

Unitat

Taxi

INFORMATIU

Temple: n.º 8 - Segunda Epoca
Año II - Junio de 1983



**CORPORACIÓ METROPOLITANA
DE BARCELONA**

E

ditorial

La situació de crisi que es passa pel sector del taxi ha estat un bon motiu de reflexió per tots els professionals i també pels responsables d'aquest servei dins la C.M.B. Fruit de tot això s'han sigut moltes i diverses les propostes dels sindicats i organitzacions del taxi, per la reestructuració del sector, que s'han discutit en diverses reunions de treball conjuntament amb els tècnics de la Corporació, fins i tot s'ha celebrat una reunió amb l'Alcalde de Barcelona.

Fruit d'aquesta primera etapa de treball i de discutir i discutir les diferents alternatives s'ha plantejat la necessitat d'estudiar més a fons la realitat del sector. Per això s'ha creat una Comissió Mixta formada per la C.M.B., un representant dels treballadors autònoms, un dels assalariats i un altre en representació dels industrials del taxi, que analitzarà en tota la seva extensió i profunditat totes les possibles propostes de reestructuració i les conseqüències de la seva apli-

cació dins del sector del taxi.

Aquesta Comissió ja ha començat a treballar demanant la realització d'un estudi jurídic sobre la possibilitat de introduir un canvi de horari per part de l'administració, un treball sobre la curva de la demanda del servei i també s'estudiarà per part d'un Gabinet Laboral, les conseqüències en l'estat físic i psíquic dels taxistes que pot tenir el fet de conduir varies hores seguides.

Esperem que aquests estudis ens donaran els suficients elements de valoració per elaborar una proposta de Reestructuració que realment solucioni molts dels problemes que avui té el sector del taxi.

La situació de crisi que atravesia el Sector del Taxi ha sigut motiu de reflexió entre els professionals taxistes i també per als responsables de este Servicio en la C.M.B. Fruit de ello, han sido muchas y distintas propuestas de los sindicatos y organizaciones del taxi sobre la Reestructuración del Sector, que se han discutido en varias reuniones de trabajo conjuntas con técnicos de la Corporación, e incluso se ha celebrado una entrevista con el Excmo. Alcalde de Barcelona.

Esta primera etapa de trabajo y discutir en común las diferentes alternativas, ha planteado la necesidad de estudiar más a fondo la realidad del

Sector. Para ello se ha creado una Comisión Mixta formada por la C.M.B., un representante de los trabajadores autónomos, uno de los asalariados y otro en representación de los industriales del taxi, que analizará en toda su extensión y profundidad todas las posibles propuestas de reestructuración y las consecuencias de su aplicación en el Sector del Taxi.

Ya se ha empezado a trabajar en esta Comisión Mixta solicitando la realización de un estudio jurídico sobre la posibilidad de introducir un cambio de horario por parte de la administración, un trabajo sobre la curva de la demanda del Servicio y también se estudiará, por parte de un Gabinet Laboral, las consecuencias que puede tener, el hecho de conducir varias horas, en el estado físico y síquico de los taxistas.

Esperamos que estos estudios nos darán los suficientes elementos de valoración para elaborar una propuesta de Reestructuración que realmente solucione muchos de los problemas que hoy tiene el Sector del Taxi.



El Centro de Control de Tráfico



Con la ampliación del Centro de Control de tráfico y las mejoras en la regulación del mismo en la vía pública, el Ayuntamiento de Barcelona sitúa a nuestra ciudad en la línea de las grandes urbes del mundo que ya utilizan convenientemente las nuevas aplicaciones de la tecnología electrónica e informática en este campo.

El Centro de Control mediante ordenador es la respuesta tecnológica del Área para mejorar las condiciones circulatorias y por tanto:

- aumentar la fluidez del tráfico
- disminuir la contaminación
- ahorrar energía

Consta de:
—un ordenador central
—unas centrales intermedias
—los reguladores a nivel de cruce

Y claro está, el semáforo, elemento básico para la regulación mecanizada del tráfico que funciona sólo y sincronizado en un momento y lugar dados para que los vehículos puedan recorrer una calle sin detenerse. Eso es la Onda Verde. Para obtenerla es preciso

que los semáforos instalados funcionen de modo coordinado, lo cual supone un mayor grado de complicación. Pero hay más: es necesario tener en cuenta, también, las calles que cruzan una "onda" y lograr que su tráfico combine con esta de modo satisfactorio. Para ello se elabora un Plan de Tráfico que no sería posible sin el trabajo del ordenador y la inversión en medios más avanzados, medida ésta que el Ayuntamiento de la ciudad ha emprendido para poder controlar 383 intersecciones, es decir 174 más de las que controlaba hasta ahora.

Para completar la eficacia de la información hay cinco cámaras de TV en circuito cerrado, en puntos especialmente conflictivos y que permiten a los operadores de la sala de control actuar manualmente sobre el sistema de control para responder a situaciones de tráfico difíciles de ser medidas por los detectores. Una inversión de este estilo, permite obtener información sobre el funcionamiento del sistema. Ampliarse progresivamente según las necesidades, no sólo del número de intersecciones con-

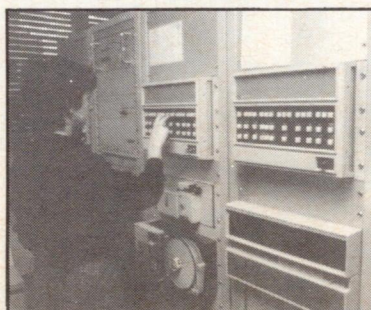
troladas, sino también de las prestaciones. En el futuro se podrán ampliar a:

- Información al conductor de itinerarios recomendados
- Información al conductor sobre disponibilidad de plazas de aparcamiento
- Control integrado del transporte urbano de superficie
- Interconexión con el sistema previsto de control de tráfico interurbano (accesos a la ciudad), etc.

Un poco de historia

El Centro de Control se puso en marcha el año 1968 y controlaba 115 cruces incluidos en la zona limitada por las calles: Urgell, Gran Vía y Diagonal. En esta zona, en la actualidad, existen 155 cruces centralizados.

Dentro de la política del Área



de mejorar la circulación, en el año 1980 se realizó una primera ampliación limitada por las calles: Gran Vía, Paral·lel y Rondes con un total de 49 cruces centralizados.

Ahora se acabará la ejecución del proyecto de segunda ampliación en las zonas siguientes:

- Zona de la Estación de Sant Joan de Vilatorrada (65 cruces centralizados)
- Zona de la Sagrada Família (101 cruces señalizados)

El proyecto también comprende la renovación de las centrales existentes (6) y la instalación de 5 nuevas así como la renovación de 200 equipos de regulación local.

El Ingeniero de Caminos Canales y Puertos Ilmo. Sr. Jaime Vachier i Pallé fue promotor entre otras muchas creaciones en materia de Transportes y Circulación de la instalación del primer semáforo que se instaló en el cruce de Balmes-Provença. Y fue también el promotor de los colores amarillo y negro como símbolo y distinción para los taxis de Barcelona, sector del que era gran conocedor, llegando incluso en el año 1928 a poseer el carnet de taxista.

Nota Informativa

"Sobre las tres revisiones que se han unificado y que deberán pasar el día en que se le indica".

- INSPECCION

TÉCNICA DE

VEHICULOS: (Periódica)

Documentación a presentar:

— Adornillo de revisión periódica

- REVISION DE

TAXIMETRO

Documentación a presentar:

— Cartilla del taxímetro sellada

— por los Serveis d'Indústria con

— fecha del año 1983.

3.- REVISION DE LA

CORPORACION

METROPOLITANA (antes municipal o urbana)

Documentación a presentar:

— Permiso de circulación del vehículo

— Ficha Técnica del vehículo

— Libreta del taxímetro

— Licencia metropolitana

— Permiso de conducir clase "C" o superior

— Carnet metropolitano de conductor de autotaxi

— Póliza de seguros

— Libro de reclamaciones

— Boletín de cotización o certificación acreditativos de que el personal asalariado está dado de alta en la Seguridad Social.

— Contraseñas de servicios reglamentarios.

— Placa con número de la licencia metropolitana, matrícula y la indicación del número de plazas.

— Código de circulación actualizado

— El Reglamento vigente

— Guías de municipios

— Talonarios de recibos

**Calendari
de revisió
anual**

JUNY

Llicències

del 6	de juny al	10 de juny	de la	5601 a la	5950
13		17		5951	6300
20		23		6301	6650
27		1 de juliol		6651	7000

SEPTEMBRE

del 5	de set. al	9 de set.	de la	7000 a la	7350
12		16		7351	7700
19		23		7701	8050
26		30		8051	8400

OCTUBRE

del 3	d'octubre al	7 d'oct.	de la	8401 a la	8750
10		14		8751	9100
17		21		9101	9450
24		28		9451	9800

NOVEMBRE

del 31	d'octubre al	4 de nov.	de la	9801 a la	10150
7	de nov. a l'	11 de nov.	de la	10151 a la	10450
14		18		10451	10800
21		25		10801	11026

COL·LABORACIÓ

**Que bé
s'hi passa
pels
bons
camins!**

En el regne vegetal hi ha herbes verinoses. En el regne animal també hi ha males persones.

Quan un home està malalt cerca un metge que el guareixi. I si l'altre fa algun mal es mereix que se'l castigui.

Contemplem aquella prada com pasturen les ovelles, a la primera flairada coneixen les males herbes.

Quan un gos és rabiós se li posa un morrió. Si en el bosc trobem un ós em defensa un bon bastó.

Un cavall si és salvatge el solen domesticar, li posen un correatge ja serveix per treballar.

Un taxista irresponsable aconsellem bon camí. El mòdul una eina noble ha aconseguit un bon fi.

Ha aconseguit que l'usuari recobri la confiança, que si un dia lloga un taxi ho fagi sense recança.

Taxiste de Barcelona, dignifiquem la professió. Tindrem la moral molt bona fent la nostra obligació.

16 març 1983

Albert Figuerola

Los horarios y descansos a encuesta

La Corporación Metropolitana de Barcelona encargó la realización de una encuesta sobre días de fiesta y descanso semanal de los taxistas del Área.

La muestra abarcó un total de 1001 entrevistados y fue distribuida de forma proporcional a los taxis que libran cada día de la semana, estableciéndose además una cuota inicial de un 20% de asalariados y un 80% de titulares de licencia.

La mitad de las entrevistas —realizadas entre el 18 de enero y el 11 de febrero— se han efectuado en pista y la otra mitad en paradas. Por otra parte, el trabajo se ha circunscrito a la ciudad de Barcelona.

Según las cuotas prefijadas por día que libran a la semana y el resto de cuotas establecidas, y siguiendo un sistema de distribución de zonas por toda la ciudad, la composición final de la muestra de taxistas resultante ha sido la siguiente:



A) EDAD

		%
• 18 a 35 años	(250)	25,0
• 36 a 50 años	(486)	48,6
• 51 y más.....	(265)	26,5

La edad media de los taxistas entrevistados se sitúa pues, claramente, entre los 35 y 50 años.

B) TIEMPO QUE LLEVA EN LA PROFESIÓN

		%
• 5 o menos años	(266)	26,6
• 6 a 10 años	(203)	20,3
• 11 a 15 años	(167)	16,7
• 16 a 20 años	(166)	16,6
• Más de 20 años	(199)	19,9

Tomando como marcas de clase de cada intervalo las cifras de 13, 18 y 25 años, la antigüedad media de los taxistas en su profesión sería de 12,5 años.

C) SI ES TITULAR O ASALARIADO

		%
• Titular	(849)	84,8
• Asalariado.....	(152)	15,2

D) DIA QUE LIBRA

		%	% RE
• Lunes	(68)	6,8	6,2
• Martes	(45)	4,5	4,6
• Miércoles.....	(52)	5,2	4,8
• Jueves	(50)	5,0	5,4
• Viernes	(41)	4,1	4,2
• Sábado	(236)	23,6	22,6
• Domingo	(509)	50,8	52,2

E) LUGAR REALIZACION DE LA ENTREVISTA

		%
• En parada	(502)	50,1
• En pista.....	(499)	49,9

Este es pues el perfil de la población de taxistas a la que se ha entrevistado y punto de referencia para una mejor comprensión de los resultados obtenidos.



El análisis de los datos obtenidos es el siguiente:

SISTEMAS PROPUESTOS	%
A) Seguir con el sistema actual de horarios y un día de descanso semanal	35,5
B) Hacer dos turnos de vehículos al día, uno de mañana y otro de tarde. Se cogería uno de los dos, con la posibilidad de hacer también uno nocturno	29,6
C) Mantener el horario actual, pero introduciendo dos días de descanso (un día entre semana y otro el sábado o el domingo).....	34,5
D) NINGUNO	0,5

Estos datos ponen de manifiesto, entre otras cosas, que:

Los partidarios de introducir algún cambio en la normativa actual son mayoría (64,1%).

A pesar de ello, y entre las tres alternativas propuestas, "la continuista" —la A— es la que cuenta todavía con más adeptos aunque prácticamente al mismo nivel que la C. De todas formas, el peso aún relativamente importante de las posiciones contrarias al cambio se debe, sobre todo, a los taxistas con más de 50 años y a los que más tiempo llevan en la profesión.

De las dos alternativas de

cambio, la que menos apoyos cuenta a nivel del conjunto de taxistas es la que supone realizar dos turnos de vehículos al día.

Si a ello añadimos que la alternativa C es la que obtiene más apoyos, entre las que suponen un cambio, podemos concluir que existe una menor resistencia a ampliar a dos los días de descanso semanal que a admitir una modificación del sistema de horario al que se está habituado. Estos son unos datos que deberán tenerse en cuenta para cualquier futura medida de Reestructuración del Sector del Taxi.



El tema "butano" a debate

Tras los últimos accidentes ocurridos a causa de las bombonas de butano, que muchos taxis utilizan como combustible, los Sindicatos y Organizaciones representantes del Sector, solicitaron a la C.M.B. realizar una reunión conjunta con la empresa Butano, S.A.

En el transcurso de esta reunión, que se celebró el pasado 26 de abril, los sindicatos y organizaciones asistentes plantearon una serie de peticiones a Butano, S.A.

Muchas de ellas se referían a deficiencias de las bombonas, como son por ejemplo, que en muchos casos las gomas de retención y las válvulas se encuentran en mal estado, que muchas bombonas no cumplen el peso mínimo establecido, que la mezcla de propano y butano no guarda la proporción adecuada en determinadas épocas del año y también se señaló la necesidad de proceder al precintado de todas las bombonas.

En relación a todo ello, se solicita que si debido a mal funcionamiento, las bombonas que no agotan su combustible, se abo-



ne su importe al comprador.

Otras solicitudes se hacían en relación a problemas en el reparto de las bombonas como es la petición de que haya básculas en todos los camiones de reparto, así como la urgente necesidad de que se cumplan las medidas de seguridad en los mismos, ya que a veces circulan sin cables de contención. Al mismo tiempo, se propuso realizar los estudios pertinentes para la instalación de butaneras.

También se manifestaron algunas cuestiones relativas a la actual póliza de seguros y al contrato entre la empresa Butano, S.A. y los usuarios de bombonas.

Los representantes de Butano, S.A. se comprometieron a intentar solucionar todos los problemas que se plantearon, y la C.M.B., por su parte, seguirá, como en este caso, apoyando todas las iniciativas que representen mejoras para el Sector del Taxi.



Revisiones extraordinarias

Se han iniciado por parte de la C.M.B. la realización de revisiones extraordinarias, previstas en el Reglamento del taxi, con el fin de detectar fun-

damentalmente, las posibles infracciones por cobro indebido y fraude en el taxímetro.

En dichas revisiones se ha detectado manipulación del

aparato taxímetro en tres vehículos autotaxi, por lo que se han ingresado en el depósito municipal, al tiempo que se ha abierto expediente sancionador a los titulares de licencia.

Debido al perjuicio que estas prácticas causan, no sólo al usuario del servicio, sino

también al propio sector del taxi, la Corporación Metropolitana de Barcelona se propone intensificar dichas inspecciones y aplicar con el máximo rigor las sanciones correspondientes a cobro indebido y fraude en el taxímetro.

Noticias • Noticias • Noticias • Noticias •

Cualquier profesional de la industria del taxi, que pueda aportar datos referentes a un accidente ocurrido la noche del 26 de Marzo de 1982 sobre la 1 de la madrugada, frente al hotel Presidente cruce de Avda. Diagonal con c/ Munner, y esté dispuesto a informar al respecto, llame por favor al Tel. 349 62 72 de Barcelona.

Se gratificarán y se pagarán común acuerdo, las horas de trabajo que se perdiesen caso de que fuera necesaria su declaración.

GRACIAS

Carme Vidal, vídua del taxista Ricard Monforte Tena, ens mana que a través de la nos revista fem una crida als companys del sector per tal de anulitzar un company que el 11/2/83 va acompanyar al seu marit a la residència de la Vall d'Hebron on ingressar i morir després de pocs temps. La senyora Carme voldria parlar amb el taxista que el va recollir quan li va agafar l'atac de cor. El telèfon és: 7 43 61

L'usuari Sr. Ramón Esquerri Urgell, fa constar el seu agraïment al taxista Sr. Antonio Alvarez Lombardía, titular de la llicència 10.211, perquè a primers de maig va caure per les escales del metro, el taxista el va recollir i el va dur al dispensari de l'Avg. Meridiana, sense cobrar-li res.

Una altra persona vol agrair a un taxista desconegut el fet que el portés de franc de Rosselló-Rocafort a l'Hospital Clínic. Es tracta de Sergi Peris Miró i el seu telèfon és el 893 31 07

Revocación de licencia

La sala de lo contencioso administrativo de la Audiencia Territorial de Barcelona ha confirmado una revocación y retirada de licencia a su titular, efectuada por la C.M.B., con motivo del arrendamiento de dicha licencia.

Excmo. Sr.

Las Centrales Sindicales y las Asociaciones profesionales, representativas del Sector, al tener conocimiento de que la Delegación de Industria ha concedido a una Empresa privada, (en San Justo y Badalona la I.T.V.)

Por unanimidad han acordado, solicitar de esta Corporación Metropolitana de Barcelona, una entrevista con el Sr. Conseller de Industria, con la participación del Sr. Gerente y el Director de Servicios del Taxi, así como un representante de los distintos Sindicatos del Sector.

Es inaudito que un logro conseguido hace escasamente dos años, que tanto beneficia al sector, (hacer las tres revisiones en el mismo día y en el mismo lugar en Zona Franca) se acabe, por no respetar los acuerdos que en su día se tomaron entre la Delegación de Industria y la Dirección de Servicios del Taxi, con el consiguiente encarecimiento y pérdida de días de trabajo.

U.I.T.B. - U.T.A.C. - A.B.E.A.T. - A.T.M. - S.T.A.B. - A.P.T. - U.S.P.T.I. - U.C.T. - S.T.A.C. - CC.OO. - C.N.T. - F.N.T. - I.T.U.C.

Sentencia del Tribunal Económico Administrativo de Barcelona

Hace aproximadamente un año un grupo de titulares de licencias de autotaxi, presentó un recurso ante el Tribunal Económico Administrativo Provincial (TEAP) alegando la improcedencia del pago de la tasa de revisión del vehículo de 1978, toda vez que la C.M.B. no lo había comunicado personalmente, ni se les había prestado dicho servicio.

Recientemente, el T.E.A.P. ha desatendido dicha reclamación al considerar que las revisiones efectuadas por la C.M.B. a las que se refiere el recurso, no son extraordinarias y gratuitas sino obligatorias, periódicas y ordinarias, previstas en el Reglamento del Servicio del Taxi, no siendo necesario además notificación individual.

Por otra parte en su resolución, el T.E.A.P. tiene en cuenta que la C.M.B. tuvo montado el servicio técnico adecuado para proceder a la revisión anual como se puso de manifiesto mediante el anuncio publicado en el B.O.P.

Por estas razones, el T.E.A.P. considera inadmisibles la alegación de los recurrentes en el sentido de no proceder al pago de la tasa por no haberse efectuado la revisión, por cuanto la causa de la anomalía no era imputable a la C.M.B. sino al recurrente que no acudió a los locales habilitados al efecto.

Consideramos interesante el conocimiento del contenido de esta sentencia pues no sólo clarifica una situación del pasado, sino que puede evitar nuevos conflictos en el futuro en lo referente al pago de la tasa de revisión de vehículos autotaxi.

Últimas noticias:

SE CREA LA ZONA AMARILLA

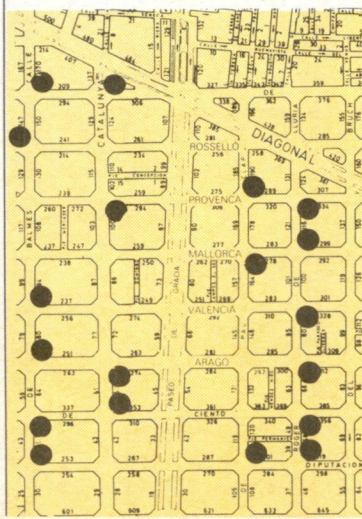
El Ayuntamiento siguiendo un plan de mejoras para conseguir una circulación mucho más fluida en el centro de la ciudad, inaugurará próximamente la "zona amarilla", que a principios de este año estará delimitada por las calles Diputación/Diagonal entre Balmes y Rich. (Según se muestra en el plano).

En esta zona indicada y en los chaflanes, se librarán de cuatro esquinas habilitadas como zona de carga y descarga y se destinarán a aparca-

miento autorizado a los turistas; y en esta misma zona y en doble fila se marcará en el suelo la parada para dos taxis. De esta forma con la creación de las últimas paradas de taxis, el número de las mismas se verán incrementadas considerablemente.

El Ayuntamiento ruega a todos los taxistas que eviten encochar y desencochar dentro de los carriles bus y fuera de los chaflanes, principalmente en esta zona. Para que de este modo, y entre todos, consigamos una mayor fluidez en el tráfico, con el consiguiente ahorro de tiempo y energía.

ESTACIONAMENT AUTORITZAT 2 TAXIS



Avui

L'Hospitalet de Llobregat

Hom atribueix l'origen històric de l'Hospitalet a la formació, durant el segle XIII, dins l'antic terme parroquial de Santa Eulàlia de Provençana, d'un petit nucli de població al voltant d'un hospital —alberg de vianants que es dirigien a la ciutat comtal— situat vora el camí ral a les terres més altes i saludables del terme, al límit amb les terres d'al·luvió. A la segona meitat del segle XIV tenia uns 60 focs i era conegut per la Pobra de l'Hospital. (Avui, sis-cents anys després, l'Hospitalet de Llobregat és el municipi número nou d'Espanya pel nombre d'habitants).

Els diversos booms immigratoris —1920/30, 1950/60, 1960/70— han convertit petits nuclis i poblacions properes a Barcelona en barris monstres, una mena de nínxols, ciutats dormitoris per als obrers de l'àrea industrial barcelonina, on els problemes de qualitat de vida, contaminació, manca de serveis, etc., no hi falten. És el cas d'antigues poblacions com Collblanc, la Torrassa, Pubilla Cases, la Florida, Sant Feliu. A les terres baixes del delta alternen encara camps de conreu, cases de pagès, indústries, barris de barraques, com Can Pi i la Bomba, i urbanitzacions noves de grans blocs com Bellvitge.

La ciutat (250.000 habitants) és a la zona intermèdia. S'ha anat desenvolupant a partir del petit nucli urbà, de població fonamentalment agrícola, que al començament del segle XX creixia en sentit lineal seguint la carretera de Santa Creu de Calafell, eix, avui, del nucli central urbanitzat del municipi, format també pels barris de Sant Josep i de Santa Eulàlia.

En aquests barris resideix encara la petita burgesia industrial i comercial, propietaris agrícoles i funcionaris. El 1925 hom concedí a la vila el títol de ciutat.

La comunicació entre els diferents sectors del municipi és dificultada per les importants línies de comunicació d'accés a Barcelona que el travessen —Ferrocarrials Catalans, RENFE, autovia de Castelldefels, etc.—, pels desnivells entre el sector de marina i el sector de muntanya i per l'escassa capacitat de circulació de la carretera de Santa Creu de Calafell. El trànsit entre l'Hospitalet i Barcelona és afectat, també, per uns mitjans insuficients i tardans de transport públic, per l'estretor dels carrers i l'alta densitat dels barris que limiten un i altre municipi i per la manca de coordinació entre les respectives administracions.



L'actual alcalde de la ciutat, en Joan Ignaci Pujana, reelegit en les darreres eleccions municipals, pensa que tot això es va arrançant poc a poc i que tot depèn, és clar, dels diners de què hom disposi. Així, ens va parlar que els problemes més importants amb que s'havien d'encarar durant aquests darrers quatre anys eren els de sanejament econòmic que quasi han resolt i el problema de la neteja i recollida d'escombraries que sortosament també ha pogut solucionar-se.

Però també s'han aconseguit d'altres coses: diners per als aturats, escolarització total, centres d'esplai i llars de jubilats, plantació d'arbres i fortes inversions en la remodelació



dels parcs de can Buixeres i les Planes amb col·laboració amb la C.M.B. igual que en el cas del poliesportiu de Can Rigau; una residència assistida, campanya de divulgació sobre control alimentari, recuperació de la Festa Major, creació d'una companyia de teatre estable, la Banda Municipal, la Ràdio Municipal... I tot de tre-

balls i inversions que ben segur serviran per fer canviar fesomia i la mentalitat d'una ciutat, d'un municipi que encara es pot salvar de la deficiència urbanística i convivència que volien abocar una mala gestió i un desig malsà d'espulsió. L'Hospitalet de Llobregat comença a caminar!

