

taxi LIBRE

núm. 73

abril-junio 1993



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

taxi LIBRE

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



CONFEDERACIÓN
DEL TAXI DE ESPAÑA



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 Biotos*



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

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

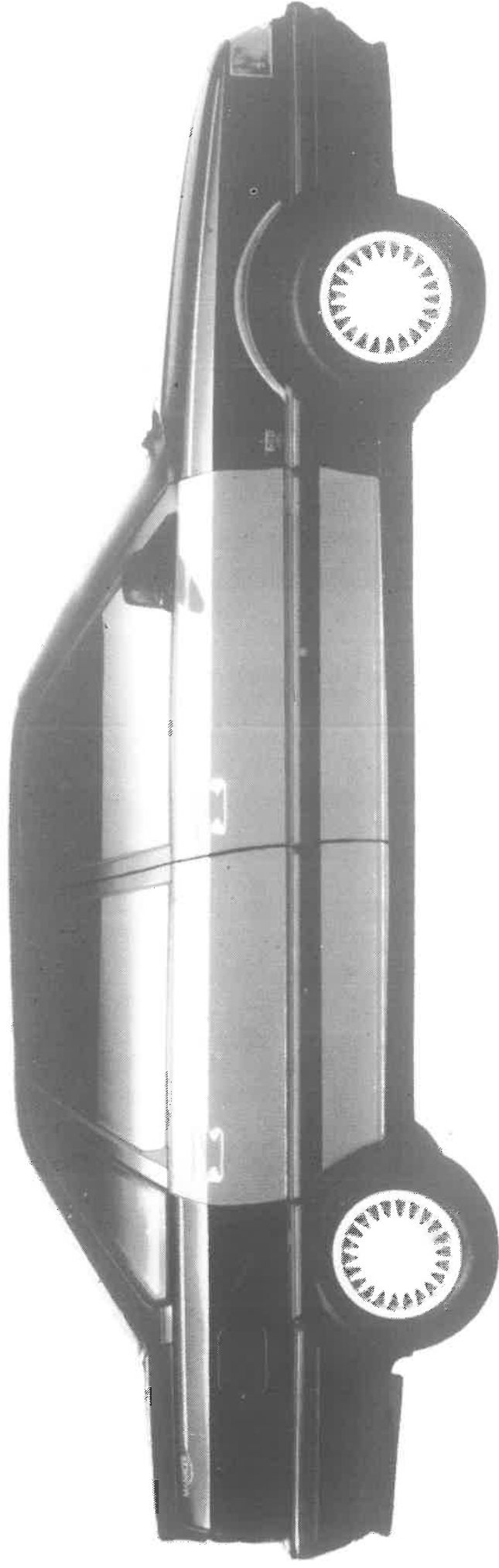
RENOVACIÓN DEL PERMISO DE CONDUCIR

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

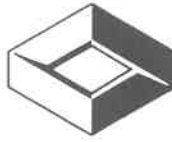
65 años como profesionales ópticos, garantizan nuestros trabajos y servicios

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

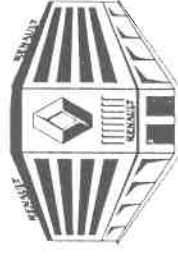
E.A.C.A.S.A. VALLDAURA - Pº Valldaura, 175-177 - Teléfono 359 99 66 - 08031 - Barcelona

E.A.C.A.S.A. MARAGALL - Pº Mragall, 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.



GLORIES

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 postre 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.



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

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

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 Terrassa.

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

taxímetros Barcino[®]

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO DE

 *Mitax, s.a.*



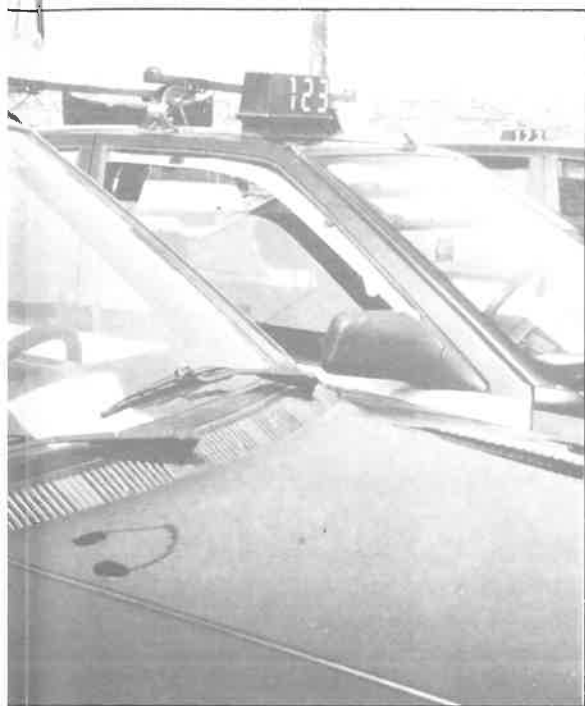
MONTAJES: TAXÍMETROS - RADIO TELÉFONOS - TELÉFONOS
RADIOCASSETTE - ALARMAS

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

Un taxi en català



alitat dels colors verd i vermell

• **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-

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 Grogga, 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".

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.

1.665.000 ptas.

**PROMOCION
ESPECIAL
TAXI**



**CLIMATIZADOR,
SERVODIRECCION
Y
PINTADO DE TAXI**

FIAT CROMA 2.0 TURBODIESEL i.d.

2.275.000 ptas.

**CLIMATIZADOR
AUTOMATICO
Y
PINTADO DE TAXI**

**MERIDIANA
MOTORS, S.A.**

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

FIAT
Tecnología líder.

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

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.

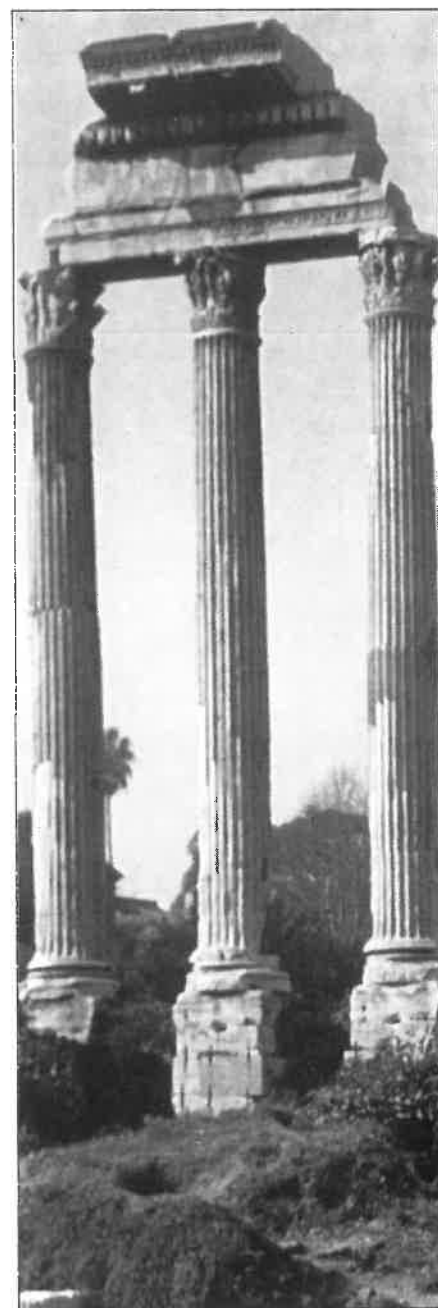
Radiotaxi 3750 y el servicio del aeropuerto

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.





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."

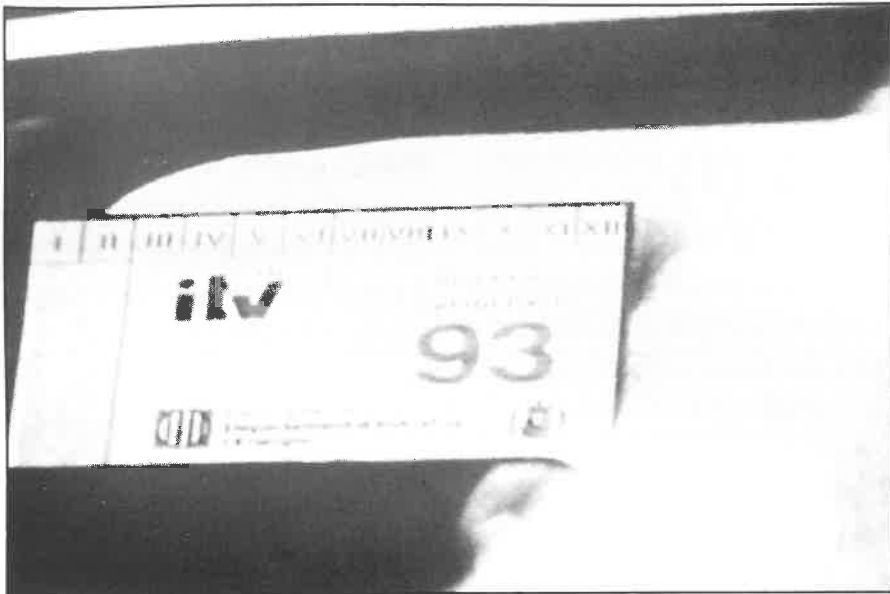


Imagen identificadora de la campaña que comenzó el 7 de junio

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 por que 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 Vilamanyà 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

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 asfixiado 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 amoneñado 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". Pertenece a la Delegación de Industria, y sin ánimo de querer ofender, lo cierto es que acos-

tumbraba a llevar a cuestras 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

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 Vd. 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

T. 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



- * **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.