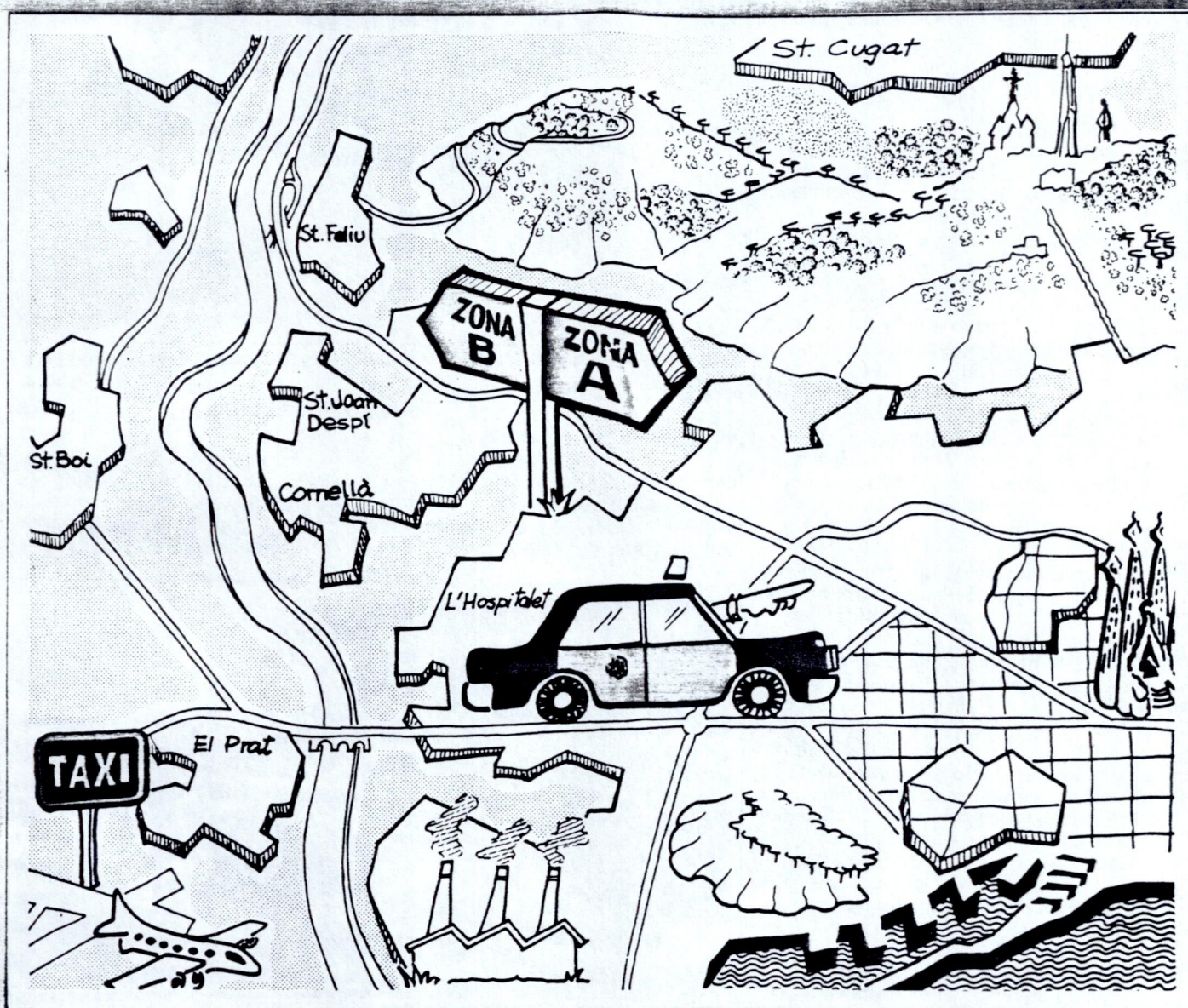


# INFORMATIU UNITAT TAXI



**CORPORACIÓ METROPOLITANA  
DE BARCELONA**

Any I - N.º 3 - Octubre-Novembre 1981 - Exemplar gratuït

# Nueva imagen del taxi

A partir del próximo mes de diciembre van a instalarse indicadores luminosos exteriores en todos los taxis del ámbito metropolitano de Barcelona. Veamos por qué deben instalarse, cuáles van a ser sus repercusiones, quién los va a sufragar, cómo se ha decidido su concesión y cuáles son sus principales características.

## Por qué los módulos luminosos

Para entender la necesidad de instalar los módulos luminosos, hay que partir de la metropolitización del Servicio del Taxi en 1977. Esta proporcionó una gran ventaja a los trabajadores del Taxi y a los usuarios, al permitir tomar pasajeros en cualquier lugar del área, evitándose la vuelta en vacío y su cobro. Sin embargo, ésto obligó a establecer una distinción de tarifas, introduciendo una más cara en las zonas de menor encochamiento (Zona B). Además permitió eliminar los suplementos por nocturnidad y festivos, clarificando el pago del servicio, ya que son recogidos directamente por el taxímetro, evitando añadidas y manipulaciones que disminuyen la confianza del usuario (sistema de 3 tarifas).

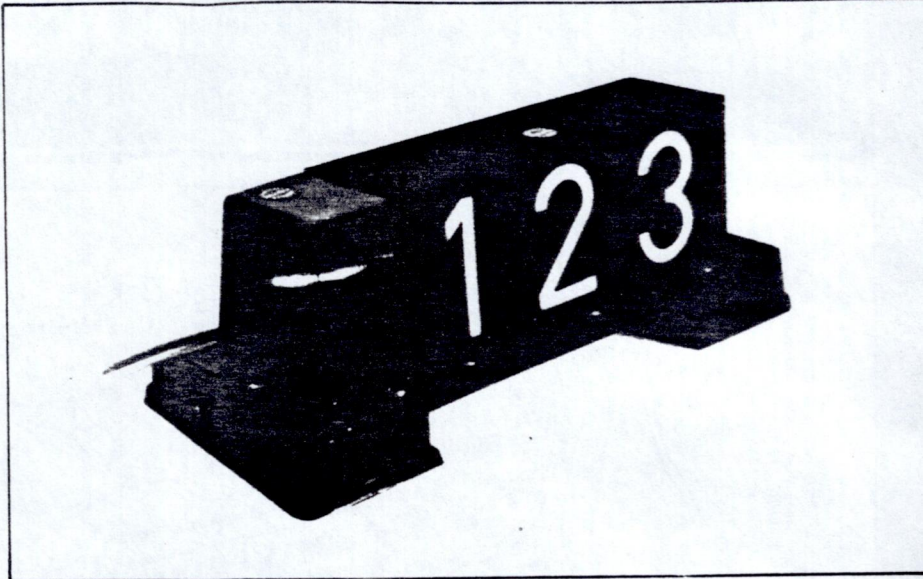
La tarifa metropolitana (tres tarifas) fue ratificada por el Pleno Metropolitano, es decir, por todos los Ayuntamientos que constituyen la Corporación Metropolitana de Barcelona y posteriormente por el mismo órgano legislativo de Catalunya, el Parlament de la Generalitat.

Pero la introducción de las tres tarifas exigía la instalación de indicadores luminosos de las mismas para permitir su control exterior y evitar su utilización fraudulenta por parte de una minoría de taxistas que abusa de la desinformación de los usuarios. Y así lo estableció un **Decreto de Presidencia de Gobierno en julio de 1978**.

Ahora la Corporación Metropolitana de Barcelona se ve obligada a instalar los módulos luminosos, no sólo porque es un Decreto de Gobierno, sino porque es un deber que tiene pendiente con los usuarios.

## Sus repercusiones

Instalar los indicadores permitirá, además, la aplicación de otras medidas

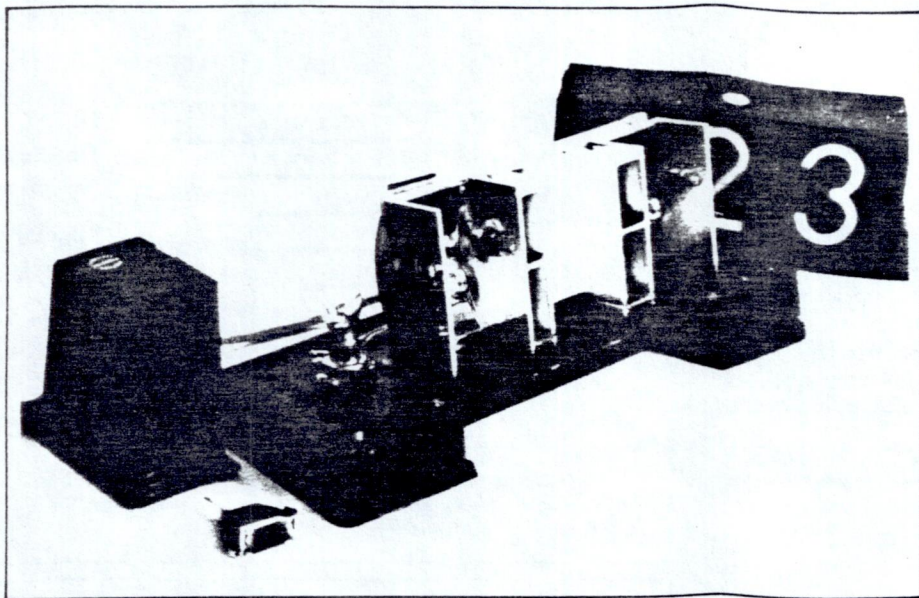


para evitar el fraude como son: la realización de las revisiones del taxímetro por parte de la Conselleria d'Indústria de la Generalitat de Catalunya, actualmente paralizadas precisamente en espera de su implantación, así como el cumplimiento del ordenamiento legal vigente. Permitirá también proceder al

precintado completo del sistema tarifario tan solicitado por los propios taxistas.

Estas medidas no sólo favorecerán los usuarios del servicio, sino también la gran mayoría de los trabajadores de taxi, que con ello podrán ganar de nuevo la confianza de los ciudadanos.





### Quién sufraga los módulos

A raíz de las negociaciones con las Organizaciones y Sindicatos del Taxi presentes en el Consell Coordinador del Servei del Taxi y considerando que los indicadores luminosos son un beneficio para el usuario, serán sufragados por esta Corporació, debiendo el taxista satisfacer, tan sólo el coste de su instalación.

### Cómo se han adjudicado

Para la adquisición de los indicadores luminosos la Comisión Permanente de la Corporació Metropolitana de Barcelona convocó un concurso y se adjudicó, de entre las empresas que se habían presentado, a la que garantizó una mayor

seguridad en su funcionamiento, así como un mejor sistema de sujeción.

Para tomar esta decisión, la Comisión Permanente se basó en los informes de una Comisión creada precisamente para estudiar las características eléctricas, mecánicas y de sujeción de dichos aparatos, integrada por representantes de la Comissió de Disseny de l'Ajuntament de Barcelona, tres representantes del Consell Coordinador del Servei del Taxi miembros de ATC, STATC y UGT, el director de Servicios de Transportes Metropolitanos y dos representantes de los Servicios Técnicos de la Corporación Metropolitana de Barcelona.

Los resultados de los trabajos de esta Comisión fueron también analizados por el Consell Coordinador del Servei del Taxi, al que asistieron las organizaciones del Taxi CC.OO., ABEAT, ATC, STAB, ITUC i las organizaciones de

usuarios FAVB y OCUC, aprobándose por **unanimidad** los acuerdos de la Comisión que proponía la adjudicación del concurso a la empresa que cumplía mejor las prescripciones mecánicas y eléctricas exigidas.

### Cómo serán los módulos

Sus características son las exigidas por el Decreto de Presidencia de Gobierno de julio de 1978 y se presentan en fotos y gráficos adjuntos. Sin embargo, el titular de la licencia podrá optar por el sistema de sujeción que prefiera de los tres tipos siguientes: con plancha magnética, con barra o fijo en el vehículo.

La modalidad con plancha magnética permitirá colocar y retirar el módulo con toda facilidad del exterior del vehículo, cumpliéndose así las peticiones del Sector del Taxi en el sentido de que fuera del servicio (horas nocturnas o fiestas) el módulo pudiera quedarse en el interior del vehículo.

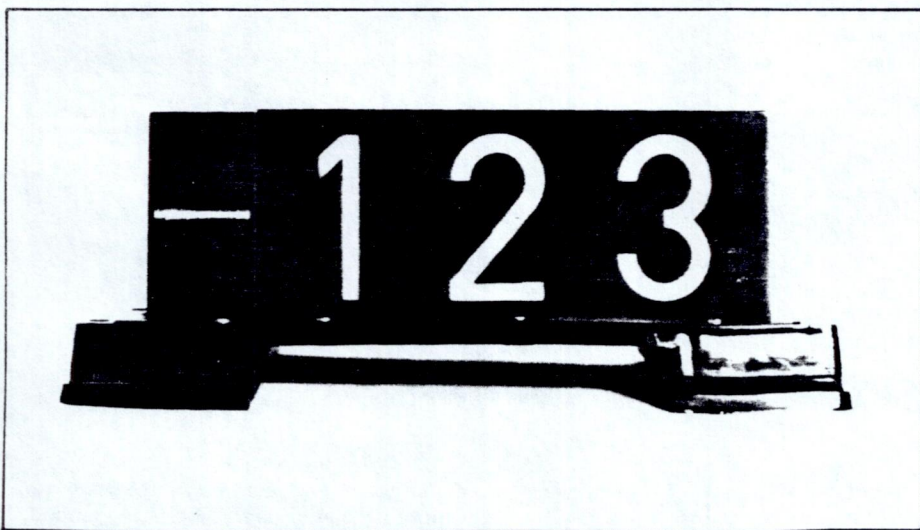
### Será sancionable el no llevar el módulo

A partir del **2 de enero** de 1982, a los titulares y conductores de licencias que presten servicio metropolitano de auto-taxi con vehículos desprovistos de los indicadores de tarifas luminosos reglamentarios, conectados con los taxímetros debidamente precintados, incurrirán en falta muy grave, siendo sancionable con la suspensión de la licencia o del carnet metropolitano por un período de 6 meses y un día a un año.

Asimismo, los indicadores vehículos podrán ser ingresados en el Depósito Municipal.

### OCUC y FAVB a favor del módulo

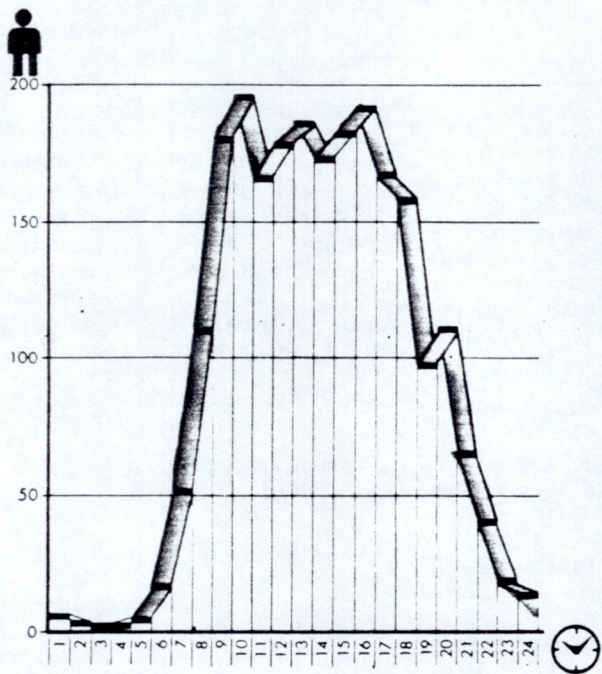
La Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya (OCUC) y la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB) han manifestado a través de la prensa su total apoyo a la instalación de módulos luminosos en los taxis por considerar que son la mejor solución para el control del sistema tarifario actual.



# ENCUESTA

En el anterior número de este boletín publicamos los resultados de esta encuesta sobre la problemática del taxi. Ahora hemos querido reproducirlas gráficamente con el fin de ofrecer a todos los trabajadores del taxi los datos necesarios para tener un conocimiento en profundidad de la situación, imagen y problemas de este servicio y adoptar, a partir de ahí, las medidas más adecuadas tanto para los usuarios como para los taxistas.

## VARIACION DEL Nº DE VIAJES POR HORAS



—Como puede apreciarse en el gráfico, los intervalos "punta" se establecen entre las 9 y las 10 de la mañana y entre las 15 y 16 horas, si bien las diferencias existentes entre las 8 de la mañana y las 6 de la tarde no son excesivamente significativas.

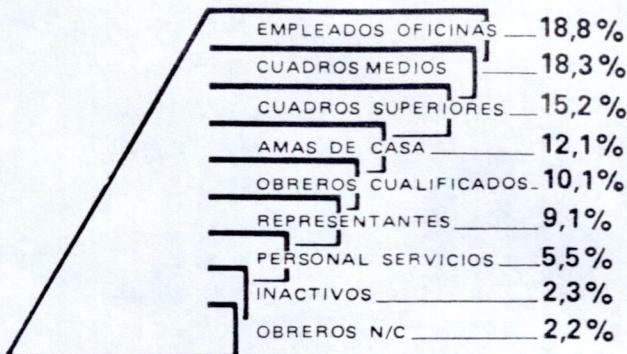
Entre las 7 y 8 de la mañana y entre las 6 y 8 de la tarde la clientela desciende algo aunque sigue siendo importante. El descenso es aún más acusado entre las 6 y 7 de la mañana y entre las 8 y 10 de la noche. Después de las 10, durante toda la noche y en la madrugada, la clientela es muy reducida.

## Nº DE PASAJEROS POR CARRERA



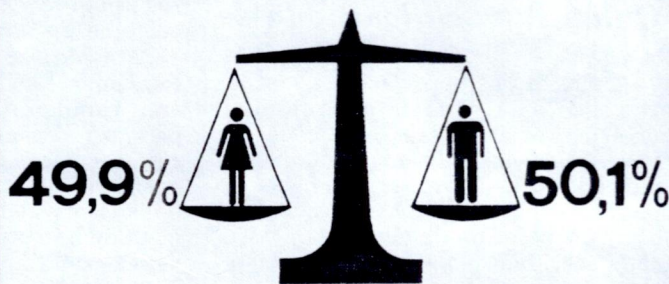
la media de pasajeros por carrera es de 1'4

## PERFIL DE LA CLIENTELA

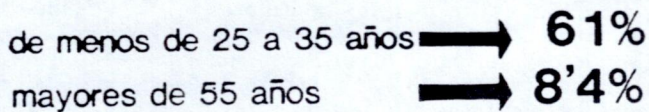


De la observación de esta tabla puede desprenderse que la mayor parte de la clientela del taxi puede incluirse en un sector de clase media/baja.

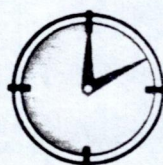
## % DE UTILIZACION SEGUN SEXO



## EDAD DE LA CLIENTELA



## MEDIA HORARIA Y KILOMETRICA



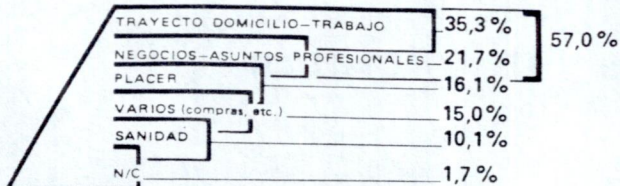
10,7 min.



3,95 Km.

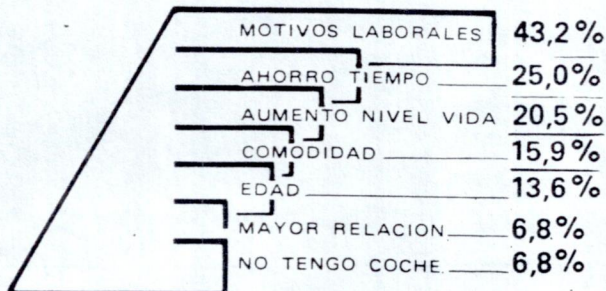
La media establecida por la encuesta es de 3.95 km. por "carrera" y 10'7 minutos, media, claro está, aproximada.

**MOTIVOS DEL DESPLAZAMIENTO**

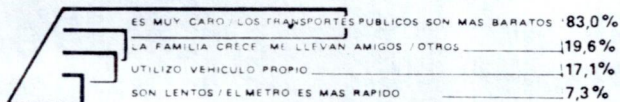


—El trayecto domicilio-trabajo es, pues, el motivo que aparece con más peso en el conjunto de la muestra. El segundo lugar corresponde a "negocios/asuntos profesionales", y el tercero a "visitas o desplazamientos de orden familiar o de amistades".

**MOTIVOS DE UTILIZAR MAS EL TAXI**



**MOTIVOS DE UTILIZAR MENOS EL TAXI**



**LA ELECCIÓN DEL TAXI COMO MEDIO DE TRANSPORTE:** Salvo un 13% escaso de usuarios que manifiesta no tener a su alcance otro medio de transporte alternativo, el resto elige el taxi frente a los servicios públicos —básicamente por **comodidad y rapidez**.



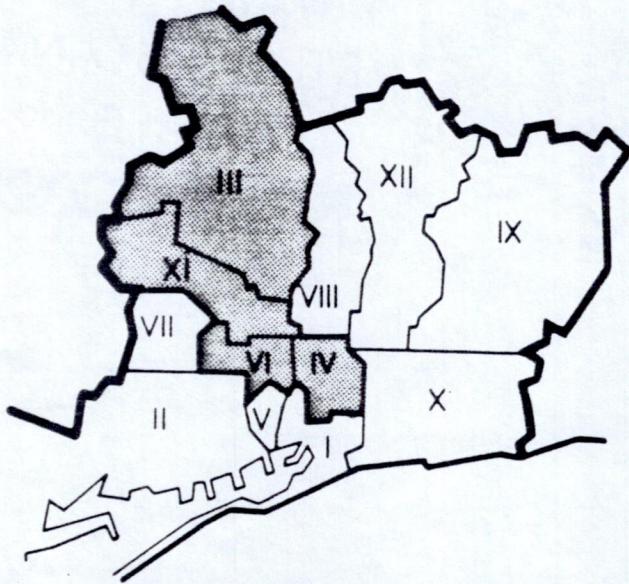
**VENTAJAS DEL TAXI**






**INCONVENIENTES DEL TAXI**



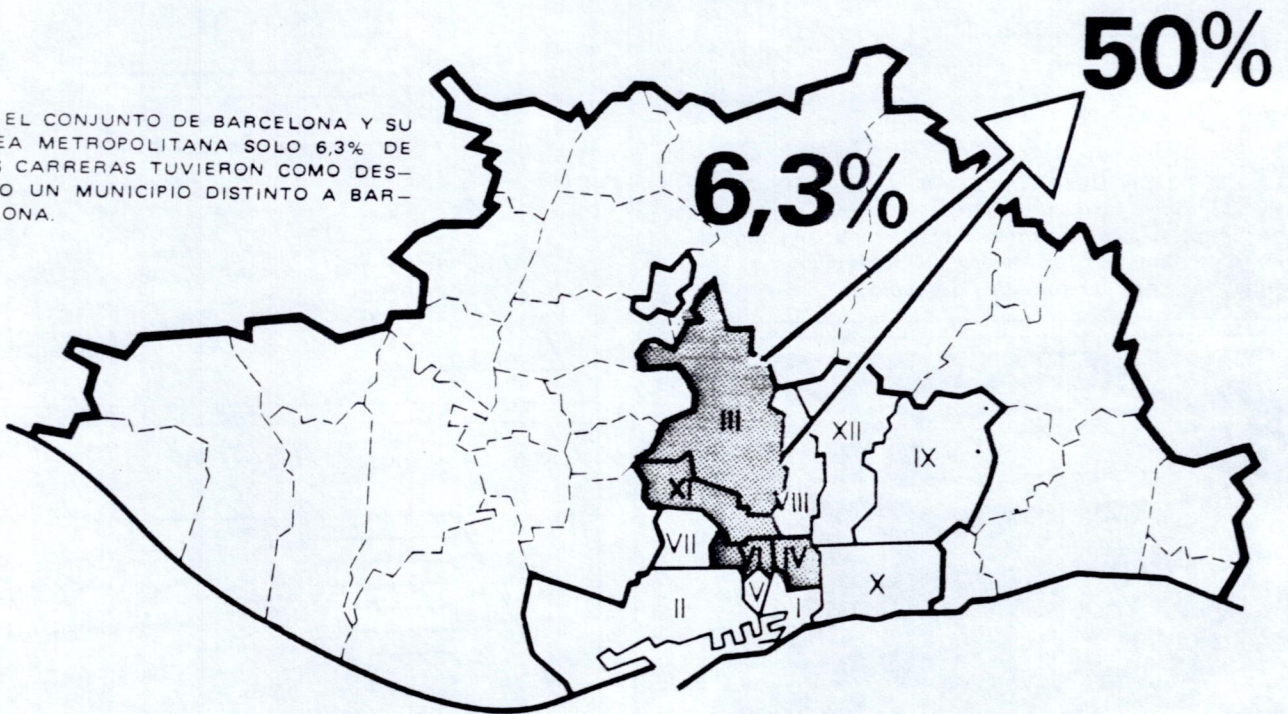
## Demanda y afluencia segun distritos y municipios



-  DE 0 a 5%
-  DE 5 a 10%
-  DE 10 a 15%

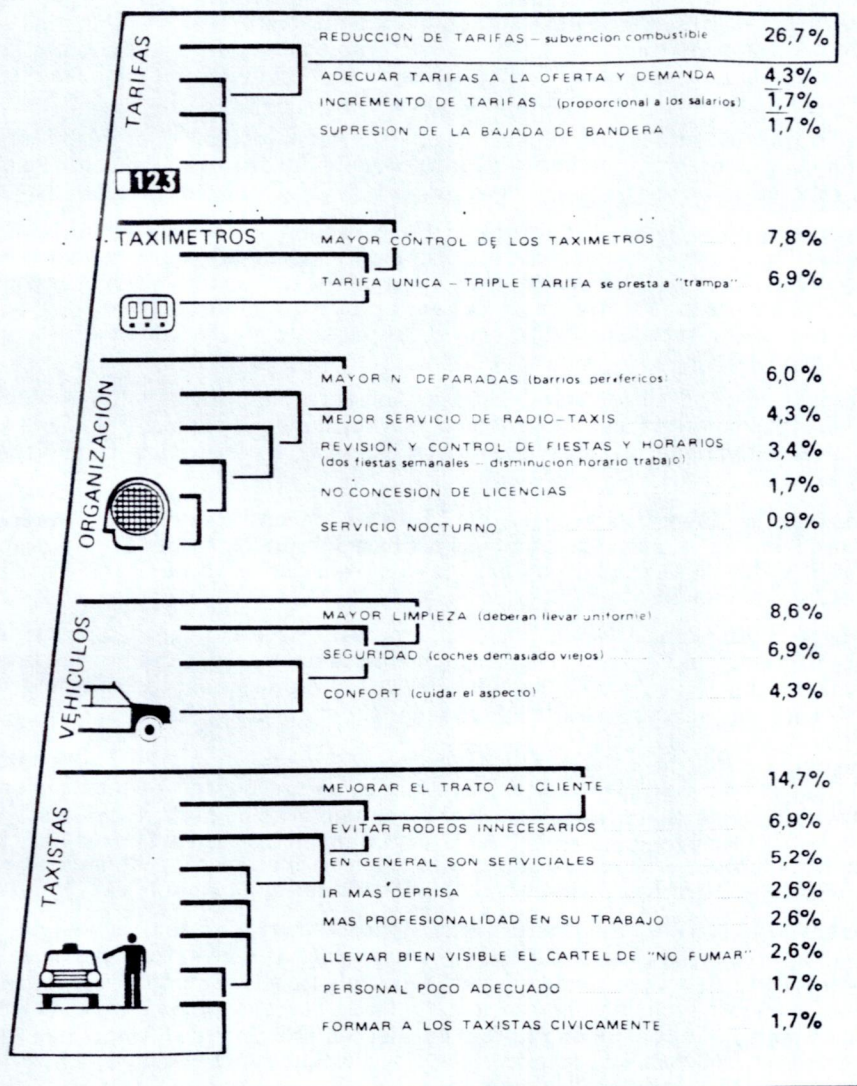
LOS DISTRITOS III, IV, VI Y XI SON RECEPTORES DE CASI EL 50% DE LOS USUARIOS DEL TAXI EN UN DIA CUALQUIERA DE LA SEMANA. ASIMISMO EL 48% DE LOS USUARIOS TOMAN EL TAXI EN ESTOS MISMOS DISTRITOS.

EN EL CONJUNTO DE BARCELONA Y SU AREA METROPOLITANA SOLO 6,3% DE LAS CARRERAS TUVIERON COMO DESTINO UN MUNICIPIO DISTINTO A BARCELONA.





## Qué desea el usuario del taxi

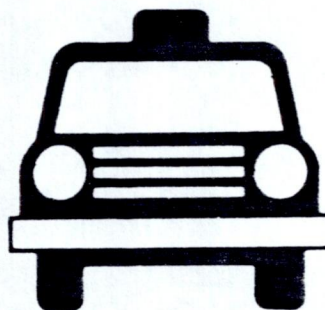


## Carril-Bus Granvía-Aribau

Hemos recibido diversas denuncias de Transportes de Barcelona S.A. por el estacionamiento abusivo de taxis, en espera de clientes, sobre el carril bus existente en el chaflan de Gran Vía y Aribau (lado Besós), pese a estas señalizaciones.

Se nos dice, incluso que se produce estacionamiento en doble fila, lo que causa notables dificultades para los autobuses que procedentes de la Pza. Universidad se dirigen a la calle Aribau.

Recordamos que la posibilidad de realización de este giro en el carril-bus por parte de los vehículos autotaxi fue acordado en una reunión de la comisión de enlace del Consell Coordinador con la Guardia Urbana, a condición precisamente de no estacionar en el mismo. Si siguen sin cumplirse estas condiciones, nos veremos obligados a revocar este acuerdo y a adoptar las medidas necesarias a fin de atajar la situación creada.



## En estudio

Se está estudiando, por parte de la Corporación Metropolitana de Barcelona, que una vez implantados los módulos luminosos el hecho de una avería en las luces de los citados indicadores o avería técnica del aparato no será motivo de sanción, sino de **requerimiento** para que en el plazo de 24 horas efectúen la reparación. El incumplimiento del requerimiento será sancionado tal como establece el Reglamento metropolitano.

# Per què la Corporació Metropolitana de Barcelona

EDITORIAL

**A**mb independència de la regulació legal se'ls doni en cada cas, les àrees metropolitanes són una realitat, la qual es presenta com a problema a tractar, que reclama solucions específiques. Són una característica de món modern, de la societat urbana-industrial prevalent al nostre país.

No són únicament grans aglomeracions humanes (que han existit en d'altres cultures), ans el conjunt d'interrelacions que es donen en un determinat territori derivades, això sí, d'una gran concentració urbana. El tractament encertat d'aquestes interrelacions és de vital importància econòmica i social per a les poblacions del territori que d'una manera o altra resulta afectat per l'existència central de la gran aglomeració.

La necessitat d'unes previsions urbanístiques, d'una regulació legal específica del sòl, de la coordinació del transport i de determinats serveis (aigua, eliminació d'escombraries, etc...) que no puguin rebre un tractament fraccionat per part de les diverses administracions locals, fa que en tots els països s'hagin cercat solucions legals o institucionals, particulars i específiques per aquestes grans àrees urbanes. El servei del taxi, amb la seva administració i la seva normativa, és un clar exemple de necessitat de tractament específic, la problemàtica del qual no pot ésser resolta únicament a nivell municipal, com és d'altra banda natural i convenient quant a la resta del territori no afectat per la problemàtica metropolitana.

Moltes i variades són les respostes que els diversos països venen donant al problema que representa la realitat de les àrees metropolitanes, i canviats en funció de la tradició política i de les circumstàncies concretes.

Als Estats Units on, històricament els ve donada una relativa abundor de sòl, de territori i on la tradició del govern local autònom és molt forta, el nivell d'institucionalització que s'ha assolit no és massa alt. Malgrat això, aquesta institucionalització s'ha presentat, sovint, com a necessitat ineludible per a determinats sectors (el transport, per exemple). A l'Amèrica del Nord, Canadà presenta un dels models més institucionalitzats, amb el cas particular de Toronto, que compta amb un fort govern metropolità.

A Europa, on l'escassetat de sòl s'ha fet sentir seriosament, el fenomen metropolità ha voltat entorn de l'urbanisme, que ha estat l'àmbit motor de la institució metropolitana. Tot i això, no existeix un model únic (el Gran Londres, sobre la base del règim local i el cas de París, condicionat per l'administració central).

A Espanya tampoc totes les diferents àrees metropolitanes han seguit el mateix camí. Madrid no resolgué per la via de la simple annexió de municipis per part del municipi central i mitjançant la creació d'un òrgan, la COPLACO, el qual, com en el cas del Gran Bilbao o de la Gran València, no són òrgans específics de l'administració local.

La solució donada per a Barcelona i el seu entorn, la Corporació Metropolitana de Barcelona, és l'única a Espanya basada en la representació dels municipis afectats, sense cap presència de les altres administracions dins del govern metropolità, llevat dels representants de la Diputació Provincial. És a dir, això suposa un nivell estricte d'administració local.

Aquesta condició que, en principi és democràtica i progressiva, resta en canvi contrarrestada per algunes sèries limitacions: La representació dels municipis afectats no és total (caldrà harmonitzar, en el seu dia, aquesta representació de tothom amb el principi de respecte al vot popular) i, d'altra banda, l'àmbit geogràfic de la C.M.B. és clarament insuficient i no respon a la realitat de l'àrea metropolitana de Barcelona que és més extensa (hi ha acord, generalment, en que l'àmbit idoni és el de l'antiga Regió Primera de la Generalitat de la República).

El desenvolupament que en un futur assoleixi la nostra institució metropolitana, necessari per a la prestació d'uns quants i limitats serveis, a més del planejament i de la gestió de l'urbanisme, no pot deixar sense resoldre un altre problema diferent: el que planteja la conurbació estricta de Barcelona, el continu urbà més immediat, la solució del qual no haurà de passar per una mera annexió, com es féu a Madrid, ans per un doble procés de descentralització de l'Ajuntament de Barcelona i de coordinació de les administracions locals perifèriques amb el centre i entre sí.

Barcelona, octubre 1981  
**José Ignacio Urenda Bariego**  
Vice-president de la C.M.B.

# Por qué la Corporació Metropolitana de Barcelona

**C**on independencia de la regulación legal que en cada caso se le dé, las áreas metropolitanas son una realidad que se presenta como problema a tratar, que reclama soluciones específicas. Son una característica del mundo moderno, de la sociedad urbano-industrial que ha prevalecido. No son únicamente grandes aglomeraciones humanas (que han existido en otras culturas) sino el conjunto de interrelaciones que se dan en un determinado territorio derivadas, eso sí, de una gran concentración urbana. El tratamiento acertado de estas interrelaciones es de vital importancia económica y social para las poblaciones del territorio que de una u otra manera resulta afectado por la existencia central de la gran aglomeración.

La necesidad de unas previsiones urbanísticas, de una regulación legal específica del suelo, de la coordinación del transporte y de determinados servicios (agua, eliminación de basuras, etc...) que no pueden recibir un tratamiento fraccionado por las diversas administraciones locales, motiva que en todos los países se haya buscado soluciones legales o institucionales particulares y específicas para estas grandes áreas urbanas. El Servicio del Taxi, su administración y su normativa, es un claro ejemplo de necesidad de tratamiento específico cuya problemática no puede resolverse únicamente a nivel municipal, como en cambio es lo natural y conveniente en el resto del territorio no afectado por la problemática metropolitana.

Es muy amplia y variada la serie de respuestas que en los distintos países se vienen dando al problema que presenta la realidad de las áreas metropolitanas, y que varía en función de la tradición política y de las circunstancias concretas.

En Estados Unidos, donde históricamente se viene dando una relativa abundancia de suelo, de territorio, y donde la tradición del gobierno local autónomo es muy fuerte, el nivel de institucionalización se ha presentado como necesidad ineludible para determinados sectores (transporte por ejemplo). En América del Norte, Canadá presenta uno de los modelos más institucionalizados con el caso particular de Toronto que cuenta con un fuerte gobierno metropolitano.

En Europa, en donde la escasez de suelo se ha hecho sentir seriamente, el fenómeno metropolitano ha girado en torno al urbanismo, que ha sido el ámbito motor de la institución metropolitana. Aún así no existe un modelo único (el Gran Londres sobre la base del régimen local, y el caso de París condicionado por la administración central).

En España tampoco se ha seguido el mismo camino para las distintas áreas metropolitanas. Madrid resolvió esta materia por la vía de la simple anexión de municipios por el municipio central y mediante la creación de un órgano, la COPLACO, que como en el caso del Gran Bilbao o de la Gran Valencia, no son órganos específicos de la administración local.

La solución dada para Barcelona y su entorno, la Corporació Metropolitana de Barcelona, es la única en España que se basa en la representación de los municipios afectados, sin ninguna presencia de otras administraciones en el gobierno metropolitano, salvo los representantes de la Diputación Provincial. Es decir que supone un nivel estricto de administración local.

Esta condición, que en principio es democrática y progresiva, viene en cambio contrarrestada por algunas serias limitaciones: La representación de los municipios afectados no es total (será necesario en su día armonizar esta representación de todos con el principio de respeto al voto popular) y, por otra parte el ámbito geográfico de la Corporació Metropolitana de Barcelona es claramente insuficiente y no responde a la realidad del área metropolitana de Barcelona que es más extensa (suele haber acuerdo en que el ámbito idóneo es el de la antigua Región Primera de la Generalitat de la República).

El desarrollo que en un futuro tenga nuestra institución metropolitana, necesario para la prestación de unos cuantos y limitados servicios, además del planeamiento y la gestión del urbanismo, no puede dejar de resolver otro problema distinto: el que plantea la conurbación estricta de Barcelona, el continuo urbano más inmediato, cuya solución no habrá de pasar por una mera anexión, como se hizo en Madrid, sino por un doble proceso de descentralización del Ayuntamiento de Barcelona y de coordinación de las administraciones locales periféricas con el centro y entre sí.

*Barcelona, octubre 1981*  
**José Ignacio Urenda Bariego**  
 Vice-presidente de la C.M.B.

## Relaciones con la Guardia Urbana

La Comisión de Enlace del Consell Coordinador del Servei del Taxi con la Guardia Urbana, en su reunión del 5 de noviembre de 1981, acordó:

Que el pronto pago de la cuantía que se venía aplicando hasta ahora por denuncia, sea, tanto para los presentes como para los ausentes, estableciendo un máximo de cuatro días para que los ausentes hagan efectiva la multa en la Inspección del Taxi, en la Av. de la Técnica n.º 5.

Además de este importante acuerdo se trataron otros temas de interés para el Sector del Taxi, de los que informaremos en el próximo boletín "INFORMATIU UNITAT TAXI".

## Certificados válidos en caso de transferencia

Los certificados válidos para transferencia de licencia por enfermedad, serán los procedentes de resoluciones dictadas en tal sentido por el I.N.S.S. o bien los certificados del Colegio Oficial de Médicos hechos en el propio Colegio y confirmados por el Secretario del mismo.

## Los taxímetros han de estar adaptados a las tarifas vigentes el 30 de noviembre de 1.981

Se pone en conocimiento de todos los titulares de licencia de autotaxis metropolitanos, que el plazo para la adaptación de los taxímetros a las vigentes tarifas, se ampliará hasta el día 30 de noviembre, quedando anuladas desde esta fecha las tablas de conversión.

La prestación del servicio que se realice infringiendo esta disposición será sancionada como falta muy grave de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento Nacional del Taxi.

### Tasa por revisión de vehículo:

## La Tasa de 1981 se refunde con la de 1980

El Negociado de Taxis informa a todos los taxistas titulares de licencia metropolitana que, en virtud de los acuerdos adoptados por la Comisión Permanente el pasado 29 de octubre de 1981, el período de cobro por la vía voluntaria de la "Tasa por inspección de la prestación del servicio y revisión anual ordinaria del vehículo" correspondiente al ejercicio del 1980 queda prolongado hasta el próximo 31 de diciembre de 1981.

El pago de las 3.000 ptas., que es el importe de la tasa, se puede realizar de las formas siguientes:

**DIRECTA**, en la Oficina de Recaudación de la Corporación Metropolitana de Barcelona, calle Menéndez Pelayo, n.º 203 bajos (Barcelona-12), de lunes a viernes de 9 h. a 14 h. y de 17 h. a 19 h.

**A TRAVÉS DE BANCO O CAJA**, en la cuenta de recaudación n.º 4150 del Banco de Santander, Agencia Urbana n.º 26, Avda. República Argentina n.º 4 (Barcelona 23). También puede efectuarse una transferencia a este número de cuenta desde cualquier sucursal bancaria o de Caja de Ahorros. En todo caso, habrá que hacer constar claramente el nombre del titular, el número de licencia y el ejercicio al que corresponde la tasa (año 1980).

Finalmente, hay que informar que el mencionado acuerdo refunde la tasa y la revisión correspondientes a 1980 con las de 1981. Esto quiere decir que se considerará que los taxistas que han satisfecho el importe de la tasa de 1980 y que han pasado la revisión de 1980 también han pasado la revisión correspondiente a 1981 y pagado el importe de la tasa de 1981.

## Nuevos horarios de exámenes

Los exámenes para la obtención del carnet metropolitano de conductor taxista se realizarán, a partir del pasado 23 de octubre, a las 12 h. en vez de las 13 h. Los días de exámenes seguirán siendo, como hasta ahora, los martes y viernes.

## Unificamos las revisiones

La Corporación Metropolitana de Barcelona y la Conselleria d'Indústria de la Generalitat hemos iniciado negociaciones para establecer la revisión conjunta, según lo previsto en el artículo 29 del Reglamento Metropolitano y cuya aplicación han pedido reiteradamente los Sindicatos.

En este sentido, se ha acordado que a partir de la segunda quincena de diciembre, los Serveis d'Indústria de la Generalitat se trasladen a la Zona Franca para realizar la revisión reglamentaria.

En una primera fase, esta revisión se basará fundamentalmente en el sistema tarifario y en los módulos luminosos, instalados también a partir de esta fecha.

# El nacimiento de la Corporació

A causa del desorden urbanístico existente en la ciudad de Barcelona y su área de influencia (27 municipios alrededor de la ciudad) se crea por un decreto ley de agosto de 1974 la Corporación Metropolitana de Barcelona.

La C.M.B., se convierte así en el organismo encargado de velar por la vigilancia, la gestión, el impulso y la coordinación de los planes urbanísticos que afectan al conjunto de los municipios que constituyen el área metropolitana de Barcelona. Pero no son tan sólo estas las funciones de este organismo. También se convierte en el encargado de prestar los servicios necesarios para el conjunto del área. En este apartado cabe destacar el servicio del taxi ya que este abarca el conjunto del territorio de la periferia de Barcelona.

Después de las primeras elecciones municipales democráticas de 1979 los partidos políticos que dirigían la C.M.B. decidieron desarrollar o crear de nuevo otros servicios metropolitanos como el agua (obtención de agua para los 27 municipios) el transporte público (metro, autobús) las carreteras que atravesaban los municipios de área, la eliminación de las basuras de la zona, la contaminación atmosférica, la limpieza de las playas y los bosques que pertenecían a los municipios de la corporación, así como un mayor celo en la vigilancia de las normas urbanísticas (edificación de viviendas) y finalmente fomentar la creación de parques forestales y urbanos.

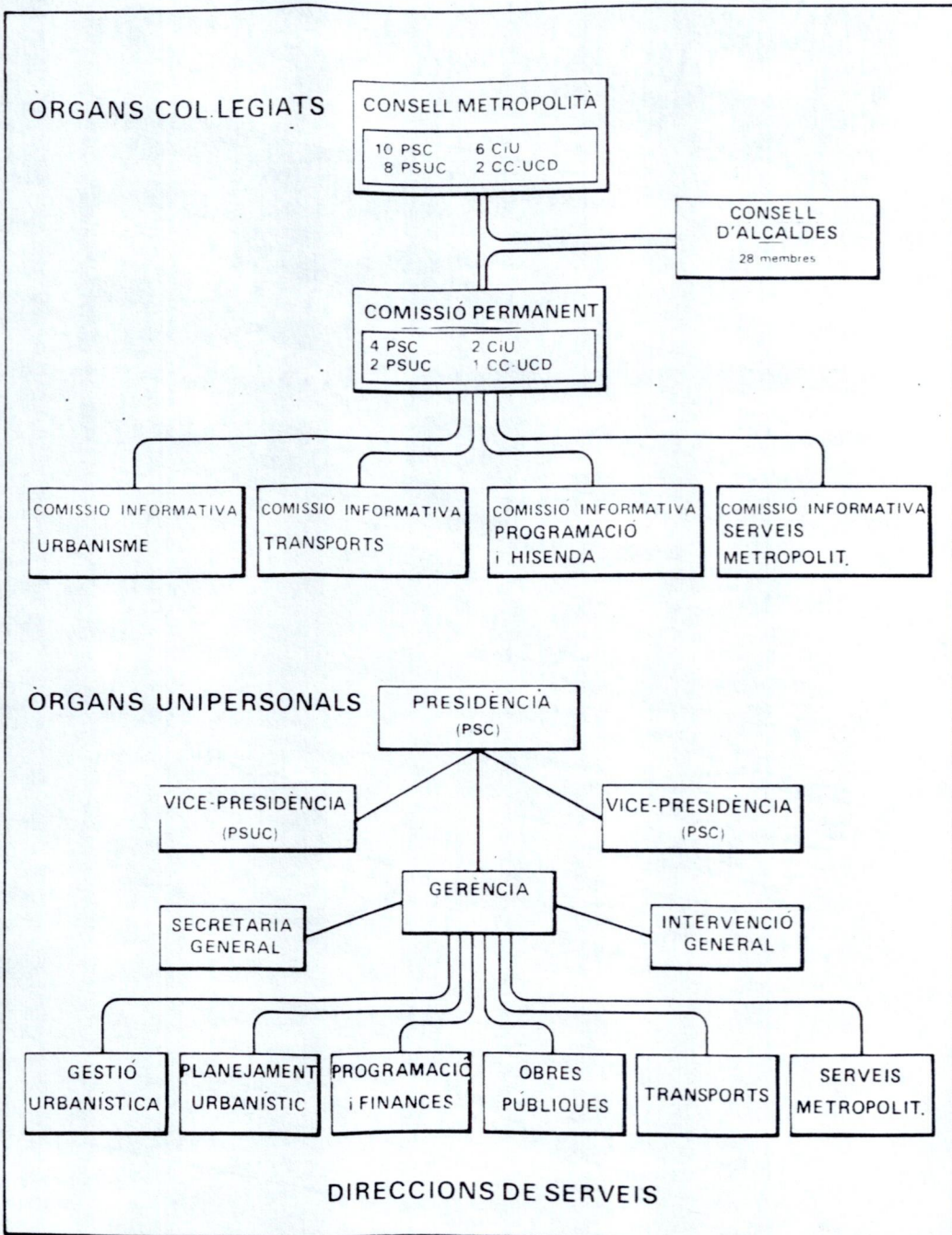
Al revés que otras administraciones parecidas de otras ciudades de España como Madrid, Valencia o Bilbao, los municipios que forman la CMB están unidos entre sí en este organismo porque así lo disponen las normas del decreto ley de constitución y tan sólo pueden aumentar o disminuir el número de municipi-

pios si se cambian estas normas.

La necesidad de crear un organismo como la C.M.B. vino dado porque los 27 municipios que la forman tenían que relacionarse entre ellos y por lo tanto unirse a causa de las necesidades que tenían

(tanto de transportes, vivienda, urbanismo, taxi, etc.) que no podían resolver por separado sino uniéndose en una entidad que les agrupase y resolviera los problemas que tenían en estos temas. La causa de los problemas era la gran concentración humana

que existía (y todavía existe) que la convertía en la zona más poblada de Catalunya y por tanto los problemas y las necesidades eran superiores y no podían resolverse a nivel local sino a través de un organismo que uniera los intereses de todos.





# Normalització del català

**H**em rebut diverses lletres preguntant per què el butlletí "INFORMATIU UNITAT TAXI" no està redactat en català, ensems que criticant la manca d'una política de normalització de la nostra llengua per part del Departament del Taxi de la Corporació Metropolitana de Barcelona. Aquesta mateixa idea restava reflexada en algunes cartes publicades pel diari "Avui".

Volem contestar-les totes explicant els criteris seguits per la redacció del butlletí "INFORMATIU UNITAT TAXI" davant del fet de pluralitat lingüística i la seva repercussió en el Sector del Taxi.

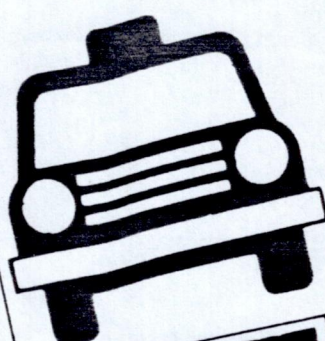
Ens cal recordar, en primer lloc, que aquest Departament està desenvolupant una àmplia campanya de normalització de la llengua catalana, de la qual n'és expressió la publicació bilingüe de tots els textos (Reglament, fulletons, tríptics, adhesius) editats darrerament i l'exclusiva utilització del català en les calques dels nous vehicles auto-taxi de la Corporació Metropolitana de Barcelona.

Tanmateix, per a un desenvolupament més ampli d'aquesta campanya existeix una dada fonamental que ens cal tenir en compte: que la gran majoria de taxistes són d'origen i parla castellana.

Si partim de que la llengua, sigui quina sigui la que s'empri, ha d'ésser un element de comprensió, de comunicació, d'integració i mai de discriminació, difícilment podem adreçar-nos a aquest nombrós sector de treballadors del taxi, exclusivament en una llengua que no dominen i segurament no per culpa seva.

Impulsar la progressiva utilització del català, no és tasca d'un dia, sinó d'anys. Passa per una política educativa que, des de l'ensenyament primari doni tractament en pla d'igualtat al català i al castellà. Passa per posar els mitjans necessaris per a fer efectiu el dret dels ciutadans a ésser atesos dins del seu territori en la seva pròpia llengua. Passa per impulsar en els mitjans de comunicació social, una utilització més àmplia de la llengua catalana.

En el nostre cas, tractem d'evitar un butlletí monolingüe, tot combinat els dos idiomes. Creiem que aquesta és la forma concreta de garantir la participació de tots aquells a qui adreçem aquest butlletí en els problemes de la vida pública, i en particular, els del sector del taxi, i d'evitar que la progressiva normalització del català, que tenim la ferma voluntat d'impulsar, ensopegui amb la incomprensió d'uns i la intolerància d'altres.



**CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA**

**TAXIS** Juliol de 1981. L'àmbit territorial de la Corporació Metropolitana de Barcelona es divideix en dues zones: Zona A i Zona B. Les tarifes vigents són de tres tipus:

Tarifa	Zona	Bandera de base	Km recorregut	Horas
Tarifa 3	Zona A feiners de 6-22 h	48	27	750
Tarifa 2	Zona B feiners de 6-22 h i Zona A de 22-6 h i festius de 6-22 h	48	39	750
Tarifa 1	Zona B de 22-6 h i festius de 6-22 h	48	50	750

Quan un trajecte comenci en una zona i acabi en una altra, en arribar al punt límit de zona degudament senyalitzat, el conductor haurà de canviar la tarifa aplicant la corresponent a la nova zona.

**SUPLEMENTS**

- Aeroport: entrada i sortida: 90 ptes. Estacions i barisadors de fe: 35 ptes.
- Espectacles marítims: només sortides de parades: 35 ptes.
- Espectacles entrades i sortides de parades (només futbol i toros): 35 ptes.
- Equipatges: Cada maleta superior a 55 x 35 x 35: 20 ptes. • Baquets, cistelles o cistres a la banda, quan el cotxe pugui admetre'ls: 20 ptes. • Per cada gos: 20 ptes.
- Gratuïts i obligatoris: Dos maletins de mà de dimensions màximes de 55 x 35 x 35. • Cotxes plegables per a nens, cotxes i cadires d'invàlids. • Gossos guies invàlids.

Fora de l'àrea metropolitana en l'àmbit territorial de la Generalitat de Catalunya: les TARIFES OFICIALS, en vehicles de 5 seients, preu per kilòmetre: 23,32 ptes.; preu per hora d'espera: 800 ptes.

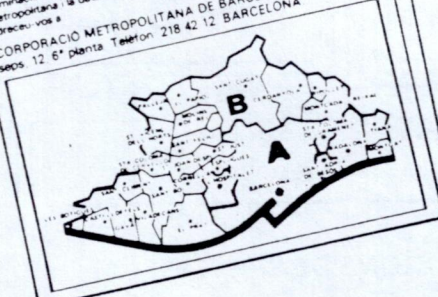
Els usuaris tenen dret a sol·licitar al final del recorregut un REBUTI en el qual, a més de l'import del viatge, haurà de figurar el punt d'inici, de terminació del trajecte, l'hora de sortida i d'arribada, el número de licència metropolitana, la data del viatge. Per a tot tipus de consulta i reclamacions adreçar-vos a:

**CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA** Pça. F. Les sèps. 12. 6ª planta. Telèfon: 218 42 12. BARCELONA

**CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA**

**REGLAMENT REGULADOR DEL SERV D'AUTOTAXI I AUTOTURISME DE LA CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA I NORMES COMPLEMENTÀRIES**

PUBLICAT: EL BUTLLETÍ OFICIAL DE LA PROTECCIÓ DE LA LLINGÜA CATALANA I ESPANOLA DE 1981, N.º 80 DE DATA 3 PLAU, DE 1981.



MUNDIAL



82

## Operación fútbol-taxi 82

**E**l desarrollo de las competiciones futbolísticas (Liga, Mundial 82, Copa UEFA, etc.) comporta una serie de problemas de tráfico, tanto de circulación como de aparcamiento, que se agravarán una vez estén acabadas las ampliaciones de los respectivos campos de fútbol.

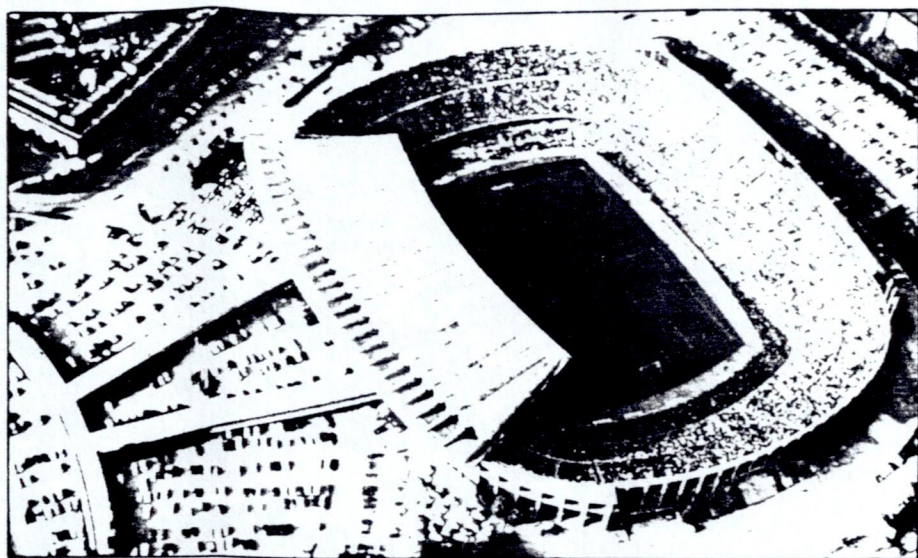
Ante esta perspectiva, el Ayuntamiento de Barcelona, en colaboración con al Corporación Metropolitana en lo que se refiere al Sector del Taxi, **están estudiando la implantación de nuevos itinerarios** que faciliten la utilización de los transportes públicos: carriles bus-taxi, bus-taxi, nuevas direcciones, calles de dirección única, paradas especiales para taxis y autobuses, etc. La vigencia de estos itinerarios será sólo durante el tiempo que duren los agobios de circulación provocados por el desarrollo de la competición futbolística.

Todo ello se quiere realizar con el fin de disminuir los viajes efectuados hasta ahora en coche privado, al ofrecer al ciudadano un servicio de transportes públicos (autobús, taxi, metro) más atractivo y eficaz.

Puede proporcionar, al mismo tiempo, en lo referente al Sector del Taxi, una mayor demanda de este Servicio, de la que tan necesitado está a causa de la crisis actual.

Pasemos a analizar cómo se **organizaría este SERVICIO ESPECIAL FUTBOL-TAXI**, si se llevaran adelante los planes del Ayuntamiento:

1.- El servicio especial de fútbol-taxi tendrá por objeto la prestación de servicio de taxi, desde paradas



previamente seleccionadas, mediante itinerarios con prioridad para el bus-taxi y con un régimen de tarifas fijas en relación a las paradas correspondientes, con la posibilidad de que sean compartidas al mismo tiempo por diferentes usuarios y sin ningún tipo de aumento o suplemento.

2.- Los nuevos itinerarios estarán determinados por el Ayuntamiento de Barcelona, en relación con las calles que tengan carril bus-taxi o con las que estén destinadas mientras dure el servicio especial fútbol-taxi, para el uso exclusivo del transporte colectivo o de los taxis.

3.- Las paradas relativas al servicio especial fútbol-taxi se seleccionarán entre las que ya estén establecidas de acuerdo con criterios discutidos con la Comisión del Consell Coordinador del Servei del Taxi elegida para ello.

4.- Una vez determinados los itinerarios y las paradas, habrá que definir las tarifas que deben regir en relación con las diferentes paradas, de acuerdo también con los criterios discutidos con el Consell Coordinador del Servei del Taxi.

5.- Este servicio especial de fútbol-taxi puede suponer una ventaja para el taxista por diferentes motivos, entre los que hay que destacar los siguientes:

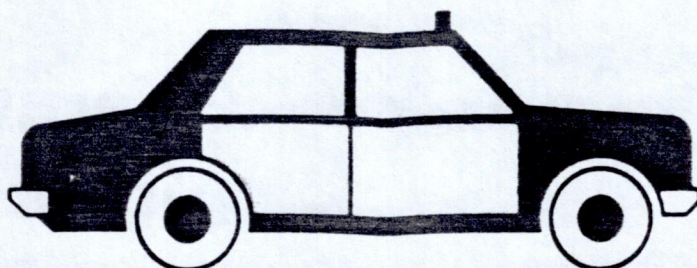
— Se establecen sitios de concentración de demanda.

— Se toman medidas prioritarias para el taxi dentro de la circulación.

— Se da publicidad del servicio del taxi, atrayendo al usuario hacia su utilización.

6.- Finalmente, no hay que olvidar la posible ampliación de este servicio en relación a otros tipos similares de actividades (toros, Palacio de Deportes, etc.).

# Breve noticiario estadístico



Paradas con señalización vertical y horizontal pintadas hasta la fecha.

## **DISTRITO I**

Av. Catedral (Hotel Colón)  
Ronda Sant Pere (El Corte Inglés)  
Plaça Catalunya (El Corte Inglés)  
Passeig Nacional-Maquinista  
Plaça Nova (Col·legi Arquitectes)  
Plaça Sant Jaume  
Plaça Antoni López (Correus)  
Plaça del Teatre (Escudillers)

## **DISTRITO II**

Calabria-Manso (Ambulatorio)  
Plaça Espanya-Av. Reina M.<sup>a</sup> Cristina (Exposició)  
Vila Vilà (El Molino)  
Zona Franca-Fundició

## **DISTRITO III**

Balmes-Núñez de Arce  
Plaça Adriano  
Laforja-Muntaner  
Mestre Falla-Capità Arenas  
Plaça d'Orient  
Plaça Molina (lado montaña)

## **DISTRITO IV**

Aragó-Pau Claris  
Passeig Carles I-Gran Via  
Pau Claris-Consell de Cent  
Plaça d'Antoni Maura  
Diputació-Rambla Catalunya  
Gran Via-Llúria  
Passeig de Gràcia-Valencia (Hotel)  
Passeig de Gràcia-Aragó

## **DISTRITO V**

Rambles-Mercat Boqueria  
Sant Pau-Abad La Font  
Plaça del Padró-Carme  
Paral·lel-Carrer Nou de la Rambla  
Plaça Pes de la Palla  
Carrer Nou de la Rambla-Drassanes

## **DISTRITO VI**

Plaça Universitat (Bar Estudiantil)  
Plaça Catalunya-Vergara  
Ronda Universitat-Plaça Catalunya  
Urgell-Tamarit

## **DISTRITO VII**

Berlín-Ecuador  
Av. Madrid-Plaça Centro

## **DISTRITO VIII**

Travessera de Gràcia-Bailén  
República Argentina-Plaça Lesseps  
Plaça Rovira  
Diagonal-Rosselló  
Passeig Sant Joan-Córsega

## **DISTRITO IX**

Plaça Doctor Modrego  
Plaça Virrei Amat  
Plaça Lluchmajor  
Av. Meridiana-Passeig Fabra i Puig

## **DISTRITO X**

Almogàvers-La Llacuna  
Guipúzcoa-Treball

## **DISTRITO XI**

Plaça Reina M.<sup>a</sup> Cristina  
Rosselló-Villarroel (Hospital Clínic)  
Pius XII  
Plaça Francesc Macià-Infanta Carlota  
Tuset-Travessera de Gràcia

## **DISTRITO XII**

Av. Sant Antoni M.<sup>a</sup> Claret-Cartagena (Hospital Sant Pau)  
Av. Sant Antoni M.<sup>a</sup> Claret-Castillejos (Aliança)  
Plaça Eivissa  
Córsega-Av. Gaudí  
Mallorca-Rogent  
Pi i Margall-Cerdanya

**Sobre denuncias**

Relación de denuncias presentadas durante julio, agosto y septiembre de 1981:

Cobro indebido .....	41
Encochamiento indebido .....	32
Malas maneras .....	11
Trabajando en día festivo .....	12
Sin día de fiesta .....	3
Abandono del vehículo .....	16
Negativa a prestar servicio .....	8
Indocumentado .....	2
Promover discusiones .....	3
Explotación irreglamentaria .....	1
Calca de día festivo no reglamentaria .....	1
Selección de pasaje .....	20
Admitir más pasajeros de los permitidos .....	3
Circular sin taxímetro .....	1
Pluriempleo .....	1
Circular sin carnet de taxista .....	1
Alcoholemia .....	1
Negativa a extender recibo .....	1
Utilización indebida del vehículo .....	2

**Sobre Transferencias**

Comparecencias realizadas durante los meses de julio, agosto, septiembre y octubre de 1981.

Transitoria 4.ª .....	87
Enfermedad .....	53
Fuerza mayor .....	6
14-B) .....	14
Venta a plazos .....	1
Mortis causa .....	9
Jubilación .....	22
C-1 y C-2 .....	12
TOTAL .....	204

Transferencias de licencias autorizadas por el Gerente Metropolitano durante los meses de julio, septiembre y octubre de 1981.

Transitoria 4.ª .....	101
Enfermedad .....	58
Fuerza mayor .....	4
14-B) .....	12
Venta a plazos .....	2
Mortis Causa .....	12
Jubilación .....	19
C-1 y C-2 .....	16
TOTAL .....	224

**Sobre sanciones**

Expedientes de sanción impuestos a conductores taxistas por infracción del Reglamento del Taxi.

—Por cobro indebido: 5810 (10.000 ptas.), 6828 (retirada del carnet metropolitano durante 6 meses y un día), 6927 (5.001 ptas.), 1901 (5.001 ptas.) y 3975 (5.001 ptas.).

—Por conducir en estado de embriaguez: conductor con carnet metropolitano n.º 26.046 (retirada definitiva del carnet).

—Por encochar sin respetar el turno de parada: 7955, 1006, 4524, 3225, 10643. A todas estas licencias se les ha impuesto una multa de 1.001 ptas.

—Por abandono del vehículo sin causa justificada: 2695 (3 multas de 500 ptas. cada una).

—Por escoger pasaje: 2695 (3 multas de 5.000 ptas. cada una).

—El resto de denuncias siguen su trámite administrativo.

Licencias cuya sanción ha sido sobreesida y apareció en el boletín n.º 2:

—10688, 3449, 2949, 3745, 1111, 6261, 149-P, 10622, 8417 y 1044.

Error de imprenta en el número anterior, en el apartado denuncias

—En vez de la licencia n.º 8553 debía haber puesto la licencia n.º 8353.

**Sobre los exámenes**

En los meses de julio a septiembre del presente año se han realizado 604 exámenes para la obtención del carnet metropolitano de conductor de auto-taxi, cuyo resultado es el siguiente:

—Aprobados .....

—Suspendidos .....

# NOTICIARI



## Decàleg del bon taxista

- No cobrar al client quantitats indegudes.
- No protestar, en fer viatges que no siguin del nostre gust.
- Complaire el client, si sol·licita de nosaltres alguna petita finesa.
- Un malalt, un vell, un infant, necessiten del nostre ajut. Ajudem-los!
- El client foraster necessita un tracte especial; és propens a anar desorientat.
- Esforcem-nos a cercar l'adreça que ens dóna! Guanyem-li la confiança!
- En dies de pluja, fem un petit sacrifici! L'usuari ho agraeix i les Ordenances no en surten mal parades.
- Retornar objectes trobats dins el taxi, és signe d'honradesa. La consciència dorm tranquil·la i la justícia no té feina.
- En ple segle XX tenir un mínim d'educació i de de gents, no costa gaire. Hom guanya el cor del client i molt sovint la caixa en surt beneficiada.
- El client és digne de tots els respectes, prescindint de la seva condició o jerarquia social.
- Respecta i seràs respectat!

Del llibre *MEMÒRIES D'UN TAXISTA BARCELONÍ*  
 Autor: ALBERT FIGUEROLA.  
 Llibre de butxaca EP (Editorial Pòrtic)

## Profesionalidad y detalles de honradez

Hemos recibido notificaciones de tres usuarios, para que conozcamos la conducta honrada y profesional de algunos taxistas:

- Henry Colomer expresa su más sincero agradecimiento al Sr. Juan Galindo Márquez, titular de la licencia n.º 1843, por la devolución de un sobre olvidado en su taxi: el día 13 de julio de 1981.

- Los inspectores del taxi nos han informado que el día 5 de octubre, en la Estación de Francia, el Sr. Manuel Morata Arcos, titular de la licencia n.º 773, hizo entrega de una cartera olvidada en su taxi, que

contenía 40.000 ptas. propiedad del usuario Sr. Pedro Faura.

- El Sr. Roberto Rubio de Papelera Internacional, S.A., quiere hacer llegar su gratitud al taxista Sr. Andrés Borao Pina, titular de la licencia n.º 5646, con el que el pasado mes de abril realizó un trayecto desde Barcelona a la carretera de Martorell-Terrassa, Km. 5, y que por equivocación le cobró 517 ptas. de más. El Sr. Andrés Borao volvió al punto de destino (a más de 30 km. de Barcelona) para devolver al Sr. Rubio el citado importe.

## AVISO

Todos los taxistas que no hayan recibido en su domicilio el boletín "INFORMATIU UNITAT TAXI", tanto los números anteriores como el presente n.º 3, pueden pasar a recogerlo por las oficinas de esta Corporación, sitas en Plaza Lesseps, 12, planta 6.ª, y al mismo tiempo confirmar si la dirección particular que consta en nuestros archivos es la correcta.