

# DIARI DEL TAXI

## La baixada de bandera augmentarà a 210 pessetes

Les tarifes del taxi de Barcelona i àrea metropolitana augmentaran a partir del gener de l'any que ve un 4,9%, segons han informat fonts del servei del Taxi de l'Entitat del Transport. L'augment no supera l'índex de preus al consum anunciat pel govern ni és superior a l'augment de les despeses d'exploatació del servei. La baixada de bandera costarà 210 pessetes, 10 més que a l'actualitat, l'hora d'espera passarà de 960 a 1.000 pessetes i les tres tarifes quilomètriques vigents s'incrementaran tres pessetes cada una.

Aquesta puja ha estat reiteradament demanada per diversos col·lectius de taxistes de Barcelona i l'àrea metropolitana. Una de les principals raons que s'han esgrimit és l'augment del cost de la vida i el respecte que ha mostrat tot el col·lectiu a la decisió que va prendre l'Entitat del Transport el 1986 de congelar les tarifes.

La baixada de bandera

dels taxis no havia experimentat cap increment des de fa dos anys. L'última puja es va aprovar el desembre de 1986 i es va fer efectiva el febrer de 1987. La baixada de bandera va passar de 78 pessetes a 200, cosa que va suposar un increment d'un 4%. La modificació portava aparellada l'aplicació d'un sistema tarifari molt complex. Actualment les primeres dues-centes pessetes donen dret a l'usuari a 1,9 quilòmetres de trajecte neutralitzat o a una carrera de sis minuts.

L'aplicació d'aquesta nova tarifa va anar acompanyada d'una àmplia cam-

panya publicitària que tenia com a principal eslògan "Nàpols a Buenos Aires" i que volia reflectir el llarg recorregut pel centre de Barcelona que podia fer l'usuari únicament pagant aquesta quantitat inicial.

### Augment de la recaptació

De fet, un dels objectius d'aquest sistema tarifari era incrementar la feina dels taxis en el centre de Barcelona, àrea on es tenen lloc la majoria de les carreres urbanes. Segons fonts del servei del Taxi, aquest objectiu ha quedat complert de sobra ja que des de l'aplicació del nou sis-

tema tarifari la recaptació mitjana dels taxistes s'ha incrementat un 9,7% i s'ha recuperat l'índex d'encotxament fins a un 60%. A més, s'ha comprovat que, per un efecte psicològic, l'usuari preferix pagar les dues-centes pessetes per un recorregut determinat que no preocupar-se a pensar quant li costarà el total de la carrera.

Malgrat que les tarifes del taxi augmentaran l'any que ve, l'Entitat del Transport pensa que seria correcte anar cap a una política més restrictiva d'augment tarifari, fundada en l'èxit de la congelació de

l'any anterior.

Fonts d'aquest organisme metropolità han assenyalat que la rendibilitat del taxi passa, fonamentalment, per la política tarifària, la circulació, el volum de flota i el seu nivell de qualitat. En aquest sentit, l'Entitat continua mantenint el seu compromís d'amortitzar les llicències al preu de quatre milions de pessetes i seguirà amb aquesta política, que suposa una reducció de l'oferta de taxis sobrant, per tal d'adequar-la a la demanda i fer el sector més competitiu.

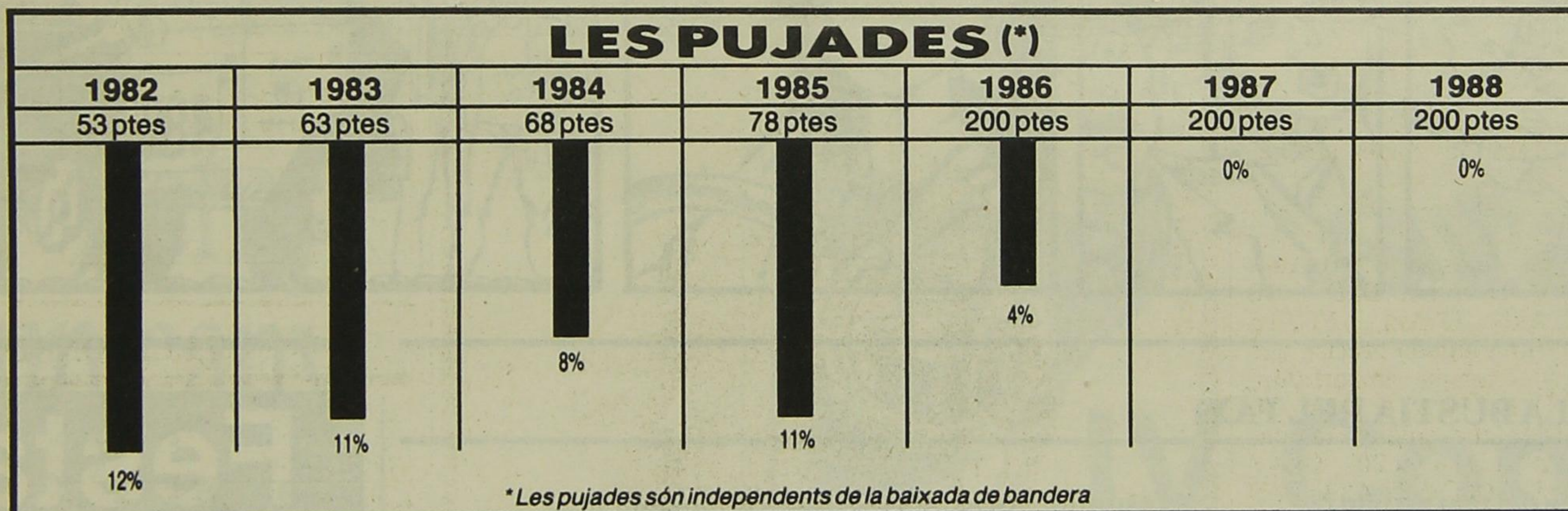
En la mateixa línia, l'Entitat del Transport va esta-

blir les subvencions als taxistes que volien instal·lar el dipòsit GLP, aire condicionat i fer recol·locació de taxímetres. Aquestes tres millores del taxi reben subvenció en la mesura que fan el sector més competitiu i milloren el servei a l'usuari i la imatge.

La renovació del parc de taxis és un fet real. Els dos últims anys, segons fonts de l'Entitat, han entrat en servei uns 3.500 cotxes nous tipus R-21, Santana, Passat, BX... considerats com els més aptes per oferir un servei de qualitat. Aquesta millora de l'equip ha anat acompanyada per diferents campanyes de promoció que busquen atraure nous usuaris. En aquest sentit, s'han de destacar iniciatives com els jaquetes grogues de l'aeroport del Prat, que informen l'usuari sobre el sector, la taxi-card, dirigida fonamentalment a l'usuari assidu i a les empreses que diàriament utilitzen el servei, i la potenciació de l'Escola del Taxi.

L'hora d'espera dels taxis passarà de 960 pessetes a 1.000 pessetes

Les tarifes estaven congelades des del mes de febrer del 1987



La puja ha estat reiteradament demanada pels taxistes

La rendibilitat del taxi està lligada a la qualitat del servei



Una de les raons que han esgrimit els taxistes és l'augment del cost de la vida i el respecte a la decisió de congelar les tarifes.

## MOTOR: Renault 25 V6 Turbo

## Un motor potent per un cotxe car

El Renault 25 Turbo és actualment un dels models més potents de la marca francesa. Amb 182 cavalls, és el cotxe amb més potència de la sèrie 25. De tota manera hi ha alguna cosa que falla. Un cotxe familiar gran i certament burguès com aquest té un motor d'un comportament molt esportiu que demana sempre anar alt de voltes perquè doni el màxim rendiment. A més, té unes reaccions bastant brusques, com acostuma a passar en els cotxes amb aspiració forçada.

Renault es podria haver decidit per muntar una culata de setze vàlvules, que, si bé obtenen una potència equiparable als turbo a règims de gir elevats, entreguen la potència molt més progressivament. Sembla que caldrà esperar encara uns mesos perquè els cotxes estrella de la casa francesa incorporin aquest avenç, que la competència ja fa anys que promociona entre els vehicles de prestacions esportives.

## Un motor progressiu

El motor del 25 Turbo és certament atractiu. Es tracta d'un sis cilindres en forma de V, que, com tots els de la seva categoria, es caracteritza per la manca de vibracions i una gran suavitat de funcionament, no de resposta. El turbo està equipat amb un intercanviador de calor i la injecció es

realitza electrònicament. La cilindrada és d'uns 2.500 centímetres cúbics.

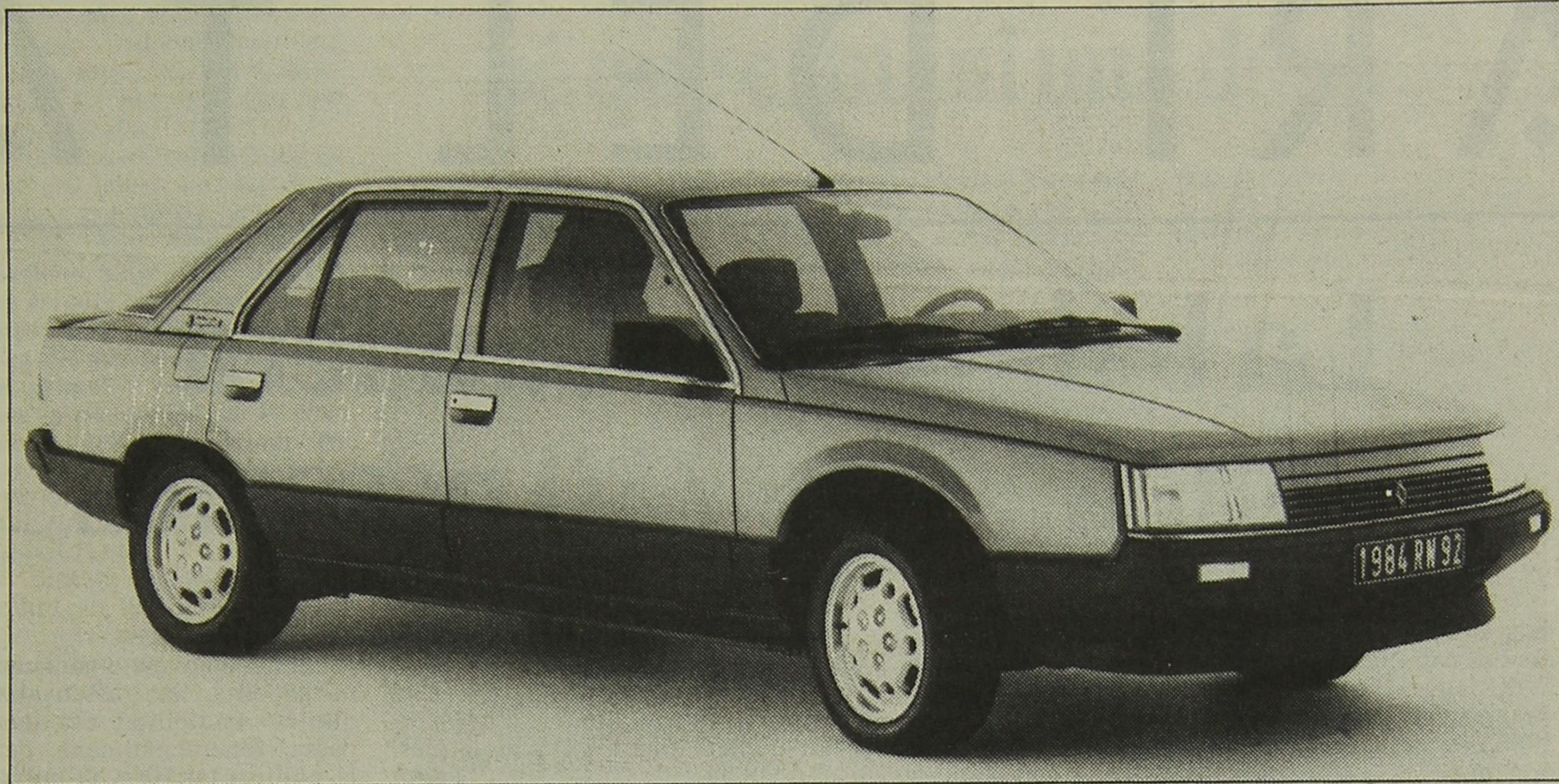
El par motor màxim, (28,6 DIN, certament nota-

ble) s'aconsegueix a un règim molt baix (3.000 revolucions per minut), sobretot si el comparem amb el R-21 de 2 litres Turbo de la mateixa

marca.

Els 182 cavalls impulsen el R-25 V6 Turbo a 223 Km/h. En acceleració tampoc es queda curt: fa els 400

metres en 15,7 segons, encara que la suspensió davantera i la direcció acusen tanta potència, cosa que es tradueix en certa inseguretat.



Externament, el R-25 V6 Turbo es diferencia poc dels seus germans. El gran canvi és el motor que amaga el capot

## Consums elevats

Els consums són alts i, com a mitjana, estan generalment per sota dels 10 litres als 100 quilòmetres. Circulant per ciutat poden arribar als 15 litres. No en va el dipòsit té 72 litres de cabuda.

El pes (1.352 quilos) és bastant elevat, però quatre discos, de 280 mil·límetres de diàmetre i ventilats els davanters i de 254 els posteriors, s'encarreguen d'aturar el R-25 quan es viatja a velocitat d'hiperespai. Els pneumàtics, de 205/60, són prou amples com per no tenir problemes d'adherència. Unes rodes d'aliatge, però, no li haurien anat gens malament.

Externament, el V6 Turbo es diferencia poc dels seus germans, de menors prestacions, i és d'una gran sobrietat. Donada la diferència de preu es podria esperar alguna detall estètic més o menys espectacular, que el client poc expert sempre sap apreciar. A dintre tot és comoditat. Els seients són d'una gran qualitat i el conductor i els seus acompanyants s'hi trobaran pràcticament com a la saleta de casa.

El preu no està a l'abast de totes les butxaques, de totes les butxaques que no tinguin 5.617.255 pessetes, que és el que costa el Renault 25 V6 Turbo. A aquesta quantitat només hi caldrà afegir el mòdic import del l'assegurança.



## LA BÚSTIA DEL TAXI

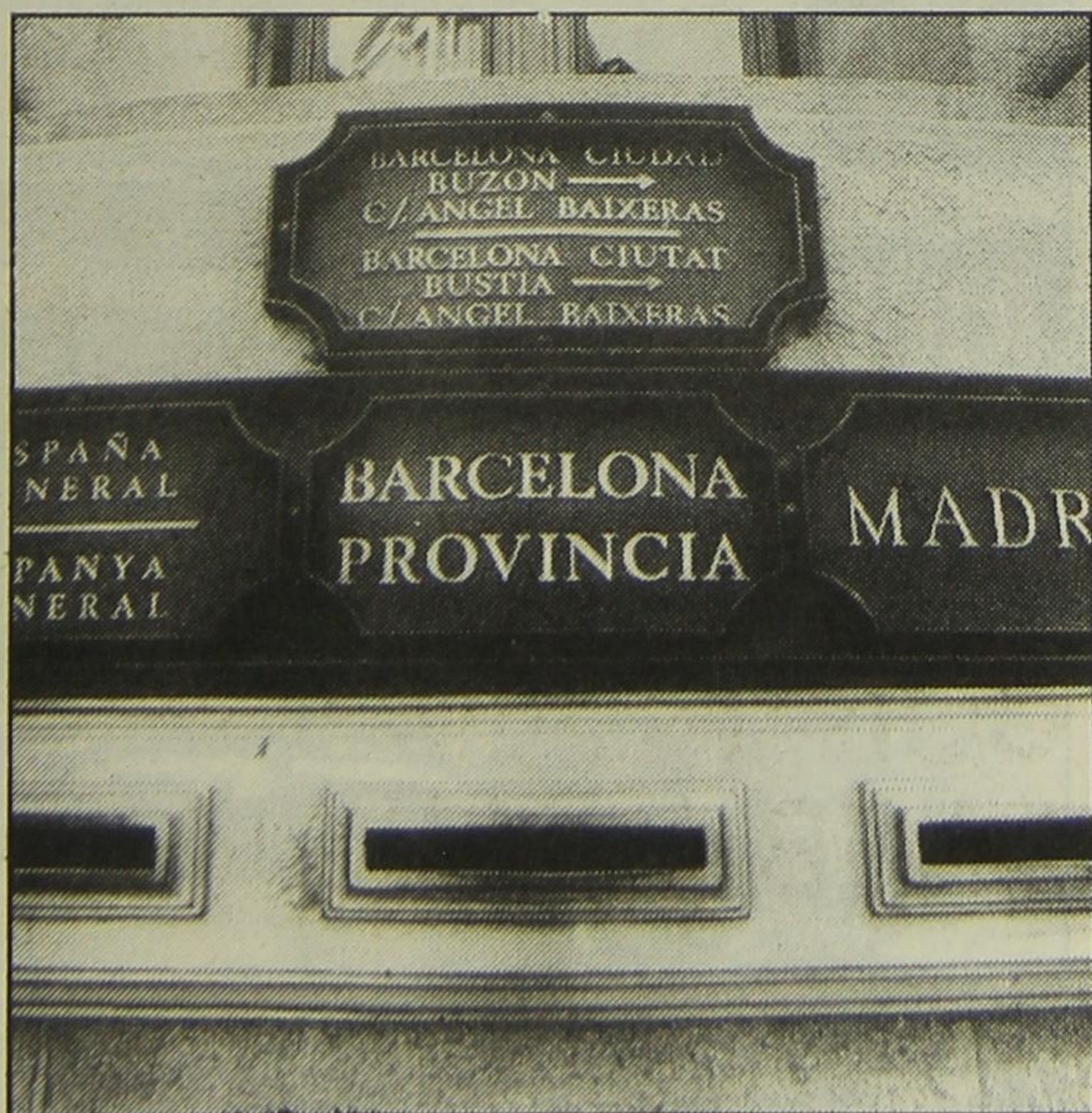
Les cartes destinades a la bústia del taxi no han de superar les trenta línies mecanografiades. Han d'estar firmades i hi ha de constar la població del remitent, així com el domicili i el DNI. Podran ser

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

## El taxi Rosalia

Vaig llegir amb complaença la nota apareguda al suplement *El Diari del taxi* del dia 3 d'aquest mes que feia referència al taxi Rosalia. Li agrairia, però, que es servís publicar aquesta nota per tal de puntualitzar algunes de les informacions que s'hi donen. En primer lloc (cal suposar que l'error és produït per un ball de números) la matrícula correcta és B 66.474. Pel que fa a l'adquisició i l'estat del vehicle, penso, tal com s'exposa a l'article es pot interpretar que fou l'Entitat Metropolitana del Transport (llavors encara Corporació Metropolitana de Barcelona) qui realitzà la reconstrucció del cotxe, quan la realitat no és pas aquesta.

El taxi fou descobert en un magatzem de ferro vell prop de Terrassa el gener del 1978 per qui subscriu aquestes ratlles i, juntament amb el senyor Jaume Ferré, traslladat, després de la perti-



nent compra, a un poble del Priorat on, lentament, procedirem al seu condicionament. El cotxe havia estat convertit en furgoneta i fou retornat a la seva forma original.

La recerca dels recanvis (sovint a França), la posada en marxa del motor, el pintat, els cromats i l'entapissat eren ja fets el 1987 quan fou venut a la CMB, malgrat que el cotxe no era

pas acabat del tot i encara eren necessàries algunes reparacions. En un curiós àlbum disposem de totes les imatges del procés.

Finalment, em plau remetre als lectors interessats els números 29 i 30 del butlletí *Taxi*, editat per l'EMT, on he resumit la història del taxi, exposada per qui en foren els propietaris. Atentament, Albert González Masip/Barcelona.

## L'atenció als minusvàlids

Amb motiu del reportatge sobre el transport per minusvàlids, publicat en aquest diari la setmana passada, voldria fer una reflexió. Està molt bé que l'administració disposi d'aquest servei especial, però jo crec que faria falta una mica més de comprensió per part dels ciutadans quan es trobin una persona impedida que demana ajut a l'hora de pujar o baixar dels autobusos normals. Jordi Noguer Garcia/Barcelona.

## Festa Gran del TAXI

◆ DIA  
19 de desembre de 1988

◆ LLOC  
SCALA Barcelona  
Passeig de Sant Joan, 47-49  
Barcelona

◆ PROGRAMA  
Sopar  
Espectacle "Scala Gran Carrusel"  
Repertori d'obsequis als homenatjats  
Ball

◆ HORARI  
L'acte s'iniciarà a les 20,30 h.

# Revisió de tarifes

Joan Laporta, gerent de l'Entitat del Transport

La política de congelació tarifària acordada l'any passat per la CMB ha donat com a resultat un increment d'un 9,7% en la recaptació mitjana dels taxistes. Aquesta experiència ha estat una prova de maduresa del sector del taxi, que s'ha vist àmpliament compensada amb l'increment d'ingressos.

La realitat ens demostra que la política tarifària iniciada és la correcta i que mantenir una política de moderació tarifària és l'actitud més sensata pel bé del taxista. La proposta de l'Entitat del Transport a la Comissió de Preus de Catalunya, organisme que en definitiva aprova les tarifes, és un increment no superior a l'augment de les despeses d'exploatació del servei. Malgrat tot, l'Entitat del Transport pensa que seria correcte anar cap a una política més restrictiva d'augment tarifari, fundada en l'èxit de la congelació de l'any anterior.

### Dos factors

Hi ha dos factors que ens condueixen a una flexibilització més gran. El primer és la por per part del taxista individual que allò que ha estat bo un any ho continuï sent l'any següent. L'anàlisi dels resultats de l'any 1989 ens donarà la pauta pels anys següents. El segon factor és el compliment estricte

del compromís adoptat per l'EMT el dia 4 de maig de 1988 amb les organitzacions del sector, que transcrivim a continuació.

Reunides les organitzaci-

ons representatives Cooperativa de la Indústria del Taxi (CIT), Sindicat de Treballadors Autònoms de Barcelona (STAB) i Sindicat de Treballadors del Taxi de Cata-

lunya, (STATC), nomenades per la Comissió de Govern el mes de febrer com a interlocutors dels interessos del sector del taxi, amb el gerent i el director del Servei del



Acceptar la congelació de tarifes va significar una prova de maduresa del sector del taxi

Taxi de l'Entitat del Transport, com a conclusió de les diverses trobades i consensos que la rendibilitat del taxi passa, fonamentalment, per la política tarifària, la circulació, volum de flota i el seu nivell de qualitat, adoptem els següents acords:

1. L'aplicació de les revisions tarifàries s'efectuarà, d'ara endavant, el primer de gener de cada any, i aquestes es calcularan d'acord amb les variacions de l'IPC, fonamentalment.

2. S'accepta com a primer pas l'acord dels avantatges circulatoris tractat amb l'Ajuntament de Barcelona.

3. La taxa anual de revisió queda reduïda a zero a partir del 1989, i el mateix any es farà la congelació de la taxa de canvi de material.

4. Compromís d'amortització de llicències al preu de 4 milions de pessetes. L'Entitat del Transport seguirà la política d'amortització de llicències i millora del servei.

5. Aprovació de subvencions als taxistes per la instal·lació de dipòsit GLP, aire condicionat i col·locació de taxímetres per tal de millorar la qualitat del servei.

6. Donar suport a les actuacions de promoció i millora de la imatge del sector.

La Comissió continuarà treballant per la millora de les condicions de treball i de la rendibilitat del servei.

## L'Entitat del Transport modifica les taxes del taxi

El consell metropolità, reunint el dia 13 d'octubre, va aprovar, inicialment, les taxes que s'aplicaran al sector del taxi durant el 1989. La novetat més important és la supressió de la taxa de 3.000 pessetes que es pagava pel conjunt dels serveis que el taxista rebia de l'Entitat del Transport.

L'aplicació d'aquesta taxa no agradava a la major part del col·lectiu. En els casos que el taxista no rebia cap servei directe de l'Entitat del Transport, es valorava com un impost més. Interpretant aquest sentir majoritari, l'Entitat del Transport ha optat per suprimir-la però ha establert un preu concret per alguns dels serveis que es faciliten individualment als taxistes que ho sol·licitin.

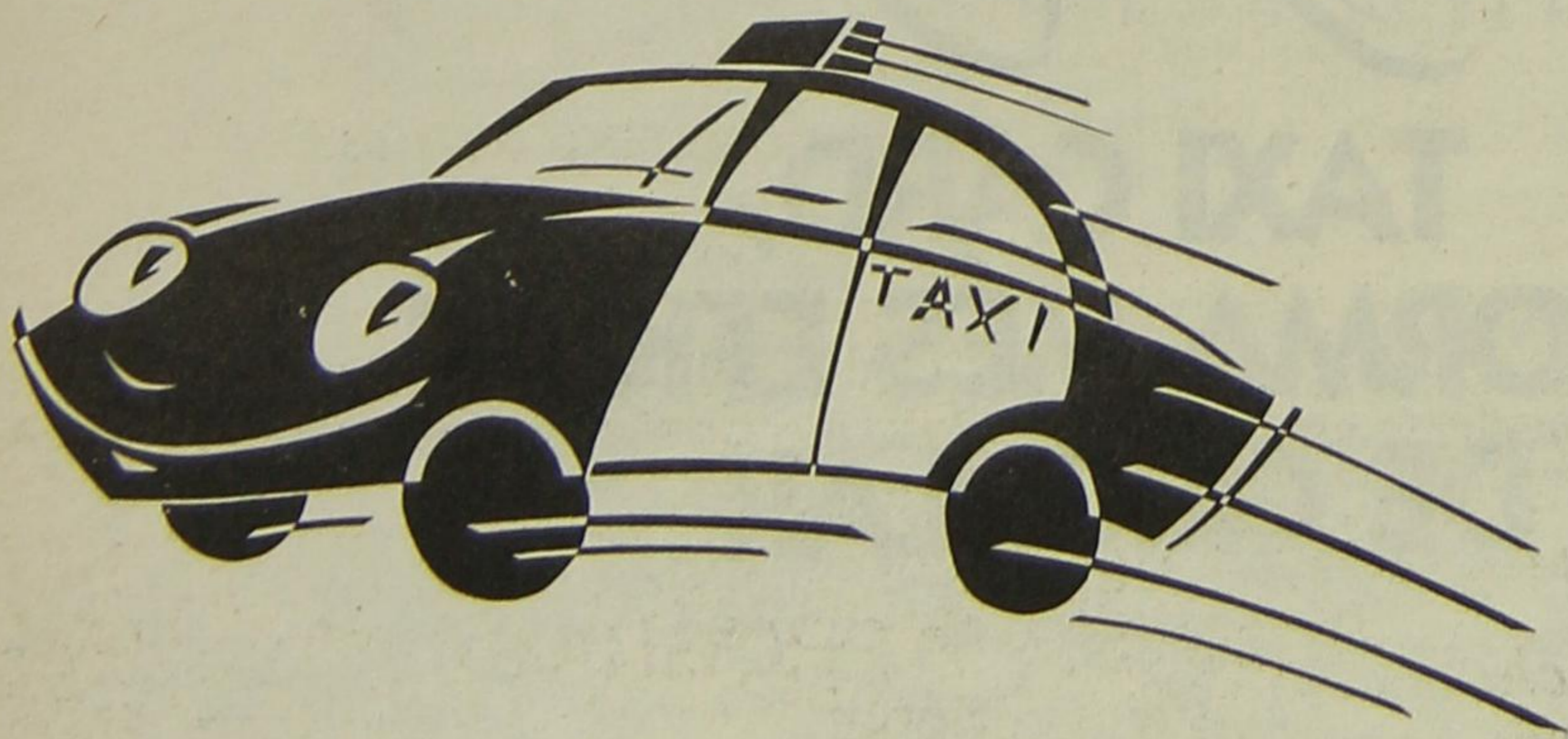
D'aquesta manera, per cobrir els ingressos menors derivats de la supressió de la taxa de 3.000 pessetes, s'ha adequat la taxa de transferència de llicència i s'ha establert la taxa per les modificacions de carnets i llicències.

Igualment l'Entitat del Transport ha establert una taxa especial a meitat de preu pels drets d'examen dels aspirants a taxistes que havien tingut un carnet anteriorment i que, per diferents circumstàncies, l'han de tornar a aconseguir. Quant a la taxa de canvi de material, s'ha mantingut el preu ja que l'any passat es va apujar.

La congelació de tarifes ha fet augmentar la recaptació mitjana

L'entitat seguirà la política d'amortització de llicències

Fem un canvi d'aires.



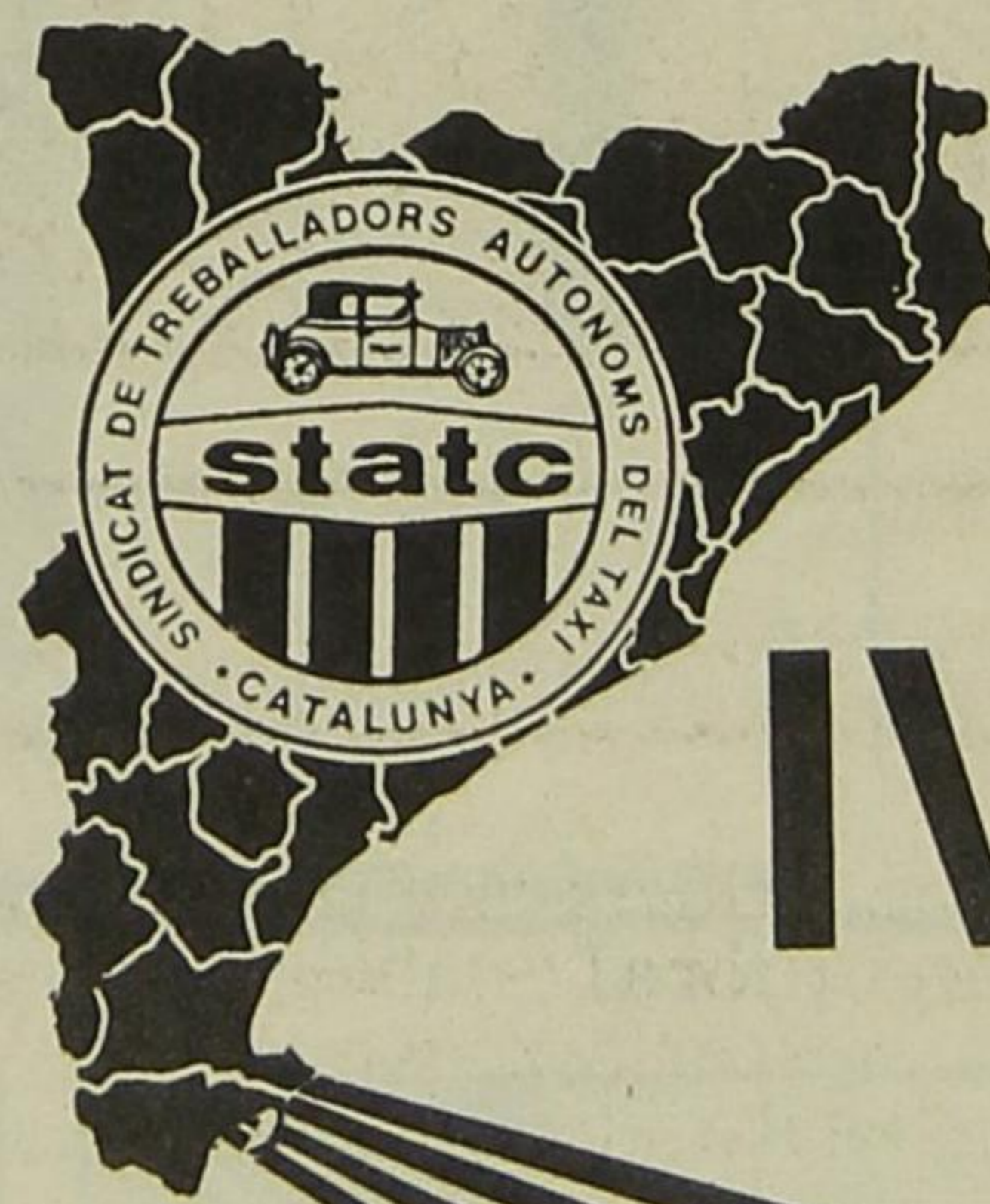
Taxi, posa't guapo. Informa't al 336 00 00.

CAMPANYA PER A LA MILLORA DEL PAISATGE URBÀ

Ajuntament de Barcelona

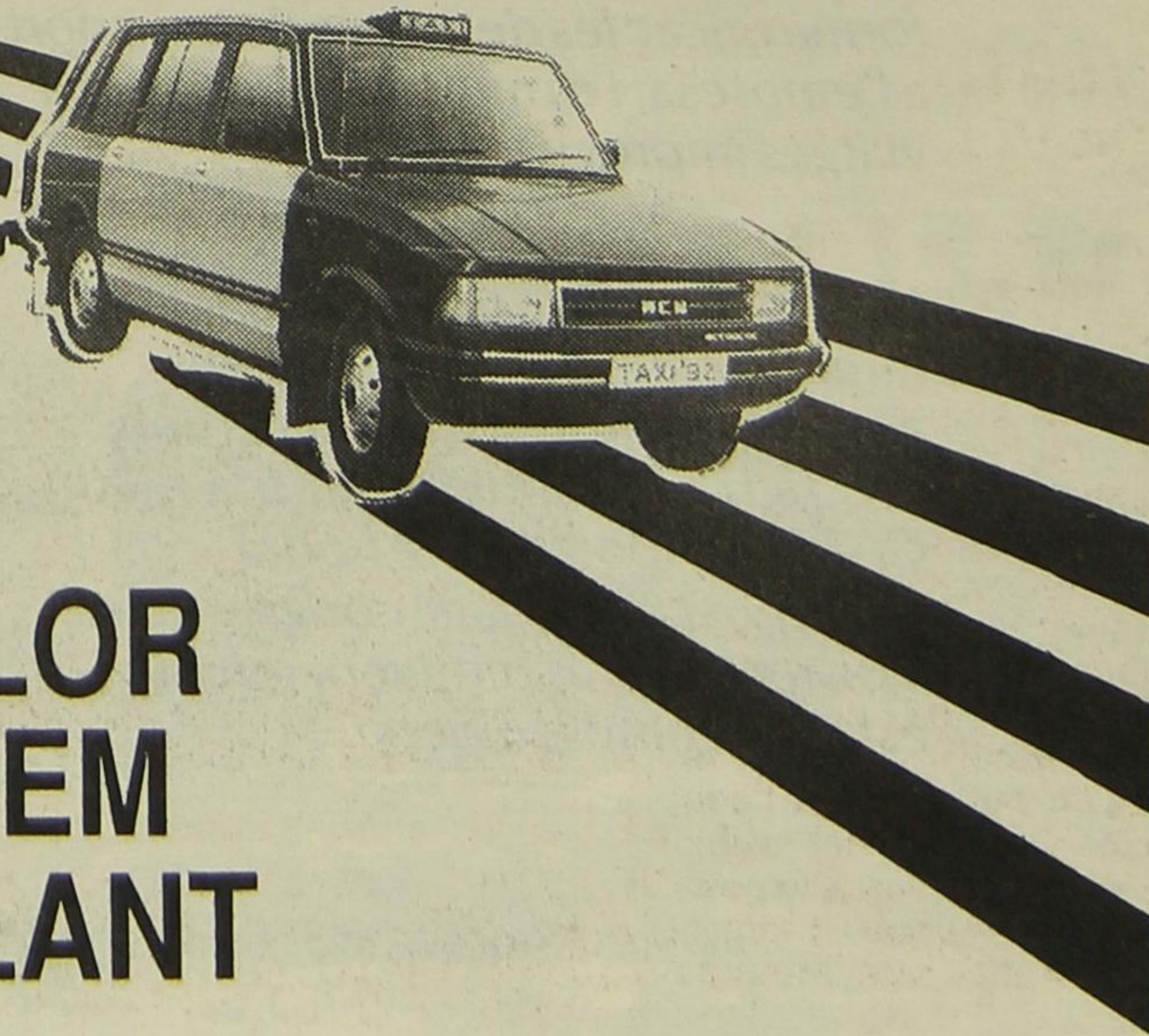


ENTITAT METROPOLITANA DEL TRANSPORT - BARCELONA



statc

IV Congrés



PER UN TAXI MILLOR CONTINUEM TREBALLANT

Dies:

26 i 27 de novembre de 1988  
Barcelona - Fòrum Tibidabo

## LA CARRERA

## Vida nocturna

Ells taxistes se'm revelen com uns perfectes coneixedors de la vida nocturna de la ciutat. Ara, quan les normes oficials obliguen els assidus del Bikini i l'Otto a abandonar la barra abans d'hora, cal recórrer als seus serveis per saber on es pot anar a prendre la penúltima copa.

Coneixen els bars on es pot prendre l'últim gin tònic de la nit, els forns que obren d'estranguis per vendre croissants calents i els restaurants que tanquen tard.

Són els guies històrics de la nit barcelonina i els seus coneixements dominen fins les fronteres de l'àrea metropolitana. Com que l'experiència laboral és llarga han acabat coneixent també els caus de la sexual live: les millors saunes i punts de trobada per una relació ràpida i "sense complicacions", com demanen a vegades els clients estrangers. El més sorprenent de tot és que aquesta experiència es tradueix en unes conclusions casolanes, però no per això menys encertades, dels diferents caràcters sexuals dels passatgers segons la nacionalitat. Així, m'explicava un taxista que els japonesos són "uns amants apassionats, sense por de gastar massa", els nòrdics "tímids però decidits", els saxons, contràriament al que es pensa, "cridaners i exigents" i els àrabs "suavis i selectius".

Flàvia Solà

## CARMENSARMIENTO

Carmen Sarmiento és una reportera internacional que fuig dels països fàcils i dels camins traçats, que intenta buscar el costat insòlit de les coses. Amb el seu afany de fer-ho bé, ha arribat, a vegades, a situacions límits. La llarga experiència no la deixa

indiferent davant de situacions injustes i es subleva davant les marginacions de les minories. Sarmiento té la sort d'haver conquerit, amb el seu esforç i vàlua personal, una tribuna excel·lent per fer-nos arribar la seva lluita, clara, pública i coherent.

Carmen, és vostè? Em deixa bocabadada.

-És m'he fet diverses operacions a la cara -una de cirurgia estètica per fer desaparèixer les cicatrius-. Potser és per això que em nota canviada.

-I quina millora! Però, és cert que anava en taxi quan vatenir l'accident a Egipte?

-Hi han hagut moltes versions, però el taxi no hi té res a veure (que quedi clar en honor dels taxistes.) També s'ha dit que havia topat amb un camell, i no és cert. El que va passar és que el conductor del Land Rover en què viatjava es va enlluernar i va frenar en sec. Jo estava asseguda davant i vaig anar contra el vidre.

-Vostè, però, entre operació i operació, a Corea i a Austràlia. Quasi res!

-Sí. Acabo d'arribar a Madrid. Ara em toca el muntatge del programa d'Austràlia i seguir després la nova sèrie, *Realidades*.

-Temes d'antropologia o d'actualitat?

-Som més d'actualitat, vinculats a la marginació o a grups d'extinció, però amb realitat humana, política o social del país.

-Com és que sent tan feminista no hi ha cap dona al seu equip?

-Perquè a Televisió Espanyola no hi ha dones que siguin càmeres o tècnics de so i que puguin fer el que jo necessito. Ja m'agradaria!

-No deu ser un impediment el pes dels aparells?

## "No tothom accepta massa bé que el mani una dona"

-Aquí hi ha el problema de fons! A una dona li és molt difícil manejar-los. Ara ja n'han sortit de molt lleu-

gers, però Televisió Espanyola no els compra; ni s'ho planteja! A ningú l'interessa que la dona vagi ocupant

llocs de treball.

-Ha tingut problemes amb els homes del seu equip?

-El d'ara és molt maco



Carmen Sarmiento està preparant una nova sèrie per TVE, titulada "Realidades"

(que em duri!). Però si que n'he tingut. I és lògic: les relacions es deterioren amb el temps, i més quan són tan íntimes i contínues, les 24 hores del dia. A més, no tothom accepta massa bé que els mani una dona.

-Diu que vostè és una jefa molt dura.

-No hi estic d'acord, almenys pel que fa a tracte i caràcter. El que passa és que jo treballa per ideals i per passió més que pels diners (el que em paguem fa riure en relació amb el que faig), i no a tothom se li pot exigir el mateix. És difícil transmetre el meu entusiasme a un tècnic que cobra 150.000 pessetes i exposar-lo, a més de la feina, que el Front Polisario li tiri quatre trets. Hi han equips que tenen por d'anar amb mi, o que no accepten un ritme de treball de deu a dotze hores diàries, ni les incomoditats de què som víctimes moltes vegades i, aleshores, es justifiquen davant la casa dient que sóc dura.

-És que, estar a l'alçada de Carmen Sarmiento té el seu mèrit!

-Jo vaig sempre davant, braç a braç amb el càmera i, és clar, diuen: "Si una dona fa això, nosaltres no serem menys".

-I si vostè és capaç de menjar-se insectes -com va demostrar en un programa-, ells també, naturalment.

-Naturalment. Se senten obligats a aguantar el tipus.

Júlia Jan

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

La TAXICARD 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 TAXICARD 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



Àrea metropolitana de Barcelona  
Entitat del transport



CAIXA DE PENSIONS Gestiona "la Caixa"



Cetransa  
Informació i Promoció del Transport Metropolità

I recordi, cada dijous, en el Brusi

DIARI DEL TAXI