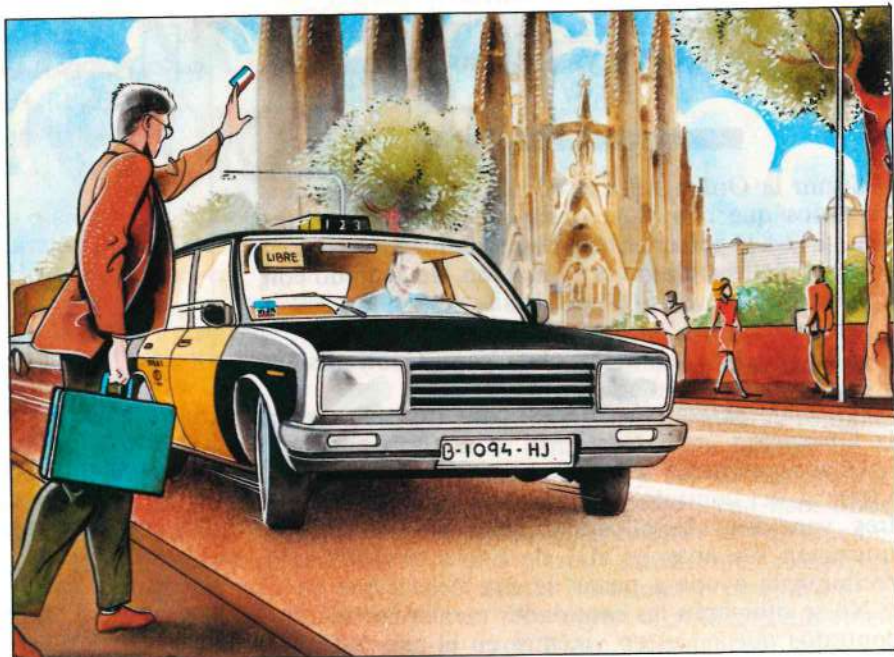
La empresa Interfacom, S.A. ha creado un nuevo sistema que permitirá el pago, de los servicios del taxi, con cualquier tarjeta de crédito. Los taxistas que dispongan de un taxímetro TX22 podrán conectar, dentro de muy poco, un periférico IR-100 que les permitirá, además de aceptar el cobro del servicio con tarjetas de crédito, llevar una contabilidad diaria de sus operaciones y transmitir las directamente, mediante un ordenador, a su entidad bancaria.

El IR-100 incorpora los siguientes elementos:

- Impresora.
- Lector de tarjetas magnéticas.
- Banco de almacenamiento de datos.
- Interface de operaciones «ON LINE».

Partiendo de las transmisiones recibidas desde el taxímetro y mediante los dispositivos ya mencionados, efectúa las siguientes operaciones:

- Almacena los datos completos de todos los servicios que se efectúan.
- Imprime comprobante-recibo de servicio cobrado al contado.
- Imprime recibo de cobro a crédito, incluyendo todos los datos de la tarjeta de crédito, obtenidos de la misma mediante el lector magnético del equipo.
- Imprime comprobante de servicio cobrado a crédito.
- Imprime los totalizadores del taxímetro a cada solicitud de los mismos y almacena en memoria los datos para los posteriores resúmenes.
- Imprime listado general de todos los servicios efectuados, incluyendo los totalizadores solicitados al taxímetro y añadiendo totalizaciones especiales como



- son importes totales de contado, importes totales a crédito, etc.
- Imprime listado de liquidación de todas las operaciones efectuadas a crédito, incorporando todos los datos de la tarjeta de crédito de cada servicio.
- Efectúa operaciones «ON LINE».

DESCRIPCION FISICA

El IR-100 consta de los siguientes elementos:

- Electrónica de control, ubicada en una única placa con los siguientes bloques:
 - Fuente de alimentación.
 - Memoria de programa.
 - Memoria de almacenamiento.
 - Reloj calendario permanente.
 - Drivers impresora.
 - Controlador lectora magnética.
 - Drivers transmisión.

- Drivers de teclado e indicadores.

- Memoria de almacenamiento:
 - Capacidad aproximada: 800 servicios completos.
 - Mantenimiento de información desconectado 5 años.

- Impresora.
- Lectora de tarjetas magnéticas.

- Teclado de funciones, con los siguientes pulsadores:
 - Pulsador de contado.
 - Pulsador de crédito.
 - Pulsador de listado.
 - Pulsador de avance de papel.
 - Pulsador de cancelación.
 - Pulsador de fin de función.

- Indicadores luminosos.
- Conector de enlace al TX22 y operaciones «ON LINE».

DESCRIPCION FUNCIONAL

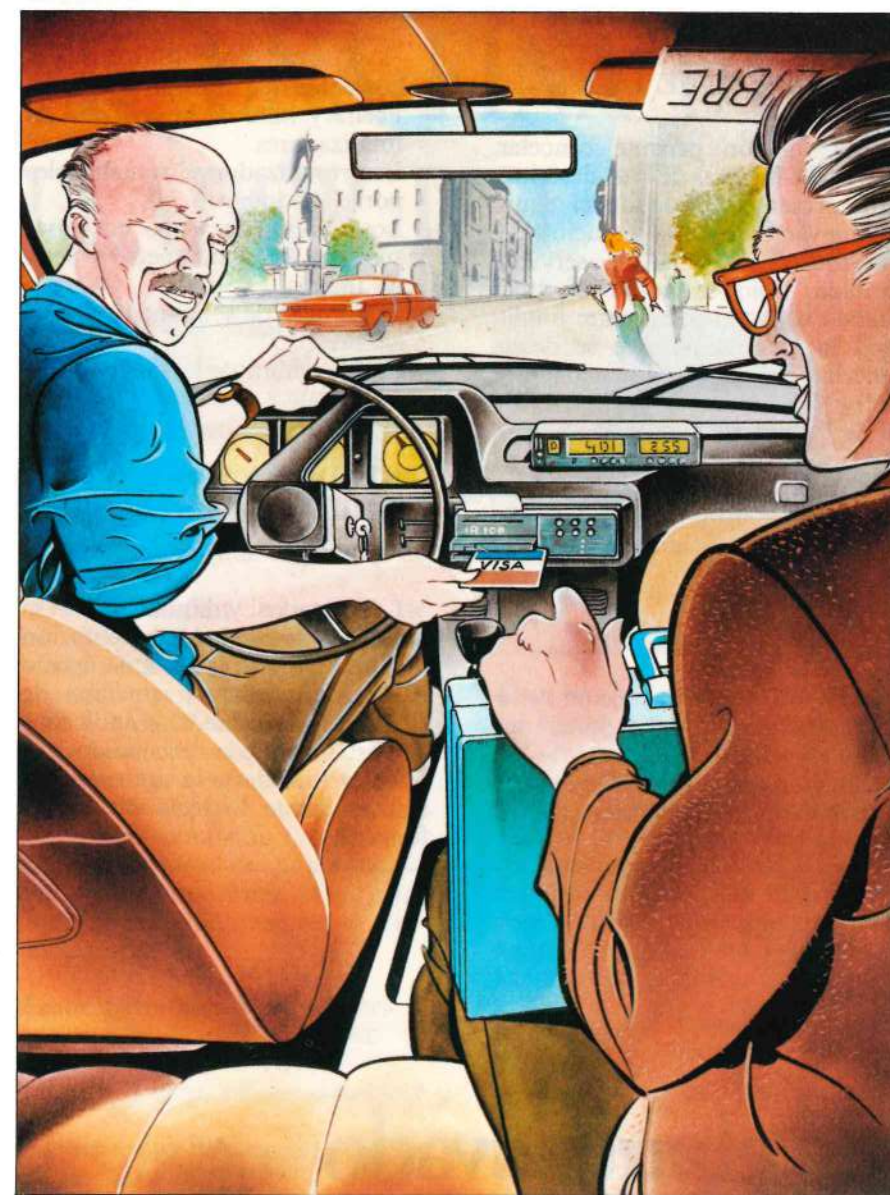
• Facturación de un servicio. Esta operación se inicia al recibir el IR-100 la transmisión de final de servicio desde el TX22. El LED indicador de transmisión se enciende. En la memoria de almacenamiento se guardan desde este momento los siguientes datos del servicio:

- Número de serie del servicio.
- Hora, minutos, día, mes y año del inicio del servicio.
- Hora, minutos, día, mes y año del final del servicio.
- Kilómetros recorridos con precisión de hectómetros.
- Importe de la carrera.
- Importe de los extras aplicados.

El equipo controla el número de servicios que tiene almacenados, indicando mediante la intermitencia del LED de «ON» que la capacidad restante es inferior a 50 servicios.

• Paso a situación de operación de crédito. Se efectúa pulsando la tecla de crédito, el LED de lectura pasa a encenderse intermitentemente.

• Si la lectura es correcta, el LED de lectura se encenderá fijo y aparecerá automáticamente impreso el recibo de cobro a crédito. Los datos de la tarjeta son incorporados a los datos del servicio ya almacenados en memoria.



CORPORACION METROPOLITANA DE BARCELONA	
TAXI LICENCIA Nº 134444	
15 de Mayo de 1987	
Hora Inicio : 18:37	
Nº Factura: 00000147	
Imp.Carrera	648 Pts
Imp.Suplementos	150 Pts
Imp.Servicio	798 Pts
*** COBRADO ***	
Km. Servicio :	12.5
Hora final:	19:00
----	TEXTO LIBRE
----	TEXTO LIBRE

Una factura de este tipo es la que expede el nuevo sistema Interfacom para el cobro con tarjetas de crédito. El equipo incorpora además un sistema de liquidación de operaciones, a través de un ordenador, con la entidad bancaria.



ANULACION DE UNA FACTURA

Esta función permite cancelar cualquier factura de las descritas anteriormente, quedando el equipo nuevamente en la situación de transmisión de final de servicio recibida. Sólo se podrá efectuar cuando esté completamente finalizada la facturación que se desee cancelar (equipo en situación inicial) y únicamente se podrá cancelar la última efectuada.

Al pulsar la tecla de anulación, el LED de transmisión se encenderá de forma intermitente, indicando la situación de anulación.

IMPRESION DE LOS TOTALIZADORES DEL TAXIMETRO

El IR-100 a cada recepción de la transmisión de totalizadores del TX22 imprimirá los mismos y los memorizará para su posterior incorporación en los listados de resumen.

- Los datos que se imprimen son.
- Fecha y hora de la solicitud de totalizadores.
 - Los totalizadores visualizables por el taxímetro.
 - Los totalizadores que no se visualizan en el taxímetro y sean de interés.
 - El número de solicitud de totalizadores.
 - Fecha y hora de la solicitud anterior.

LISTADOS Y LIQUIDACIONES

Los listados y liquidaciones se obtienen partiendo de la situación inicial, pulsando la tecla de listado el equipo queda en situación de obtención de listados, el indicador de listado queda encendido. Se puede retroceder a la situación inicial mediante la tecla de fin de función.

LISTADO GENERAL DE CONTROL

Se obtiene partiendo de la situación de listado, pulsando la tecla de contado (opcionalmente se podría limitar su obtención a una identificación mediante tarjeta magnética especial). El equipo imprime el listado general. En este listado aparecen todos los datos de cada uno de los servicios efectuados desde la última solicitud de dicho listado.

OPERACIONES «ON LINE»

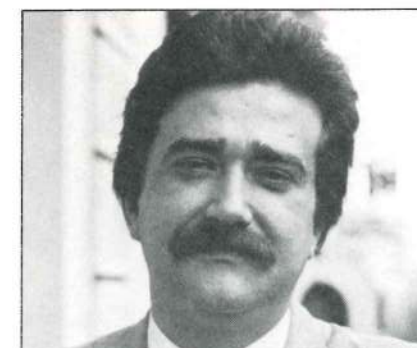
El equipo incorpora un sistema de transmisión bidireccional que permite conectarlo, bien vía radio o directamente, a un ordenador.

Simplifica por completo el proceso burocrático de liquidación de operaciones a crédito entre el taxista y la entidad bancaria.

ENTREVISTA

RÀDIO TRÀFIC UNA EINA ÚTIL PEL TREBALLADOR DEL TAXI.

Taxi Lliure ha volgut entrevistar a Josep Maria Martí, Director General Adjunt de Cadena Catalana a Barcelona, l'emissora que ha posat en marxa Ràdio Tràfic una experiència radiofònica útil per a la gent que utilitza el carrer com una eina de treball.



Des del passat dia 4 de desembre, una emissora, *RÀDIO TRÀFIC* de CADENA CATALANA, informa constantment de tot allò que succeix als carrers de la ciutat, a les carreteres de Catalunya i del funcionament del transport públic.

Josep M.^a Martí és el Director General Adjunt de CADENA CATALANA i Director de les dues emissores a Barcelona. És l'impulsor de *RÀDIO TRÀFIC*, «amb una estreta col·laboració -diu Josep M.^a Martí- de l'Ajuntament de Barcelona, de la Corporació Metropolitana, la Prefectura Provincial de Trànsit, el Reial Automòbil Club de Catalunya i el 010.

Què trobem exactament a la sintonia de *RÀDIO TRÀFIC*?

Fonamentalment informació urbana i música. L'olor està permanentment informat de tot allò que passa al seu entorn, començant per l'estat de la circulació a Barcelona i l'àrea metropolitana i, en general, a les carreteres de Catalunya. També troba informació constant del funcionament del transport públic... el «Metro», l'autobús, RENFE, Ferrocarrils Catalans, Iberia...

Si, però no només passa això a la ciutat?

Té raó. Ni molt menys. Tot el que és notícia d'interès pel ciutadà té el reflexe a *RÀDIO TRÀFIC* i, a més, en el moment que s'està produint el fet en qüestió; des d'un incendi, per posar un

exemple, a una roda de premsa de l'Alcalde.

També donem informació de les activitats, diguem-ne genèricament, culturals -que són moltes- que esdevenen a la ciutat. A *RÀDIO TRÀFIC* recollim i emitim, a manera de suggerències, totes les estrenes, actuacions, exposicions, etcètera, que es fan no només a Barcelona sinó fonamentalment a la resta de poblacions i ciutats que conformen l'àrea d'influència metropolitana de la Ciutat Comptal.

Tenim entès que és la primera experiència d'aquest tipus, la radioformula de *RÀDIO TRÀFIC*, arreu l'Estat espanyol?

Només una puntualització, considero *RÀDIO TRÀFIC* no una radioformula sino una ràdio monogràfica. Una ràdio dedicada a la informació urbana. Però també en aquest sentit és la primera, efectivament, a Espanya que ha incidit en un aspecte informatiu com el trànsit. Una opció que, per altra banda, molts països d'Europa i els Estats Units varen descobrir ja fa temps.

Com funciona *RÀDIO TRÀFIC*?

Pel que fa a l'informació *RÀDIO TRÀFIC* té destacats al Centre de Control de Trànsit de l'Ajuntament de Barcelona permanentment dos periodistes. Això garanteix una informació veraç i ràpida sobre l'estat de la circulació a Barcelona en tot moment.

Aquesta col·laboració tan estreta és dóna, per altres canals amb CETRAMSA pel que fa a l'informació sobre el transport públic en general, amb la Prefectura de Trànsit per saber quin és l'estat de les carreteres a Catalunya, amb el suport informatiu del RACC, així com d'altres institucions que seria llarg d'esmentar i no voldria deixar-me cap al tinter.

I la música?

Creiem que és la més adient. Com a consideració general diríem que la programació musical es fa des dels anys seixanta fins ara, però amb contingut de qualitat. En qualsevol cas fugim de la música excessivament comercial i de l'estrident. A *RÀDIO TRÀFIC* és tan important la música com la informació i, per tant, volem que l'espectre de l'audiència sigui el més àmpli possible. Per exemple, avui dia els Beatles poden agradar tant a persones de 40 anys o més com a joves de 18 o 19 anys.

Informació i música, sobretot per conduir...

També per conduir. Un aparell de ràdio al cotxe, sintonitzat al 96,9 de la F.M., és tenir des d'ara una eina indispensable per poder circular amb tranquil·litat.

En el autolavado más moderno de Europa los precios se encogen.

A-WAGON trabaja de manera totalmente electrónica con tecnología proveniente de Estados Unidos de América. Eso le convierte en el mejor de Europa, tanto en el lavado como en el secado.

Y ahora, si nos presenta esta postal, le descontaremos 250 ptas. en cualquiera de nuestros 12 amplios sistemas de lavado.

Traiga su coche a A-WAGON. Le aseguramos que le quedará todo limpio (menos su cartera, por supuesto).



250 ptas. de descuento
presentando este anuncio en cualquiera de nuestros 12 sistemas de lavado

Provenza, 323 (entre Gerona y Bailén)

La batería
de carga en seco.

El concepto innovador de Carga en Seco significa, que las baterías Varta llegan al almacén de su proveedor sin el añadido del ácido, digamos inactivas, contando así con un tiempo ilimitado de almacenaje. Y es en el momento justo de instalarse en su vehículo cuando se activa la carga y cuando en verdad nacen. Varta garantiza por este método que la batería que le instalan es totalmente nueva. Su gran potencia de arranque en frío, su garantía de hasta dos años y ser libre de mantenimiento hacen que Varta sea la batería utilizada por millones de coches en todo el mundo.

Al añadir el ácido se activa la batería.



Estrena Varta

Varta es la energía de hoy y la fuerza del futuro. Seguimos siendo la primera potencia de Europa por investigación. Varta posee el mayor instituto de investigación para el desarrollo de baterías en el centro de Kelkheim (Alemania Federal) siendo éste uno de los más avanzados del mundo.

Varta es una empresa dedicada exclusivamente a acumulación de energía. La fuerza tecnológica Varta está como líder en todos los campos. En la automoción. En la aeronáutica. En el transporte. En la energía solar. Y en la industria dentro de los sectores de mayor potencia en la acumulación de energía.



La primera
potencia de Europa.

CATALUÑA

LOS TAXISTAS DE SABADELL RECLAMAN SU DIA LIBRE

A pesar de que el Pleno del Ayuntamiento de Sabadell aprobó en su día, establecer un calendario de fiesta semanal para toda la flota de taxis de la ciudad y a pesar de que los informes técnicos son favorables a esta decisión, el Área de Circulació presionada por algún sector inmovilista no da vía libre a un acuerdo que podía solucionar, en parte, la crisis del sector en esa ciudad.

En Sabadell hay un total de 143 coches con sus correspondientes chóferes, casi un 40 % más que en la vecina Terrassa. El problema está ahí, la ciudad es un pastel demasiado pequeño para repartir entre tanto taxi.

Por eso y para paliar el poco trabajo que hay en estos momentos el S.T.A.T.C. sindicato mayoritario en la comarca, hizo la pro-

puesta de establecer un día de fiesta semanal en turnos de sábados y domingos.

Propuesta que el Ayuntamiento recogió y que aprobó en el Consell Plenari que se celebró la primera semana de febrero, y que quedó pendiente de aplicación en espera de que los servicios técnicos informaran favorablemente.

CALIFICACION FAVORABLE

Esa misma semana se efectuó la información por parte de los servicios técnicos, que la calificaron en sentido favorable ya que la prestación del servicio quedaba asegurada y se establecían unos turnos rotatorios que permitían el descanso semanal a todos los taxistas.



En Sabadell hay un total de 143 coches casi un 40 % más que en Terrassa.



Otro problema clave es el de las tarifas. El STATC ha hecho un estudio económico para subir las tarifas de acuerdo con el incremento del coste de la vida, pero el Ayuntamiento lo ha desestimado.

CATALUÑA

Pero, cuando el proyecto se iba a poner en marcha, el concejal de Circulación, Sr. Tribes, decidió dar marcha atrás al acuerdo argumentando que los servicios técnicos debían ampliar más la información. La medida se paralizó y a un mes vista del acuerdo aún no se ha determinado su solución.

Nadie sabe con certeza cual es la razón que mueve al concejal a no acatar lo dictado por el Consell Plenari y hay quien habla de presiones de algún sector inmovilista del taxi.

UNA JORNADA INFRAHUMANA

Sebastián Delgado, secretario general de la Unión Comarcal de nuestro Sindicato en Sabadell cree que se está llegando a una situación extrema, ya que la jornada habitual suele ser de 12 o 14 horas, de las cuales «sólo trabajamos unas 4 o 5 horas, el resto lo pasamos en la parada o en la calle dando vueltas en busca de pasaje».

Para poder comer se ven obligados a salir cada día a trabajar. Las ganancias pueden llegar como mucho a las 5.000 pesetas, de las que habrá que descontar los gastos de combustible y el mantenimiento del coche. «Además -nos indica Sebastián Delgado- hay que contar con que muchos de nosotros hemos tenido que comprar un nuevo coche y hay que pagar los plazos».

También hay que contar con la inseguridad ciudadana. En los últimos meses se han producido muchos atracos y los profesionales del taxi se han visto expuestos a perder la vida, en más de una ocasión, por tan sólo unas cuantas monedas. La situación requiere una actuación rápida por parte de la Administración que al parecer sólo tiene interés en poner trabas a la solución de los problemas.

POR UNAS TARIFAS NORMALES

Otro de los problemas clave en Sabadell es el tema de las tarifas. «Nosotros -comenta Sebastián Delgado- hemos hecho una estu-

dio económico para subir las tarifas, de acuerdo con el incremento del coste de la vida, pero el Ayuntamiento lo ha desestimado. En tres años no hemos podido acordar un mínimo aumento y en estos momentos las tarifas están desfasadísimas».

Cuando en Barcelona la bajada de bandera está a 200 pesetas, en Gerona está a 125 y el kilómetro a 55, en Sabadell la bajada de bandera sólo cuesta 78 ptas y el kilómetro a 44. Un servicio realmente barato.

Entre la no aplicación de nuevas tarifas y el problema de la fiesta semanal, el sentimiento de los taxistas es que el concejal que tiene a su cargo este tema está siendo manipulado políticamente,

por eso el S.T.A.T.C. se ha propuesto lanzar una ofensiva para que se cumplan los acuerdos del Consell Plenari y está recogiendo firmas para apoyar su cumplimiento. De momento ya han llegado más de 60 telegramas de toda Catalunya y del resto de España.

ULTIMA HORA: Este Sindicato cansado de que el concejal de Transportes, Sr. Tribes, no acceda a solucionar los temas pendientes, que están ahogando al sector, solicitó al Alcalde de Sabadell, Antoni Farrés, una entrevista personal, de la que daremos cuenta en el próximo número.



Sebastián Delgado declara «sólo trabajamos unas 4 o 5 horas, el resto lo pasamos en la parada o en la calle dando vueltas en busca de pasaje».

Presidente del Consejo de Redacción: MIGUEL TOMAS ROMERO
Consejo de Redacción: JOSE DELTORO, RAFAEL CARMONA
Directora: PAU BOLAÑOS
Secretario de Redacción: FRANCISCO MURILLO
Colaboradores: RAFAEL ARNAL MAÑEZ
Diseño: LAURA GIMENEZ MARTINEZ
Redacción: STATC. Carlos I. 82 -08018 Barcelona- Tel. 300 23 14
Exclusiva de Publicidad: RECURSOS PUBLICITARIOS S.A.
Villarroel, 204-206 -Barcelona- Tel. 239 41 67
Director de Publicidad: FRANCISCO GIBERT PERRAMON
Imprime:

Canigó SCCL. Mallorca, 206 08007 Barcelona.
D.L.: B-40053/80



AL SERVICIO DEL TAXISTA



DESCUBRA UNA NUEVA SERIE PASSAT Y
SANTANA TROPHY, ADMIRE LA
GRANDIOSIDAD DEL MALAGA,
DISEÑADOS PARA QUE UD. Y SUS
CLIENTES SE SIENTAN COMODOS



VOLKSWAGEN PASSAT Y SANTANA TROPHY



ENTRE OTROS DETALLÉS EQUIPADOS CON RADIO-CASSETTE DIGITAL
Y A UN PRECIO EXCEPCIONAL PARA SU CLASE DESDE 1.588.153.- Pts.
(IVA Y TRANSPORTE INCLUIDO)

SEAT MALAGA



LAS MEJORES CONDICIONES EN LA
COMPRA, LA FINANCIACION Y MAXIMA
VALORACION DE SU COCHE USADO,
ADEMAS DE UN ESPECIALIZADO
SERVICIO DE ASISTENCIA TECNICA

SABEMOS COMO ATENDERLE

Prades
DESDE 1903



c/. Pallars, 128-130 c/. Bolivia, 99
Tel. 300 41 11 (ventas) Tel. 300 87 11 (recambios)
BARCELONA

Via Augusta, 12
Tel. 384 02 51
BADALONA

Anselm Clavé, 65
Tel. 870 30 54
GRANOLLERS

Avda. Maresme, 475
Tel. 790 38 40
MATARO