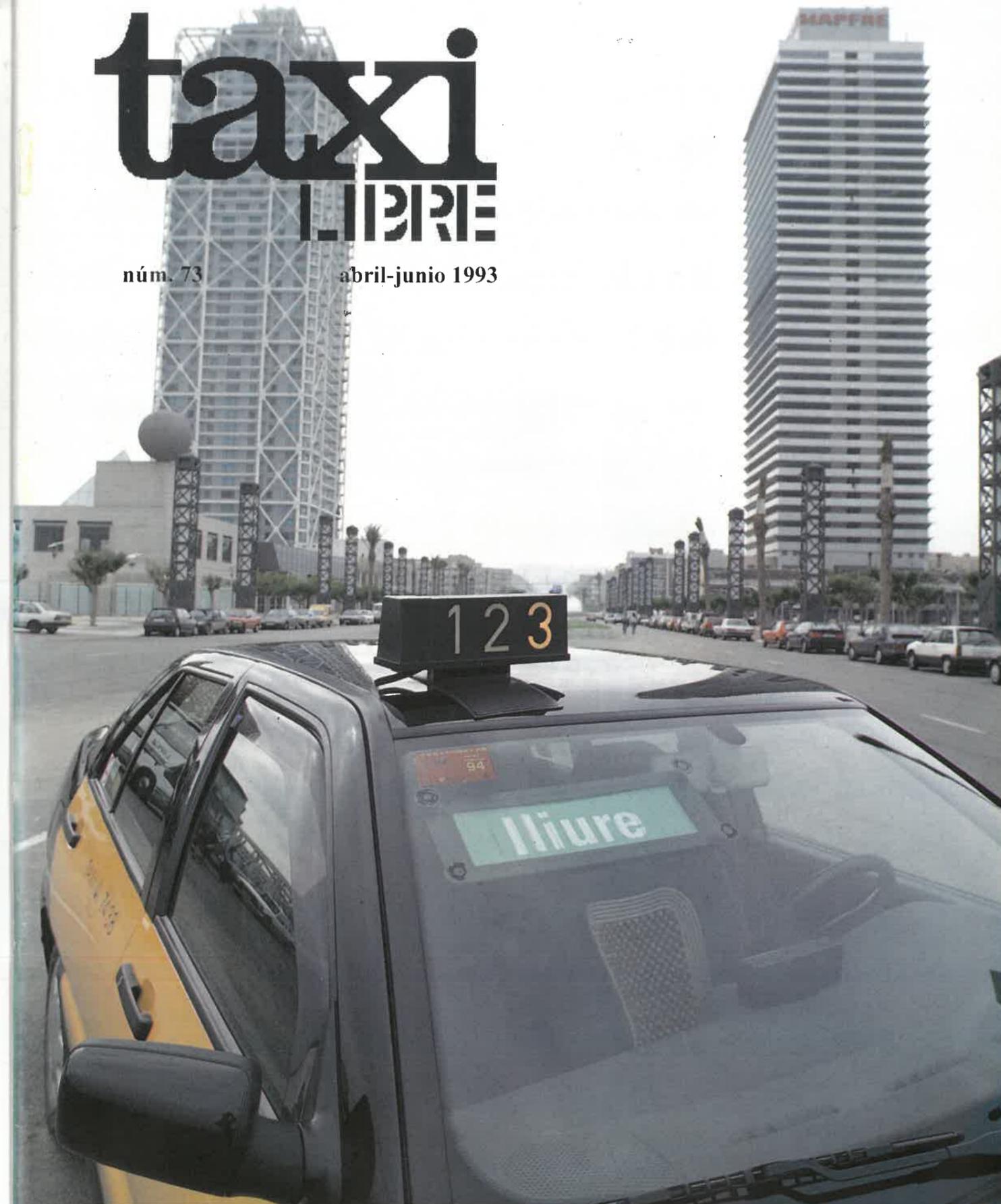


taxi LIBRE

núm. 73

abril-junio 1993



**Indicador "lliure/ocupat"
para la imagen renovada del taxi catalán**

POCOS COCHES PODRAN PRESUMIR



DE HACER TANTAS CARRERAS

Año tras año, cliente tras cliente, ningún coche podrá presumir de hacer tantos kilómetros, de ser tan robusto, cómodo y duradero como el Opel Vectra. Equipado con uno de los motores de más bajo consumo y con los últimos avances en seguridad y fiabilidad. La ingeniería de más larga vida, ingeniería libre... de gastos. Opel Vectra. La carrera de su vida.



OPEL

taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSIÓN NACIONAL
4ª ÉPOCA, AÑO XIV Nº 73



Primera revista del Taxi de España
Fundada el año 1980

Director:
Miguel Tomás Romero

Redacción / Coordinación:
Montse Viladevall

Colaboradores:
Félix Cañego (Valencia), Juan Vaquero (Madrid), Iñigo Urruti (País Vasco), Luis Berbel y Bartomeu Serra y Tario Rubio (Barcelona)

Fotógrafo:
Jaume Ors

Producción:
CTE Carles I, 82
08018 Barcelona
Tel. 300 23 14 Fax. 485 31 74
Exclusiva de Publicidad:
Caepissa SCCL Cucurulla 9, 2ª 2ª A
08002 Barcelona - Tel 301 32 00

Imprime:
Tandemgraf. Alarcón, 40-42
Sant Adrià del Besòs
Depósito legal: Barcelona-18790-1993

Revista impresa en papel
estucado ecológico Biolos

Tras el proceso electoral se configura un nuevo mapa político en España; evidentemente el partido más votado deberá gobernar con otro estilo, más sensibilizado hacia los problemas. En definitiva, no sólo gestionar. Tenemos actualmente el problema de las compañías de seguros que se niegan a asegurar los taxis, y si lo hacen es con unas pólizas desorbitadas en cuanto a su cuantía y además obligando a hacer seguros complementarios. De ello se desprende que el taxi no tiene seguro en este país y cuando lo tiene sucede como actualmente con la compañía Apolo, que cierra sus puertas y estafa a un sin fin de taxistas y particulares sin que la Dirección General de Seguros resuelva el tema.

Seguimos siendo el país de la pandereta, aunque nos vendan lo de Europa. Eso sí, para recaudar, europeos a tope, y sino que se lo digan a los jubilados que transfieren la licencia desde el pasado año; Hacienda trata fiscalmente como rendimiento neto anual el ingreso de la cuantía de la transferencia, con todo lo que ello conlleva para el jubilado, en vez de darle un tratamiento de tipo patrimonial.

Evidentemente esperamos que con el nuevo Gobierno y las promesas electorales de González de escuchar a la sociedad española, y dar respuesta a sus problemas, tengamos un tratamiento acorde con la realidad del sector. De no ser así nos obligarán a plantear los temas en la calle; como en los viejos tiempos.

Sumario

Félix Cañego Cañego reelegido en Valencia	2
Felipe González recibió a los taxistas autónomos canarios	4
Tarifa interurbana en los taxímetros del País Vasco	4
Nueva Junta de la Unión Intercomarcal de Barcelona	6
Se resuelve favorablemente el problema de las fianzas colectivas ...	7
Transportes llega a un acuerdo con los taxistas de Terrassa	8
Primero de Mayo reivindicativo en Barcelona	12
El Stac reclama la regeneración del taxi	14
Entrevista. Aposta per un taxi en català	16
Alerta ante el escándalo de Unial	22
El funcionamiento del taxi en Roma	24
Un modelo inglés acerca el taxi a los disminuidos físicos	26
10 años de ITV en Catalunya	28
Revisiones (I)	30



Félix Cañego Cañego reelegido en Valencia

La Junta cierra el año de gestión con un Informe poco optimista

El pasado 11 de mayo Félix Cañego Cañego fue confirmado un año más en su cargo de presidente de la Federación Sindical del Taxi de Valencia, y se constituyó la nueva Junta para 1993. El presidente reelecto presentó el Informe de la Junta sobre la situación del taxi en la ciudad como un punto más del orden del día de la Asamblea Ordinaria de la entidad.

El Informe recogía los diferentes y frecuentemente infructuosos contactos mantenidos con la Administración, que se han saldado con unos resultados decepcionantes: nulo avance en la obtención del día de fiesta semanal y turnos en el taxi; la Conselleria ha acuñado 500 carnets profesionales de Conductor de Auto-Taxi que no revisen carácter obligatorio, cosa que les da una efectividad limitada; la poca incidencia en las propuestas emitidas por la Federación en torno a la mejora del tráfico en la ciudad, etc

La gestión de los organismos oficiales arroja un balance negativo: el intrusismo en el taxi se mantiene e, incluso, se incrementa los fines de semana; hasta el pasado mes de octubre la Conselleria no detuvo la transferencia de licencias de taxi a personas que ya tenían una, cosa que había venido favoreciendo la especulación y la acumulación sin freno de licencias del taxi; la lucha inútil contra la duplicidad de competencias que ostentan la Conselleria y el Ayuntamiento y la petición -que cayó en saco roto- de pasar la gestión del taxi a unas únicas manos.

Logros escasos y parciales

El aumento de impuestos y la aplica-

ción de los módulos y el IVA se han convertido en agravantes de la crisis que atraviesa el taxi. La Federación se sumó a la propuesta de la CTE, alternativa a la de la Administración, basada en el estudio de la situación real, provincia por provincia, teniendo en cuenta las desigualdades existentes en cada una de ellas.

En el campo de los logros obtenidos, el Informe destaca haber conseguido que

La Federación apoya la propuesta de la CTE, alternativa a la de la Administración

la Licencia Fiscal sea una cuota única a nivel nacional y que no se vea afectada en las diferentes provincias y municipios por el Impuesto de Actividades Económicas; asimismo, este año 1993 los módulos no han sufrido un incremento con respecto a 1992 sino que, por contra, han obtenido un descuento del 10% para los actuales titulares y de un 30% para los nuevos; existen rumores sobre la próxima mo-

dificación de parte del sistema de módulos en lo que concierne a las bajas por enfermedad o paralización del coche, así como en el tema de los vehículos que tienen chófer.

Gracias a las gestiones realizadas, la Conselleria y la Comisión de Precios han cambiado su posicionamiento contrario a establecer el sábado como día festivo aplicando la Tarifa 2.

Por otra parte, quedan en la parrilla de salida reivindicaciones tales como, que los coches que pasan la revisión técnica cada seis meses lo hagan una vez al año; la mejora de la Seguridad Social para los autónomos y la consecución de la jubilación a los 60 años con el 100% de la base de cotización; la adecuación del sector al transporte de minusválidos; la incidencia sobre la seguridad ciudadana en tanto que los atracos a taxistas no disminuyen, etc.



Condenada una prostituta por abusar de un taxista

Reproducimos íntegramente una noticia que publicó el periódico *El País* el pasado mes de abril.

“Es una historia casi boccacciana”, indican los magistrados. Inés C., prostituta de 34 años, ha sido condenada a un año de prisión por agresión sexual a un taxista de 24 años. Los hechos ocurrieron en las afueras de Valencia el pasado verano y la acusada fue absuelta en primera instancia. Ahora, la Audiencia de Valencia ha estimado el recurso del fiscal y considera que Inés amenazó al taxista y le obligó, entre otras cosas, a que la penetrara parcialmente. Luego le robó la recaudación, por lo que ha sido condenada a otro año de prisión.

Inés paró un taxi a las cuatro de la madrugada del 14 de julio de 1992. Indicó al taxista que la llevara a la calle de Tirant lo Blanc y allí descendió para hablar por el interfono de un patio. La mujer volvió a subir al vehículo y se sentó en el asiento delantero. Entonces pidió ser llevada hasta el barrio de Benimaclet y cuando el taxi circulaba por una zona de la huerta, colocó su bolso “a la altura de la cabeza” del taxista. Inés dijo a su víctima que le iba a pegar un tiro con la pistola que llevaba en el bolso. La sentencia continúa: “Le mandó que se sacase su órgano viril, cosa que hizo ella misma y,

tras manosearlo un rato, se sentó sobre él después de haberse desnudado ella misma y mandar al taxista que se pasase él al asiento de la derecha, y estuvo rozando con sus partes íntimas el miembro del varón, introduciéndolo parcialmente en la vagina”.

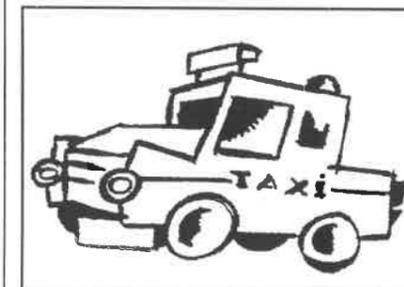
Posteriormente, la mujer se vistió, “salvo las bragas negras, que metió en el bolso”, y obligó a su víctima a continuar el trayecto. Inés no llevaba pistola, pero sí un cuchillo que mostró al hombre para robarle la recaudación de 11.000 pesetas. El agredido pidió ayuda por el radiotaxi y varios taxistas acudieron al lugar con sus vehículos. Uno de esos taxistas llevaba a Inés como ocupante y la víctima la reconoció. La policía fue alertada inmediatamente. Los agentes le incautaron un cuchillo, las 11.000 pesetas y unas bragas negras en el bolso.

“La historia, casi boccacciana, es posible y creíble dados los datos que aporta el denunciante”, reflexionan los magistrados. “A la mujer se le encuentran el cuchillo y las bragas negras en el bolso, lo que concuerda con la versión del taxista”, explica la sentencia del tribunal.

Francesc Bayarri

Los taxistas no llegan a acuerdo con sus ayuntamientos

El pasado mes de mayo se produjeron una serie de paros de los taxistas asturianos para protestar por la negativa de los tres ayuntamientos asturianos a reconocer el coste real del servicio. Desde hace años, los ayuntamientos implicados tienen taxímetros de clase A, bajada de bandera y precio por km comunes; se llega a este acuerdo anual a través de una reunión entre representantes de los municipios y los taxistas, asegurando así la proporción coste de explotación-previsión. Este año los ayuntamientos asturianos se han negado a reconocer el 10% que los taxistas reclaman a su favor y ello ha provocado diversas movilizaciones.



Optica 
Ruiz Urrea

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

LENTILLAS CORNEALES-APARATOS PARA SORDOS

(servicio de limpieza y reparación)

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

RENOVACIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR

Si le han encontrado alguna deficiencia visual, VISÍTENOS 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

Noticias

CANARIAS

Felipe González recibió a los taxistas autónomos

El pasado 23 de mayo, en plena campaña electoral y con motivo de una visita de Felipe González a Las Palmas de Gran Canaria, el presidente se entrevistó con una delegación de miembros de la Asociación de Trabajadores Autónomos del Taxi (ATAT) y de la Confederación del Taxi en España (CTE), encabezada por Francisco Armas Suárez y Francisco Luis Mejías Herrera.

Los taxistas le entregaron un dossier en el que se incidía en los problemas que sufre el sector del taxi en esta comunidad, destacando la fuerte carga impositiva a que están sometidos. Los taxistas piden al Ministerio de Hacienda

que realice un estudio sobre la economía real del sector para determinar cuál es la carga impositiva que corresponde exactamente a los kilómetros que recorre un taxi con pasaje. Asimismo, denunciaron el régimen de fianzas que se ven obligados a pagar por cada unidad y expresaron su desacuerdo con la futura aplicación del sistema de vehículos con arrendamiento de conductor.

La anécdota de la jornada fue para los taxistas las apuestas que se cruzaron respecto a la posibilidad o no de obtener esta entrevista con el presidente del Gobierno. El resultado positivo lo consiguió el delegado del Gobierno en Canarias, Anastasio Travieso.

Noticias

PAIS VASCO

Tarifa interurbana en los taxímetros

El País Vasco será el primero en proceder a la implantación de la tarifa interurbana en taxímetros y módulos. Esta nueva legislación, que ya ha sido publicada como obligatoria en el Boletín Oficial del Estado, todavía no ha comenzado a aplicarse. Su puesta en marcha supondrá que cada cliente conocerá lo que debe pagar a través del taxímetro en los recorridos interurbanos, especialmente en las carreras cortas entre poblaciones.

El problema radica en que el Ministerio propone unas tarifas interurbanas muy inferiores a las que se cobran actualmente. Sin embargo, el Departamento de Transportes vasco está dispuesto a pagar la diferencia en relación con el precio establecido por el Ministerio. El conflicto se inicia cuando

taxistas y Departamento no llegan a un acuerdo: según los taxistas debería cobrarse a 250 ptas. la bajada de bandera y el Gobierno vasco propone 200 ptas. En cuanto al km recorrido, el taxi pide 60 ptas y el Gobierno 55 ptas; y de la hora de espera, 1.500 contra 1.450 ptas. Se solicita, asimismo, un 25% de incremento en las carreras nocturnas y en días festivos.

No hay acuerdo y, al llegar las negociaciones a un callejón sin salida, se decide proceder a la comprobación in situ por parte de representantes de la Administración para conocer el coste real de las carreras.

En el momento en que se tome una decisión se comenzarán a colocar taxímetros en todos los taxis que realicen recorridos interurbanos.

Noticias

MÁLAGA

Campaña de publicidad en los taxis

El pasado mes de abril se aprobó la inclusión de publicidad en los asientos delanteros de los taxis de la ciudad de Málaga. Se ha iniciado una campaña para promocionar esta interesante iniciativa secundada ya por diversos centros comerciales y que cuenta con el apoyo de las centrales de Radio-Taxi y Tele-Taxi.

Recambios TAXI-AUTO



ACCESORIOS
RECAMBIOS EN GENERAL
AL SERVICIO DEL TAXI

Central: Castillejos, 306
Tel. 236 04 00 - Fax 236 04 05
08025 Barcelona

Cartellà, 189
Tel 357 44 54
08031 Barcelona

RADIADORES AUTOMÓVILES
RADIAUTO

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

PRECIOS ESPECIALES

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

DRIVE-IN
Zonas: HORTA
9 BARRIOS y
SAN ANDRÉS

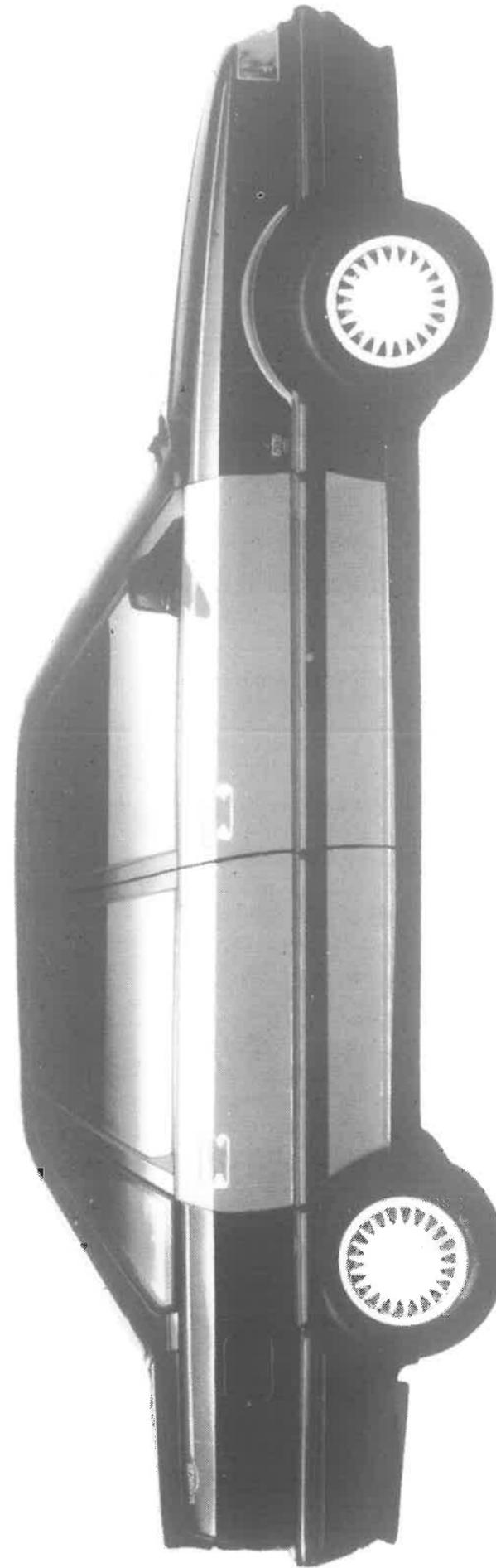
TALLERES



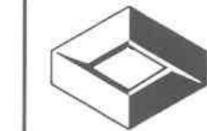
Nilo
ALFREDO BOU FORNÉS
Nilo, 20 (frente gasolinera del Dr. Pi i Molist)
Tel. 354 59 04 - 08031 Barcelona

SERVICIO ONLINE
H O R T A
Tel. 420 79 69
357 21 65

NO LE DE MAS VUELTAS, ESTE ES SU COCHE !



**CONDICIONES MUY ESPECIALES A LOS TAXISTAS POR LA COMPRA DE UN R-21
EN RENAULT HACEMOS DE CADA COCHE UNA CUESTION PERSONAL**



Ven a verlo a:

E.A.C.A.S.A. GLORIAS - Avda. Meridiana 85-87 - Teléf. 232 70 61 - 08026 - Barcelona
E.A.C.A.S.A. VALLDAURA - Pº Valldaura, 175-177 - Teléfono 359 99 66 - 08031 - Barcelona
E.A.C.A.S.A. MARAGALL - Pº Maragall, 272 - Teléfono 429 66 00 - 08031 - Barcelona

RENAULT

PARA TODOS LOS COMPRADORES DE UN R-21 GTD TAXI
PRIMER MANTENIMIENTO DE 1000 A 3000KM GRATUITO

E.A.C.A.S.A.



GLORIAS

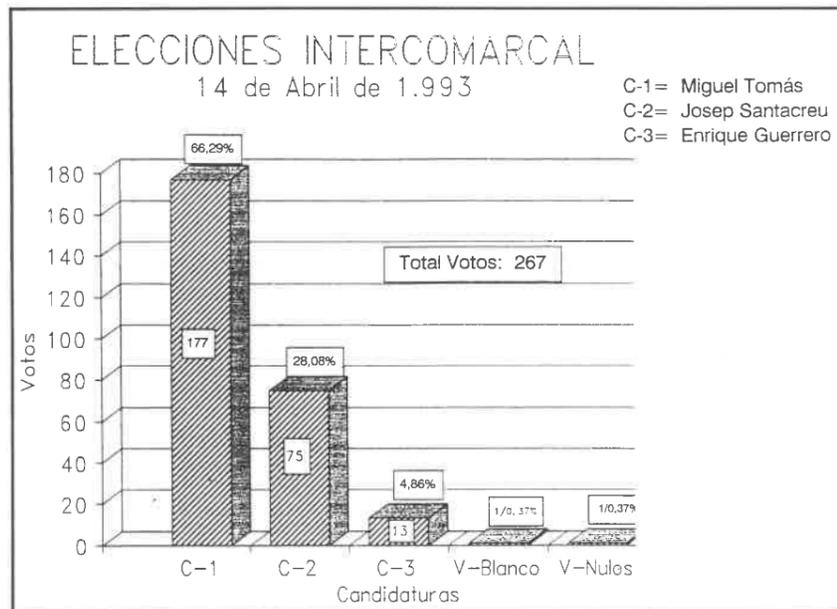
Nueva Junta de la Unión Intercomarcal de Barcelona

El 14 de abril se realizaron, en un marco de gran tranquilidad, las elecciones de la Unión Intercomarcal de Barcelona, en las que resultó ganadora la candidatura de Miguel Tomás Romero entre las otras dos más que se presentaron.

La asamblea, realizada en Ciutat Grogga, tuvo dos partes y contó con una asistencia de más de 300 afiliados. Antes de iniciar la reunión se guardó un minuto de silencio como homenaje al compañero y miembro de la Junta saliente, Carlos Ruiz Ruiz, que murió en un accidente de tráfico.

En la asamblea ordinaria, Josep Santacreu, como secretario general de la Junta saliente de la Unión Intercomarcal de Barcelona, presentó su informe de gestión que fue rechazado en votación a mano alzada.

El segundo punto de esta asamblea ordinaria fue la información sobre la fianza colectiva para la tarjeta de transporte, que corrió a cargo de Miguel Tomás.



Asamblea Extraordinaria

La elección de la nueva Junta de la Unión Intercomarcal de Barcelona se realizó en la asamblea extraordinaria que se convocó para tal fin y en un ambiente de tranquilidad y de total democracia.

En primer lugar se presentaron cada una de las tres candidaturas a través de sus portavoces: Enrique Guerrero, Rubén Petilo y Miguel Tomás.

Tras la votación, en la cual participaron 267 afiliados, resultó ganadora, por un amplio margen, la candidatura

de Miguel Tomás al conseguir 177 votos (66,29%); la segunda candidatura (uno de sus miembros era el secretario general saliente de la Unión Intercomarcal, Josep Santacreu) obtuvo 75 votos (28,08%) y la tercera candidatura fue votada por 13 personas (4,86%).

La candidatura ganadora la integran:

Miguel Tomás Romero.... Acción Sindical.

José Alonso Blanco: Acción Sindical.

Luis Berbel Salcedo: Acción Sindical.

Rafael Carmona López: Responsable del Servicio Civil.

Luis Quiroga Conde: Jefe Central Barna-Taxi.

Antonio Caler Caler: Fondo Asistencial Barna-Taxi.

Rafael Arnal Máñez: Ciutat Grogga y legalizaciones de Barna-Taxi.

Fidel Nicolás Mateos: Propaganda.

Luis Berbel

Se resuelve favorablemente el problema de fianzas colectivas

Se ha aplazado un año la aplicación de fianzas colectivas para obtener el visado de autorización de transporte, de manera que las compañías aseguradoras y entidades bancarias han perdido un año de beneficios por la gestión de las fianzas colectivas para los taxistas, de obligado cumplimiento, impuestas por la Orden del 4 de febrero de 1993, de obligado cumplimiento, debido a los intereses abusivos que solicitaban para sus servicios. Actualmente, en España, existen 75.000 titulares individuales -11.000 en Barcelona- que deben integrarse en fianzas colectivas para así conseguir las reducciones legalmente establecidas.

La negociación con las entidades bancarias o de seguros que son muy numerosas, requiere la realización de un estudio que establezca cuál es la más beneficiosa para el colectivo, en relación sobre todo con los tipos de interés.

Este año, la falta de tiempo para encontrar una entidad aseguradora con unos tipos de interés razonables junto con el agotamiento de los plazos previstos para la gestión y el cumplimiento de dicha obligación, han sido los principales motivos que indujeron a la CTE a remitir una carta al Director

General de Transporte Terrestre de Madrid, Bernardo Vaquero López, en la cual solicitamos la interrupción por un año de la entrada en vigor de la exigencia de las fianzas, individuales o colectivas.

La respuesta a nuestra carta fue muy positiva, ya que la Dirección General de Transporte Terrestre nos remitió una Resolución de Coordinación de referencia según la cual se nos otorgaba el aplazamiento solicitado para así tener más plazo de tiempo para la gestión y establecimiento de la fianza colectiva.

El Proyecto de Orden Ministerial determina la inexigibilidad de la acreditación de tener constituida fianza para el otorgamiento y visado de autorizaciones que hayan de realizarse en 1993. Esto queda reflejado en el Artículo Único:

“Ante la evidencia de las dificultades que está encontrando la generalidad de las asociaciones representativas de las empresas titulares de dichas autorizaciones para llegar a acuerdos con los correspondientes fiadores a fin de constituir fianzas colectivas, es presumible que éstas no pudieran estar constituidas en el plazo suficiente para que los afiliados de aquellas pudieran acoger-

se a dichas fianzas en el momento de realizar el visado este año (ya sea el correspondiente a 1993, o el prorrogado de 1992).

Considerando innecesario gravar a las empresas que mayoritariamente a la poste habrán de integrarse en fianzas colectivas con la obligación de constituir, de forma provisional, una fianza a título individual, y teniendo en cuenta, además, la carga burocrática que supondría para las distintas administraciones el admitir ahora miles de fianzas individuales que, probablemente en un plazo de meses, habrían de liberar al constituirse la colectiva, parece conveniente aplazar la obligación de justificar la constitución de la correspondiente fianza para los titulares de las correspondientes autorizaciones hasta el próximo año.

En su consecuencia no se exigirá la acreditación de tener constituida la presente fianza como requisito para el otorgamiento o visado de las distintas clases de autorizaciones de transporte y de actividades auxiliares y complementarias del transporte que hayan de llevarse a cabo dentro del año 1993”.

Este artículo será publicado en breve en el Boletín Oficial del Estado



A mediados de marzo, cuando ya alboraba la primavera, la nieve sorprendió la ciudad, desprevenida, como siempre. Barcelona se vistió de blanco por un día.

Cristal Coche Badalona S.L.

COLOCACIÓN DE CRISTALES PARA AUTOMOCIÓN



COLOCACIÓN INMEDIATA DE CRISTALES PARA:

- COCHES
- FURGONETAS
- CAMIONES
- MAQUINARIA O.P.

TEL. 399 16 00
LABORABLES
Pl. Països Catalans, 112
(Metro Pep Ventura)
BADALONA

TEL. 384 62 84
FESTIVOS Y
SERVICIOS URGENTES

Transportes llega a un acuerdo con los taxistas de Terrassa

No se renovará la concesión a la empresa de coches de lujo Egara, S.L.

Ignacio Fortuny, jefe de los Servicios Jurídicos de la Dirección General de Transportes, se comprometió el pasado día 27 de mayo ante diversos representantes del sector del taxi a trasladar al Director General de este organismo la petición en firme de denegar la renovación de la concesión que ostenta la empresa de alquiler de coches de lujo Egara en la

cancelada al no cumplir con los requisitos necesarios para continuar el servicio.

Este importante paso es la culminación de un enfrentamiento mantenido entre el colectivo de taxistas egarenses y los socios de la citada empresa. Desde que obtuvo, en septiembre del pasado año, la concesión para poner en marcha una actividad que, presuntamente ya venía realizando, los taxistas efectuaron todos los pasos posibles para que le fuese retirada la licencia bajo acusaciones de competencia desleal.

El pasado 12 de abril, Antoni Farrés y Roc Fuentes, diputados del grupo parlamentario de Iniciativa per Catalunya, apoyando las peticiones de los taxistas, dirigieron una pregunta a la mesa del Parlament en la que, junto a

un recorrido por las irregularidades de la empresa Egara, se añadía una nueva prueba, el texto de la cual sintetizamos a continuación:

"El titular de la empresa, con fecha 25 de noviembre de 1992, declaraba al *Diari de Terrassa* que 'al ser automóviles de lujo, los precios son mucho más altos, por lo que el servicio es requerido por personas integrantes de un sector social de notable poder adquisitivo'.

En poder de los diputados firmantes obran cuatro facturas de esta empresa, de viajes realizados desde la ciudad de Terrassa hasta el aeropuerto de Barcelona, en las cuales consta, IVA incluido, la cantidad de 7.000 ptas. -excepto en una de diciembre de 1992 en la que se facturaban 8.000 ptas.- y, asimismo, un curioso descuento en concepto de 'descuento rappel' o simplemente el concepto de 'descuento' de 2.000 ptas; hechos que implican, en la práctica, una disminución del precio del servicio del 28,5 y 25%, respectivamente".

La pregunta dirigida a la Mesa del Parlament era la siguiente: "¿Puede esta empresa hacer descuentos, y por esta cantidad? ¿No constituye ello una competencia desleal para los taxistas de la ciudad de Terrassa? ¿No supone una infracción de la normativa de la modalidad de automóviles de lujo? ¿Ha abierto expediente sancionador la Direcció General a la citada empresa? ¿Por qué infracciones? ¿Piensa renovar la licencia temporal que está actualmente en vigor? ¿Cree la Direcció General que los hechos descritos constituyen un caso de competencia desleal?"

En definitiva, ¿cómo piensa actuar ante este conflicto abierto?"

La protesta de los taxistas egarenses llegó al Parlament

localidad de Terrassa para desarrollar su actividad. La concesión, en vigencia hasta el 16 de junio, será

NEUMATICOS NAMORADOS



- Cubiertas Nuevas todos los modelos
- Tubos de escape
- Equilibrado de ruedas "Electrónico"
- Alineación de dirección Computizada
- Cambio de Aceites y Filtros
- Frenos y Amortiguación
- Lavado a mano

Horario : de 8 a 2 y de 4 a 8 - Sábados de 8.30 a 2
Cosejo de Ciento, 517-519 - Enamorados, 4-6 - 08013 Barcelona



República, guerra civil, exili fue el lema que abrió una serie de jornadas dedicadas a este periodo de la historia española, en cuya labor de organización y diseño ha colaborado nuestro compañero y colaborador Tario Rubio. Destacan entre los actos, una exposición fotográfica, diversas conferencias y, sobre todo, la proyección de películas especialmente relacionadas con el tema.

Eliminación de la tarifa 3 para el próximo año en Barcelona

La eliminación de la Tarifa 3 y la diferenciación de los distintos componentes que forman las tarifas es el acuerdo más importante al que llegaron los cuatro sindicatos representativos del sector en la reunión mantenida con la EMT, el pasado día 19 de mayo.

En esta primera reunión sólo se discutieron las líneas generales y fundamentales de las tarifas para 1993 y se pretende que, para primeros de diciembre de este mismo año, ya puedan aplicarse.

La eliminación de la Tarifa 3 comportará la existencia de dos tarifas para todo el área metropolitana: una

diurna y otra nocturna, que ya fue conseguida.

Asimismo se ha introducido la posibilidad de la diferenciación de los distintos componentes que forman las tarifas, cosa que ya sucede en otras ciudades de España. Es decir, a partir de ahora la bajada de bandera -que en la actualidad es la misma para todas las tarifas-, en la tarifa nocturna, podrá ser distinta a la diurna al igual que la hora de espera.

Al quedar "vacía" la Tarifa 3 existe la posibilidad, aunque no es seguro para este año, de introducir la tarifa de carretera que supondría un gran logro para el sector del taxi, sobre todo en

Barcelona. En otras ciudades de Catalunya ya la tienen incluida.

Elecciones sindicales

En la misma reunión, se acordó que serían la EMT y los cuatro sindicatos los encargados de la elaboración de la normativa electoral de las próximas elecciones sindicales.

Aunque todavía no han sido convocadas nuevas elecciones, el próximo año se cumplirán cuatro desde las primeras elecciones celebradas en el sector del taxi. Probablemente la convocatoria se realizará a primeros del año que viene.

Luis Berbel

Noticias

CATALUNYA

Hacia las nuevas formas de pago electrónico

El 80% de taxistas de Catalunya ya dispone del sistema de pago a través de tarjeta. Barna-Taxi fue la primera compañía española que hace un año -justo antes de los Juegos Olímpicos- implantó colectivamente este método que supone una mejora en la seguridad de los taxistas y que también facilita el pago de los clientes, tanto locales, como nacionales o internacionales.

En Catalunya se estableció a partir de un acuerdo entre el centro de promoción del transporte CETRAMSA y la Caixa de Pensions. El método sigue el sistema de lectura magnética que cualquier usuario puede encontrar en los comercios, con la diferencia de que el importe de la carrera no puede ser superior a 3.000 ptas.

Hasta ahora el pago a través de tarjeta se ha venido realizando de forma separada en cada país; sin embargo, su evidente interés y la importancia de su implantación hicieron que el pasado 30 de abril se celebrara un coloquio internacional para poner en común las experiencias de los diferentes países, especialmente los de la Comunidad Europea.

Anvers, capital cultural europea en 1993, fue la sede de este especial coloquio enmarcado en la exposición "Taxi à la card". Dirigido a todos los sectores relacionados con el taxi, reunió a más de 300 participantes, principalmente de los Países Bajos, Bélgica, Francia, Alemania, el Reino Unido, Suiza, Austria, etc.

El programa de la jornada se centró en los diferentes tipos de pago sin la utilización de dinero líquido que hoy día existen en Europa y su aplicación en el taxi.



Informatización del servicio del taxi en el aeropuerto de Barcelona

La Entitat Metropolitana del Transport (EMT) ya ha comenzado a instalar en el aeropuerto de Barcelona el nuevo método de recogida de pasajeros regido por un sistema informatizado. Este sistema tiene un coste aproximado de 40 millones de pesetas y permitirá regular con exactitud la demanda de taxis en cada una de las terminales de pasajeros del aeropuerto (internacional, nacional y puente aéreo), evitando, asimismo, que los taxistas permanezcan esperando largos ratos frente a las terminales.

La informatización de este servicio era una demanda largamente reivindicada por los taxistas que llega con un año de retraso debido, según fuentes de la EMT, a la falta de acuerdo con la dirección del aeropuerto y a los problemas de infraestructura existentes.

El procedimiento se basa en la colocación de cámaras que captarán la cantidad de taxis que esperan en cada momento en las diferentes terminales; estas cámaras, conectadas con la central de su respectiva terminal, permitirán conocer el número de vehículos necesario en función de la procedencia de los aviones y del número de pasajeros. De esta manera será innecesaria la participación de los "chaquetas amarillas" -empleados de la EMT- en el proceso. En la parrilla donde esperan los taxistas que les toque el turno de recoger el pasaje será colocada una pantalla, así como a la salida del aeropuerto -frente al aparcamiento del puente aéreo- que informará del tiempo de espera previsto a los taxistas que llegan. A su vez, las paradas de taxi serán equipadas con pantallas de televisión que den a conocer el número de pasajeros que esperan, teléfonos conectados con la sala de control, contadores de pasajeros y megafonía.

Ciutat Groga ofereix als ciutadans de Barcelona

El Taxi Amic

Un cotxe de futur al servei de tothom



ESPECIALMENT ADAPTAT PER A PERSONES AMB MOBILITAT REDUÏDA



Els taxistes de Barcelona se senten satisfets de poder oferir a la ciutadania aquest servei de la màxima qualitat



Ajuntament de Barcelona



La manifestación del Primero de Mayo coincidió con un hermoso y soleado día de primavera. El STAC participó en el acto con una gran pancarta que reivindicaba la reestructuración del sector y con un manifiesto que recogía en una breve exposición las demandas pendientes de solución y expresaba la solidaridad con el resto de trabajadores

Primero de Mayo reivindicativo en Barcelona

Unos 50 taxis participaron y encabezaron la manifestación del Primero de Mayo realizada por las calles de Barcelona y convocada por CCOO y UGT. Una pancarta reclamaba la reestructuración del sector. En esta misma manifestación participó un gran número de taxis de Terrasa.

Unos días antes, el STAC, a través de un escrito, se adhirió a la manifestación mostrando su "solidaridad con la clase trabajadora, por los problemas que la afectan y por los nuestros propios, como son la fuerte presión fiscal, la equiparación con el régimen general de la Seguridad Social y la jubilación a los 60 años con el 100% de la prestación económica".

Asimismo, en el manifiesto, solidarizándose con la manifestación, se reclama "la eliminación de las irregularidades en la explotación de los taxis, un hombre-un taxi, una jornada digna de 40 horas semanales, la eliminación del intrusismo..."



Luis Berbel

El STAC pide una solución en el seguro del taxi

El STAC ha reclamado la intervención del Estado ante la grave situación que padece el sector del taxi en estos momentos en el tema del seguro del vehículo en algunas ciudades, como en Barcelona, donde ninguna compañía quiere asegurar a este sector, y las que aceptan, lo hacen a base de primas altas y asegurando otros conceptos (hogar, accidentabilidad, planes de jubilación...).

El presidente del STAC, Miguel Tomás, ante la quiebra de la compañía Apollo, mantuvo una conversación telefónica con el Subdirector General del Seguro Privado, Francisco García Esteva, al cual manifestó la preocupación que existe en el mundo del taxi y le reclamó una solución viable a éste problema.

El STAC ha encargado un informe jurídico a expertos en el tema de la Mutua Valenciana para que el taxi sea

declarado como vehículo de "siniestrabilidad agravada" y el Estado subvencione las primas de las pólizas de estos vehículos.

Una vez este informe sea realizado será entregado al Gobierno y a todos los partidos políticos representados en el Parlamento de España para que adopten una posición clara sobre el tema, uno de los más importantes en el sector del taxi en la actualidad.

Luis Berbel

El STAC reclama la regeneración del taxi

La nueva Junta de la Unión Intercomarcal de Barcelona del STAC solicitó al presidente de la Entitat Metropolitana del Transporte (EMT), Joan Torres, la regeneración del sector como medida previa a cualquier posible reestructuración del taxi.

Esta propuesta fue realizada durante una reunión mantenida con Joan Torres donde se le presentó la nueva junta de la Unión Intercomarcal de Barcelona. En la carta, donde se realizó la propuesta, se advertía que "es evidente la crisis que sufre el sector del taxi, donde destaca sobre todo la excesiva oferta de taxis que existe en la calle. Esta crisis, que no viene de ahora, sino que se arrastra desde hace varios años, se debe afrontar tomando medidas urgentes y decisivas".

Entre estas propuestas destacan:

Un estudio sobre la situación actual del taxi. En este estudio debería analizarse la oferta y la demanda existente, el horario medio de trabajo del taxi, el nivel de ocupación, los kilómetros de vacío y lleno, el perfil del usuario, etc.

Además de este estudio, también se deberían aclarar las distintas formas de explotación que existen en la flota de Barcelona y para ello proponemos:

a) Solicitar los TC1 y TC2 de los 12 meses a los asalariados cuando el vehículo pase la ITV. De esta manera averiguaremos si todo taxi que esté conducido por un asalariado está en regla.
b) Compulsar con la Seguridad Social todos los titulares de licencia para descubrir si existe algún caso que cotiza en una empresa diferente, y por lo tanto está realizando pluriempleo. A todos aquellos titulares posteriores al real decreto del 79 que se detecten que están realizando el pluriempleo, el STAC propone que se les exija soliciten la excedencia del taxi.

c) Comprobar cuantos asalariados cotizan a media jornada en la Seguridad Social y exigirles la cotización completa, basándose en la dedicación plena.

d) Comprobar que los titulares de licencia de taxi que están jubilados y perciben pensión por este concepto, no estén a su vez explotando la licencia a través de los asalariados.

e) A los familiares que estén trabajando en el taxi, exigirles la presentación de los 12 meses de cotización a la Seguridad Social en la revisión de la ITV.

f) Enumerar cuantas licencias están explotadas bajo poderes notariales y abolición de éstos.

Pensamos que todas estas medidas servirán para aclararnos en qué situación está el sector y con el estudio podremos tener las bases necesarias para pensar en cuales son las soluciones más adecuadas para el sector.

Promoción del taxi

El STAC reclamó a Joan Torres la necesidad que la EMT lleve a cabo una promoción del taxi como ya se ha hecho en otras ciudades de España. Además, hay que remontarse a más de un año que no se ha llevado una campaña específica para la promoción del taxi.

El STAC le hizo una propuesta similar a la realizada por la Comunidad Valenciana e insertada dentro de la campaña *Si bebes, no conduzcas*. La idea de esta campaña es que las personas que vayan de copas, en vez de conducir su coche, cojan un taxi que es más seguro, tanto para ellos como para los demás.

Esta misma campaña ha sido solicitada a la Generalitat de Catalunya y debería ser apoyada con vallas en las vías públicas, spots en la televisión, pegatinas...



Impuesto de circulación

El impuesto de circulación unificado ha sido otra de las reclamaciones realizadas a Joan Torres bajo el argumento de que todos los taxis cobramos la misma tarifa y, en cambio, tenemos distintos impuestos de circulación dependiendo del municipio y del vehículo.

En esta petición se exigió que se cumplieran los acuerdos de julio de 1992 y el suscrito en febrero de este año, firmados los dos por la EMT y los cuatro sindicatos representativos.

Paradas de taxis

El STAC propuso al presidente de la EMT la realización de una campaña específica para vaciar las paradas de taxi y los carriles bus-taxi de coches particulares. Joan Torres se comprometió a realizar la citada campaña con actos puntuales que propusiéramos el propio sindicato. Muchos taxistas no utilizan determinadas paradas de taxis al estar completamente ocupadas por vehículos privados.

La Junta de la Unión Intercomarcal ha mandado un escrito especificando cinco paradas que son constantemente invadidas por los coches particulares para que la Guardia Urbana actúe con todos los medios posibles.

Luis Berbel

Taxímetros Barcino®

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO DE

nitax, s.a



**MONTAJES: TAXÍMETROS - RADIO TELÉFONOS - TELÉFONOS
RADIOCASSETTE - ALARMAS**

ELECTRICIDAD DEL AUTOMÓVIL

**Lepanto, 217-219
(entre Aragón y Enamorados)
Tel. 447 15 61
08013-BARCELONA**

**Horario:
Laborables de 7 a 14 y de 15.30 a 19.30
Sabados de 8 a 14
Domingos y festivos de 9 a 13**

La Generalitat de Catalunya i l'Entitat Metropolitana del Transport de Barcelona, en col.laboració amb el Consorci per a la Normalització Lingüística, han endegat una campanya destinada a normalitzar la llengua catalana al sector del taxi, després d'haver -lo estudiat durant tot un any. "La iniciativa parteix d'una cosa tan especial com és la preocupació per l'ús de la llengua. A través de la llengua es poden arribar a articular tota una sèrie de mecanismes que, aparentment, no tenen res a veure amb el seu coneixement", afirma Francesc Vilaró, cap del Servei de Formació i Suport Idiomàtic de la Generalitat. "Tenir prop de 20.000 persones rodant cada dia pels carrers de Barcelona, fent milions de viatges, des del punt de vista de la normalització lingüística, és transcendental. És quasi com una emissora de TV; un punt de contacte i de generació de diàlegs espontanis importantíssim. El taxista és una persona amb la qual la gent, sense conèixer-la, parla. Aquest és un fenomen realment especial; és un fenomen social. Els 120 milions de persones que pugen a un taxi durant un any són la representació real de com es comporten les persones només d'entrada. Si aquestes converses s'anessin normalitzant en català, seria un fet realment transcendental".

Els seus promotors consideren la campanya com una acció i un projecte integrals, que consisteixen en el disseny d'una sèrie d'instruments pels taxistes que incideixin tant en la normalització lingüística del sector com en la millora de prestació de serveis cap els usuaris. El rètol de lliure-ocupat és l'estrella de la campanya, que arriba amb la vocació de dotar el taxi català d'un senyal identificador propi, i que està secundat per la Guia de Conversa i la Guia de l'Usuari. Destaca Carles Angela, director d'Imatge, Relacions i Coordinació del Consorci per la Normalització Lingüística: "El fet que sigui tan visible i innovador fa que pugui ser un element d'identificació del taxi, no només de l'àrea metropolitana de Barcelona sinó de

Catalunya. Perquè els taxis són diferents a cada poble i ciutat i tenen distintius diferents; doncs aquest serà un element distintiu de qualsevol taxi a qualsevol punt de Catalunya. Un dels encerts d'aquest rètol és la utilització dels colors, que parla en un codi universal, el vermell i el verd, i que és el mateix que ens trobem als semàfors... el verd dóna pas i el vermell el priva. I això ho entenen els catalans, els xinesos, els americans i tothom qui arriba a l'aeroport". Francesc Vilaró: El rètol de lliure/ocupat és un canvi important en la imatge corporativa del sector i és també un element que, de cara a l'usuari, dóna a entendre que es produeix un canvi d'actitud lingüística adequant-se a la realitat del país i de la ciutat,

Aposta per un taxi en català



El nou rètol lliure-ocupat destaca per la universalitat dels colors verd i vermell

i que facilita notablement segons diversos estudis en altres sectors que els usuaris no es trobin condicionats a l'hora d'emprar la llengua quan troben els indicatius en castellà. Està pràcticament demostrat que quan un rètol informatiu està escrit en castellà, un tant per cent molt elevat de les persones que s'adrecen a aquell punt d'informació fa servir la llengua que el rètol els indica.

• Avui dia, encara predominen els rètols en castellà?

Carles Angela: A l'àrea metropolitana el 70 % dels rètols està escrit en castellà. Al taxi, a més, la diferència entre els rètols castellans i els catalans era tan imperceptible des del punt de vista de l'usuari que t'hi havies de fixar especialment. I la gent el tenia tan assimilat que ja no el llegia sinó que, en veure les lletres vermelles sobre fons blanc, ja identificava que el taxi estava lliure.

• Va ser fàcil elegir aquest rètol?

Francesc Vilaró: Vam estar sis o set hores deliberant amb el secretari general i els representants dels sindicats. Els dissenyadors van presentar els seus models i mentre deliberàvem per veure què funcionava i què no funcionava, vam agafar un taxi i vam anar col.locant-los tots: "Aquest m'agrada, aquest no m'agrada". Si vam quedar a les 11 del matí sortírem a les 7 o les 8 de la tarda. Va ser una cosa realment maratoniana.

• El rètol, però, només seria la imatge d'aquesta campanya.

Francesc Vilaró: Sí, l'eix vertebrador és la Guia de Conversa que consisteix en un llibret i una cassette complementària que repeteix en català i anglès totes les frases que es troben a la Guia. La Guia de Conversa està en català, castellà i anglès i proposa 17 o 18 temes de conversa, els més freqüents

que poden existir entre un usuari i un taxista. Fins i tot algun taxista ens ha comentat que, en situacions difícils, ha arribat a ensenyar la Guia i dir: "Miri, jo no li puc pronunciar això, però aquí està el que vull dir".

Carles Angela: Fins ara el que s'havia fet era enviar les persones a cursos de llengua catalana normals, però no és una necessitat adequada a les necessitats que tenen en el seu ofici. Per la major part de taxistes, les hores que els implica la seva feina fan impossible que vagin a cap curset; en canvi, moltes vegades tenen temps d'espera molt llargs a les parades, i comptar amb un llibre adreçat a les situacions concretes i amb una cinta que poden escoltar al radiocassette del cotxe va molt adreçat a les seves possibilitats. Francesc Vilaró: Hi ha frases fetes d'auxili i bona part de lèxic i vocabulari. A més, els temes són els típics de les converses que es poden donar: la tarifa, la presentació al turista, les respostes sobre allotjament, monuments, càrrega i descàrrega de l'equipatge. Les coses que realment es necessiten. No és un llibre d'anglès i català, ni un manual amb idiomes, sinó un vocabulari adreçat a un sector molt específic.

• I la campanya es complementa amb la Guia de l'Usuari.

Francesc Vilaró: Sí, la Guia de l'Usuari, que és el tercer element de la campanya, està plantejada com un element d'informació i de contacte entre el client i el taxista. En ella s'explica el reglament bàsic del taxi: tarifes; qüestions polèmiques com les esperes; les quantitats de canvi que el taxista ha de tenir obligatòriament, i quan és el client el que n'ha de respondre; el tracte que s'ha de donar als invidents i el fet que el taxi admeti

gossos pigall; informacions per casos d'urgències; etc. Surten els telèfons de totes les emissores de l'àrea metropolitana i de totes les parades de fora de l'àrea; un mapa de l'àrea metropolitana amb les línies de les zones de l'exterior i els grans eixos de comunicació i d'accés a Barcelona. A l'altra cara es complementa amb un mapa de la ciutat, el primer mapa que s'ha fet amb els cinturons i totes les sortides, i a més les parades més importants dins de l'àrea. Aquesta guia afavoreix el contacte entre el conductor i el seu client; és un acte de promoció del servei que l'usuari veu molt bé perquè li està donant un estri que pot ser-li d'utilitat.

Carles Angela: Al principi estava pensat només per l'àrea metropolitana i ara estem treballant amb els sindicats de fora per elaborar una altra guia que es dirà Guia del Taxi a Catalunya. Allí sortirà un mapa de les carreteres de Catalunya amb les parades més importants i els serveis d'urgència. Hi ha una marcada diferència entre el taxi metropolità i un taxi més rural que fa serveis tant d'emergència com per anar a fer excursions (fins i tot, hi quedaran reflectits els 4 x 4). La Guia de Catalunya això ho recollirà; comptarà amb una pàgina per cada demarcació territorial amb les característiques pròpies de cada punt.

• Com s'han fet arribar els elements de la campanya als taxistes?

Francesc Vilaró: La Guia de Conversa la tenen tots els taxistes de l'àrea metropolitana i també pensem entregar-la a la resta de taxistes de Catalunya quan la Guia de Catalunya estigui acabada. Per fer funcionar això estem comptant amb els sindicats, en general, que ens deixen els seus locals per a dipositar-hi els estocs de mate-

Entrevista

rial i a més realitzen la distribució. De totes maneres, si a algú no li ha arribat, només li cal saber que pot trobar guies i cassettes a les seus dels sindicats, a les empreses de radiotaxi, a l'Entitat Metropolitana del Transport; i el rètol de lliure/ocupat a les estacions de les ITV -i en el cas de la resta de poblacions de Catalunya la distribució serà feta oficialment pels sindicats. Es va fer una primera distribució de 5.000 rètols a través del sindicats que es va exhaurir en quatre dies.

• **La realitat és que malgrat això, no hi ha gairebé cap taxi que porti el rètol que ha estat distribuït.**

Carles Angela: Hi ha molta gent que el té però està esperant a col·locar-lo a que sigui universal. Es tracta que es converteixi en el nou rètol oficial del taxi. Jo crec que canviar els hàbits no és fàcil.

• **Se li pot atorgar el caràcter d'obligatori?**

Carles Angela: No s'ha establert així el tema, però sembla que, de cara a l'any que ve, tindrà caràcter de rètol oficial a tot l'àmbit de Catalunya. Els taxistes de Barcelona es converteixen d'aquesta manera en precursors d'un tipus d'indicador que internacionalment pot tenir molt bona acceptació. De fet aquesta iniciativa no es troba més enllà de les nostres fronteres; diferents capitals europees ja han manifestat el seu interès, i potser en un futur també desenvoluparan projectes com aquest. Pensem exportar la idea a d'altres països.

• **Quines quantitats de guies i rètols està previst editar?**

Francesc Vilaró: De rètols en farem tants com taxis hi ha a Catalunya, uns 17.000, comptant l'àrea metropolitana i la resta del país. De Guies de Conversa n'hem editat 20.000, de les quals 15.000 s'han repartit a Barcelona. La Guia de l'Usuari va tenir un tiratge inicial de mig milió d'exem-



Francesc Vilaró, representat de la Generalitat i Carles Angela, membre del Consorci, amb tots els elements de la campanya

plars i està pràcticament exhaurida; ens haurem de replantejar de fer-ne una altra edició. De la de futura Guia de Catalunya, per les seves necessitats -va destinada a uns cinc mil taxis rurals- i tipologia, ens n'estem plantejant unes 200.000, perquè els clients són més clients. Agafen aquell taxi en concret. Fins i tot hem pensat en deixar a la guia un quadre en blanc perquè el taxista en concret posi el seu propi telèfon.

• **Hi ha alguna manera de constatar les millores a partir d'un tipus de campanya com la que heu articulat?**

Carles Angela: Les millores en un procés lingüístic es constaten de dues maneres: depenent del tipus de col·lectiu, amb el canvi d'actitud. En aquest sentit, afortunadament, tots els taxistes entenen el català. I segons les estadístiques de l'Entitat Metropolitana, aquests darrers anys no hi ha hagut cap queixa d'usuari per problemes de tipus lingüístic; anys enrera aquesta no era una tòcnica absoluta i va contribuir a crear una imatge de rebuig entre els usuaris catalano-parlants. Ens agradaria que la campanya contribuís al canvi d'actitud. La Guia de l'Usuari suposa un acte de comunicació en vehicular la informació de negoci -complementària- en un servei que pràcticament funciona per

símbols.

L'ús de la llengua en el sector es podrà avaluar d'aquí un o dos anys: a través de l'actitud dels propis usuaris catalano-parlants que hauran d'utilitzar-la en agafar un taxi de la mateixa manera que ho fan quan van a l'Ajuntament, a la Generalitat, o en comprar el pa...

També podem valorar l'ús de la llengua en funció del coneixement que els treballadors del taxi tinguin i de l'ús que en facin. El que està molt clar és que el senyor que agafa un taxi, que veu que el taxista porta el rètol en català, que rep un "bon dia" del taxista, d'entrada sap que amb aquella persona pot parlar en català. Ara es donen molts casos que persones que parlen en català es veuen condicionades pel rètol i s'adrecen al taxista -que potser també parla català- en castellà. El disseny d'aquesta campanya pretén ser integral, és a dir, no oblidar cap dels actors i interrelacionar-los de forma activa, de manera que uns i altres contribueixin a l'ús de la llengua d'una forma normal. Queda clar, doncs, que el procés lingüístic té dos actors, en aquest cas els taxistes i els usuaris.

• **Quina continuïtat tindrà una iniciativa com aquesta?**

Francesc Vilaró: No voldrèiem deixar tancada la campanya aquí. En un fu-

tur immediat -segurament el darrer trimestre d'aquest any 93- s'endegarà una promoció publicitària on es veuran els nous rètols dels taxis. De manera que incitarà a l'altra part, al segon actor que és l'usuari, a veure ja d'una forma col·lectiva i socialitzada el plantejament que se li fa. Ens hem plantejat l'objectiu que, a principis de l'any 94, tota aquesta imatge corporativa amb rètols i guies estigui definitivament oficialitzada.

El senyor que agafa un taxi, que veu que el taxista porta el rètol en català, que rep un "bon dia" del taxista, d'entrada sap que amb aquella persona pot parlar català

• **Amb quin pressupost compta una iniciativa com aquesta on participen institucions tan fortes?**

Carles Angela: El que està clar és que una inversió com aquesta difícilment es faria sense l'aportació institucional. El pressupost és força elevat. Està molt dividit perquè hi ha participat molta gent: el Consorci que és el que ho va iniciar i va engrescar l'Entitat Metropolitana i la Generalitat. També hi ha participacions que no es poden valorar monetàriament, com Ciutat Groga, que ens va cedir els locals per fer la presentació, els sindicats que s'encarreguen de la distribució, etc. En realitat, encara no és un pressupost tancat, hi ha pendent la guia nova i inclús es podria fer un llibre més ampli, que vagi una mica més enllà...

Talleres ATLÁNTIDA

REPARACION DE AUTOMOVILES



Atlántida, 13 - Tel. 334 53 44 - L'Hospitalet

Una apuesta por el taxi en catalán

La Generalitat de Catalunya y la Entitat Metropolitana del Transport de Barcelona, en colaboración con el Consorci per la Normalització Lingüística, han iniciado una campaña destinada a normalizar la lengua catalana en el sector del taxi. Francesc Vilaró, cabeza del Servei de Formació i Suport Idiomàtic de la Generalitat, destacaba que el hecho que "tener cerca de 20.000 personas rodando cada día por las calles de Barcelona, haciendo millones de viajes, desde el punto de vista de la normalización lingüística, es trascendental. El taxista es una persona con la que la gente, sin conocerlo, habla. Este es un fenómeno realmente especial; si las conversaciones que se mantienen en un taxi fueran normalizándose en catalán sería un logro importantísimo".

La campaña, diseñada como un proyecto integral, se compone de tres elementos principales: un indicador libre-ocupado que cambia el tradicional fondo blanco sobre letras rojas por los colores universales verde-rojo como símbolos de disponibilidad o no.

Respecto a este punto, afirma Carles Angela, director de Imagen, Relaciones y Coordinación del Consorci per la Normalització Lingüística, "ya hay muchos taxistas que lo tienen y que están esperando a que sea universal para colocarlo. Se trata de que se convierta en el nuevo indicador oficial del taxi. Cambiar los hábitos no es fácil".

También se ha repartido entre los taxistas la Guía de Conversación, que es un libro -acompañado de una cassette- que expone en catalán, castellano e inglés los 17 o 18 capítulos que componen la Guía, dedicados a los motivos de conversación que se dan con más frecuencia entre usuario y taxista (tarifas, respuestas sobre alojamientos,

monumentos, etc.). Esta Guía se presenta como alternativa coyuntural a los cursos de lengua catalana; según los promotores de la iniciativa, el libro acompañado de la cassette es idóneo para ser utilizado durante los tiempos de espera, frecuentes en la dinámica de trabajo de los taxistas.

Guía del Usuario

La Guía del Usuario es el elemento que cierra la campaña. Está planteada como un elemento de información y de contacto entre el cliente y el taxista. Contiene el reglamento básico del taxi, sobre todo en lo referente a cuestiones polémicas como tiempos de espera, aportación de cambio, etc. Asimismo, ofrece los teléfonos de las emisoras de taxi y un mapa del área metropolitana y de la ciudad; al principio estaba pensado limitar la Guía al área metropolitana, pero se ha comenzado a preparar la Guía del Taxi en Catalunya dirigida al taxi rural, con un mapa de las carreteras de Catalunya y las paradas y servicios de urgencia más importantes.

La campaña ha tenido un eco notable -inmediatamente se agotó el primer paquete de indicadores libre-ocupado- que ha superado las previsiones. Se lanzó con 17.000 indicadores, 20.000 Guías de Conversación, 500.000 Guías del Usuario; ahora está previsto editar 200.000 Guías de Catalunya... Y no se descartan tampoco reediciones. Afirma Francesc Vilaró, "no queremos cerrar la campaña en este punto. Probablemente el último trimestre de este año realizaremos una promoción publicitaria de los nuevos indicadores de los taxis. Nos hemos planteado el objetivo que, a finales de 1994, esta imagen corporativa con indicadores y guías esté oficializada".

Saludos desde Cuba



Tomás Marín con algunos miembros de PANATAXIS

Este es el extracto de la carta que la agencia PANATAXIS, sindicato del taxi cubano, nos remitió después de la visita de uno de nuestros compañeros a Cuba. Su viaje ha supuesto un primer contacto con el taxi cubano que, esperamos, tendrá una provechosa continuidad en un futuro próximo.

Estimados compañeros:

la presente es para comunicarles que nos ha complacido mucho la visita del compañero Tomás Marín Martínez, colega de Uds. y que ya lo consideramos nuestro por la solidaridad que ha expresado con nuestro proceso en los momentos actuales.

En nuestra corta pero sustanciosa conversación pudimos conocer la influencia, el prestigio de vuestra organización que aglutina en sus filas a los taxistas de Barcelona. Pudimos apreciar también la eficiencia con la que Uds. operan lo cuál constituye para nosotros una nueva experiencia. (...)

Sin más queda de Uds.

Andrés Mompeller Menéndez - Gerente General de PANATAXIS

NEUMATICOS

Hnos. ROJAS

Y

kléber

Al cambio de tus neumáticos te obsequiaremos con la comprobación de tus amortiguadores

LA NUEVA GENERACIÓN

ESPECIALIDAD EN:

FENÓMETRO - EQUILIBRADO DE RUEDAS (DINÁMICO Y ESTÁTICO)

COMPROBACIÓN ELECTRÓNICA DE SUSPENSIÓN

Y ahora más cerca de ti en:

✓ Herrerías Cortés, 17
Tel. 231 78 07 - Barro

✓ Aragón, 138
Tel. 453 37 32 - Barro

✓ Valencia, 561
Tel. 232 64 17 - Barro

Iniciativa llevará las quejas del taxi al Senado

El STAC entregó un informe al candidato al Senado por Iniciativa de Catalunya, Lluís Hernández, con varias reivindicaciones del taxi para que sean defendidas y expuestas en Madrid por su grupo político.

Los puntos expuestos al candidato fueron:

1. El seguro de los vehículos: queremos que se realicen gestiones sobre el Fondo de Garantía, y que el Estado declare el taxi de siniestralidad agravada.
2. Comisión interministerial para la Seguridad Social y la jubilación: para que se trate el tema de la Seguridad Social, la ampliación de las enfermedades profesionales, la jubilación a los 60 años con el 100% de sueldo, etc.
3. Tratamiento fiscal sobre la venta de licencias en la jubilación del taxista: que la venta de licencia sea declarada patrimonio y no rendimiento.
4. Revisiones anuales de la ITV.
5. Incentivar la jubilación con indemnización: el Estado va a incentivar la jubilación anticipada de los camioneros e indemnizar con una cuantía determinada la retirada de las tarjetas de transporte, ya que este sector está saturado. El Estado debería hacer igual en el sector del taxi y, de acuerdo con las comunidades autónomas y las locales, debería adoptar medidas para que la retirada de licencias, empezando por las más conflictivas (Barcelona, Madrid...) se llevara a cabo.

Los sindicatos se hacen eco de la crisis

El periódico *El observador* publicó el día 18 de abril un informe en el que destacaba la iniciativa de los dos sindicatos que cuentan con mayor representación en los órganos consultivos de la Entitat Metropolitana de Transportes (EMT) de Barcelona -el Sindicato del Taxi de Catalunya (STAC) y el Gremio Unión del Taxi (GUT)- de presentar en dicho organismo sendos informes elaborados paralelamente que tienen en común la petición de una doble medida de urgencia:

- Comprobación rigurosa de que cada taxi es conducido por una sola persona y no por diferentes empleados a distintas horas del día.

- Establecimiento de turnos de mañana y tarde, de manera que sólo la mitad de la flota esté simultáneamente en la calle. Cada turno tendría una duración máxima de diez horas; y el trabajo nocturno sería opcional.

Para afrontar la crisis que, en este sector ha supuesto una fuerte caída de la demanda de servicios, los taxistas estarían dispuestos a reducir sus jornadas. El STAC propone tales medidas como una respuesta a la crisis actual y considera que podrían suspenderse si creciera de nuevo la demanda de taxis.

El GUT, en la misma línea que el Sindicato del Taxi de Catalunya reclama jornadas de 8 a 10 horas, y la



vuelta a los antiguos horarios que los taxis acostumbraban a llevar en los parabrisas. Asimismo, considera que sobran en Barcelona unas 3.000 licencias de taxi que deberían desaparecer en un plazo de entre cinco o seis años; aspecto este que, se afirma en el periódico *El Observador* parece utópico si se tiene en cuenta el desorbitado coste económico que ello supondría para la Administración.

FIAT TEMPRA 1.9 DIESEL

(Negro de fábrica) Sólo en Meridiana Motors, S.A.

CLIMATIZADOR,
SERVODIRECCION
Y
PINTADO DE TAXI

1.665.000 ptas.

PROMOCION
ESPECIAL
TAXI



FIAT CROMA 2.0 TURBODIESEL i.d.

2.275.000 ptas.

CLIMATIZADOR
AUTOMATICO
Y
PINTADO DE TAXI

**MERIDIANA
MOTORS, S.A**

FIAT
Tecnología líder.

Av. Meridiana, 326 08027 Barcelona Tel. 349 30 58
Navas de Tolosa, 268 08027 Barcelona Tel. 340 60 16

Alerta ante el escándalo de Unial

Las acusaciones vertidas contra la compañía Unial, aseguradora de UGT, han provocado la alarma. El acontecimiento es más grave en tanto que una gran parte de taxistas viene gestionando sus seguros a través de esta firma.

El periódico *El Mundo* denunciaba el hecho de que, tras un duro informe del DGS sobre presuntas irregularidades en la gestión de Unial, el caso no hubiese prosperado. Según este periódico, el secretario de estado de Economía, Pedro Pérez, habría intervenido para frenar la actuación de la DGS y evitar así el escándalo que provocaría la disolución de esta compañía tan directamente ligada a UGT y a la cooperativa PSV.

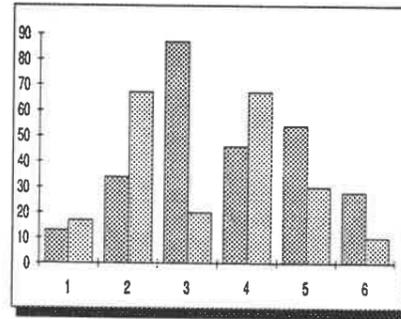
A destacar el hecho de que el grupo IGS tiene afianzados en la aseguradora los pagos adelantados efectuados por miles de cooperativistas de PSV que esperan recibir una vivienda en el marco del popular *Plan 460.000* del Gobierno.

Pérdidas superiores a los 3.000 millones de pesetas

De acuerdo con las conclusiones del acta de inspección levantada por la DGS a mediados del año pasado, la sociedad Unial presentaba en el cierre del ejercicio '91 pérdidas acumuladas de, al menos, 3.488 millones de pesetas, cifra que representa el 64,3% del capital desembolsado y de las reservas patrimoniales. El déficit del margen de solvencia era de 3.188 millones de pesetas, siendo su patrimonio neto negativo de 2.676 millones de pesetas.

El déficit en la cobertura global de provisiones técnicas era de 3.246 millones de pesetas, cifra que representa el 57% del total de provisiones técnicas a cubrir.

Por tanto, el DGS considera que las cuentas anuales de Unial no reflejan la verdadera situación patrimonial de la entidad y que incurre en numerosas ambigüedades, sobre todo en aspectos



referentes a las transferencias de fondos realizadas, como consecuencia de la adquisición de inmuebles, de Unial al grupo IGS y de Unial a Unial Vida y Pensiones, S.A.

Todo el caso, desde las primeras inspecciones, se ha visto obstaculizado, según el periódico *El Mundo*, por la propia actitud de la empresa que, asimismo, en virtud del informe expedido, se encuentra incurso en la causa de disolución prevista en la Ley 33/84 por diversos aspectos (por ejemplo, no conservar en el domicilio social la totalidad de la documentación acreditativa de la actividad económica ejecutada). Desde que se publicó el informe, los inspectores han continuado su riguroso control sobre la entidad, que ya ha estado suspendida cautelarmente en dos ocasiones.

Protesta contra los cánones de instalación de repetidores

El Sindicato del Taxi de Catalunya ha dirigido una carta de protesta al ministro de Obras Públicas y Transportes, Josep Borrell, por la situación de injusticia que se produce en el establecimiento de los actuales cánones de Telecomunicaciones.

Según Miguel Tomàs, presidente del STAC, estos cánones "gravan las instalaciones de los repetidores para las concesiones de frecuencias a compa-

ñías de radio taxi en función de las cotas de altura de los mismos". Barcelona es una zona bastante montañosa, con Montjuïc, Tibidabo y Sant Cugat.

Según la carta remitida al ministerio, esta situación es injusta porque se gravan las concesiones de frecuencia en zonas de orografía montañosa sobre las concesiones de orografía plana, aunque el hecho de estar a mayor

altura no significa que el repetidor tenga un alcance superior a los 30 km que se le asignan.

Por ejemplo, un repetidor en el Tibidabo cuesta 1.200.000 ptas, mientras que una altura inferior a 300 metros supone un desembolso de 600.000 ptas, y ambos llegan por igual hasta una distancia de 30 km, siendo el criterio de diferenciación la coyuntura orográfica.

Fem un canvi d'aires.



Taxi, posa't guapo. Informa't al 412 00 00.

CAMPANYA PER A LA MILLORA DEL PAISATGE URBÀ

Ajuntament de Barcelona



Àrea metropolitana de Barcelona
Entitat del transport

El funcionamiento del taxi en Roma

Durante nuestra visita a Roma con motivo del V Congreso de la Confederación Europea del Taxi, tuvimos la oportunidad de entrevistarnos con varios representantes del taxi romano y recabar de ellos información sobre el funcionamiento del taxi en Roma, una ciudad de más de cuatro millones de habitantes que cuenta con un total de 5.000 taxis en sus carreteras. El sistema de trabajo es peculiar: la flota está distribuida según los turnos de servicio, de manera que por la mañana circulan unos 2.000 taxis, por las tardes también circulan 2.000 unidades y 1.000 taxis durante la noche.



El servicio del aeropuerto en Roma es una experiencia de autogestión de los taxistas

Entre las características que hacen del servicio del taxi en Roma un sistema de trabajo peculiar, muy influido por una sólida tradición cooperativista, cabe destacar la rotatividad semanal de los turnos de trabajo; el hecho de que los 5.000 vehículos dedicados al

servicio estén explotados por titulares de licencia -cosa que implica que no existen asalariados-, es decir, el sueño de los taxistas de Barcelona *un hombre un coche*; y la implantación real y efectiva de jornadas laborales de siete horas y media, o sea igual que

cualquier trabajador de otro sector. El 90% de los taxis está equipado con radio-teléfono. Cuatro compañías de radio-taxi, con un régimen especial de números de teléfono de tan sólo cuatro cifras, se reparten el pastel: Capitale, Cosmos, Tever y Radiotaxi

3750. La más importante agrupa 1.800 taxis y ha adquirido un nivel tecnológico semi-informatizado: es la cooperativa de Radiotaxi 3750.

Esta cooperativa trabaja con 60 líneas telefónicas, 20 de las cuales tienen estatuto preferencial, destinado especialmente a clientes habituales. Asimismo, cuenta con cuatro canales de emisión: tres para dar servicios -siguiendo la división de la ciudad en tres zonas preestablecidas-, y el cuarto canal creado para solucionar los problemas que pueden surgir durante los diferentes servicios y para recabar información de la central.

Una vez el usuario ha llamado solicitando un taxi, se inicia un estudiado proceso para hacerle llegar el servicio lo más rápido posible haciendo la carrera más corta: los servicios se otorgan tomando como referencia el punto desde donde se realiza la demanda del servicio. Los móviles contestan en función de la distancia en minutos desde el servicio. Por ejemplo, al llamar un taxi desde Via Veneto contestará primero quién esté a una distancia máxima de tres minutos del servicio; de no contestar ningún móvil en este intervalo, tomará la responsabilidad una unidad que se encuentre a una distancia de entre 3 y 6 minutos; y si tampoco hay ningún móvil disponible, se hará cargo quién esté a 12 minutos. En el momento de salir el móvil se confirma al cliente el tiempo de llegada, pero nunca se le informa de las posiciones por metros.

Sistema de tarifas

Como se podrá comprobar a través de los datos que citaremos a continuación, el número de km recorridos con pasaje es del 90%, ya que el taxi siempre baja bandera desde el punto

en que se encuentra. La bajada de bandera se cifra en 6.400 liras (854 ptas.) y es equivalente a un recorrido de 3 km o a 9 minutos de circulación; el primer km recorrido cuesta 1.200 liras (160 ptas.) a las que se irán añadiendo 300 liras (40 ptas.) por cada 250 m recorridos. Una hora de espera asciende a un total de 2.400 liras (320 ptas.).

Los días festivos también cuentan con tarifas diferenciadas según el horario: cualquier servicio entre las 7 de la mañana y las 22 h de la noche supone un suplemento 1.500 liras (200 ptas.) y desde las 22 de la noche hasta las 7 h de la mañana siguiente, 3.000 liras (400 ptas.). Respecto al equipaje, las maletas de medidas no superiores a 35 x 25 x 50 cm, cuestan 1.000 liras (133 ptas.) cada una.

Radiotaxi 3750 y el servicio del aeropuerto

La compañía Radiotaxi 3750 cuenta con un equipo de 27 trabajadores como infraestructura de la emisora. Durante el día trabajan 10 personas por turno: 6 recogiendo llamadas, 3 prestando servicios y 1 dedicada exclusivamente al canal de información. El volumen de llamadas que recibe al día y de servicios que atiende es considerable: oscila entre las 10.000 y 12.000 peticiones diarias.

Por otra parte, los taxistas han estructurado el servicio del aeropuerto bajo el régimen de cooperativa; también se encargan del control de las paradas y de la parrilla de reserva -que dirigen y financian ellos mismos. Este sistema de financiamiento está diseñado de manera que sean las propias entradas de la parrilla las que cubran todo el gasto, para que no se conviertan en

una carga financiera para la cooperativa.

La conclusión que sacamos de este estudio sobre el terreno es que los taxistas romanos viven y trabajan en mejores condiciones que los taxistas españoles y que todavía nos queda un largo trecho que recorrer en el camino de una situación justa e igualitaria con otros sectores.



Un modelo inglés acerca el taxi a los disminuidos físicos

El pasado día 28 de mayo, en la plaza de Sant Jaume de Barcelona, se celebró una rueda de prensa ante las puertas del Ajuntament para presentar el nuevo modelo de taxi adaptado a las necesidades de los disminuidos físicos y que, a la vez, puede ser utilizado por cualquier otro tipo de usuario. Este modelo sigue los cánones del taxi inglés, sobre todo en los criterios de espaciosidad y comodidad y cuenta con un acceso lateral. El Chrysler Voyager cuesta 1,5 millones al salir de fábrica y su adecuación supone la suma de 2,5 millones al precio inicial. Miguel Pereira, secretario general de la ONCE de Madrid, destaca la importancia de haber hecho realidad este proyecto, que viene gestándose desde hace muchos años, sobre todo a nivel de las propias organizaciones del taxi. El principal problema residía en la falta de un modelo de vehículo que permitiera realizar la adaptación. El

modelo antiguo, que hasta ahora ha circulado por Barcelona, es un Nissan y aunque fue un avance en su momento, presentaba diversos inconvenientes para este tipo de transporte. De todas maneras, afirmaba Joan Torres, presidente de la EMT, que también asistió al acto, "esta segunda adaptación tampoco ha sido fácil; nos

Está previsto que, en un periodo de dos años, circulen por Barcelona más de 200 coches adaptados

hemos encontrado con numerosos problemas técnicos. En estos momentos contamos con siete unidades y dos más que se están fabricando y llegarán a Catalunya el mes de octubre. El hecho de que sean vehículos ingleses

implica cambios para adaptarlos al país; cuando llegaron consumían gasolina y a los pocos días tuvieron que ser adaptados al gas-oil por problemas de economía y seguridad".

Conseguir un servicio normalizado

Destaca Miguel Pereira, "el objetivo de la ONCE es impulsar un servicio normalizado, al acceso de cualquiera con o sin minusvalías. Un servicio no especializado puede ser una revolución en el transporte, que viene a añadirse al cambio radical de movilidad que ha supuesto para los minusválidos la invención de la silla de ruedas eléctrica y la aplicación de la tecnología del s. XX a sus necesidades". De hecho, se espera que, en un periodo de dos años, circulen por las calles de Barcelona más de 200 vehículos adaptados.

La actual iniciativa ha sido posible gracias al convenio establecido entre la Federación Española de Municipios, el INSERSO y la ONCE, que aportan, sobre un capital de 4 millones que cuesta un taxi adaptado: 2 millones la Federación y 1 y 1 el INSERSO y la ONCE. "Se trata de compensar al taxista por el esfuerzo que supone adquirir un coche de estas características", afirma Miguel Pereira.

Las autoridades que asistieron al acontecimiento valoraron muy positivamente esta iniciativa. Eulàlia Vintró, responsable del área d'Assumptes Socials de l'Ajuntament de Barcelona, afirmaba: "Hoy es un día en el que



El Chrysler Voyager destaca por su comodidad y espaciosidad a la inglesa



La entrada lateral ha supuesto un cambio notable, tanto en estética como en practicidad

me siento francamente contenta. Para mí la importancia de esta presentación radica en el hecho de haber introducido criterios de normalización; se ha modificado un servicio destinado únicamente a un sector de población para normalizarlo a nivel general, de manera que si una madre quiere llevar a su niño con el carrito puede acceder a un taxi espacioso y cómodo". Eulàlia Vintró confirmó que se están llevando a cabo una serie de conversaciones para ampliar el servicio que, hoy por hoy, todavía cuenta con pocos vehículos circulando.

Según Joan Torres este proyecto se enmarca en la línea general de actuación de la Administración, en la que destacan "la colocación de ascensores y las facilidades de acceso a algunas paradas de metro; el hecho de que toda la Línea II del metro haya sido adaptada a las minusvalías físicas; el

hecho de que circulen 11 autobuses especializados que realizan el servicio escolar y el servicio esporádico, la prioridad de los cuales es abandonar el servicio escolar para dedicarse exclusivamente al esporádico. El servicio del taxi es un complemento muy importante; con él no llegamos al 100%, pero indica que hay un plan y que se va avanzando hacia unos objetivos. Este es un inicio. Ahora el tema es el de las prioridades económicas y las políticas. El Ajuntament ofrece la tecnología y los medios y esperamos que las diferentes instituciones prioricen económicamente, presupuestariamente, el proceso de adaptación".

Bono-taxi para llevar el servicio a quién lo necesita

Junto con los taxis nuevos también se está llegando a acuerdos sobre la

implantación de los bono-taxi, que consisten en aportaciones puntuales de entidades provinciales y locales para permitir el acceso al taxi a todas las personas con deficiencias graves que lo necesiten.

Afirma Manuel Pereira en relación a ello, "si cuentas con un taxi adaptado y sólo los ricos pueden usarlo es ridículo; deseamos un taxi con vocación social. Por eso se está en conversaciones con diversas comunidades autónomas para conseguir que financien los traslados. En Álava, por ejemplo, se ha concedido una subvención para personas que tienen edades entre 16 a 65 años. La organización ONCE ha colaborado en la primera implantación, pero este gasto debe asumirlo la Administración. En realidad, el bono-taxi es el sistema más barato para resolver el transporte urbano puerta a puerta."

10 años de ITV en Catalunya

En el marco de la Saló del Automóvil se hizo pública la Memoria de Actuaciones de 10 años de Inspección Técnica de Vehículos (en Catalunya existen actualmente 27 estaciones fijas, 4 móviles y 4 móviles agrícolas). El acto fue presidido por el conseller d'Indústria i Energia, Antoni Subirà, que anunció el lanzamiento de una campaña para fomentar el uso de la ITV, dirigida tanto a turismos como a camiones y ciclomotores. La campaña, que comenzará a emitirse el próximo día 7 de junio con el lema Passa-la, és vital (Pásala, es vital), realiza un repaso visual de los numerosos objetos que los conductores colocan en sus vehículos a modo de amuletos personales, y culmina recordando que Només n'hi ha una que et garanteixi la seguretat del teu vehicle: la ITV (Sólo hay una que garantice la seguridad de tu vehículo: la ITV). El conseller incidió en la importancia para la seguridad viaria del estado del vehículo y de los cuidados de mantenimiento que se realizan durante su vida útil.

Habla el Departament d'Indústria i Energia La ITV en Catalunya: un servicio cercano, rápido y cómodo

Catalunya fue la primera comunidad autónoma del Estado español que organizó una red propia de estaciones de Inspección Técnica de Vehículos, siendo el Departament d'Indústria i Energia el responsable de la dirección técnica del servicio y del control de las entidades colaboradoras.

Este modelo de concesión administrativa ha sido adoptado posteriormente por la mayoría de comunidades autónomas del resto del Estado.

Desde su inicio, el Departament d'Indústria i Energia planificó la marcha de la estaciones de ITV con el objetivo de conseguir para el usuario:

- La mayor comodidad mediante la distribución territorial de las estaciones. En el caso de Barcelona ciudad, tomando como punto de referencia la plaza de Catalunya, en un radio de 3 km, hay tres estaciones.
- Evitar las colas con el aumento del número de estaciones que, a finales de 1993, llegarán a 38.
- Optimizar el tiempo de la inspección ampliando hasta 70 las líneas de inspección en servicio. Con esta finalidad el tiempo necesario para pasar la inspección se ha reducido drásticamente.
- Incorporar novedades técnicas: maquinaria tecnológicamente avanzada, hojas de diagnóstico informatizadas, etc.

Relación de estaciones ITV por comunidades autónomas

Andalucía	23
Aragón	13
Asturias	3
Baleares	6
Canarias	10
Cantabria	2
Castilla-La Mancha	16
Castilla-León	25
Catalunya	35*
Extremadura	7
Galicia	20
La Rioja	3
Madrid	13
Murcia	4
Navarra	3
País Vasco	3
Valencia	10
TOTAL	188



Imagen identificadora de la campaña que comenzó el 7 de junio

Sólo se somete a la ITV un 25% de los vehículos

En posterior rueda de prensa el conseller expuso las dificultades para controlar el número de vehículos que se someten a la ITV. Hoy por hoy se calcula que sólo un 25% cumple este requisito. Uno de los factores que dificultan su control es el desconocimiento del parque real de coches, estimado actualmente en 3.400.000 unidades en Catalunya. "Es imposible realizar un seguimiento exhaustivo porque muchos de los vehículos matriculados en Catalunya son vendidos a usuarios de fuera de nuestras fronteras, pasan a otras zonas o simplemente no son dados de baja sino abandonados en cunetas y barrancos", afirma el conseller Subirà. Respecto al grado de envejecimiento, Subirà estimó que el parque del coche en Catalunya es bastante joven -ya que muchos automóviles no superan los cinco años- y cuenta con pocos vehículos de segunda mano. Según el conseller, el verdadero problema radica, en parte, en la falta de compromiso de la guardia civil y, sobre todo, de la policía municipal. El conseller afirmó, "el Departament d'Indústria provee pero no tiene porque controlar". En el panorama europeo, la legislación permite a cada usuario realizar la ITV de su coche en el país que desee, sin que el país de origen tenga constancia de ello. Por otra parte, el nivel técnico de las inspecciones no es homogéneo, a pesar de que está homologado.

Seis ejes de intervención

Catalunya, en palabras de Antoni Sabala, director general de Seguretat Industrial, es un punto modélico en cuanto a calidad de la inspección técnica y el desarrollo de tecnología propia en este sector. Antoni Sabala centró en seis ejes de intervención prioritaria el ejercicio de Seguretat Industrial en el sector:

1. Incremento de la seguridad, ya que el nivel de incidencia de los fallos mecánicos en accidentes es del 12%.
2. Comodidad y buen servicio al usuario. En este sentido se ha ampliado la red y se ha avanzado en la reducción del tiempo de espera (incluso se puede solicitar hora por teléfono). En el año 1992 se aceptó un plazo de 48 horas para subsanar el problema que presenta y volver a pasar la inspección sin devengar tarifa.
3. Mejora tecnológica. La *check list* ha sido ampliada a 90 puntos de comprobación. Además del equipamiento básico para realizar el diagnóstico mínimo del motor, diversas estaciones han incorporado nuevos puntos en la lista, tales como el arranque correcto, el control de la ignición, etc. En el punto de Vilamanya existe un equipo de comprobación del ABS. Asimismo, se ha planteado la posibilidad de instalar equipos de televisión para que el usuario pueda ver desde su puesto de espera qué se está haciendo con su vehículo. Actualmente la línea de estudio trabaja en relación a la detección de agua en el líquido de frenos y a la disminución de

la contaminación sonora.
4. Ahorro de energía. De 9 toneladas de petróleo que requiere Catalunya para su consumo energético, el 33% está destinado a la automoción, de manera que la responsabilidad de este sector en el ahorro energético es muy importante. Por ello se han establecido medidas más rigurosas de control del carburador.
5. Formación profesional: reciclaje continuo de la formación de los mecánicos de las ITV en permanente intercambio de conocimientos con los talleres de reparación. Por ejemplo, se está preparando un curso para mecánicos de ITV en colaboración con la Escola Técnica Professional del Clot.
6. Mejora del medio-ambiente en el control de humos y gases al no admitir un porcentaje superior al 5,5% de monóxido de carbono.

Principales problemas en los vehículos

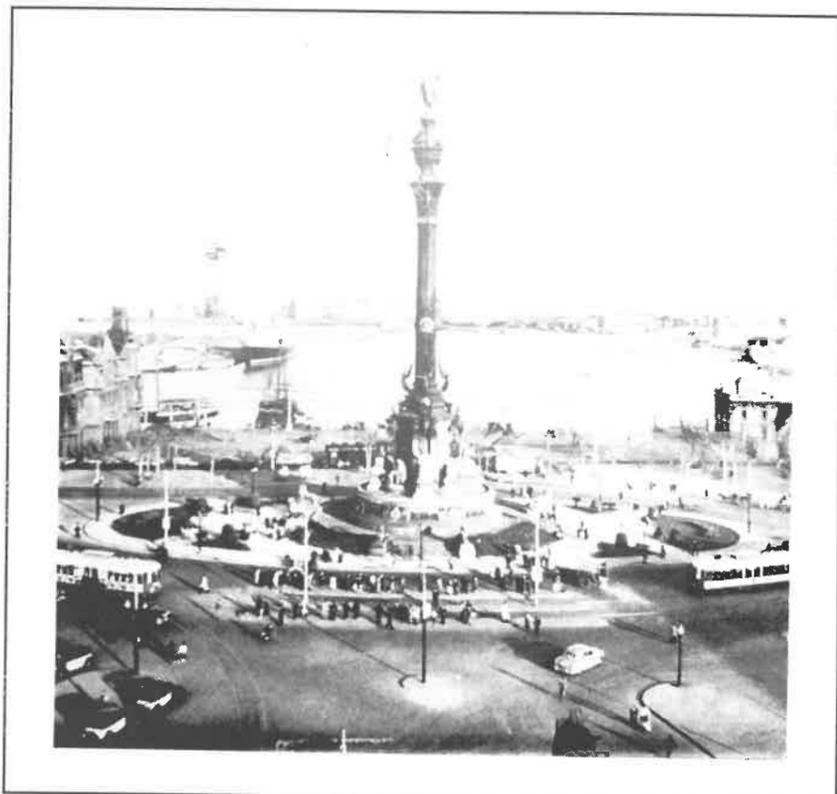
Los balances de este año en cuanto a los vehículos revisados son de un total de 992.623 vehículos en primera inspección, de los cuales 179.819 fueron rechazados por defectos graves o importantes, cosa que significa un 18,11% de rechazo frente al 18,34 registrado en el año 1991. Los motivos de rechazo se debieron sobre todo a factores de acondicionamiento interior, dirección, ejes y suspensión, etc. Aumentaron relativamente los problemas derivados de la señalización, los frenos y el motor y la transmisión. Por contra, se mejoró ostensiblemente en lo referido a acondicionamiento exterior, carrocería e iluminación.



La campaña va dirigida también a los ciclomotores

Revisiones (I)

La sección del archivo histórico presenta una serie de artículos dedicados a la historia de la Inspección Técnica de Vehículos, destacando los hechos más singulares de su ya larga trayectoria en el marco de la evolución hacia métodos más racionales y menos coercitivos



Barcelona años cincuenta. Tranvías, vehículos, tracción animal y, curiosamente, en el ángulo inferior izquierdo, la parada de taxis que se menciona en el artículo

Los taxistas siempre hemos tenido cierta inclinación a sentirnos molestos cuando se trata de cumplir con la necesidad de pasar revisiones obligatorias, ya sean de las que hoy conocemos como ITV, así como cualquiera de las que había anteriormente. Y en principio ello es comprensible, puesto que a primera vista significa una pérdida de tiempo que podríamos emplear en objetivos más rentables o

lúdicos. Sin embargo, cuando actualmente en una ITV nos señalan alguna anomalía que nosotros no hemos podido localizar como por ejemplo un principio de grieta en el puente delantero (detalle que sólo se puede detectar con desplazamientos laterales del vehículo) evitamos, con el precoz diagnóstico, llegar al accidente o, como mal menor, a una abultada factura. Y entonces también sabemos

darnos cuenta de la parte positiva de la cuestión.

Con este artículo y algún otro que seguirá sobre el mismo tema intentaremos demostrar que las revisiones de ahora comparadas con las de antes son por todos los conceptos mucho más efectivas y racionales. Los que ya peinamos canas o no peinamos nada, por lo menos así lo creemos. Vamos pues a ello para que cada cual pueda juzgar por sí mismo, aunque como anticipo y para dar entrada a este primer escrito proponemos pasar por una breve y somera descripción de los tres principales personajes que antaño generalmente efectuaban las revisiones, tanto de material como de taxímetros. Y con ello daremos, en cierto modo, una casi imprescindible entrada humana al relato.

Empezaría la pequeña historia a mediados de la década de los cuarenta. Cartillas de racionamiento, coches viejos y sin piezas de recambio, restricciones eléctricas, gasógenos, escasez y asignación de cupos de carburante y todo ello bien mezclado con la ley del garrotazo y tentetieso. Y en medio de todo este revoltijo situaremos a nuestros tres protagonistas.

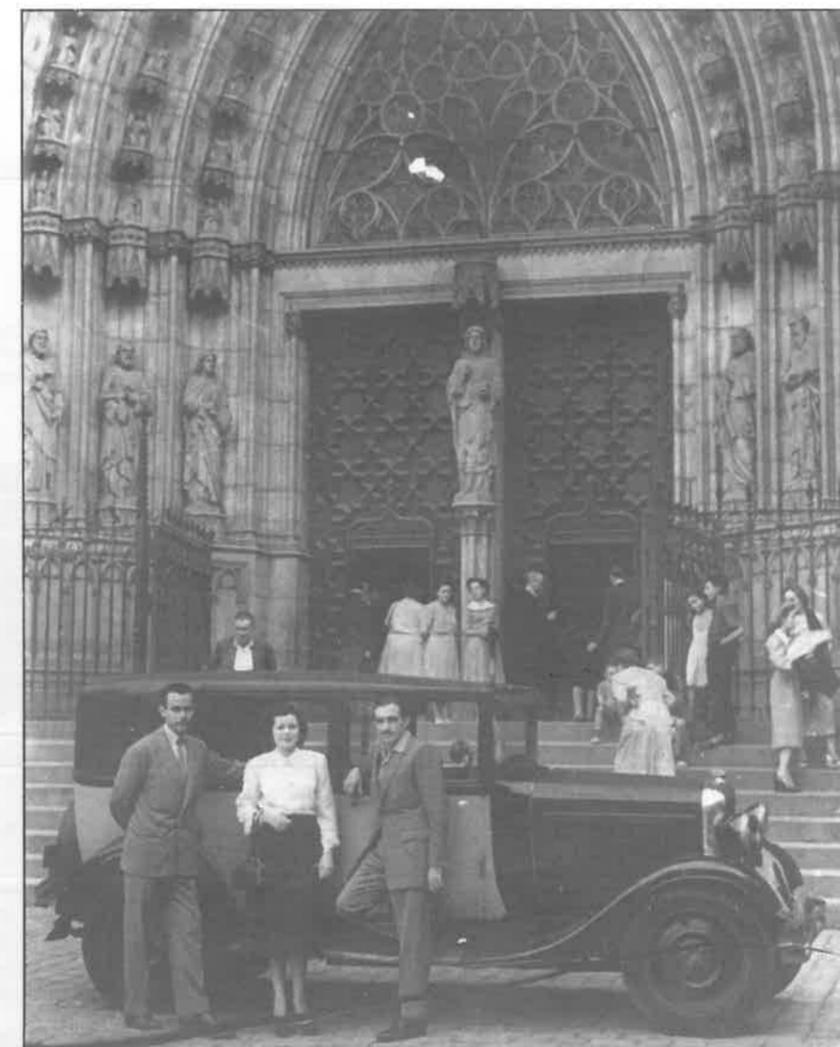
“El Rubio”, “El Andaluz” y el “El Gallego”

El primero de ellos podría ser el conocido popularmente como “El Rubio”, en clara alusión al color de su cabello. Actuaba de duro, como funcionario inspector al servicio de las revisiones que efectuaba el Ayuntamiento, y to-

das las apariencias daban a entender que había logrado la plaza gracias y debido a su innato odio africano por el colectivo taxista. Cuando iba por la calle era en plan de Gran Inquisidor, y su afán era la caza de brujas en forma de taxistas, con un entusiasmo tal que nadie hubiera podido negar que no se ganaba su nómina con creces. Se le había visto en cierta ocasión dar un buen rapapolvo a un taxista en una parada que existía allá por los cincuenta y tantos, situada entre el monumento a Colón y el principio de las Ramblas, cuando a las tres de la tarde, en pleno y ardiente verano, y con un sol que caía de justicia, la víctima llevaba un poco doblada la manga de la sahariana. Aquella parada permitía tres coches en dirección plaza Catalunya, y tres mirando al mar, siendo indiferente coger cualquier primero de fila. Nuestro hombre, después de afear reiteradamente y con recochineo la postura de la manga al pobre taxista que estaba medio asfijado dentro de su coche, y luego de que se hubo cerciorado de que el transgresor llevaba perfectamente ajustada la corbata al cuello de la camisa, se fue a subir como usuario al primer taxi que estaba en la línea opuesta -y por lo tanto más distante- a pesar de que el amonestado ocupaba también el primer punto. ¡Castigo y vilipendio ejemplar para el culpable de tamaña osadía en su vestimenta! El segundo protagonista tenía el alias de “El Andaluz”. Pertenecía a la Delegación de Industria, y sin ánimo de querer ofender, lo cierto es que acos-

tumbraba a llevar a cuestas una cierta mala uva crónica. Estuvo mucho tiempo en la instalación para revisiones que se montó en el Morrot, situada en el inicio y a mano derecha de la carretera de Casa Antúnez. Su deporte favorito era hacer levantar la culata para medir el cubicaje a cualquier taxi que le infundiera sospecha. Pero lo malo era que, a veces, ejercía este derecho (por otra parte perfectamente legítimo en caso de duda), sólo para hacer la pascua, que buena prueba de

ello daremos en alguna otra ocasión. Excusamos aclarar el problema que esto suponía para el atribulado taxista que le tocaba esta china, ya que ello lo obligaba a tener que inmovilizar allí el coche, buscar y encontrar un mecánico que accediera a desplazarse de su taller, sacar y volver a montar la culata in situ, con el complemento final de pagar una buena factura además de la correspondiente pérdida de tiempo. Por último, y durante muchos años, hubo el que quizá fuese el más cono-



El Citroën C-4, protagonista durante muchos años en el mundo del taxi

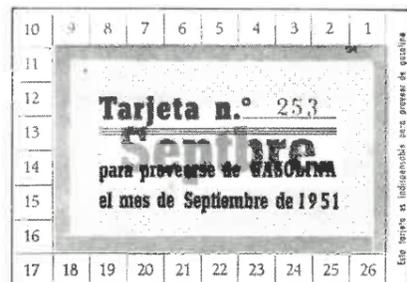
Reportaje



El carnet de depuración, documento básico e indispensable durante la posguerra para ejercer la profesión

cido y popular de todos: "El Gallego". Si lo mencionamos con el nombre con que popularmente era conocido es porque no nos acordamos del suyo verdadero, en cuyo caso no dudáramos en ponerlo, por lo que después veremos. Dependía también de la Delegación de Industria, y tanto de éste como del anterior ya se puede suponer el origen de sus mote. Aclaremos que el primero al que hemos hecho referencia era catalán. Pero bueno, esto de sus orígenes nada en absoluto tiene que ver, ni muchísimo menos, en detrimento de sus etnias respectivas, todas naturalmente igual de respetables. Pero tal como sucedía hay que recordarlo.

Pues bien, el citado "El Gallego" (si nos atreviésemos con la barbaridad antes del mote pondríamos "señor") arrastraba fama de malvado. Cuando en una revisión corría la voz ¡está "El Gallego"! parecía que todos teníamos que ponernos a temblar. Y se da el caso peregrino de que, en realidad,



INTERVENCIONES		ENTREGAS	
Fecha	Descripción	Fecha	Cantidad
1/9	...	1/9	...
2/9	...	2/9	...
3/9	...	3/9	...
4/9	...	4/9	...
5/9	...	5/9	...
6/9	...	6/9	...
7/9	...	7/9	...
8/9	...	8/9	...
9/9	...	9/9	...
10/9	...	10/9	...
11/9	...	11/9	...
12/9	...	12/9	...
13/9	...	13/9	...
14/9	...	14/9	...
15/9	...	15/9	...
16/9	...	16/9	...
17/9	...	17/9	...
18/9	...	18/9	...
19/9	...	19/9	...
20/9	...	20/9	...
21/9	...	21/9	...
22/9	...	22/9	...
23/9	...	23/9	...
24/9	...	24/9	...
25/9	...	25/9	...
26/9	...	26/9	...

era todo lo contrario, y de ello pueden dar fe, afirmándolo, todos los compañeros que hemos consultado. Era de carácter serio, eso sí, tocado invariablemente con un sombrero de ala dura, un buen bigote y un sempiterno traje gris. Hablaba siempre sin levantar la voz, con educación y, sobre todo, sin avasallar a nadie. O sea, todo lo contrario de lo que generalmente se estilaba en aquel tiempo y que ejercían muchos a los que se les había otorgado alguna migaja de poder. Era proclive, sin que ello supusiera faltar a su deber, a pasar por alto alguna pequeña falta o detalle que otro habría arreglado por la vía rápida, y accedía a dar una explicación sobre ello en unos términos en que se acababa por reconocer que tenía toda la razón y lo subsanábamos de buen grado sin que hubiese que llegar a la fase coercitiva. Pero ironías de la vida (o de la profesión) tenía, tal como indicamos, fama de terrible. Aunque, a fuer de sinceros y por vía de arrepentimiento, digamos sin embargo que esta aureola se la añadíamos sin demasiada convicción.

Seguiremos con las revisiones pre-ITV.

Del archivo histórico del STAC



Tarjetas de aprovisionamiento de gasolina; viejo recuerdo de años de privaciones

Un taxi llamado Orion.

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

Orion trata con el mismo cuidado al equipaje que a los pasajeros. Su elegante estilo ofrece un enorme maletero de 490 litros. El más completo equipamiento de serie y opciones tan importantes como ALB y aire acondicionado. Venga a su Concesionario Ford. Un taxi llamado Orion le espera.



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.



NUEVO SEAT TOLEDO TAXI



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

EQUIPAMIENTO ADICIONAL:

- Batería 12 V. 380 A (64-AH).
- Alternador 65 A
- Asiento conductor reforzado.
- Interruptor de luz interior en el tablero.
- Preinstalación para taxímetro electrónico y módulo.
- Cenicero en ambas puertas posteriores.
- Rueda de repuesto idéntica a dotación.
- Suspensión reforzada.
- Cables de embrague y acelerador reforzados.

AHORA 14% DESCUENTO SOBRE PRECIO FRANCO FABRICA

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

SEAT
Grupo Volkswagen

Auto Fuber

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

ABIERTO AL MEDIODÍA

OTU

WOLAN

Latorre e Hijos

T. Latorre e Hijos, S.A.
Puigcerdà, 98
08019 Barcelona

Tel. 307 33 58
Fax 308 11 62

**NOS COMPLACEMOS EN ANUNCIARLES
LA INCORPORACIÓN A NUESTRA EMPRESA
DE LA MARCA**

TAXITRONIC

CONDUCTOR
LLENCTW 44
MATRICULA

13 DE JULIO DE 1992
HORA INICIO: 10:45
N. FACTURA: 1001

CARRERA: 8.00 Ptas
KILOMETROS: 10.00 Ptas
RECORRIDO: 300 Ptas

IMP. TOTAL: 1100.00 Ptas

I.V.A. INCLUIDO
800 CREDITO AXE

T.M. OCUPADO: 20:00
T.M. SERVICIO: 6.5 Ptas
HORA FINAL: 12:02
ORIGEN:
DESTINO:

BIEN VENIR
SIEMPRE A SU SERVICIO



- * **TAXIMETROS NUEVOS**
- * **CAMBIO DE MATERIAL**
- * **IMPRESORAS**
- * **REPARACIONES**
- * **VERIFICACIONES**
- * **CAMBIO DE TARIFAS**

**EL TX 28
CUMPLE CON LA
NORMATIVA VIGENTE
DE LA E.M.T. DE
BARCELONA**



SUPER OFERTA TAXIMETRO TAXITRONIC TX-28

**1 ENTRADA DE 10.000.- Ptas.
6 CUOTAS DE 10.000.- Ptas. c/u.**