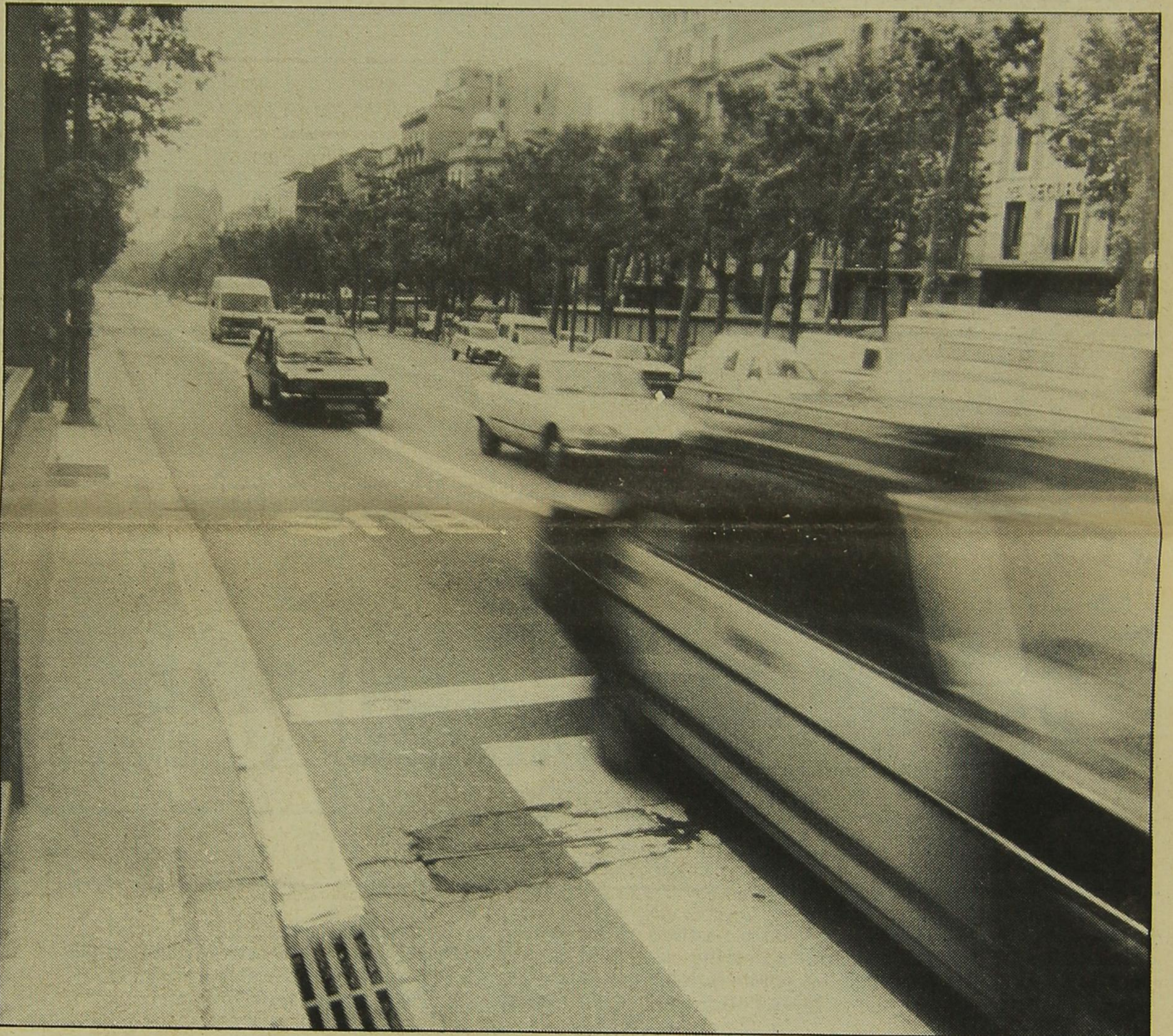
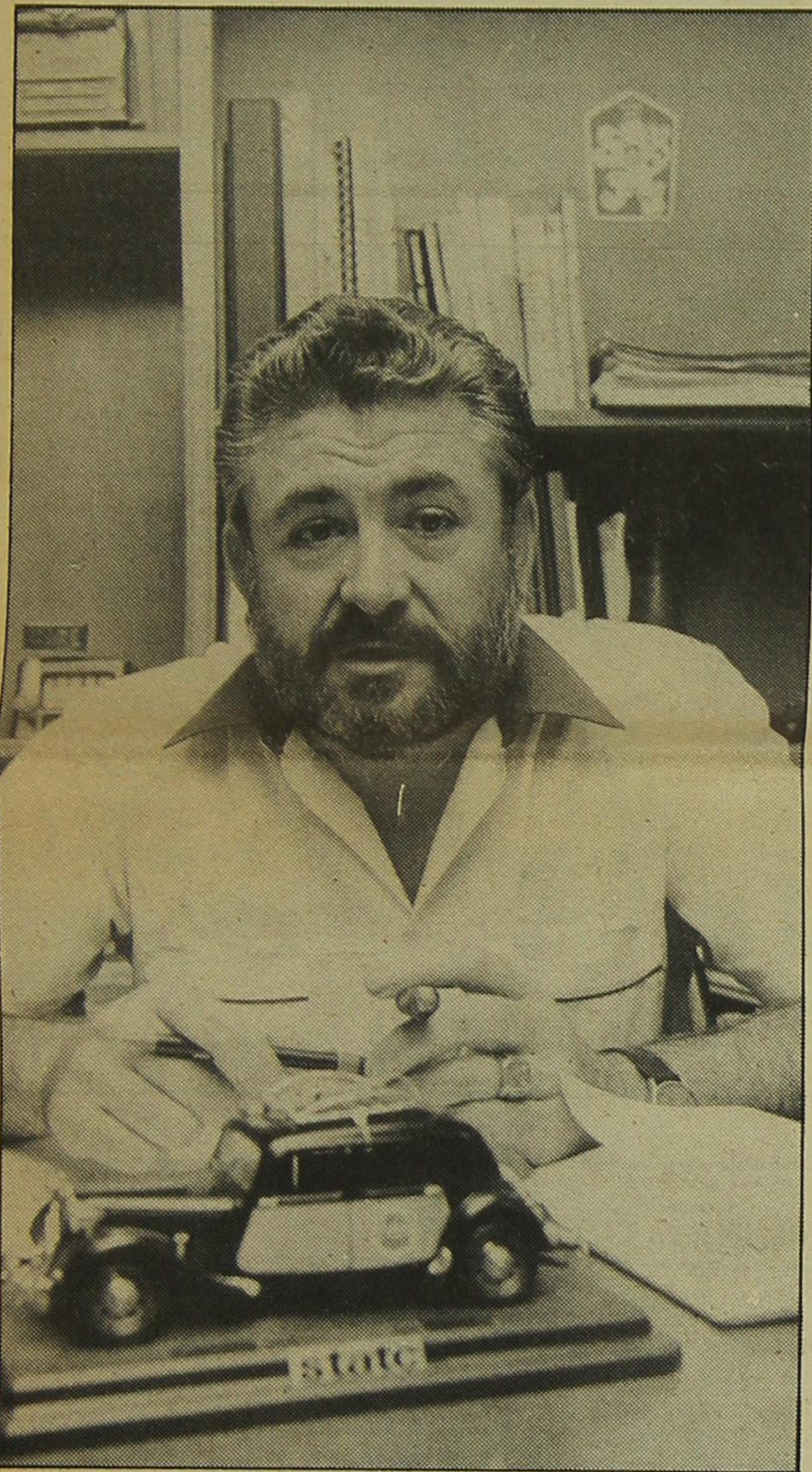


DIARI DEL TAXI

El taxi es prepara pel gran repte del 92



Miguel Tomás, secretari del Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi, creu que la creació de més carrils especials per autobusos i taxis comportaria un augment de la feina

La inversió feta el 1987 pel sector del taxi a Barcelona per millorar i modernitzar la flota de cara al gran repte del 1992 s'acosta als 2.000 milions de pessetes, segons Miguel Tomás, secretari del Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya, que té actualment amb cinc mil afiliats.

"En aquests moments podem afirmar, sense por de pecar d'optimistes, que Barcelona té la flota més modernitzada d'Espanya i una de les més actualitzades d'Europa, amb una mitjana d'edat de tres anys i mig per taxi", indica Tomás. Segons fonts d'aquest sindicat, una majoria del sector veuria amb bons ulls l'homologació d'un model únic de taxi perquè "afavoriria la reducció de les despeses en recanvis i peces, es podria formar una gran cooperativa i tots hi sortiríem guanyant", puntualitza Miguel Tomás. L'STATC està treballant en aquest sentit i hi ha diverses reunions

La inversió feta el 1987 pel sector a Barcelona s'acosta als 2.000 milions

previstes amb l'administració per tractar el tema.

Saturació de llicències

Malgrat l'optimisme respecte de la millora de la flota, aquest sindicat no deixa de questionar-se la saturació que suposa l'elevat nombre de llicències que hi ha a Barcelona i la seva àrea metropolitana. "Hi ha massa taxis circulant. En aquests moments doblem el percentatge de taxis de qualsevol ciutat europea, i això no és bo", diu Tomás. Aquesta saturació en l'oferta és l'origen d'un altre problema que afecta els taxistes: "Els professionals del taxi han de fer

El Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi té cinc mil afiliats

moltes hores per tirar endavant, jornades de 12, 13 i fins 14 hores són habituals. És massa, sap?", diu Tomás.

El secretari de l'STATC forma part de la Comissió de Circulació de l'Ajuntament de Barcelona en qualitat de representant del sector del taxi. "Els tècnics de l'Ajuntament diuen que amb les grans obres d'infraestructura previstes pel 92, la finalització dels cinturons i l'ordenació del trànsit incosa en el pla Európolis, del qual Barcelona forma part, hi haurà un 15% o un 20% menys de circulació pels carrers de la ciutat", comenta.

Però, segons Tomás, l'A-

Barcelona té la flota més modernitzada d'Espanya, segons el secretari de l'STATC

juntament hauria d'estimular la instal·lació de grans àrees d'aparcament a determinades zones del cinturons que envoltaran Barcelona en el futur. "Aquestes àrees haurien de disposar de connexions directes amb el transport públic i, per incentivar-ne la utilització, les tarifes haurien de ser simbòliques i podrien incloure un bitllet gratuït de metro o d'autobús. Nosaltres no cobrariem la baixada de bandera", assegura el secretari general.

El trànsit

Amb tot, l'excés d'oferta i les jornades extenuants no són l'únic problema. El trànsit

L'STATC, partidari de crear grans aparcaments en el cinturons de la ciutat

de Barcelona i els embolics provocats per la circulació són l'altre gran enemic dels taxistes. "Miri, hem arribat a un moment en què molts cops no ens podem moure. Tot és ple a vessar de cotxes, motos, camions... Les obres que es fan pertot arreu ho compliquen tot encara més i, creguim, és impossible continuar així", diu el secretari general de l'STATC.

Com a possibles solucions, proposa la creació de més carrils especials per autobusos i taxis. "Està comprovat que la implantació de més carrils per autobusos i taxis produeix automàtica-

ment més demanda del servei i més clients", diu.

Un sindicat veterà

El Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya (STATC) és l'organització sindical més veterana d'aquest sector. Tomás, un home amb visió de futur i amb confiança en aquest transport, assegura que el taxi és, sovint, la primera imatge del visitant d'una ciutat.

"Tenim 5.000 afiliats a tot Catalunya i la meitat, uns 2.500, són de Barcelona i la seva àrea metropolitana", explica. L'STATC funciona des de fa setze anys i té una seu central a Barcelona, delegacions a les quatre capitals de província i també a Granollers, Sabadell, Terrassa i Vic. L'STATC, que celebrarà el pròxim congrés el 25 i 26 de novembre, està format "només per titulars de llicències que, esclar, són treballadors autònoms".

Lluís M. Blanch

MOTOR: Renault 19

Un nou model per afermar el liderat

La marca líder del mercat automobilístic espanyol no està disposada a perdre aquesta situació de privilegi. Els Renault 9 i 11 han encapçalat durant molt de temps el rànquing de vendes, encara que no es pot dir que es tracti de models veterans al mercat. Però la competència no dona treva i els tècnics de la marca francesa ho saben. Anticipant-se a les marques rivals i demostrant qui porta la iniciativa, Renault ha presentat recentment al nostre país el R-19, que està cridat a substituir els esmentats models.

Per dimensions, el R-19 se situa un esglaió per damunt dels seus germans. És set centímetres més ample a l'alçada de les espatlles, tres centímetres més alt. Això fa que l'interior sigui més habitable i el situa al nivell dels Opel Kadett i Volkswagen Golf. També pel que fa a motors. Des d'una senzilla versió Diesel fins a un esportiu amb culates de setze vàlvules.

Millora aerodinàmica

La millora aerodinàmica és molt notable gràcies a un acurat disseny: han desaparegut les canalitzacions de l'aigua dels sostres, els retrovisors ofereixen la meitat de resistència a l'aire que els anteriors i, en general, no hi ha elements que pertorbin la

línia de l'aire al circular a velocitats mitjanes-altes.

El Renault 19 estarà disponible amb cinc motoritzacions diferents. En les ver-

sions TR es muntarà el conegut motor de 1.397 centímetres cúbics de 60 cavalls de potència. Les versions GTS i TSE equiparan per primera

vegada el nou motor Energy, que, amb una cilindrada una mica inferior, desenvolupa uns 20 cavalls més de potència. El carburador és de

doble cos i els arbres de lleves que mouen les vàlvules estan situats a la culata.

Les versions GTX i TXE estan impulsats pel també

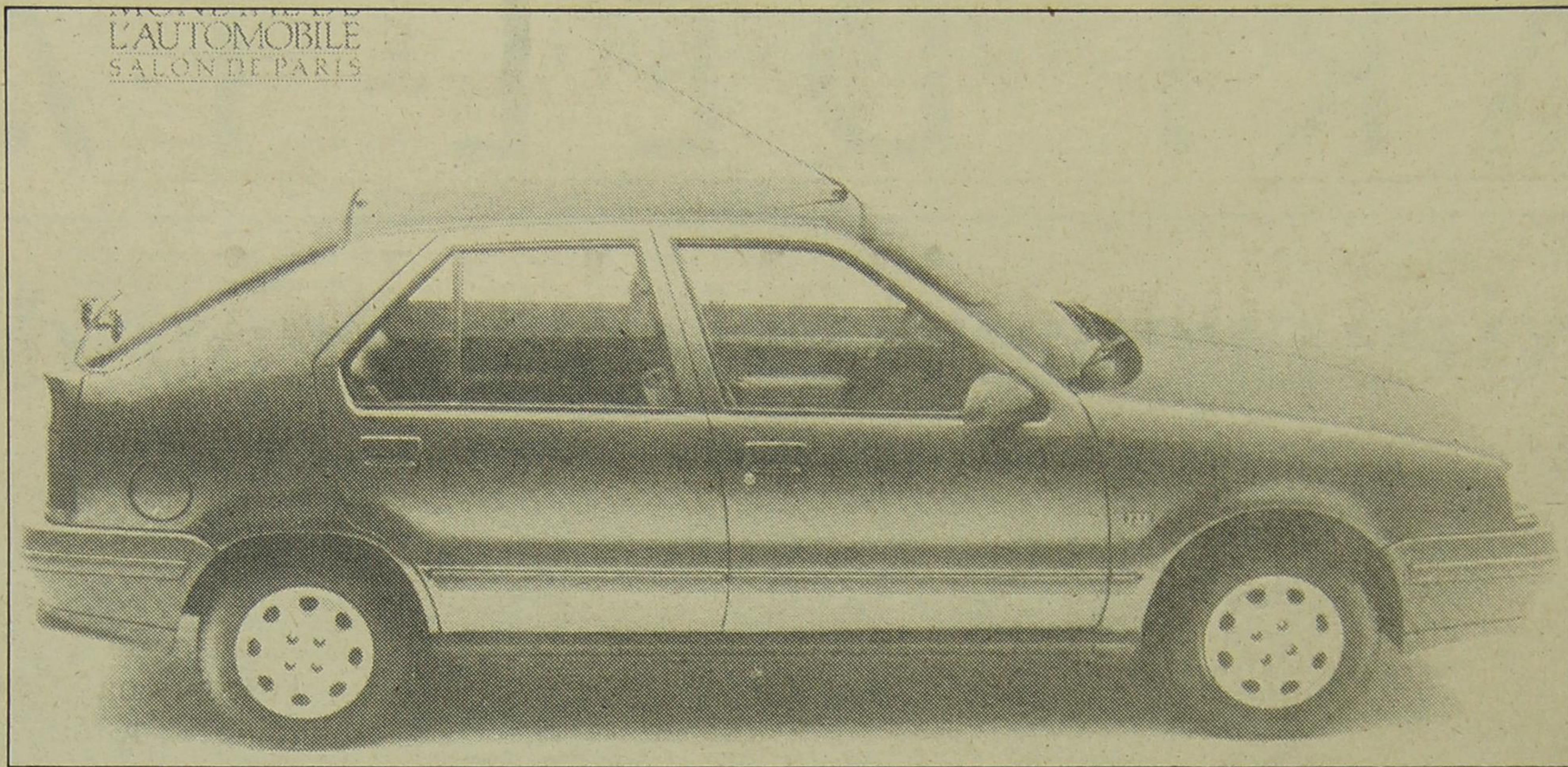
conegut motor de 1.721 centímetres cúbics. Amb unes petites modificacions ofereix una potència de 92 cavalls a un règim de 5.750 revolucions per minut. El motor Diesel ha vist augmentada la seva cilindrada a 1.870 cc i ara ofereix 65 cavalls de potència.

Però, sens dubte, la novetat estàndard de la marca són les 16 vàlvules, que equiparan a Renault a la competència quant a models esportius. La família dels GTI, GSI... es veu ampliada. Donada l'experiència de la *Régie* francesa en aquest camp, la competència té motius per començar a preocupar-se.

La versió estàndard

Amb un motor de 1.763 cc, la injecció electrònica multipunt, una relació de compressió de 10:1 i quatre vàlvules per cilindre s'aconsegueixen 148 cavalls. Amb aquesta potència, el R-19 16 vàlvules es posa al capdavant d'aquest segment del mercat tan competitiu.

Les suspensions són del tipus MacPherson en totes les versions. Tota la nova producció excepte les menys potents equipen una barra estabilitzadora davantera. Els preus del nou producte Renault presentat al Saló de París encara no s'han donat a conèixer.



Renault vol consolidar el seu liderat amb un cotxe que haurà de substituir els coneguts R-9 i R-11



LA BÚSTIA DEL TAXI

Les cartes destinades a la bústia del taxi no han de superar les trenta línies mecanografiades. Han d'estar firmades i hi ha de constar la població del remitent, així com el domicili i el DNI. Podran ser

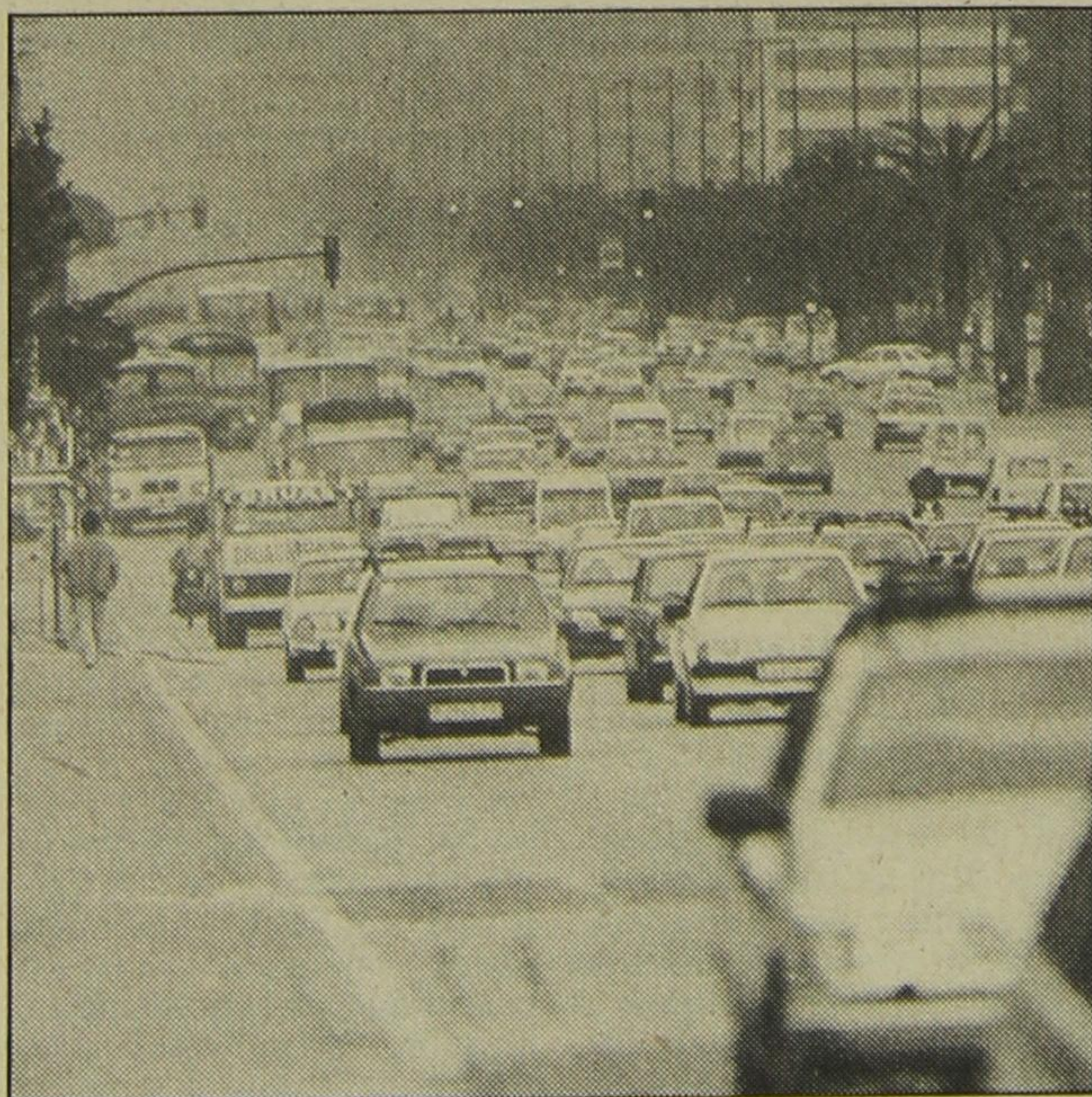
resumides o extractades quan la llongada sigui superior a l'establerta. No es tornaran els originals de les cartes ni es mantindrà correspondència postal o telefònica sobre el seu contingut.

Un viatge més agradable

Enhorabona per la iniciativa d'haver creat el Club dels Amics del Taxi, que em permet de tant en tant, quan utilitzo aquest meravellós servei, llegir aquest suplement a què ara em dirigeixo. El viatge és molt més agradable. Atentament. Pere Prats/Barcelona.

Buscant un taxi desesperadament

Arribo de vacances sensibilitzada pel tema de la contaminació. Han sigut masses dies de respirar aire pur i tots ens acostumen ràpidament a les coses bones. Agafem un autobús de la línia 55, que arriba molt ràpid a la parada. Quina meravella! Així no he de caure a la temptació d'agafar un taxi. Però al cap d'un moment d'instal·lar-me noto una terrible pudor de fum i m'adono que la culpa la tenen les finestres obertes de la part



del darrera del vehicle, que estan obertes, i tot el fum del tub d'escapament es filtra per les finestres i envaeix tot l'ambient. A mig recorregut (plaça Catalunya) estic pensant que no

aguantaré fins al meu destí final (plaça Catalana). Miro a través dels vidres i veig uns quants taxis en una parada. Sis us plau, vull baixar, m'ogefo, Taxi!!! Anna Ferrero/Barcelona.

A propòsit de les autopistes

En una curta notícia publicada en un diari editat a Barcelona lleigeixo que la patronal Sefes ha protestat pel servei i el preu de les autopistes. Aquest tema ja havia sortit a debat en una carta enviada a *La Bústia del Taxi* en relació amb el desorbitat embotament que es va registrar a les autopistes per la verbena de Sant Joan.

Crec que com a usuari de les autopistes no m'haig de deixar de plantejar que, moltes vegades, el servei (rapidesa, seguretat...) que ofereixen és nul (recordem el que passa cada divendres), i en canvi tots paguem religiosament les altes tarifes dels peatges.

Per això crec que entre tots els usuaris hem de crear, de mica en mica, la consciència que tenim dret a protestar i a exigir un servei millor a les autopistes d'aquest país. Joan Turó Valls/Barcelona.

EL RODAMÓN

Els "tuc-tucs" de Tailàndia

Bangkok i les principals ciutats tailandeses ofereixen al turista un ampli ventall de mitjans de transport, però tots, excepte els autobusos col·lectius, tenen un denominador comú: s'ha de regatejar o, com a molt, establir primer la tarifa amb el conductor. Bangkok està plena de *tuc-tucs*. Són petits ciclomotors amb capacitat per dues o tres persones que travessen la ciutat desafiant totes les normes del codi de circulació. Les llums dels intermitents i frens són de coloraines i els conductors normalment només parlen thai. El més freqüent és que per establir la tarifa s'hagin de fer servir signes.

Si el conductor demana 40 bahts (unes dues-centes pessetes), el normal és que en paguem 30 si som estrangers i 20 si som dels país. No és infreqüent veure els tailandesos discutint amb un o dos conductors fins que no arriben a l'acord definitiu. Els turistes, normalment, accedeixen més fàcilment a pagar el que els demanen.

Aquests vehicles tenen l'avantatge de la novetat. Són ràpids i es fiquen a arreu, però el viatger no s'escapa d'empassar-se la terrible contaminació de la capital tailandesa. Fins i tot es nota a la dutxa. L'altra alternativa és agafar un taxi amb aire condicionat, no gaire més car que els *tuc-tuc* però també s'hi ha de regatejar. Els taxis més exòtics de Bangkok, però, són els que circulen pels canals de la ciutat, els *klongs*. Un recorregut en aquestes barques permet conèixer una altra ciutat ben diferent, la de les cases i el mercat flotant, i el riu que arrossega les orquídies salvatges corrent avall. El preu també s'ha de fixar per endavant i sempre serà rigorosament respectat per totes dues parts.

A les capitals més petites també s'utilitzen les bicicletes amb xòfer, com a l'Índia. El preu és fins i tot més baix que el dels *tuc-tucs* però a l'occidental a vegades li fa mala consciència utilitzar-los.

L'orgull de tot un col·lectiu

Andreu Nebot, director del Servei del TAXI

Des del desembre passat, l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) aplica noves normes a l'examen per l'obtenció del carnet metropolità de taxista. Des de llavors el descens dels aprovats és notable, comparat amb la línia seguida en anys anteriors.

Durant els primers sis mesos en què va estar en vigor la nova normativa es van fer 621 exàmens i van aprovar 180 persones. Les xifres canten: si no millora el nivell de preparació, ens situarem a finals d'any en menys de 400 taxistes nous.

L'aplicació d'aquestes noves normes no va ser un fet puntual i aïllat sinó un propòsit conscient i objectiu de l'EMT per millorar el nivell de coneixements i la preparació dels futurs taxistes. Ara es demanaran coneixements de l'àmbit urbà de l'àrea metropolitana, i la ubicació de les principals vies públiques, centres oficials, museus, hotels, zones industrials, etc. S'hauran de contestar sense la guia. L'objectiu que es persegueix, entre d'altres, és que el taxista no tingui només una feina, sinó que també tingui ofici.

Més esforç

Sabem que aquest nou sistema representa un esforç pels aspirants a taxista si ho comparem amb el que s'exigia només fa uns mesos, pe-

rò la política de millora del servei de taxis requeria que s'abordés la formació dels futurs professionals d'una manera radical. El sistema que avui apliquen és un pas significatiu en l'avenç per establir en un futur pròxim

un temari complet l'aprenentatge del qual requerirà setmanes de treball.

Preparació insuficient

Avui els aspirants dediquen només trenta o quaranta hores en els centres dedi-

cats a la preparació per l'examen, que realitzen en unes tres a quatre setmanes. Claríssimament és insuficient. Hi ha alguna professió que s'apregui en tan poc temps? I no val l'argument que s'esgrimeix sovint per defen-

sar un accés fàcil al carnet, segons el qual el taxista es fa al carrer.

D'acord: hi han uns coneixements i unes experiències pràctiques que només s'adquireixen després de passar moltes hores al

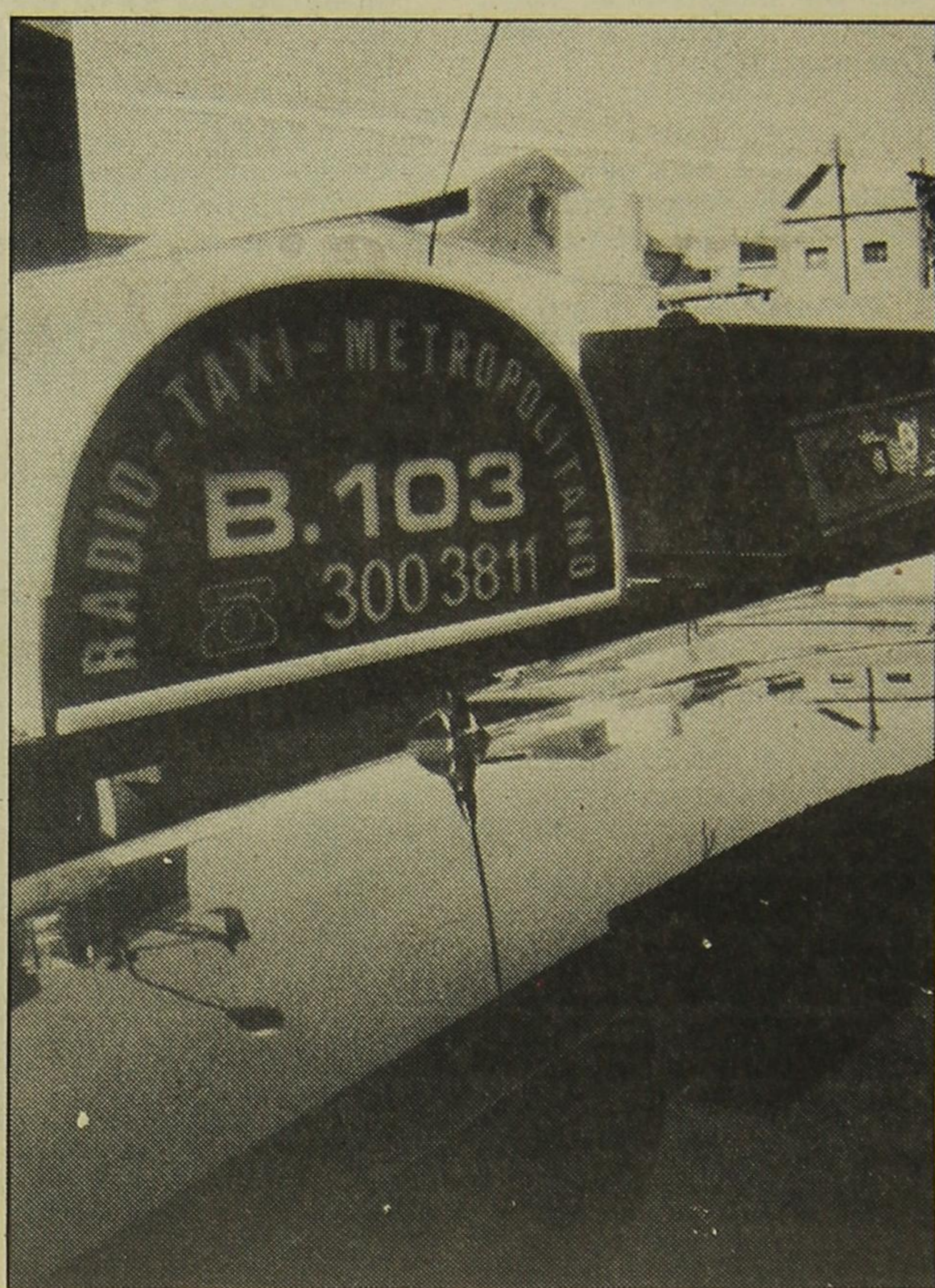
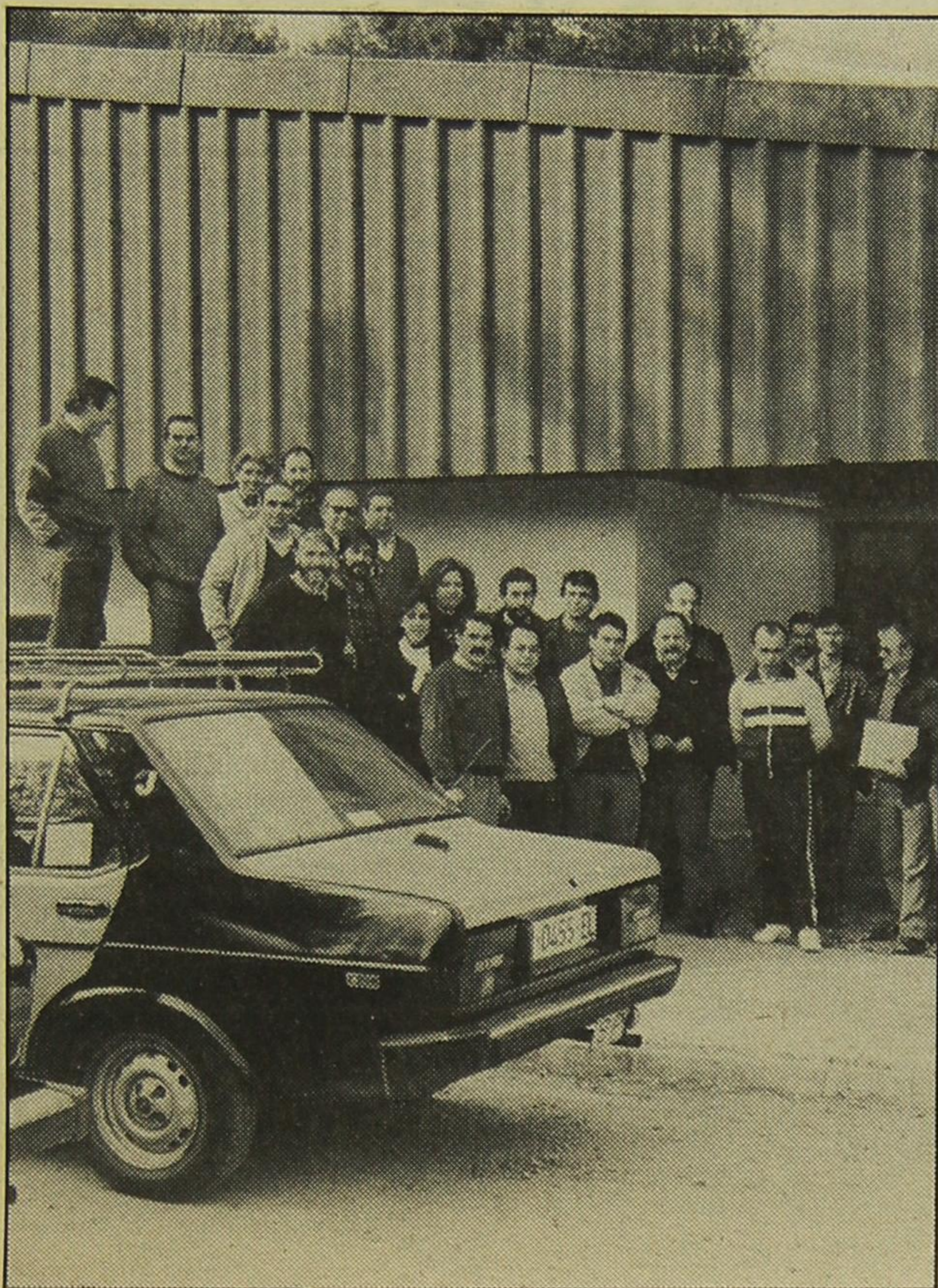
volant, però tot i això la professió de taxista no pot convertir-se en refugi passatger de qualsevol ciutadà en possessió del carnet B2, ni els usuaris ni la resta dels professionals que fa anys que estan al carrer han de pagar l'aprenentatge d'un aspirant.

No al despretigi

Quantes malapteses, quantes carreres equivocades, quantes preguntes del novato a l'usuari! "I això on para?", pregunta el conductor al passatger fins a conèixer Barcelona i la seva àrea metropolitana! El despretigi entre els usuaris que aquestes situacions provoquen en la professió no tenen preu. La indústria del taxi no pot permetre's pagar aquest cost social.

I menys encara quan prop de 2.000 taxistes han assistit als cursos de reciclatge a l'Escola de Taxistes de Cerdanyola, per aprendre matèries tan complicades com l'anglès. Fins i tot s'ha constatat l'assistència d'alguns professionals que no utilitzaran els coneixements adquirits pel 92, ja que es jubilaran abans.

Aquest exemple voluntari dels professionals ja veterans ha de ser exigít als que volen accedir de nou a la professió de taxista, a la qual, si superen l'examen, segur que se sentiran orgullosos de pertànyer.



"Els usuaris no han de pagar l'aprenentatge dels aspirants"

L'EMT aplica des del desembre passat una normativa molt més rigorosa per obtenir el carnet de taxista

"El taxi no pot ser el refugi de qualsevol ciutadà amb carnet B2"

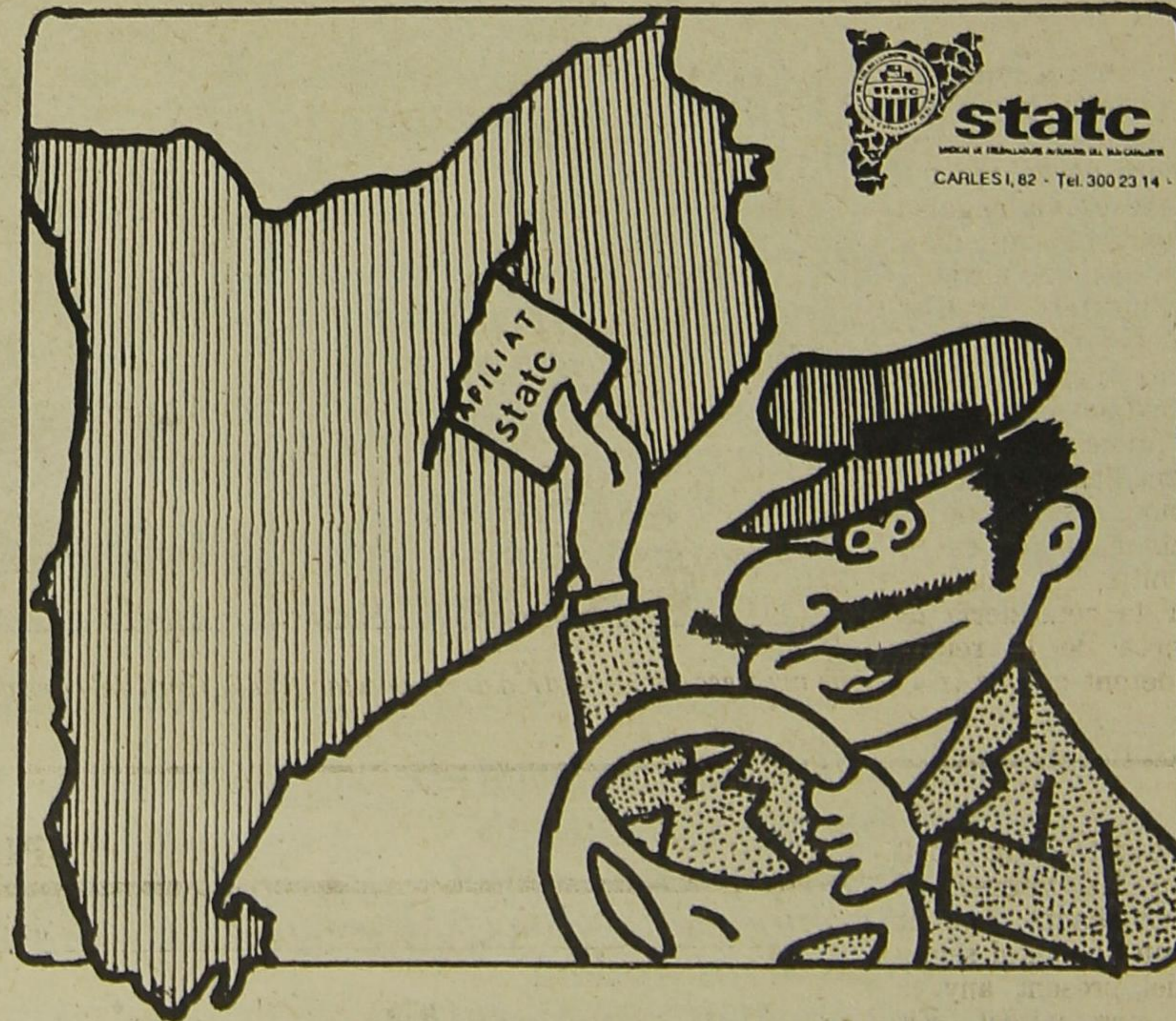


RÀDIO TAXI BARCELONA

EL MILLOR TAXI AL SEU SERVEI

Tots amb Taxi-card

Tel. 300 38 11



PER UN **TAXI** MILLOR
ESTEM UNITS
I TU? **AFILIA'T**

statc, el teu SINDICAT

LA CARRERA

CONRAD BLANCH

Quina nit!

El taxista em va preguntar de què anava vestida. Jo, sense més explicacions, li vaig dir que, senzillament, anava vestida d'esdeveniment històric. La meua resposta no el va complaure. Però jo sabia perfectament el que feia. Era la Nit de les Nits, eclèctica fins al moll de l'os, com si volgués reunir en si mateixa totes les nits possibles en una mena de maionesa ràpida.

L'organització havia reunit una potent aportació estelar: Nureiev, Montserrat Caballé, Josep Carreras... L'únic problema era que des dels nostres seients quasi no vèiem res. Quan Dionne Warwick va sortir a fer les presentacions a l'escenari en substitució Brigitte Nielsen, única baixa de les assistències previstes i anunciades, ens va semblar que Brigitte havia pres un excés de sol i que tenia el cabell molt menys ros que el que llua a les revistes del cor, però vam pensar que, com que la Nielsen acostuma a sortir en biquini, no era en definitiva tan estrany que no la reconeguéssim vestida. La nit ens va fer tastar una mica de cada salsa. Va haver-hi cançons i aries per escoltar, fragments triomfals, música de la que dona canya al cos, cançons emotives i una Caballé trotant roquerament per l'escenari. Tota una Nit de Nits.

Blassa d'Abadies

Conrad Blanch és un dels pocs privilegiats que han trepitjat el sostre del món. Va ser a l'Everest l'any 1985, amb una ascensió que va fer vibrar tot el país, i ara s'ha promès pujar al K-2 el 1990. Veient Conrad Blanch d'executiu, amb trajo i corbata, costa

imaginar que passi tot el temps que pot caminant per les muntanyes. És un home que parla molt suau i que confessa que xerra molt amb la gent. Li agradaria que els seus fills fossin alpinistes i no cal que manifesti que la muntanya és la seva gran passió.

Com ha anat l'estiu? Ha fet vacances?

—No he pogut fer res del que jo volia. Vaig haver de tornar els bitllets per sortir amb l'expedició al K-2 per qüestions de feina, però bé, he estat a Suïssa fent muntanya.

—Deu haver tingut temps per seguir l'expedició.

—Sí, sí. L'he seguit per la ràdio. He parlat amb ells molt sovint i he estat al corrent de tot el que passava.

—Esperava que hi arribessin?

—De debò que sí. Es donaven tots els elements per poder fer-ho, però a la muntanya hi ha un factor que ho capgira tot, i és el temps. Quan no acompanya no hi ha res a fer. L'equip era molt bo, l'expedició s'havia preparat des de feia temps i jo estava convençut que assolirien el cim. És clar que altres també ho han provat tres o quatre cops i tampoc no han pogut... És qüestió de provar-ho i lluitar.

—Hi anirà l'any 1990? És cert que hi haurà un altre intent?

—Sí. Abans de tornar ja es van demanar els permisos a les autoritats del Pakistan i en jo sóc un dels promotors i organitzadors. Ja estem treballant-hi i confio que el Banc de Sabadell ens torni a donar suport.

—Vostè va ser un dels components de l'expedició catalana a l'Everest el 1985. Quin és el record que té més gravat?

—L'abraçada amb en Toni Sors quan ja baixava,

“Ja estem treballant per fer l'ascensió al K-2 el 1990”

entre 7 i 8.000 metres. Allà dalt va ser molt emocionant.

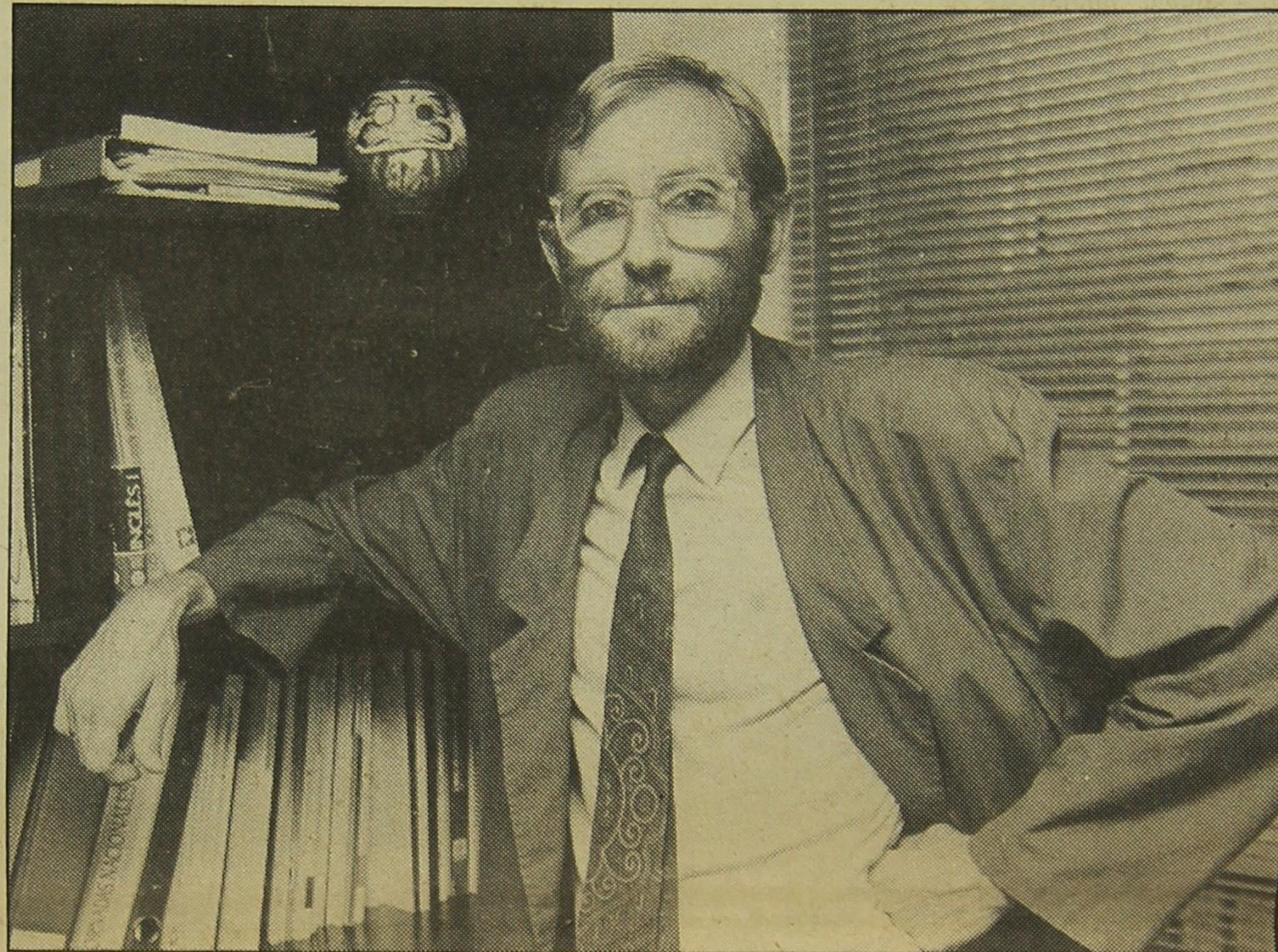
—Com es podria definir el que se sent quan s'està al

sostre del món?

—Et sents sobre els núvols, per sobre de tot. És una sensació molt especial.

—Alguna relació amb els Jocs Olímpics?

—Els segueixo però el muntanyisme no hi participa



Conrad Blanch

com a esport.

—Seria difícil qui hi fos present, en uns Jocs?

—El muntanyisme no és un esport de competició però hi ha una modalitat que sí que podria ser-hi, l'escalada esportiva i, de fet, a Suïssa i a Itàlia ja se'n fan campionats. Només cal una paret en un palau d'esports.

—Li agradaria que els seus fills fossin alpinistes?

—M'agradaria molt i tant jo com la meua dona els hem ensenyat l'amor a la muntanya. Ells ja hi tenen afició i han fet uns quants pics amb nosaltres des de ben petits.

—Entre la seva feina i les seves activitats, deu dur una vida molt atrafegada... Afaga algun taxi?

—Home, jo vaig caminant a tot arreu sempre que puc, però viatjo molt i agafo més d'un taxi.

—Com veu el servei a Barcelona?

—El trobo molt bé. Sobre tot perquè, comparant amb altres ciutats, n'hi ha molts al carrer. Penso que és un servei molt digne.

—El reconeixen els taxistes?

—Sí, i a més a més he descobert que n'hi ha molts que són aficionats a la muntanya. A mi m'agrada sempre parlar amb la gent i els taxistes són normalment gent molt oberta. S'interessen molt per una aventura com la de l'Everest. Deu ser que passen massa hores al volant.

Lluís Miquel Blanch

La TAXI CARD és una targeta per pagar el taxi, que constitueix una autèntica innovació a nivell mundial

La TAXI CARD significa la possibilitat de pagament net, còmode i sempre a punt. Permet dotar d'un instrument de treball més a qui es desplaça contínuament per motius professionals. Ajuda a controlar de forma eficaç les despeses de transport a l'empresa. És molt adequada per a viatges imprevistos.

La TAXI CARD té una modalitat —la targeta temporal— que a tots els avantatges descrits, uneix els del prestigi i la comoditat: amb la TAXI CARD temporal vostè podrà obsequiar convidats, congressistes, assistents a fires i convencions, i estalviar temps i diners.

Per més informació 336-00-00



ENTITAT METROPOLITANA DEL TRANSPORT



Gestiona la Caixa

Cetransa
Informació i Promoció del Transport Metropolità

I recordi, cada dijous, en el Brusi

DIARI DEL TAXI