

INFORMATIU

Editorial

Acabamos de entrar en un nuevo año y ello nos permite ya realizar el balance del anterior, 1984, al que podemos calificar de positivo para el sector del taxi. Son muchos los motivos que avalan esta afirmación; algunos, realidades concretas; otros, proyectos que van a materializarse en un futuro inmediato.

Entre estos últimos, los más relevantes son los que se derivan de la elaboración, de un paquete de medidas, el Acuerdo Global para la Ordenación del Sector, encaminado a la superación de la crisis.

En cuanto a las realizaciones concretas, creemos que vale la pena destacar algunas:

Hay ya publicidad —tanto interior como exterior— y ello supone ingresos adicionales para los taxistas, pero también un esfuerzo, pues en su mano está la forma de contratarla.

Gracias al traslado de las instalaciones de la Zona Franca a la ITV de Badalona se ha conseguido facilitar el proceso de cambios de material y el pintado de calcas.

Se ha puesto en marcha un Plan de Seguridad Ciudadana en el que se contempla de forma particular la problemática del sector dándole soluciones concretas, al sector del taxi.

Una orden del Ministerio de Economía y Hacienda, autorizan-

do a Butano, S.A. a organizar la distribución y venta de los gases licuados del petróleo a granel como carburante de automoción, posibilita, a partir de los acuerdos efectuados entre la CMB y Butano, S.A., que el GLP a granel se convierta muy pronto en una realidad.

Podríamos añadir otros muchos logros para infundir optimismo, pero, nuestro deber es señalar también la necesidad de llevar a cabo un trabajo conjunto de cara a convertir éxitos particulares en una ordenación definitiva del sector del taxi.

Acabem d'entrar en un nou any i això ens permet de realitzar ja el balanç de l'anterior, el 1984, que podem qualificar de positiu per al sector del taxi. Molts motius avalen aquesta afirmació. Alguns, realitats concretes; d'altres, projectes que es materialitzaran en un futur immediat.

Entre aquests darrers, els més rellevants són els que es deriven de l'elaboració d'un conjunt de mesures, l'acord global per a l'ordenació del sector, encaminat a la superació de la crisi.

Quant a les realitzacions concretes, creiem que val la pena de destacar-ne algunes:

Ja hi ha publicitat —tant a l'interior com a l'exterior— i això suposa ingressos addicionals per als taxistes, però també un esforç, ja

que s'han d'ocupar de contractar-la.

Gràcies al trasllat de les instal·lacions de la Zona Franca a la ITV de Badalona, s'ha aconseguit de facilitar el procés de canvis de material i pintat de calcs.

S'ha posat en marxa un Pla de Seguretat Ciutadana que contempla particularment la problemàtica del sector, bo i donant-li solucions concretes.

Una ordre del Ministeri d'Economia i Hisenda, autoritzant Butano, S.A. a organitzar la distribució i venda dels gasos licuats del petroli a granel com a carburant d'automoció possibilita, a partir dels acords efectuats entre la CMB i Butano, S.A., que el GLP a granel es converteixi ben aviat en una realitat.

Podríem afegir moltes altres consecucions per a infondre optimisme, però també és el nostre deure assenyalar la necessitat de portar a terme un treball conjunt de cara a convertir éxits particulars en una ordenació definitiva del sector del taxi.

EN ESTE NUMERO

- Editorial.
- Modificaciones del Real Decreto por el que se regulan los contratos en prácticas y para la formación.
- Cambio de situación de la parada de EL CORTE INGLES.
- Cambio de Tarifas.
- Un poco de historia sobre los Taxis de Barcelona. III.
- Desaparecen los servicios de la Zona Franca.
- Relación de paradas de taxi.
- Acuerdo global para la promoción del taxi.
- Experiencia piloto de suministro de GLP a granel.
- Cartas de agradecimiento recibidas.
- Notas de prensa.

Modificaciones del Real Decreto por el que se regulan los contratos en prácticas y para la formación

La ley 32/1984 del pasado 2 de agosto modifica sensiblemente el artículo 11 del Estatuto de los Trabajadores, que regula los contratos de trabajo en prácticas y para la formación. Estas modificaciones están encaminadas a eliminar aquellos aspectos más limitativos.

Se procede a derogar y modificar la sección 3.^a del capítulo II del Real Decreto 1445/1982, de 25 de junio, con la pretensión de potenciar la inserción en el empleo de nuevos trabajadores.

A modo de resumen, trataremos de dar a conocer aquellos aspectos de la nueva normativa de mayor interés para el colectivo del taxi en particular:

— La retribución del trabajador, que corresponderá únicamente a las horas efectivamente trabajadas, será establecida en el contrato o, en su caso, en el Convenio Colectivo correspondiente, sin que en ningún caso pueda ser inferior al Salario Mínimo Interprofesional que corresponda en proporción a la jornada de trabajo efectiva.

— Los trabajadores contratados en prácticas o formación laboral tendrán derecho a todas las prestaciones de Seguridad Social, no computándose el tiempo de con-

trato a efectos de carencia para la pensión de jubilación.

Los empresarios que contraten a tiempo completo a trabajadores en prácticas quedarán exentos del 75% de la cuota empresarial de la seguridad social.

Mediante disposición adicional, se permite a la Administración Pública acomodar estas modalidades de contratos a las peculiaridades de las mismas, de modo que los títulos emitidos por la Adminis-

tración tendrán validez a efectos de contrato de prácticas.

Así los viene aplicando el INEM a los titulares de Carnet Metropolitano de Taxista, expedido por la CMB: A estos profesionales les es, por tanto, de aplicación el contrato de prácticas que regula el Real Decreto.

Los contratos de prácticas para el taxi tendrán una duración mínima de 6 meses.



Cambio de situación de la parada del Corte Inglés

La reserva para parada de Taxis existente junto al bordillo de la acera de "El Corte Inglés" situado en el sector sur de la Plaza Reina María Cristina, cuya cabeza se halla junto a la calle Juan Güell presenta los siguientes inconvenientes:

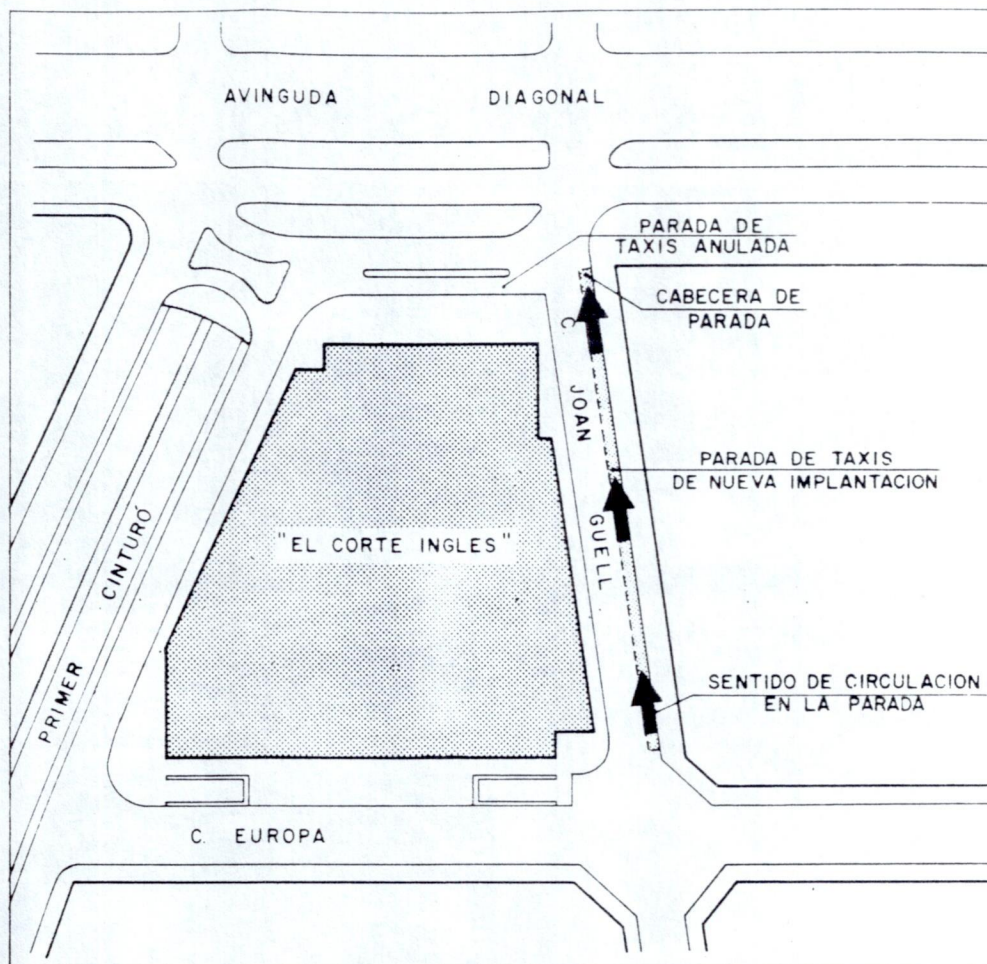
A. Obliga a los taxistas a tener que circunvalar por entero el edificio de El Corte Inglés y volver a pasar por la cabecera de parada, para dirigirse a cualquier destino.

B. Los taxis que desean incorporarse a la reserva, en ocasiones deben esperar a que se desplacen los que se hallan en ella. lo que implica, obstrucción para el tráfico que, procedente de Gran Vía de Carlos III lado Besòs, se dirige a la Avda. Diagonal.

Con objeto de hacer más fluido el tráfico y para mayor comodidad de los taxistas, la Unidad Operativa de Circulación ha decidido implantar, en una primera fase, entre otras medidas, el traslado de la parada de taxis situada frente al Corte Inglés.

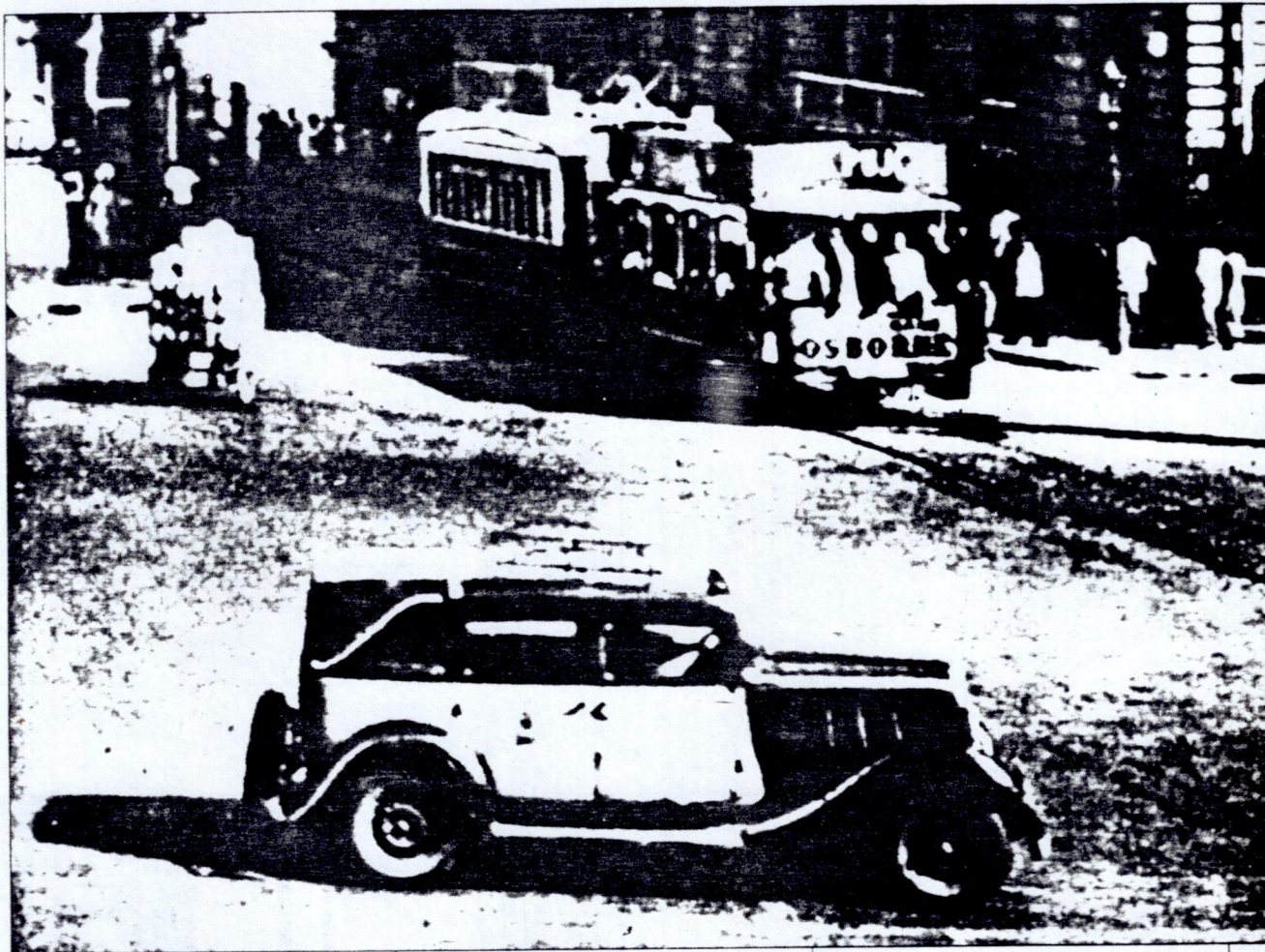
Dicha parada se ubicará en la calle Juan Güell, entre c/ Europa y Plaza Reina Cristina, situando la cabeza junto a esta plaza. La capacidad de la nueva parada de taxis se estima entre 25 y 30 plazas, en tanto que la actual no supera las 12 plazas.

Para facilitar la comprensión del cambio operado, adjuntamos un gráfico donde se señala la ubicación anterior y la actual de esta parada.



Un poco de historia sobre los taxis de Barcelona. III.

Los taxis en la guerra civil



El "cuerpo de tren"

Ante una situación tan precaria, cansados de la inactividad forzosa o bien identificados con la ideología de los sindicatos o con la causa republicana, muchos taxistas abandonaron su antiguo oficio para enrolarse en el "cuerpo de tren", una organización militar destinada a atender cualquier actividad relacionada con el transporte y que fuera necesaria para la

guerra. Muchos de estos compañeros se convirtieron en oficiales. Resultaba curioso luego verlos en retaguardia con sus galones de capitán, de comandante... Algunos de los que se habían quedado dedicados al taxi en unas condiciones tan precarias los miraban con envidia.

Los hubo que se adhirieron a la otra central sindical. Estos fueron mucho más afortunados en el terreno estrictamente material y además corrieron menos riesgos.

En general, pasaron a formar parte de servicios oficiales, de modo que conservaron sus coches y pudieron equiparlos y mantenerlos relativamente bien. De hecho, sus taxis fueron casi los únicos vehículos que se salvaron.

Las consecuencias de la guerra

Cuando por fin terminó la guerra, no quedaba nada de nuestras

anteriores organizaciones y cooperativas. Teníamos que volver a empezar de cero. Entre los principales problemas que se nos planteaban, el más terrible era sin duda conseguir reconstruir nuestros vehículos, convertidos prácticamente en chatarra.

El nuevo régimen dio los primeros pasos para reorganizar el sector en marzo de 1939, pero fueron infructuosos. Convocados por alguien que nada tenía que ver con los taxistas, en los bajos del edificio David, S.A., asistimos con desconfianza a una sesión que no dio resultados.

Posteriormente, constituido ya el Sindicato de Transportes, nos repartieron unos impresos con quince líneas, donde debíamos proponer a otras tantas personas para el grupo sindical y así nació el Subgrupo IV del Grupo 1.º del Sindicato de Transportes. Poco después, se imponía de nuevo el color, tarifa y entidad única y se iniciaba una época más en la historia de los taxis de Barcelona.

En nuestra memoria perduraba todavía el grato recuerdo de la "Confederación de la Industria del Taxi" y los terroríficos momentos vividos durante la guerra, recuerdos que hoy se han vuelto muy viejos, y que pertenecen a unos tiempos que muy pocos de los actuales taxistas barceloneses vivieron.

Estalla la contienda

En plena época republicana —los años de Ayuntamiento republicano fueron una de las etapas más normales que han vivido los taxistas de Barcelona— nos sorprendió el levantamiento militar. A partir de ese fatídico 19 de julio de 1936, se inauguró un período de caos y amargura que afectó

también, como a todos, al colectivo del taxi.

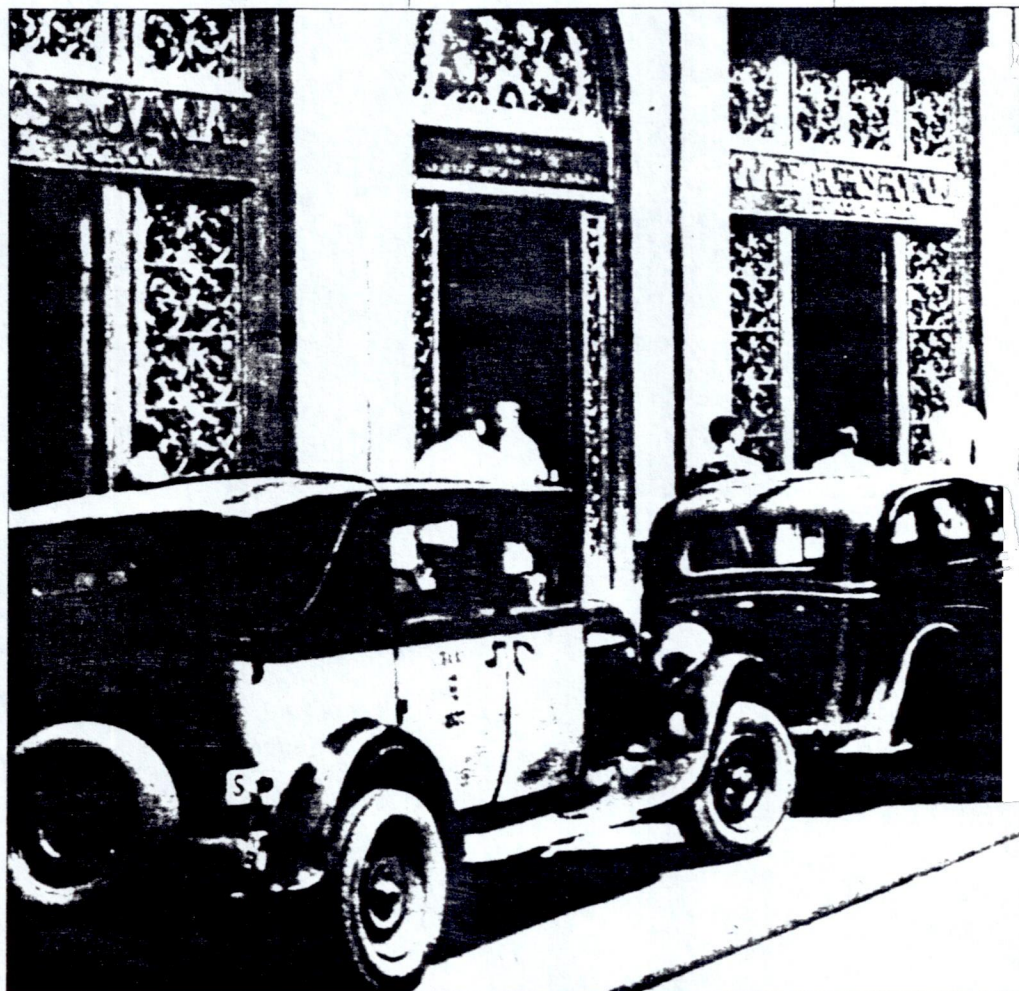
Sofocada la insurrección, con Barcelona leal a la República y habiendo adquirido las dos centrales sindicales mayoritarias, una de ellas de enorme poder, tomó a su cargo la casi totalidad de los taxis y del personal que dependía de ellos: propietarios y asalariados. De este modo comenzaban los años de la colectivización del taxi.

La colectivización de los taxis

Para el funcionamiento de los taxis colectivizados se dispusieron una serie de medidas de cara a ordenar el sector y a posibilitar el mantenimiento de los vehículos. A tal fin se requisaron varios garajes

y postes de gasolina, así como piezas y herramientas pertenecientes a las dos cooperativas que funcionaban hasta el estallido de la contienda. Además, se fijó una semanada de 60 pesetas para todos los trabajadores.

Sucedió, sin embargo, que la mayoría de los vehículos fueron a parar a unos locales situados en la Avenida de María Cristina, donde quedaron hacinados a la espera de tiempos mejores. Esos mismos locales se habilitaron para servir de taller de reparación. Sólo algunos cientos de taxis continuaron en servicio, aunque en realidad poco servicio pudieron prestar a causa de la escasez de gasolina. La gasolina se había convertido en un bien apreciadísimo para la guerra y prácticamente todo el combustible emprendía el camino del frente.



Relación de paradas de Taxi

Durante el pasado año, y mediante acuerdo entre la C.M.B., el Ayuntamiento de Barcelona y los sindicatos profesionales del Taxi, quedaron aprobadas mediante distintos decretos las paradas que, a continuación se señalan. Todas ellas fueron señalizadas entre los días 6 y 13 de Noviembre de 1984.



DISTRICTE I (Ciutat Vella)

Emplaçament

Passeig Lluís Companys - Almogàvers
Passeig Circumval·lació - Estació de França
Pla del Palau - Avinguda Marqués de l'Argentera
Passeig Nacional - Carrer del Judici
Avinguda del Portal de l'Àngel - Carrer de Santa Anna
Plaça de Sant Agustí
Carrer del Pintor Fortuny - Rambles
Carrer de Sant Pau - Plaça Emili Vendrell

DISTRICTE II (Eixample)

Avinguda Paral·lel - Parlament
Carrer de Sepúlveda - Carrer Viladomat
Carrer del Bruc - Gran Via de les Corts Catalanes
Passeig de Gràcia - lateral - Carrer de Casp
Gran Via de las C.C. - Rambla de Catalunya
Carrer Roger de Flor - Gran Via - Diputació
Carrer d'Aragó - Carrer de Bailèn
Carrer Sardenya - Carrer de Còrsega
Carrer València - Carrer d'Urgell
Plaça de Letamendi - Delegació d'Hisenda
Carrer d'Aragó - Rambla de Catalunya
Carrer Viladomat - (París-Londres)
Carrer de Rocafort - Carrer de Còrsega
Carrer de Provença - Carrer del Bruc
Carrer de Calàbria - Carrer d'Aragó
Carrer de Rocafort - Carrer d'Aragó
Carrer de Calàbria - Carrer de Sepúlveda (l'ONCE)

DISTRITO III (Sants-Montjuic)

Carrer Nou de la Rambla - Carrer de Vila i Vilá
Avinguda del Paral·lel - Carrer de Blasco de Garay

DISTRICTE V (Sarrià-Sant Gervasi)

Carrer de Balmes - Passeig de Sant Gervasi
Carrer de Calatrava - Passeig de la Bonanova
Carrer del Capità Arenas - Carrer del Mestre Falla
Carrer de Guillem Tell - Plaça de Molina
Plaça de Sant Gregori Traumaturg

DISTRICTE VI (Gràcia)

Emplaçament

Avinguda de l'Hospital Militar - Clínica Delfos
 Major de Gràcia - Rambla del Prat
 Plaça de Gal·la Plàcidia (lateral)
 Carrer de Pi i Margall - Carrer de l'Encarnació
 Travessera de Dalt - Avinguda de Sant Josep de la Muntanya

DISTRICTE VIII (Ciutat Nord)

Avinguda dels Rasos de Peguera - Carrer de Vallcivera
 Avinguda dels Rasos de Peguera - Avinguda de la Meridiana
 Avinguda dels Rasos de Peguera número 133
 Carrer de S'Agaró - Carrer de Platja d'Aro
 Carrer de la Jota - Carrer de Sant Pau
 Passeig de Fabra i Puig - Avinguda de la Meridiana

DISTRICTE IX (Sant Andreu)

Carrer de Sant Adrià - Passeig d'Enric Sanchís
 Plaça d'Orfila (devant l'Església)
 Carrer Gran de Sant Andreu - Plaça Mossén Clapés
 Carrer de Mallorca - Carrer de Biscaia
 Avinguda de la Meridiana - Passeig de Fabra i Puig (RENFE)
 Avinguda de la Meridiana - Ambulatori
 Plaça de la Trinitat - Corba de la Trinitat
 Passeig de Fabra i Puig - Sant Andreu
 Carrer de Torroella de Montgrí - Carrer de Dublín
 Avinguda de la Meridiana - Carrer de Felip II
 Carrer del Cardenal Tedeschini - Avinguda de la Meridiana
 Carrer de Felip II - Plaça del Congrés Eucarístic

DISTRICTE X (Sant Martí)

Carrer de Francesc d'Àranda - Carrer de Pujades
 Carrer de Llull - Avinguda del Bogatell
 Avinguda de la Meridiana - Carrer de Joan d'Àustria



December de 1984

El ámbito territorial de la Corporación Metropolitana de Barcelona se divide en dos zonas A y B a efectos tarifarios.

Tarifas	Zona	Horario	Pagos Pes.
3	A	Laborable 6 a 22	40
2	A	Laborable 22 a 6	58
2	A	Festivos 0 a 24	58
2	B	Laborable 6 a 22	58
1	B	Laborable 22 a 6	73
1	B	Festivos 0 a 24	73

Para todas las horas zona A y B: Bajada bandera: 68 Pes. Plus hora de espera: 940 Pes. Plus

Cuando en un trayecto se cruce un límite de zona, debidamente señalizado, el conductor ha de cambiar la tarifa aplicando la correspondiente a la nueva zona.

Suplementos

Suplemento	Pagos Pes.
Entrada y salida	125
Solamente salida de parada	50
Mayores de 55 x 35 x 35	33

Consultas y reclamaciones: SERVICIO DEL TAXI, Princip de Aiguades 6, 11, Parera, Telèfonic 218 42, 08012 Barcelona

Cambio de Tarifas

La Comissió de Preus de Catalunya aprobó el pasado 13 de diciembre las nuevas tarifas, cuya entrada en vigor se efectuó a las 0 horas del 21 de diciembre.

En tanto los taxímetros no se hayan adaptado a estas nuevas tarifas, tendrán validez —sólo hasta el 28 de febrero— las tablas repartidas por la CMB.

Las tarifas aprobadas son las siguientes:

- Bajada de bandera: 68 pesetas.
- Kilómetro recorrido - tarifa 3: 40 pesetas.
- Kilómetro recorrido - tarifa 2: 58 pesetas.
- Kilómetro recorrido - tarifa 1: 73 pesetas.
- Hora de espera: 940 pesetas.
- Suplemento de aeropuerto: 125 pesetas.
- Salida de estación ferroviaria y marítima: 50 pesetas.

Maletas mayores de 55x35x35: 33 pesetas.

Animales domésticos (opcional): 33 pesetas.

Perros guías: Servicio de carácter gratuito.

Servicio radioteléfono: 63 pesetas.

Los taxímetros comenzaron a adaptarse a la nueva estructura de tarifas desde el pasado 7 de enero.

Experiencia piloto de suministro de GLP a granel

Dada la serie de factores negativos que inciden en la utilización de la engorrosa "bombona" —usada todavía, aunque con tendencia decreciente, por el 45% de la flota de taxis de Barcelona— la Dirección de Servicio de Transportes que siempre ha seguido este tema con gran interés, ha logrado la colaboración de Butano, S.A. para implantar en primera fase una forma de aprovisionamiento directo de GLP. El primer paso en este sentido va a regular de forma experimental dicho aprovisionamiento en alguno de los vehículos dotados de "depósito fijo", es decir, un depósito similar al de gasolina, pero con un presostato y una boca de carga que cierra herméticamente y que presenta las siguientes ventajas:

— Aumento notable en la seguridad.

— Mayor economía de consumo y de entretenimiento.

— Menor poder contaminante.

— Menor asistencia técnica para el motor.

Para ello, Butano, S.A., en cooperación con la CMB, va a instalar a modo de prueba, en su factoría de la calle Motores de la Zona Franca un poste de GLP a granel.

Esta prueba se efectuará con un número aproximado de 10 taxis y su objetivo radica en la obtención de datos a partir de los cuales se llevará a cabo un análisis de los posibles inconvenientes que pudieran surgir de una ope-



ración masiva y al mismo tiempo se definirá una línea de acción para optimizar el suministro: determinación de los tiempos de carga del vehículo; dimensionamiento del número de bocas de suministro por estación distribuidora; evaluación del número de estaciones de suministro necesarias para el territorio metropolitano...

En principio, uno de los problemas con los que hay que enfrentarse es la existencia de varios dispositivos de boca de carga homologados, lo que implicaría la necesidad de disponer de diferentes adaptadores para los pistoletos de suministro. Es conveniente, pues, una homogeneización de sistemas con el fin de simplificar

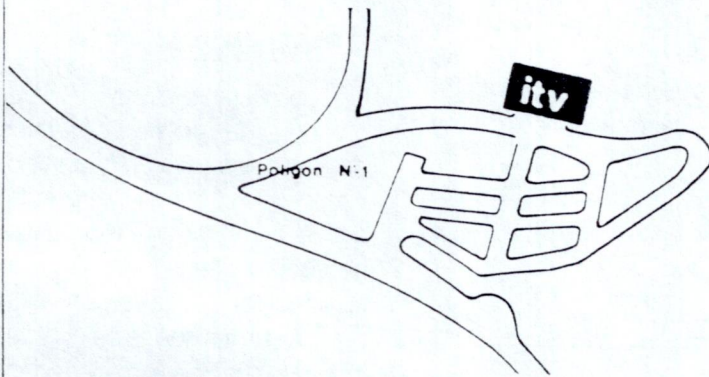
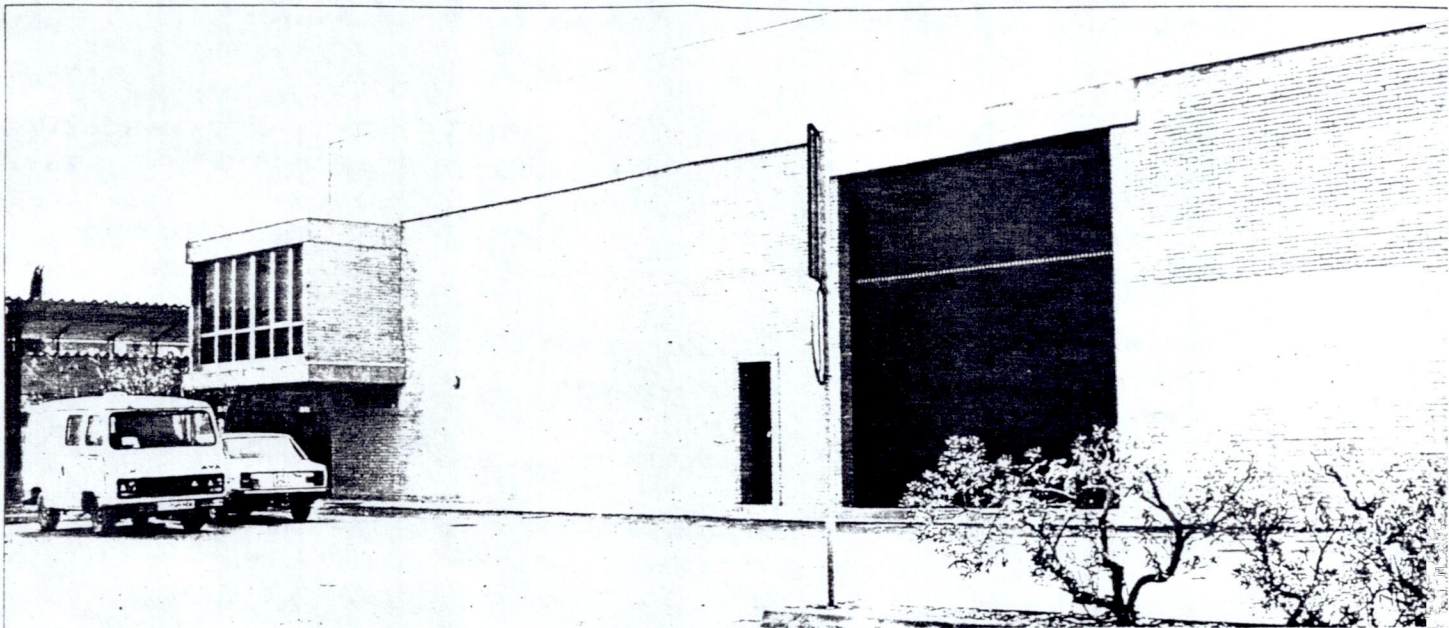
el proceso.

Insistimos en señalar el carácter de prueba de este servicio de GLP a granel, que no es más que la primera acción encaminada a un fácil suministro de combustible a los taxistas.

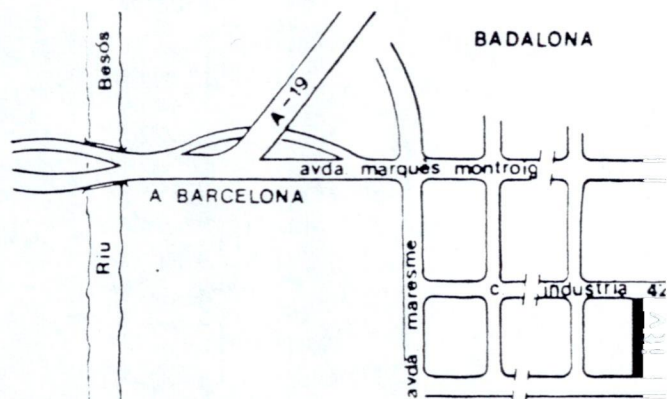
El pasado 27 de octubre, por Orden del Ministerio de Economía y Hacienda, se concedió a Butano, S.A. la capacidad de convocar concursos para el establecimiento de estaciones suministradoras de GLP a granel.

Aunque todavía no existe un reglamento al respecto, las distribuidoras a granel de GLP no tardarán en convertirse en una realidad en nuestra Area Metropolitana.

Desaparecen los servicios del taxi en la Zona Franca



I.T.V. DE SANT JUST DESVERN



I.T.V. DE BADALONA

En la Zona Franca, desde su creación en Abril de 1981, se efectuaba la Revisión Metropolitana, altas y bajas de vehículos, cambios de fiesta y/u horario, pintado de puertas y de calcas, Revisión Industrial, precintado del sistema tarifario...

Sin embargo, con la entrada en funcionamiento de las ITV, en Enero de 1984, quedaron reducidos exclusivamente al cambio de material y pintado de las calcas.

Durante el pasado año, la Re-

visión Metropolitana dejó de hacerse en la Zona Franca, sustituida a tal fin por las dos ITV en funcionamiento: la de Badalona y la de Sant Just Desvern.

El pasado 31 de Diciembre, se cerraron definitivamente en la Zona Franca las instalaciones de la C.M.B. de modo que las actividades hasta ahora efectuadas en ellas, pasan a depender de las ITV.

En la ITV de Badalona, se llevará a cabo, por lo tanto, TODO

LO QUE ANTES DEPENDIA DE LA ZONA FRANCA, a saber: Revisión Metropolitana, Revisión Industrial, altas y bajas de vehículos, cambios de fiesta y/u horario, pintado de puertas y de calcas, precintado de módulos.

Por su parte, la ITV de Sant Just Desvern seguirá realizando la labor que hasta ahora tenía encomendada: la Revisión Metropolitana.

Acuerdo global para la promoción del taxi

El objetivo prioritario de las Jornadas del Taxi, organizadas por la Corporación Metropolitana de Barcelona con carácter nacional, y en las que participaron las administraciones local y central así como sindicatos y organizaciones profesionales, fue encontrar soluciones que permitieran superar la crisis existente en el sector.

Estas soluciones iban encaminadas a:

— Disminuir la oferta: contingencia, amortización licencias, regulación horaria, etc.

— Aumentar la demanda: nuevos campos de actuación, teléfonos en las paradas, promoción del sector en medios informativos.

— Reducir los gastos del sector y al mismo tiempo introducir mejoras organizativas, técnicas y de prestación de servicio: Cooperativas, G.L.P., Publicidad, etc.

— Modificar el Reglamento para posibilitar las mejoras derivadas de los puntos anteriores.

Dentro de este marco de actuación, la Dirección de Servicios de Transportes de la CMB ha puesto en práctica durante el presente año algunos de los acuerdos adoptados a nivel estatal en las referidas jornadas, como el plan de seguridad en el sector o la aprobación de la publicidad interior en los autotaxis.

Sin embargo, la culminación de esta labor de reestructura se concreta en el ACUERDO GLOBAL PARA LA PROMOCION DEL TAXI, suscrito por los siguientes sindicatos: ABEAT, APT, ATMB,

CC.OO., CNT, STATC, UGT, UITB, USPTI y UTAC, el cual constituye un paquete de once medidas tendientes a mejorar las condiciones de funcionamiento del sector.

1. DISMINUCION DE LICENCIAS

En el presupuesto para 1985 la CMB destina 150 millones para que, ejerciendo el derecho de tanteo y retracto, puedan recuperarse licencias. Desde el 1.º de enero de 1986, con el establecimiento de la tasa por transferencia en un 10% del precio medio de mercado, se pretende aumentar dicho fondo de recuperación. Quedarán exentos de esta medida los profesionales taxistas asalariados con más de un año de antigüedad, y la transmisión inter-vivos a los familiares de primer grado, que satisfarán la tasa vigente.

2. DOS DIAS DE FIESTA OBLIGATORIOS

Todos los estudios realizados por la Dirección de Servicios de Transportes han evidenciado que la flota de autotaxis que opera en nuestra área metropolitana es excesiva. Cualquier medida encaminada a mejorar el sector ha de pasar obligatoriamente por una disminución de dicha flota. Esta reducción puede ser definitiva en base a la retirada de licencias (tanteo y retracto, adquisición directa), o bien arbitrarse a través de una reducción del número de vehículos en servicio.

3. PUBLICIDAD EXTERIOR ¡SÍ!

Una vez aprobada la publicidad

interior, y aunque de momento la autorización de la exterior sea sólo provisional y esté supeditada al Reglamento Metropolitano, su implantación supondrá una mejora en los ingresos económicos de los profesionales del taxi.

4. PARADAS EN LOS CHAFLANES DEL "EIXAMPLE"

Con el fin de que los usuarios puedan encorchar con mayor facilidad y de acuerdo con el Ayuntamiento de Barcelona, se implantarán paradas en un chaflán de cada intersección del "Eixample".

5. PARADAS CON TELEFONO

Se instalarán teléfonos en paradas de cada uno de los distritos de Barcelona (dos en cada uno) y municipios del área metropolitana. Se pretende con ello conseguir que el usuario tenga mayor facilidad para utilizar el taxi y que disminuyan los costes de explotación directos, mediante la reducción del consumo de combustible, e indirectos mejorando la circulación y paliando la contaminación atmosférica.

6. CAMPAÑA PUBLICITARIA Y DE FORMACION

Este acuerdo complementa a los anteriores ya que permitirá dar a conocer a todos los ciudadanos la localización y teléfonos de las paradas.

La difusión se hará a través de diferentes medios de comunicación, prioritariamente la Radio. Se pretende, además, que ésta divulgue programas de formación para los profesionales del taxi.

7. AMPLIAR EL MERCADO DEL TAXI

Se negociará con la Generalitat las medidas necesarias para aumentar en el mercado del taxi: conciertos de trabajo con otros organismos oficiales y similares.

8. UNA NUEVA IMAGEN

Al objeto de mejorar la imagen visual del taxi, haciéndola más atractiva para el usuario, aunque conservando sus características, es preciso homogeneizar la pintura, conseguir una mayor visibilidad en el taxímetro y excluir de los cristales las pegatinas no oficiales. Asimismo, se crearán puntos de información al usuario sobre los aspectos que precisen, en Aeropuerto, Estaciones de Renfe y Marítima y Hoteles, a través de los cuales se suministren datos sobre tarifas, itinerarios, etc. Esta medida conlleva al control del importe del trayecto por parte del usuario, lo que supone mayor garantía en el uso del taxi y a la vez mejorar la imagen industrial del sector.

9. PROMOCION DE COOPERATIVAS Y SOCIEDADES AUTONOMAS LABORALES

Se desea promover las Cooperativas de trabajo mediante las cuales se puedan ampliar los campos de actuación y disminuir los gastos de explotación de los trabajadores que las constituyan.

Las modificaciones oportunas del Reglamento, se presentarán en el primer Consell Metropolità del mes de febrero del 85.

10. INSPECTORES

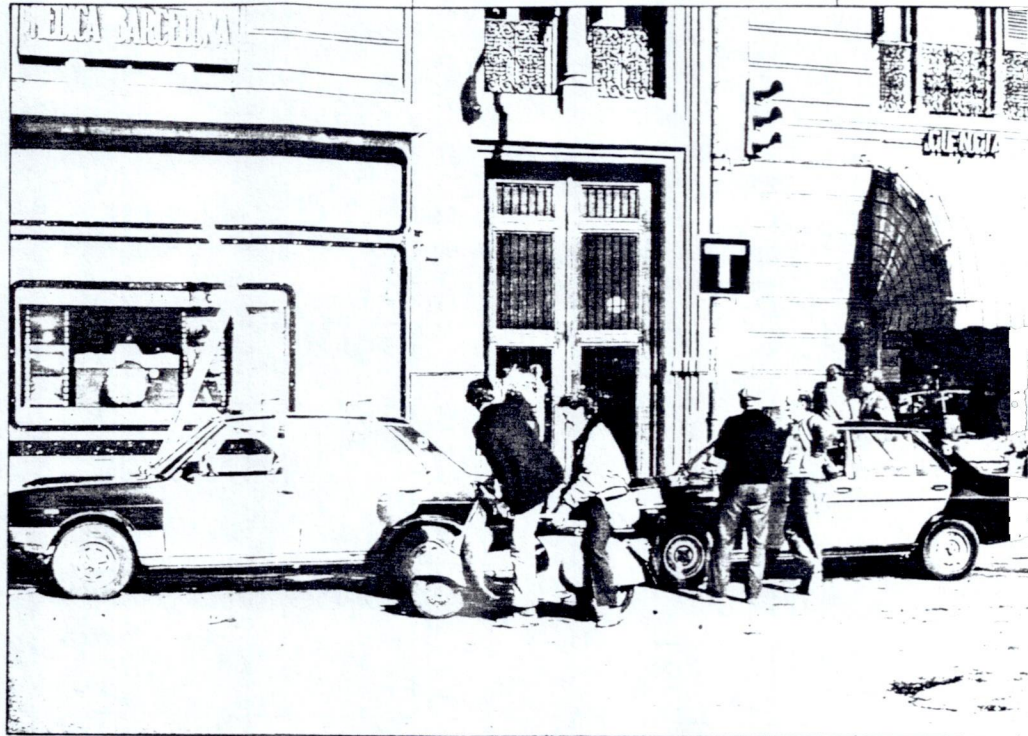
Se crearán las plazas necesarias para que controlen el cumplimiento del Reglamento y garanticen a los profesionales una buena imagen frente a los usuarios, al atestiguar la legalidad de los ser-

vicios del sector.

11. CAMBIOS DE TARIFAS

La dirección de Servicios de

Programación y Finanzas, realizará un estudio sobre la metodología para la determinación de los aumentos tarifarios anuales.



Dos días de descanso semanal

Con carácter de prueba y aplicadas en dos posibles fases, se iniciarán las siguientes actuaciones:

Fase previa

Durante la semana del 25 de febrero al 2 de marzo, no existirá regulación del día de descanso. En este período los profesionales del taxi deberán, o bien borrar los distintivos del día de fiesta o cubrirlos con los adhesivos que se les enviarán. En aquellos casos en los que los citados distintivos no lleguen a su poder, debido, quizás, a un cambio de domicilio que no han comunicado a la Corporación, podrán pasar por las depen-

dencias de Príncipe de Asturias, 61, 1.ª planta, donde, a la vez que regularizan su situación, les harán entrega también del juego de adhesivos que les corresponda. Asimismo, las I.T.V. y Sindicatos dispondrán de letras adhesivas.

Primera fase

Comenzará el lunes 4 de marzo de 1985, y desde ese día serán obligatorios dos días de descanso semanal.

a) Todos los vehículos deberán guardar un día de descanso de lunes a viernes, en función del último número de la licencia.

b) Los sábados y domingos descansará obligatoriamente el 50%

de la flota pero de forma que cada semana descansarán de forma alternativa entre el sábado y el domingo.

¿Cuáles serán los días de fiesta y cómo se determinará quien trabaja cada sábado o domingo?

Los vehículos cuyo número de licencia acaba en 1 ó 2 harán fiesta todos los lunes; licencias terminadas en 3 ó 4 harán fiesta todos los martes... Quizás sea mejor verlo en el cuadro siguiente:

Nº de Licencia acabado en:	Día de fiesta obligatorio:	Letra:
1 2	Lunes	L
3 4	Martes	M
5 6	Miércoles	X
7 8	Jueves	J
9 0	Viernes	V

Los juegos de letras que recibirán constan de dos letras blancas sobre fondo negro, las cuales deberán colocarse en los lugares donde figura el día de descanso semanal, y otra blanca sobre transparente que se situará en la parte central y superior del vidrio posterior por el interior del vehículo.

En cuanto a los sábados y domingos, la determinación es sencilla: Todos los vehículos cuyo número de licencia acabe en par, tendrán descanso todos los sábados pares; trabajarán, por tanto, los domingos impares. Análogamente todos los vehículos cuyo número de licencia acabe en impar, descansarán los sábados impares y trabajarán los domingos pares. De esta manera descansará cada sábado y domingo la mitad de la flota, y alternarán el día de descanso de cada fin de semana. (Ver cuadro).

Las actuaciones de este tipo al disminuir la flota de vehículos en servicio, mejora notablemente la relación ingresos/horas de trabajo.

Segunda fase

Tras la puesta en marcha de esta medida, la Dirección de Servicios de Transportes, a través de la Comisión de Seguimiento creada específicamente para comprobar

los resultados de la aplicación de todos los puntos que constituyen el Acuerdo Global, seguirá muy de cerca la evolución y los resultados de esta experiencia. Se efectuarán para ello estudios de la situación actual y de la futura.

A la vista de los resultados de estos estudios y de los trabajos que se realizarán, la CMB considerará las propuestas de la Comisión de Seguimiento para ver si es necesario la aplicación de la Segunda Fase, consistente en turnos. Para ello será preciso esperar un plazo de tiempo suficiente, que nos permita analizar en profundidad los resultados reales de la primera fase y estudiar las condiciones en las que habrían de aplicarse los turnos, suponiendo que en la primera fase no se hubiera llegado a una situación satisfactoria. Igualmente, debería determinarse qué tipo de turnos podrían ser más beneficiosos.

DESCANSO SEMANAL

Cuadros de regulación de los días de descanso semanal.

DIAS LABORABLES

LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES
Descansan las licencias acabadas en	Descansan las licencias acabadas en	Descansan las licencias acabadas en	Descansan las licencias acabadas en	Descansan las licencias acabadas en
1	3	5	7	9
2	4	6	8	0

NOTA: Si en una semana hay un día entre lunes y viernes que es festivo, seguirá siendo válida esta asignación de días de descanso.

FINES DE SEMANA

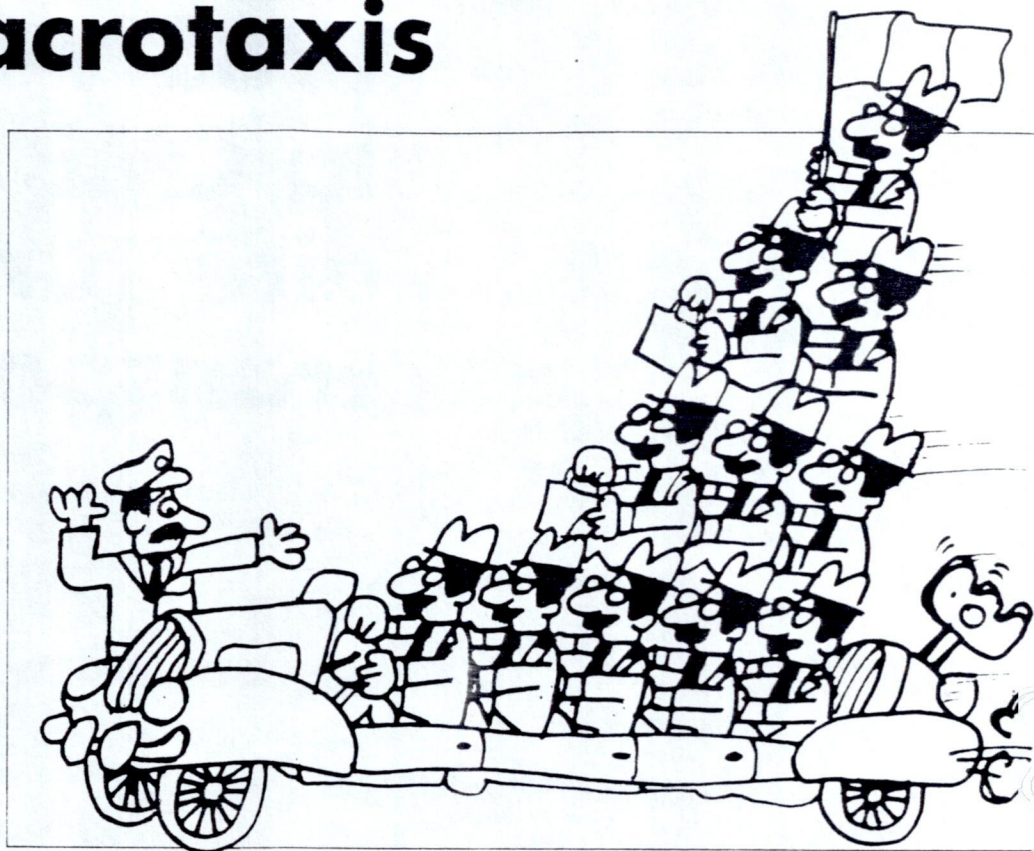
SABADO DIA PAR	DESCANSO	LICENCIAS ACABADAS EN	DOMINGO DIA IMPAR	DESCANSO	LICENCIAS ACABADAS EN
				0, 2, 4, 6, 8	
SABADO DIA IMPAR	TRABAJO	LICENCIAS ACABADAS EN	DOMINGO DIA PAR	TRABAJO	LICENCIAS ACABADAS EN
				1, 3, 5, 7, 9	
SABADO DIA IMPAR	DESCANSO	LICENCIAS ACABADAS EN	DOMINGO DIA PAR	DESCANSO	LICENCIAS ACABADAS EN
				1, 3, 5, 7, 4	
SABADO DIA IMPAR	TRABAJO	LICENCIAS ACABADAS EN	DOMINGO DIA PAR	TRABAJO	LICENCIAS ACABADAS EN
				0, 2, 4, 6, 8	

Ejemplo: el sábado 9 de marzo (sábado impar) trabajarán las licencias acabadas en 0, 2, 4, 6 y 8, y descansarán las acabadas en 1, 3, 5, 7 y 9; el domingo 10 de marzo (domingo par) trabajarán las licencias acabadas en 3, 5, 7 y 9, y descansarán las acabadas en 0, 2, 4, 6 y 8. El siguiente fin de semana sábado 16 (par) descansarán las acabadas en 0, 2, 4, 6 y 8 y trabajarán las acabadas en 1, 3, 5, 7 y 9; el domingo 17 de marzo (impar) descansarán las acabadas en 1, 3, 5, 7 y 9, y trabajarán las acabadas en 0, 2, 4, 6 y 8.

Se declara ilegales a los macrotaxis

La reclamación presentada por los taxistas catalanes contra la existencia de una flota de macrotaxis, capaces para nueve personas, y dedicada al transporte de turistas, ha prosperado. Una sentencia de la sala primera del Tribunal de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Territorial de Barcelona decretó nulo y sin efecto un decreto de la Conselleria de Política Territorial y Obres Públiques.

Los taxistas consideraban lesivos para sus intereses la creación de una flota de macrotaxis turísticos. El Tribunal de lo Contencioso Administrativo les ha dado la razón.



Cartas de agradecimiento recibidas

- Al taxista que, el pasado 9 de octubre, a las 16 h. 15' trasladó al hospital de Sant Pau a un accidentado, sin reparar en que su coche pudiera ensuciarse y sin cobrar sus servicios. La esposa del accidentado desearía conocerle en persona para testimoniarle su gratitud, pero a falta de datos sobre su bienhechor, amplía esta gratitud al colectivo del taxi en general.

- Al conductor del taxi con número de calca 1880, por haber devuelto una documentación extrañada en su vehículo.

- Al taxista desconocido —el autor de la carta ignora el número de calca y de matrícula— que, llevó el pasado 8 de septiembre, en plena noche, desde el Hospital de Sant Pau hasta las afueras de Berga, a una pareja en las circunstancias que él conoce cumpliendo con su deber y sin hacer preguntas.

- Al propietario del vehículo matrícula B-5489-DK y licencia 6691, que devolvió la cartera con un talón de 250.000 pesetas, el pasajero Sr. Rivas Mora, que realizaba el trayecto Gobierno Militar-Parlamento.

Cuando la C.M.B. asumió las facultades de intervención administrativa correspondientes a los Ayuntamientos del ámbito metropolitano en 1977, se estableció la tarjeta VTB para los servicios de autotaxis.

El imperativo legal de la tarjeta de transporte resulta de la Ley de ordenación de los transportes mecánicos por carretera, para aquellos vehículos que realizan transporte de carácter interurbano. Evidentemente, el servicio de autotaxis metropolitanos no puede considerarse de carácter interurbano, ya que se trata de un servicio local con ámbito metropolitano.

Desde 1977 hasta ahora, ha podido constatarse que la licencia metropolitana constituye título administrativo suficiente para ejercer de manera eficaz el servicio en el ámbito territorial de la Corporación. En virtud de ello, la Presidencia de la C.M.B. acordó con fecha 10 de enero de 1985, que no se entreguen las mencionadas tarjetas de transportes V.T.B.

Por otro lado, la licencia metropolitana se extenderá por un plazo indefinido, salvo en los casos de transferencias y/o cambios de material.

¿Qué se pretende con estas medidas?

1.º) Que la existencia de la licencia sea documento suficiente para sustituir a la tarjeta VTB, en la realización de los servicios de transporte de los autotaxis en el ámbito territorial de la CMB.

2.º) Que los profesionales del taxi no tengan que renovar cada año la licencia metropolitana, con lo cual se les facilita el ejercicio de su profesión.

La Dirección General de Transportes Terrestres ha dispuesto, entre otras, una serie de medidas que afectan en particular a los taxistas:

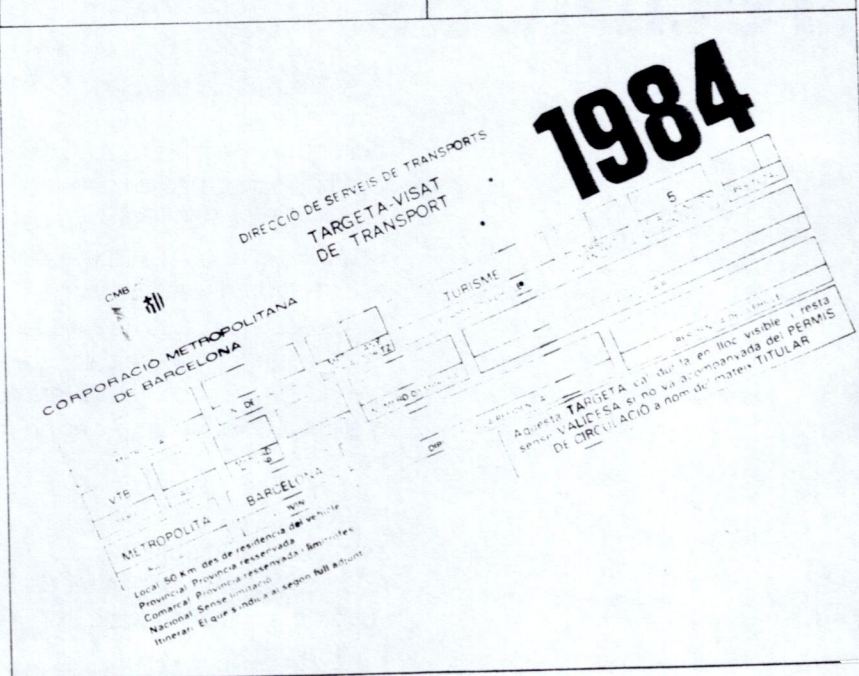
Durante los años 1985 y sucesivos la CMB no expedirá tarjetas de transporte VTB

Para el visado de las autorizaciones de transporte correspondientes al año 1985 se observará el siguiente calendario: *Del 2 de enero al 28 de febrero*, para la solicitud de los visados relativos a las autorizaciones habilitantes para la realización de los servicios públicos y privados de viajeros —series VR, VP, VC, VT y VE.

Para obtener el visado de las autorizaciones de transporte de viajeros, sus titulares deberán presentar con el impreso de petición (MT-I), debidamente cumplimentado, ante el Organismo competente, sito en Pasaje Mercader de Barce-

lona, la siguiente documentación:

1. Documento nacional de identidad o número de Registro de Empresa del titular de la autorización.
2. Permiso de circulación del vehículo, expedido a nombre del titular o titulares de la autorización.
3. Ficha de inspección técnica del vehículo, en la que conste hallarse vigente el reconocimiento periódico legal o, en su defecto, certificación acreditativa de dicho extremo.



SE MODIFICAN ALGUNOS ARTICULOS DEL REGLAMENTO DE AUTOTAXIS

— Los conductores de autotaxis estarán obligados a proporcionar a los usuarios cambio en moneda hasta mil pesetas.

— Los carnets de conductor metropolitano serán revisados cada 10 años pudiendo además ser prorrogados por otros 10.

— La exhibición de anuncios publicitarios en el exterior de los vehículos sin la pertinente autorización está considerada falta muy grave y como tal motivo de sanción.



Notas de aviso a los taxistas

El día 26 de noviembre pasado entre las 11 y las 2 de la mañana un taxista no identificado condujo al Hospital del Mar a un hombre víctima de un infarto que ingresó ya cadáver.

Su viuda Sra. Barre con el fin de conocer los últimos minutos de vida de su esposo ruega al taxista se ponga en contacto con ella (Tfno. 239 99 95).

El Ilmo. Sr. Magistrado Juez del Juzgado de Distrito número 6 de Barcelona, solicitó información en un escrito de fecha 22-11-1984, sobre las circunstancias personales y domicilio del taxista que ayudó el día 13 de abril del año pasado a sacar, de entre las ruedas del vehículo que atropelló en la Plaza Universidad a Elisa Pellitero Pellitero.

Nos resulta imposible satisfacer

su solicitud si no existe al menos un dato de identificación, como el n.º de matrícula, calca, etc.

Sin embargo, creemos conveniente poner en conocimiento de los profesionales del taxi el mencionado suceso a través del Boletín Informativo que edita Unidad Taxi, por si alguno de ellos puede proporcionar la información solicitada.

