

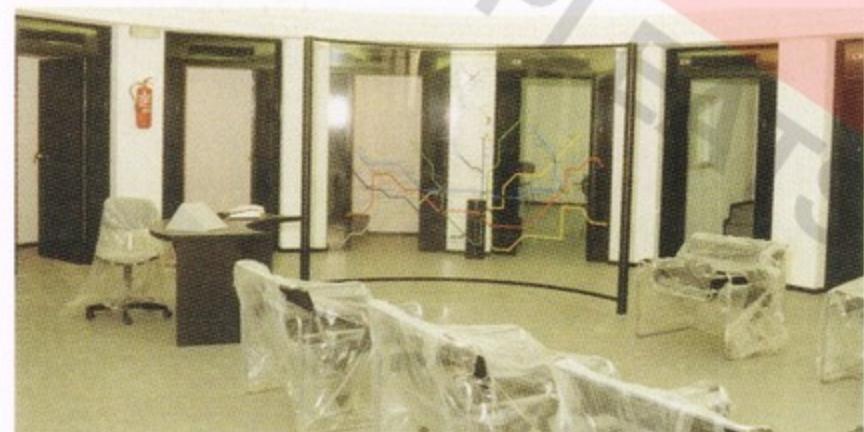
# HORA PUNTA

SETEMBRE - OCTUBRE 1990

## INAUGURACIÓ D'UNA COMISSARIA A LES INSTAL.LACIONS DEL METRO

**E**l dia 18 de setembre es va inaugurar una comissaria a les instal.lacions del Metro de Barcelona. Aquesta té una extensió de gairebé 500 m<sup>2</sup>, està situada en els vestíbuls de l'estació de Metro de Plaça Catalunya i té accés directe a la xarxa de Metro, concretament per les Línies 1 i 3, a més de l'accés exterior per la part nord de la Plaça de Catalunya (entre Passeig de Gràcia i Rambla Catalunya).

Les instal.lacions consten d'un ampli vestíbul-recepció, sales, despatxos, vestuaris i lavabos, i tres cel·les de retenció momentània. Segons va explicar el Cap de Protecció i Vigilància de TMB, Sr. Josep Manuel Saco, la comissaria està dotada d'un modern dispositiu de seguretat que inclou, entre altres, Circuit Tancat de TV (intern i extern), sistema fotogràfic instantani mitjançant el mateix CTTV, detectors de presència i foc i detectors de portes, portes blindades anti-bales, així com els sistemes de comunicació policials. També està comunicada amb les instal.lacions de Metro a través del centre de seguiment i control (CTC).



Un Inspector en Cap de la Policia Nacional comandarà les tasques de la Comissaria, que funcionarà en el mateix horari de servei que té el Metro de Barcelona i on els usuaris dels transports públics (1.700.000 viatgers diaris entre Metro i Autobusos), així com el personal de Metro, es podran adreçar per realitzar les oportunes denúncies de les incidències ocorregudes a la xarxa subterrànea.

D'altra part la comissaria servirà per augmentar els nivells de protecció i seguretat del personal de Metro, donat que els agents d'aquesta comissaria tindran mobilitat absoluta per tota la xarxa i treballaran bàsicament combatent el frau i els delictes cometuts en l'àmbit de l'Empresa.

La posada en funcionament de la nova Comissaria suposa la consolidació i reforçament de les mesures de seguretat i protecció ciutadana que funcionaven al Metro i que continuan funcionant ara amb la presència itinerant de la poli-



Mercè Sala, presidenta del Consell d'Administració de TMB, Jesús Zandueta, Conseller Delegat de TMB i Josep Maria Torres, Cap d'Explotació de l'Àrea Tècnica de Metro, van assistir a la inauguració de la comissaria.

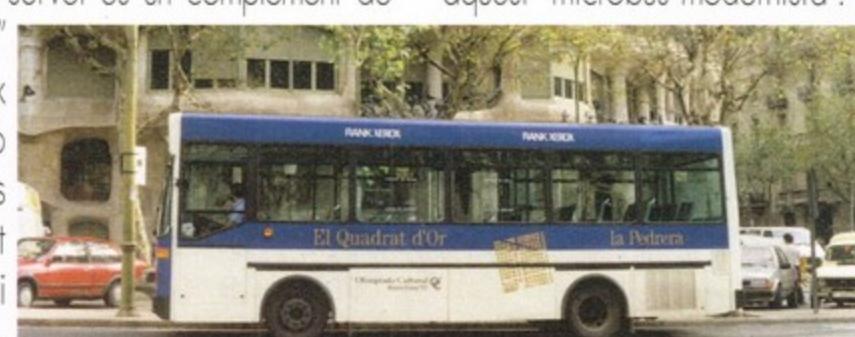
cia i la col.laboració dels serveis auxiliars de seguretat de Vigilants Jurats.

La creació de la comissaria és el resultat de llargues negociacions, dutes a terme pels responsables del Govern Civil, Prefectura de Policia i TMB.

La remodelació dels locals on s'ha installat la comissaria és un projecte d'en Josep Galanó i Alfons Muñoz, ambo's de l'Àrea Tècnica de Metro. Ha estat un magnífic treball de rehabilitació d'uns locals que amb el pas del temps s'havien degradat molt.

## UN MICROBUS DE TMB VIATJA PEL MODERNISME DE L'EIXAMPLE

Aquest estiu TMB ha posat a disposició de l'Olimpíada Cultural un microbús per recórrer els 150 edificis modernistes de l'Eixample de Barcelona. Aquest servei és un complement de l'exposició "El Quadrat d'Or" organitzada per l'OC i serveix perquè els visitants de l'exposició puguin anar a veure els edificis modernistes, que havien pogut conèixer per mitjà del catàleg i els vídeos de la mostra organitzada a la Pedrera. En aquest indret característic del passeig de Gràcia és on comença i finalitza aquest microbús el seu trajecte. Provença, passeig de Gràcia, Rosselló, Pau Claris, València,



Bruc, Casp, Bailén, Ausias March, ronda Sant Pere, Aribau i Diagonal, tornant al punt de partida, són els carrers per on viatja aquest "microbús modernista".

El preu del bitllet és de 250 pessetes i dóna dret al client a utilitzar el microbús en tot l'horari de servei (de les 10 fins a les dues del migdia i de 5 a 9 del vespre, els festius només funciona d'11 a 15 hores). El viatger pot quedar-se en qualsevol de les deu parades per visitar l'edifici que l'interessi per després tornar a utilitzar el microbús.

# QUALITAT DE VIDA



## EL ALCOHOL EN LA EMPRESA

El consumo de bebidas alcohólicas es habitual en nuestra sociedad y el mundo laboral no es ajeno a este hecho. Las cifras de consumo de alcohol entre la población laboral son elevadas. En este sentido, un estudio realizado entre los empleados de RENFE detectó un 14% de probables enfermos alcohólicos. Otro estudio, realizado en 1979 entre la población laboral de Sevilla, mostró que un 11,6% de los varones y un 1,2% de las mujeres declaraban ingestas diarias de alcohol puro superiores a los 60 grs. La enfermedad alcohólica se encuentra presente en todos los tipos de ocupaciones e industrias. Sin embargo, se ha observado que determinadas profesiones tienen una mayor tasa de mortalidad por cirrosis hepática, destacan-

# "BEBEDOR EXCESIVO"

## CAMPAÑA DE EDUCACION SANITARIA (2)

do los marineros, camareros, camioneros, periodistas y médicos.

Entre los factores que asocian trabajo y problemas con el alcohol debemos destacar: el fácil acceso a la substancia, la presión social que incita su consumo, la separación del ambiente social habitual, la falta de relación sexual, los ingresos económicos, el estrés y las condiciones ambientales intrínsecas del trabajo (turnos, condiciones penosas, etc.).

Los accidentes laborales, a igualdad de condiciones, son tres veces más elevados en los enfermos alcohólicos. Aceptándose que el 15% del total de los mismos están relacionados con el consumo habitual de alcohol. El absentismo laboral también es el más alto y las discusiones o tensiones entre compañeros más frecuentes.

La productividad laboral se reduce. Así, es frecuente apreciar:

- \* Inestabilidad y rotación en los trabajos: Debido a un bajo rendimiento, a la mala calidad en el trabajo y a las ausencias injustificadas que provocan frecuentes cambios por distintas empresas.

- \* Accidentes: Por la euforia provocada por la ingesta alcohólica, que disminuye la conciencia del riesgo. Por las alteraciones visuales y la disminución de la coordinación de movimientos.

- \* Degradación laboral: La persona no se promociona y pierde las oportunidades de ascenso, teniendo que aceptar en muchas ocasiones trabajos poco cualificados.

- \* Incapacidad: Las complicaciones físicas o psíquicas del abuso del alcohol conducen al individuo a una incapacidad laboral prematura.

En algunos países las empresas han desarrollado Programas de Asistencia a Empleados con problemas por la adicción al alcohol.

Pero estas iniciativas de ayuda al trabajador con la implantación de este tipo de programas chocan con múltiples dificultades.

Frecuentemente, ningún estamento laboral (trabajadores, sindicatos o empresarios) reconoce que el consumo de alcohol constituya un problema en la empresa.

Las propuestas patronales para este tipo de actividades son vistas con recelo por los trabajadores, que temen sanciones para los empleados problemáticos, por lo que resulta fundamental que la empresa se comprometa a no tomar represalias para que los trabajadores acepten entrar en el programa de tratamiento.

El objetivo primordial de cualquier programa no debe centrarse únicamente en los empleados con síntomas evidentes de alcoholismo. Desde un punto de vista sanitario y económico resulta rentable dedicar recursos para la detección de individuos con consumos excesivos de bebidas alcohólicas, precisamente éste es el colectivo más numeroso de nuestra población laboral y el que reúne mayores posibilidades de éxito.

La tabla adjunta nos permite calcular los gramos de alcohol consumidos y comprobar si nuestro consumo supera los 40 gramos de alcohol puro al día. En caso afirmativo le recomendamos moderar su consumo.

### CONTENIDO EN GRAMOS DE ALCOHOL PURO EN LAS BEBIDAS ALCOHÓLICAS MÁS CORRIENTES

BEBIDA	UNIDAD	GR. DE ALCOHOL UNIDAD
Cerveza	quinto o caña mediana	10 15
Vino	vaso pequeño vaso grande	12 24
Carajillo	vaso	9
Vino generoso	vaso	14
Cava o champagne	copa	12
Vermouth	copa	14
Coñac	copa	18
Cuba-libre, gin-tonic	vaso	18

### Servicio Salud Laboral

També s'encarregarà de fer l'estudi de ràdio i la cobertura de la xarxa. Pel que fa a València, els Ferrocarrils de la Generalitat d'aquesta comunitat (FGV) han encarregat quatre estudis per la millora del metro. Els estudis afecten el manteniment sistemàtic de les instal·lacions de supraestructura i infraestructura i el disseny del seu sistema de seguretat, la coordinació interna de la direcció d'explotació amb les altres direccions i amb els seus serveis o divisions i el control de fabricació i inspecció de qualitat de les noves unitats de tren que actualment estan en fase de construcció.



# ¿COMO NOS VEN?



# ENTREVISTA CON EL DIRECTOR DE PERSONAL DE TMB

**En el inicio del que se podría considerar "curso" laboral, una vez finalizado el período vacacional, HORA PUNTA ha creído interesante entrevistar al Sr. Juan Murcia, Director de Personal de "Transports de Barcelona, S.A." y "Ferrocarril Metropolitano de Barcelona, S.A.". Con él hemos hablado de diversos temas de innegable interés para todos.**

Hora Punta.- El Director General de TMB, Sr. Busquets, sugiere en su editorial del N° 0 de HORA PUNTA que el carácter público de las Empresas puede ser una razón para que el empleado valore satisfactoriamente su pertenencia a la ellas. ¿Qué opina de ello?

J. Murcia.- Efectivamente, el editorial plantea la valoración positiva de pertenencia a las dos grandes empresas que prestan el Servicio Público de Transporte a la ciudad, lo que sin duda, todos los que colaboramos en TMB valoramos positivamente.

Existen, no obstante, casos aislados de personas con una concepción que no podemos compartir y que ven las razones de tal satisfacción en una posición de privilegio y que se manifiestan en actitudes negativas sin ese espíritu de servicio necesario para cumplir eficazmente con nuestros objetivos básicos.

H.P.- En una empresa de transporte público es de vital importancia para su desarrollo la incorporación de nuevas tecnologías. ¿Qué papel juegan en este sentido los Recursos Humanos de TMB?

J. Murcia.- Juegan un papel absolutamente esencial. Desde la planificación de los programas tecnológicos hasta su implantación y ejecución participan activamente. No cabe pensar en un cambio tecnológico si no es con la fuerza de los Recursos Humanos de TMB. Existe en las Empresas un alto grado de sensibilización hacia el cambio tecnológico, principalmente en los cuadros y técnicos que tienen desarrollada en un amplio sentido la sensibilidad por la innovación tecnológica.

H.P.- ¿Cuál es el cometido del Área que usted dirige?

J. Murcia.- El Área de Personal, básicamente, trabaja en la actualidad orientando su gestión hacia cuatro grandes aspectos: la gestión del día a día en materia de cobertura de puestos, salarios, jornada y descansos, beneficios sociales, etc; por otra parte, fomentando el desarrollo profesional de todos los colaboradores de TMB, mediante los programas de Formación y Promoción; otra línea de actuación está orientada al desarrollo y mejora de las relaciones colectivas, planificando y llevando a cabo la política de diálogo social con los sindicatos y el Comité de Empresa; por último, la planificación, participación y ejecución de los proyectos de Empresa y los propios del Área es otro gran aspecto al que dedicamos parte de nuestra tarea, si no lo hiciéramos estaríamos inmersos en el día a día y olvidando el futuro.

H.P.- ¿Cuáles son los grandes temas a medio y a largo plazo en los que trabaja el Área de Personal?

J. Murcia.- Formando parte de la Planificación Estratégica a medio plazo en las empresas de TMB existe un Plan de Actuación del Área de Personal con los siguientes Objetivos: Implementar progresivamente la Dirección por Objetivos descendiendo hasta niveles medios de la organización, propiciar la mejora de clima y cultura de empresa mediante la comunicación interna, avanzar en el establecimiento de unos modelos de retribución que partan de estudios serios de los puestos de trabajo para alcanzar un sistema salarial más coherente, claro y equitativo a nivel interno y procurar tener una plantilla adaptada permanentemente a las necesidades operativas de TMB.

Paralelamente, se avanzará en la gestión de personal con el desarrollo de los Recursos Humanos, en la mejora de las políticas de Relaciones Laborales, en la mejora de las condiciones de trabajo (Salud Laboral y Hábitat) y en el desarrollo de la gestión informática del Área de Personal.

H.P.- ¿Qué metas se ha fijado el Área de Personal para mejorar la integración del personal en los objetivos de la empresa, para alcanzar una mayor sintonía entre los intereses de ambas partes?

J. Murcia.- Mejorar el diálogo social con los sindicatos, fomentar la comunicación interna y activar y crear programas de participación de los trabajadores en los objetivos de la Empresa. De esta forma creemos, mejorará el clima y la gente se sentirá mucho más informada e integrada.

H.P.- El Nuevo Sistema de Pago es un proyecto ambicioso que ya se ha puesto en marcha en sus primeras fases. Su implantación ha generado algunos temores entre el personal. ¿Cuál cree que es el impacto real que esta actuación tiene sobre los colectivos afectados?

J. Murcia.- El Nuevo Sistema de Pago dará lugar, a medio plazo a un nuevo modo de gestión de las estaciones en el que se acentuará notoriamente la noción de servicio al cliente. En este contexto el Nuevo Sistema de Pago supone la desaparición de la venta manual de billeteaje, lo que había sido una reivindicación de los jefes de estación porque les impedía satisfacer demandas y necesidades del cliente. Supone que las taquilleras y los expendedores de billeteaje modifican su función y tendrán una readaptación profesional que les conducirá a funciones de mayor contenido en las Estaciones o en la relación con los usuarios del servicio de Metro. El impacto es pues de mejora y desarrollo profesional.

H.P.- En el Contrato Programa firmado recientemente

refería el Sr. Bellver, Director de Administración y Finanzas, en el nº 1 de HORA PUNTA, o bien para establecer un sistema alternativo equivalente, se tendrá que proceder a negociar con los sindicatos las diferentes posibilidades que existen para encontrar una solución de futuro, que sea homologable en el contexto comparativo de otras Empresas del sector y que sea satisfactoria para todos. Es un tema que va a requerir un gran esfuerzo de imaginación de todas las partes implicadas.

H.P.- ¿En qué momento se encuentra el diálogo social en TMB? ¿Cómo son las relaciones Dirección TMB - Sindicatos?

J. Murcia.- Creo que el diálogo social está funcionando aceptablemente bien. No haría un diagnóstico triunfalista pero tampoco lo haría negativo. Es un objetivo de la Dirección de Personal y creo que debe ser también de los propios sindicatos que ese diálogo social, que nos legitima a todos, sea fluido. En TB es así, y no porque exista una mayor voluntad de diálogo, sino porque existe una mayor concentración de la afiliación, circunstancia que no se da en Metro, donde la afiliación sindical es más dispersa, lo que hace más complejo el diálogo social.

H.P.- ¿Cuáles son los "caballos de batalla" actuales en ese diálogo social?



figura una partida de 11.000 millones de pesetas destinados a la integración de los empleados de Metro en la Seguridad Social. ¿Cómo se articula, a partir de la integración real, la política de pensiones para los jubilados y demás prestaciones sociales para el conjunto del colectivo?

J. Murcia.- La integración real del personal de Metro en la Seguridad Social supone que a partir de ese momento todas las prestaciones (jubilación, invalidez, muerte y supervivencial), se causarán de acuerdo con la normativa del Régimen Laboral de la Seguridad Social y por lo tanto se extinguiría la normativa que las regía, contenida en el capítulo VIII de la Reglamentación Nacional de Trabajo. Esto significa que para posibilitar el sistema de prestaciones sociales, desarrolladas posteriormente en distintos convenios colectivos, a que se

J. Murcia.- Básicamente son el Nuevo Sistema de Pago, la Valoración de Puestos de Trabajo en Metro, las próximas Elecciones Sindicales, que configurarán el nuevo mandato representativo de los trabajadores de TMB para los próximos cuatro años y la renovación del Expediente de Regularización de Empleo de TB, que finaliza este año y para cuya continuidad habrá que encontrar fórmulas; y próximamente la negociación del Convenio Colectivo en Metro.

La entrevista llegó a su fin, pero antes el Director de Personal quiso "animar a HORA PUNTA a que haga un esfuerzo para que el factor de la comunicación se configure como un elemento de diálogo, de "feedback", entre todos los que colaboramos en TMB".

**HORA PUNTA**

# AQUI RADIO METRO

## NOSALTRES

**Esta sección, en la que de diversa forma, Hora Punta muestra los distintos oficios y actividades específicas de los empleados de TMB nos presenta hoy un servicio del que, y nunca mejor dicho, todos tenemos noticias, pero que es a la vez un gran desconocido: RADIO METRO.**

**Marcel.lí Valls, jefe de estación de 2º convertido ahora en locutor de RADIO METRO, nos explica a través de su propia experiencia cómo es esta emisora de radio.**

Radio Metro es un centro emisor de noticias, situado junto al C.T.C. en la estación de Sagrada Familia. 6 empleados de la empresa desarrollamos la labor de locutores en la emisora. Tanto para mí, como para mis compañeros supuso una gran alegría el ser elegidos, hace aproximadamente 2 años, para realizar este trabajo. Para ello tuvimos que superar las pruebas de selección efectuadas en los estudios de Cadena Catalana y controladas por técnicos de dicha emisora.

Hasta ahora nuestra formación como locutores ha sido permanente. Hemos realizado cursillos de adaptación al nuevo puesto de trabajo, de corrección de defectos de vocalización, tono, actitud, redacción y confección de mensajes, etc.



A nivel personal me pregunto, ¿se cumplen los objetivos de Radio Metro? Yo estoy convencido de que sí, porque nuestro trabajo es tener informados a los pasajeros sobre cualquier incidencia que se pueda dar en el Metro, como por ejemplo el paso de trenes de maniobras, información sobre servicios parciales, niños que se pierden, etc. Creo que esto se está haciendo puntualmente desde Radio Metro a través del servicio de megafonía de las estaciones. La megafonía de las estaciones se instaló en un principio en las 20 estaciones de enlace. En la actualidad se está incrementando el número de estaciones que disponen de este servicio.

Cuando hay normalidad en las líneas ofrecemos al público música ambiental en las estaciones. Esta música es seleccionada pensando en el público al que va dirigida.

Cada hora emitimos informativos desde Sagrada Familia con Radio Tráfico, eso quiere decir que se puede escuchar desde cualquier receptor, y siempre que sintonicemos con el 96.9 F.M. podremos tener información sobre las 4 líneas de Metro, tanto si funciona correctamente como si hay alguna incidencia. En este caso efectuamos conexiones con Radio Tráfico cada 10 minutos aproximadamente.

Nos gustaría poder pensar que nuestro trabajo desde Radio Metro contribuye día a día a la mejora del servicio de Metro.

El equipo de Radio Metro está formado por Rafael Andreu, Marcel.lí Jansà, Marisa Lesaca, Jesús Montesinos, J. M. Rodríguez i Marcel.lí Valls.

### Marcel.lí Valls

cuanto a espacio y material, y teniendo en cuenta la excelente acogida que se le ha dispensado, la probabilidad de que su ubicación actual sea insuficiente es un factor a tener en cuenta, si la proyección prevista para el Club se mantiene en términos reales. En este momento estamos buscando distintas opciones para una futura localización del Club en previsión de su posible ampliación.

Paralelamente se tiene pensado introducir una serie de mejoras ambientales que permitan obtener un entorno dotado de un mayor grado de comodidad y de servicios.

La descripción de actividades para este trimestre, hasta fin de año, se hará pública la última semana de septiembre. El Club ha estado inactivo en el intervalo de horario intensivo. Cabe destacar la confianza de las personas responsables de la organización del Club, en que éste pueda convertirse en una importante herramienta de comunicación y de servicios al usuario en un campo tan cambiante, dinámico y de creciente expansión como es el microinformático.

El Club de Usuarios de Microinformática de TMB está abierto a todos los empleados de la Empresa para cualquier colaboración relacionada con esta actividad.

### Alexandre Blasi

ción de software y de éstos con el Departamento de Sistemas de Información, consiguiendo de esta forma una relación directa con el usuario y una más fácil percepción de los problemas que se plantean en su entorno habitual de trabajo. El Club funciona en base a un conjunto de actividades que éste ofrece, y permanece abierto a las sugerencias de los usuarios para mejorarlas en lo posible. Hablando de actos concretos, podríamos mencionar los relativos a la formación especializada en software, sesiones de presentación de nuevos productos y entornos operativos, creación de circulares informativas para las personas que figuren en la base de datos del Club de Usuarios (personas que asisten regularmente a las actividades del mismo), autoformación, buzón de sugerencias, y en general todo tipo de actividades que permitan fomentar las relaciones interusuario y usuario-Sistemas de Información (SI).



El Club de Usuarios se halla ubicado en la primera planta del edificio de Zona Franca II, dependiente del Departamento de Sistemas de Información. En una primera fase, que ha comprendido un intervalo de aproximadamente un mes y medio, su implantación ha sido básicamente experimental, con lo cual hemos obtenido un conjunto de datos que permiten realizar una previsión de futuro del Club. Dados los supuestos de partida en

## INICIATIVAS

## CLUB DE USUARIOS DE MICROINFORMATICA

**E**l Club de Usuarios se ha creado como un entorno que permite establecer y fomentar la relación entre los usuarios microinformáticos (planteo de problemáticas, soluciones y necesidades comunes relacionadas básicamente con la utiliza-

# J. FANE:

## "NOMES VULL EL RECORD AMABLE"

**Entrevista amb Josep Fané i Moncau, jubilat que va passar a l'ERE (Expediente de Regulación de Empleo), al febrer d'enguany. Es perit industrial i té 58 anys. En el moment de passar a la situació d'ERE era Cap de Divisió a T-1, T-2, Manteniment i Oficina Tècnica de TB. Tenia al seu càrrec més de 200 personnes i feia 30 anys que treballava l'Empresa.**

**Hora Punta.- Quina va ser la seva trajectòria a l'empresa?**

J. Fané.- Vaig entrar com a Cap de Manteniment a les cotxeres de Sarrià. Passats dos anys vaig ser Cap de la Secció de Màquines i Eines. Anys després es va passar a llevant amb tot el T-1, Oficina Tècnica i Motors Tèrmics. Llavors vaig tenir l'orgull de fundar l'Escola d'Aprendents, d'on va sortir un gran nombre de gent que avui dia té càrrecs de responsabilitat a l'Empresa.

Després vaig arribar a Cap de Servei i posteriorment a Cap de Divisió. Passats uns anys, uns quants, vam fer-me responsable del T-2, fins que va arribar el difícil moment en què vaig haver de decidir el meu pas a l'ERE.

**H.P.- Quina valoració faria dels anys que va treballar a TMB?**

J. Fané.- Faria una valoració molt positiva. La feina m'agrada molt, moltíssim. Era un home consagrat a la feina, molt recte i potser fins i tot amb una mica de "mala d'allò", però molt integrat a la feina.

**H.P.- Què és el que més enyora de la seva feina?**

J. Fané.- Actualment sens dubte la convivència amb els amics. Perquè arriba un moment en què tan amic tu pot ser el peó com el Cap de Servei, de Secció o el Director. Això succeeix perquè passes per tantes circumstàncies diferents que finalment et sents unit a tothom. Trobo a faltar les reunions, les discussions sobre la feina...

**H.P.- I el que menys?**

J. Fané.- [S'ho rumia una estoneta i respon somrient] No haverme de llevar tan d'hora.

**H.P.- Creu que va arribar a aconseguir la seva meta professional a TMB?**

J. Fané.- Si hagués tingut la sort de poder continuar estudiant, crec que la meva meta hauria pogut estar més amunt. Poc després de començar Enginyeria Industrial vaig haver de deixar la carrera perquè ens va néixer el primer fill i la veritat és que feien falta els calés.

### L'Escola d'Aprendents.

**H.P.- Vostè ha parlat abans de l'Escola d'Aprendents. Podria explicar-nos com va començar i quins objectius tenia l'Escola?**

J. Fané.- Com que l'Empresa admetia aprenents, vaig intuir que en aquells xicots hom els podia donar un suport sobretot pel que feia l'automòbil en si, a més a més d'anar a l'escola. Vaig proposar la idea a la Direcció del moment i no van tenir cap problema en facilitar-me una aula i tot el material necessari. Com que jo tenia experiència en donar classe vaig envoltar-me de col·laboradors perquè m'aju-

dessin. L'objectiu era perfeccionar i que l'aprenent s'integrés més en el món de l'automòbil, sobretot dels nostres vehicles.

**H.P.- Com veu el futur dels nostres tallers?**

J. Fané.- Això és difícil de respondre, perquè jo no hi sóc ara. Dependrà de les decisions que prengui la Direcció. Malament anirà si no es potencien els tallers amb personal molt qualificat i jove. Aquest personal hauria de ser motivat contínuament.

**H.P.- Com creu vostè que s'hauria de motivar la gent?**

J. Fané.- A part de l'incentiu econòmic, penso en els equips tecnològics, un tracte humà com ha de ser i una major participació del conjunt dels empleats.

**H.P.- Si pogués tirar enrere, què canviaria als Tallers?**

J. Fané.- El primer que faria és rectificar-me jo mateix, la meva forma de ser, el meu caràcter. Estic convençut que això va ser la raó per la qual "em va saltar el fusible".

**H.P.- Els problemes de la feina van afectar la seva vida familiar i privada?**

J. Fané.- D'alguna manera sí. Alguns problemes me's emportava a casa i pot ser que la meva família en rebés les conseqüències.

**H.P.- Podria explicar-nos alguna bona anècdota de la seva vida a TMB?**

J. Fané.- Sens dubte la que guardo amb més estimació és la de l'acomiadament que em van oferir els meus companys dels Tallers quan vaig jubilar-me. Va ser molt emotiu per a mi.

### "Em falten hores"

**H.P.- Va tenir algun sentiment especial quan va passar a l'ERE?**

J. Fané.- No. Vaig pensar que podria dedicar-me a tot allò que sempre he volgut dedicar-me. Ara, vull fer tantes coses que em falten hores. Torno a insistir, el que trobo a faltar és xerrar amb la gent amb qui he conviscut tant de temps.

**H.P.- En què ocupa el seu temps lliure?**

J. Fané.- Vaig al gimnàs controlant els esforços, passejo, lleixoo, també em dedico al maquetisme naval i al miniaturisme. No tinc temps d'avorrir-me.

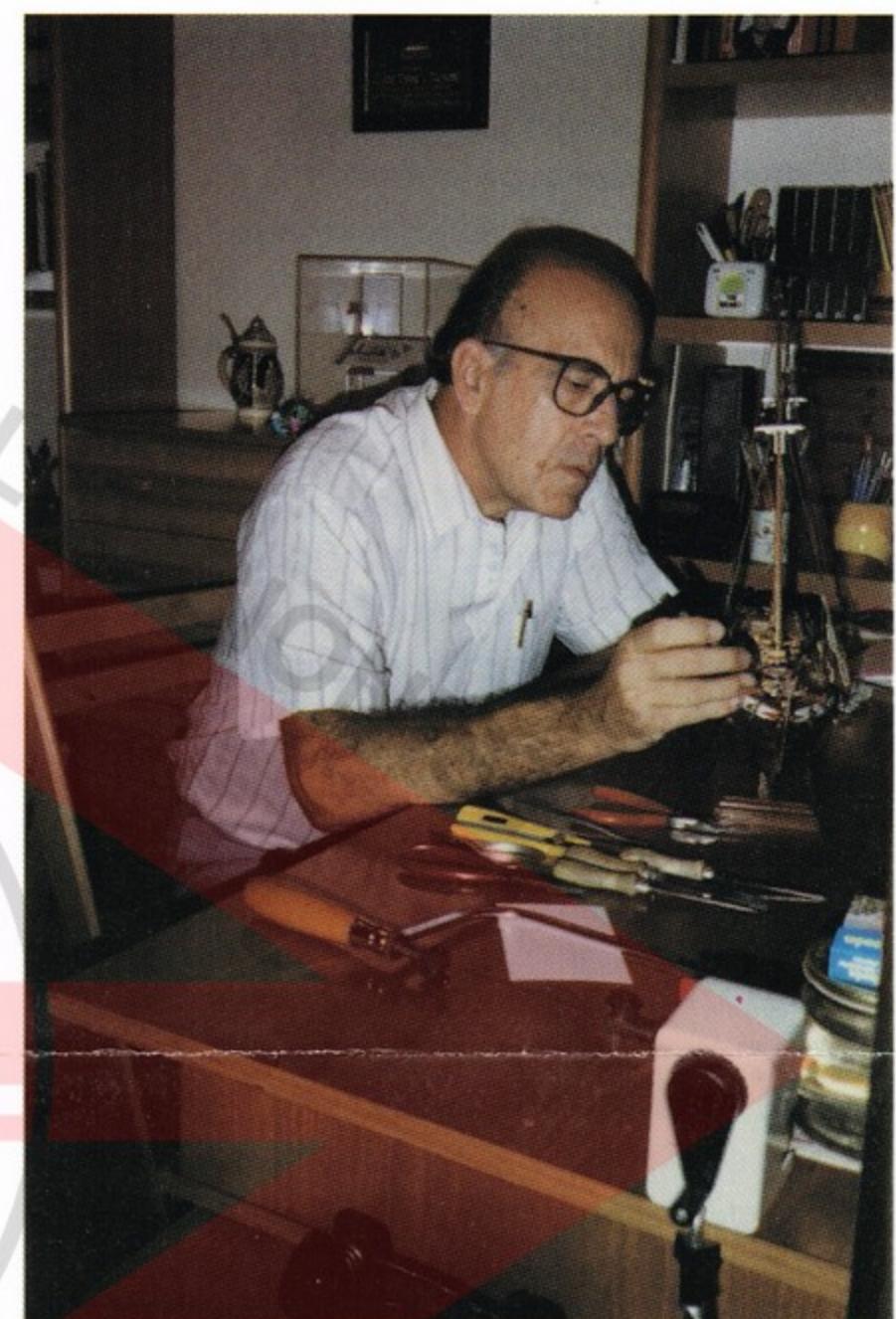
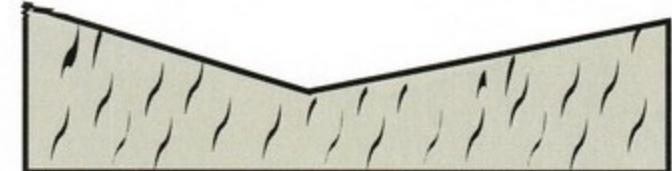
**H.P.- De què es tracta el maquetisme naval?**

J. Fané.- Doncs es tracta de muntar maquetes de vaixells. Generalment faig vaixells de vela, fragates, goletes, clipers, etc. Els faig a partir de "kits" de muntatge o bé a partir de plànols, llavors jo mateix faig les peces de fusta.

**H.P.- Tornaria a posar en circulació els tramvies?**

J. Fané.- No crec que fos una solució al problema angoixant del trànsit a Barcelona. El que faria és posar més carrils-bus i

# PANORAMA



donar més afluència al transport públic.

**H.P.- Com li agradaria que el recordessin?**

J. Fané.- Com una persona que potser s'ha equivocat molt, però que ha fet el que ha pogut. Que em recordin amb estimação, com jo els recordo a ells.

**H.P.- Què els diria a la gent que passa a l'ERE?**

J. Fané.- Que no s'enfonsin. Que es busquin una activitat i no es conformin amb prendre el sol als parcs públics.

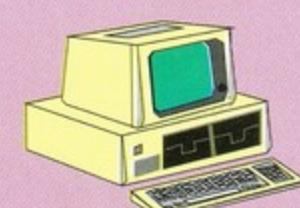
**H.P.- Vol posar el final a la seva entrevista?**

J. Fané.- Estic molt content que Hora Punta s'hagi recordat d'en Fané i només vull dir que del meu pas per TMB tan sols guardaré el record amable.

## HORA PUNTA

# ANUNCIS

**Se vende ordenador PC tipo AT** con 1 Mb de memoria RAM, 20 Mb disco duro, 1,2 Mb disco 5 1/4, 1,44 Mb disco 3 1/2, coprocesador matemático 80287, teclado expandido, pantalla monocromo P/W 14", ratón. Todo por 175.000 ptas.  
Interesados contactar con: Bernardo García. Oficina Tècnica d'Explotació. Sagrada Família.



.....  
**COLECCIONISMO.** Compro, cambio y acepto material relacionado con TB y Metro (pases, billetes, documentos, etc.). Los interesados pueden llamar al 313 02 69 preguntando por Ramón Díaz.



Emilio Requena Navas, jefe de estación de 1º en el Metro de Barcelona, es también pintor y desea invitar a todos los lectores de HORA PUNTA a visitar la exposición de sus óleos, que del 1 al 15 de octubre tiene lugar en la Sala de Cultura Sant Jordi, Avda. Meridiana 314, Barcelona (Metro Sagrera, Línea 1). El horario de la exposición es de 17 a 20.30 h.

# EXPOSICION

DE EMILIO REQUENA

los días laborables y de 11 a 14 h. los sábados y domingos. Emilio Requena Navas nació en Compeña (Málaga). Se inició en la pintura en la isla de Mallorca, donde recibió sus primeras clases en esta disciplina artística. Amplió estos estudios en el Ateneo de Cerdanyola (Barcelona). Ha participado en exposiciones conjuntas y en solitario, así como en concursos y muestras de pintura. Requena ha vendido más de cuatrocientas obras a particulares de Cataluña, Málaga, Mallorca, Jaén y Valencia. En el extranjero sus obras han sido adquiridas en Estados Unidos, Inglaterra y Holanda.

# CARTA BLANCA



## ACCESSIBILITAT I TRANSPORTS MUNICIPALS

Com que a les nostres ciutats, i especialment a la conurbació barcelonina, la circulació rodada de superfície està arribant a un punt de saturació, els poders públics, en aquest cas les autoritats municipals, tendeixen cada cop més a encoratjar i incentivar l'ús del transport públic. Per fer-ho, diríem que han triat el camí de la coacció, que utilitzen mètodes si fa no fa coercitius, més en la direcció de dissuadir d'utilitzar el vehicle particular que no pas en la de convèncer l'usuari de la bondat dels serveis públics i de l'avantatge que suposa utilitzar-los. Potser per això es posa l'accent en les mesures dissuasives: increment de l'impost de circulació, espais d'aparcament pagant a la via pública, augment de les zones de prohibició de circulació (illes de vianants), etc. Penso que les coses han d'anar per un altre costat. No es tracta de fer tan insuportable el fet d'anar en cotxe per Barcelona que el ciutadà es vegi obligat a fer servir els transports públics, sinó de fer que aquests siguin tan còmodes i atractius que hom s'estimi més utilitzar-los voluntàriament.

Crec que són els tècnics municipals en circulació viària, juntament amb els enginyers i tècnics de la companyia, els qui han de trobar les millors solucions i els sistemes òptims perquè el transport públic sigui àgil i eficaç.

Hi ha un aspecte, però, en el qual els usuaris poden dir-hi la seva: la comoditat dels vehicles i les facilitats per accedir-hi. Efectivament, aquest és un aspecte que s'ha tingut poc en compte a l'hora de planificar una millora del servei.

M'explicaré. Si comparem aquells vells i pudents cotxes de línia que feien -i potser encara fan- el transport a les comarques, amb els moderníssims autocars de línies regulars o no, que es dediquen al turisme, ens adonarem que d'una manera de viatjar a l'altra hi ha una diferència més que considerable: la segona és molt més còmoda, neta, ràpida i agradable. Així hauria de ser també el transport públic per ciutat.

La comoditat dels vehicles, una conducció suau, sense arrencades brusques i frenades sobtades, i un accés apte per a tothom serien algunes de les condicions que haurien de reunir els vehicles del servei públic per encoratjar tots els ciutadans a utilitzar-lo. Vull posar especialment l'accent en l'aspecte de l'accessibilitat. L'alçada de l'entrada, els diversos graons, a vegades escairats, l'estretor de la porta i dels passos interiors, són un dificultat afegida que fa que aquelles persones que per l'edat, pel volum o per qualsevol altre motiu, tenen alguna dificultat de mobilitat o, simplement, aquells usuaris que en un moment determinat viatgen amb paquets o amb un infant, optin per prescindir de metros i autobusos i per triar el vehicle particular o, a tot estirar, si les seves possibilitats li ho permeten, el taxi, solució aquesta última que també contribueix a espessir un trànsit ja pràcticament col·lapsat en segons quines zones i quins horaris.

No parlem ja del collectiu dels disminuïts físics, més abundant que no ens pensem, i que veuen amb ironia o amb frustració com l'Ajuntament fa campanyes encoratjant a utilitzar uns transports públics als quals ells no tenen accés. Es cert que existeixen els microbusos dotats de plataforma elevadora que fan un transport especial porta a porta per a minusvàlids, però aquest servei només resol en part les necessitats d'aquests usuaris. En efecte, els vehicles, pocs i vells, d'una banda no poden cobrir tota la demanda i de l'altra, les seves dimensions, massa grans, els fan poc operatius; es dóna així la paradoxa que la majoria de vegades transporten solament un passatger o dos. A més a més,

tot i ser un transport públic, té unes limitacions horàries que no té el transport urbà normal. I un dels inconvenients més grossos que té aquest servei és que cal demanar-lo amb més de 48 hores d'antelació.

Sens dubte sempre hi haurà persones que per la gravetat de la seva disminució necessitaran un desplaçament porta a porta, però, ésto és cert que si els autobusos de línies regulars fossin més accessibles, moltes persones amb disminucions més lleus podrien utilitzar-los, alleugerint així el transport especial i reduint l'ús dels vehicles particulars?

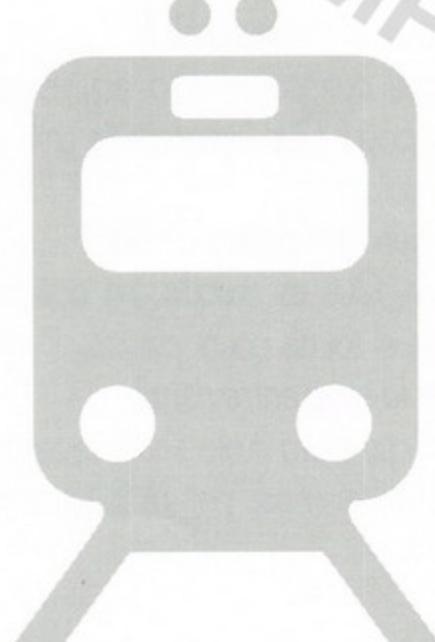
Considero, doncs, prioritari que, a l'hora de renovar la flota d'autobusos es tingui en compte que si es vol aconseguir un ús multitudinari d'aquest sistema de transport cal donar les màximes facilitats per accedir-hi a tots els ciutadans, perquè aquesta mancança és una de les causes de l'increment del transport privat en detriment del públic. Aquesta inversió no tindria solament un caire social sinó que redundaria, a la llarga, en una millora de la qualitat de vida a les nostres ciutats: menys pol·lució, menys sorolls, estalvi d'energia, circulació més fluida, optimització del rendiment... aquests són alguns dels fruits que, ben segur, produiria un servei que reunió les característiques de bona accessibilitat apuntades.

També vull fer esment aquí del metro, com a alternativa còmoda, ràpida, no contaminant i de fàcil accessibilitat des de l'anda... però inabastable a causa de les dificultats per entrar a les estacions. El sistema subterrani té sens dubte molts inconvenients per poder ser utilitzat per persones de mobilitat reduïda però potser ara que es parla d'ampliar-lo i d'allargar-ne l'abast, seria el moment de plantejar-se la possibilitat de fer les noves estacions accessibles per a tothom.

En resum: si el transport públic urbà reunió més bones condicions d'accessibilitat i comoditat per a tots els ciutadans aquests renunciarien més fàcilment al transport privat i a l'especial i, en conseqüència, el trànsit i la qualitat de vida de les nostres ciutats milloraria sensiblement.

(Aquesta carta ha estat redactada a partir de la informació facilitada per Júlia Monfort i Roser Garcia).

**Enric García**



## ACORDS DE LA COMISSIÓ DIRECTIVA DE L'INSTITUT MUNICIPAL DE DISMINUITS

La Comissió Directiva de l'Institut Municipal de Disminuïts del dia 24 de maig d'enguany, a la qual va assistir la Sra. Mercè Sala en qualitat de Presidenta de l'Entitat Metropolitana del Transport, va arribar als següents acords: METRO Determinació dels criteris d'intervenció en el Metro, els quals passen per l'adaptació de les estacions i la incorporació d'ascensors. En la Fase 0 s'introduiran ascensors a tres estacions: Catalunya, Santa Coloma i Feixa Llarga. En la Fase 1, prevista per a finals de 1991, s'estudiaran les intervencions a les estacions de Maria Cristina, Diagonal, Pep Ventura, Barceloneta, Hospital Clínic, Sant Pau, Universitat,...

Successivament, en altres fases, s'aniran adaptant altres estacions. En algunes, com és el cas de la de Mercat Nou, es farà un

tractament especial. La construcció de la nova línia 2, serà totalment adaptada i, en un futur, està previst que totes les estacions de metro estiguin adaptades i siguin accessibles, en la mesura que això sigui possible.

### LÍNIA D'AUTOBUS TRANSVERSAL A BARCELONA

Es preveu la introducció, en una línia a determinar i de forma alternativa, d'un autobús adaptat tot seguit d'un altre no adaptat. El model d'autobús no seria exclusiu per a persones amb disminució, sinó que seria apte per a tot tipus d'usuaris, a base d'un sistema de pis baix. La compra inicial serà de 12 unitats, i s'ha sollicitat a la Conselleria de Benestar Social de la

Generalitat de Catalunya que finançi la diferència de preu entre el vehicle normal i el que es pretén incorporar.

### SERVEI ESPECIAL D'AUTOBUS "PORTA A PORTA"

El seu objectiu consisteix en estendre aquest servei a tot l'àrea Metropolitana, a la vegada que es determinen les característiques del servei, així com utilitzar el concurs públic per a recollir propostes per a la seva millora. Com a continuació, s'acorda que a curt termini es posaran en marxa els dos autobusos nous amb acompañants i que es destinaran a serveis esporàdics. També està en vies de resolució, el finançament necessari per renovar la flota actual i millorar la qualitat del servei.



## PUPITRES DIFÍCILES

La nueva revista "Hora Punta", entre otras cosas, nos da la oportunidad de dar nuestra opinión sobre temas varios. En este caso, la opinión podría versar sobre mi parecer en el cambio que se está produciendo en la empresa. Dicha opinión puede traducirse en sugerencia, que en el caso concreto que da lugar a la presente carta, podría considerarse como constructiva, ya que la disconformidad que trato de reflejar en el mismo, puede inducir a su corrección. Concretamente voy a referirme a la modificación de los nuevos pupitres para el despacho de billetes, que se están instalando en las cabinas de los "jefes de estación". Para expresar mi opinión al respecto, acompaña la presente carta de una cuña, la cual escribo en verso para que resulte más amena.

Dignas de felicitar  
las cabezas bienpensantes  
que puestas a diseñar  
no cuentan con los currantes.

Me remito a los pupitres  
fruto del nuevo diseño  
pues para trabajar en ellos  
hay que poner mucho empeño.

los que son bracicortos  
o tienen mucha barriga  
se las ven y las desean  
para trabajar deprisa.

Si el jefe es una señora  
opulenta de pechuga  
también lo tiene muy negro  
el trabajar con holgura.

Y no hablamos de los zurdos  
que lo tienen retorcido  
porque se han de girar tanto  
que parecerán tornillos.

**Roberto Martínez Díaz**  
**Jefe de Estación de 2<sup>a</sup>**

## EL EQUIPO DE LA 100

Conductores y azafatas  
junto a otros que no se ven  
todos en equipo  
formamos la línea 100.

En nuestra querida Barcelona  
por sus calles y sus plazas  
mostrando al visitante  
monumentos, parques y casas.

Desde Colón al Tibidabo  
pasando por Las Ramblas,  
Sagrada Familia y Catedral  
sin olvidar el Parque Güell,  
el Pueblo Español o de Miró  
su Dona i Ocell.

Hay muchas otras cosas que  
caminando sin prisas  
por el día o por la noche  
para enseñar al turista.  
Playas, cines, teatros,  
conciertos o discotecas  
y excelentes restaurantes  
donde gastarse las pesetas.

Por ello los de este equipo  
que la línea 100 formamos  
deseamos con cariño  
continuar el próximo año.

**Joan Muñoz**

## CARTA BLANCA



**A.C.E.M.A.**

**Joan Muñoz**

## CARRIL BUS, VIA RAPIDA

La idea de reservar un carril para el transporte público fué en su día una brillante solución para aumentar la velocidad comercial del transporte público y disminuir el número de accidentes circulatorios en la ciudad de Barcelona. Lo lamentable de ello, es que por no haber tomado las medidas informativas y sancionadoras adecuadas, hoy día circulan por el carril-bus todo tipo de vehículos, además de estacionar a placer como si de una zona azul se tratase. Pero en vez de intentar conseguir más kilómetros de carril reservado para el transporte público, se van restando tramos e incluso se ampara la posibilidad de autorizar a motos y ciclomotores la circulación por dichas vías. Aunque la realidad pura y dura es que este tipo de vehículos ya circulan por el carril-bus sin necesidad de autorizaciones. Son vehículos que no congestionan el tráfico, pero que provocan accidentes, ya que se cruzan constantemente de un lado para otro, suben y bajan de las aceras, etc. En muchas ocasiones son gente joven que apenas conocen

las señales de tráfico y no reparan en las graves consecuencias que pueden provocar sin proponérselo, ya que un autobús va por lo general ocupado por muchos pasajeros, que pueden sufrir caídas o lesiones en caso de que el autobús tenga que frenar bruscamente. Este extremo puede darse con facilidad ya que un autobús no puede detenerse con la misma facilidad que un turismo.

Por consiguiente, si se trata de descongestionar el tráfico en Barcelona, se ha de buscar un sistema que no nos comprometa en el desarrollo de nuestra profesión, que es la de prestar un servicio público de transporte con el máximo nivel de seguridad posible. Por ello creo que se debería dar prioridad a un vehículo donde viajan 50 personas o más sobre aquellos que en la mayoría de las ocasiones son ocupados por una sola persona.

**José Luis Díaz**  
**Conductor TB nº 10.176**

### ATENCIÓ

Si esteu interessats en col.laborar a l'"Hora Punta" adreueu-vos al membre del Consell de Redacció que, per la vostra feina, tingueu més a prop. Això us facilitarà el contacte amb el Periòdic.  
Penseu que com més àmplia sigui la xarxa de corresponents, més contribuirem tots plegats a assolir els objectius del Periòdic.

### ATENCION

Si estáis interesados en colaborar en el "Hora Punta" tenéis que dirigiros al miembro del Consejo de Redacción que, por vuestro trabajo, tengáis más cerca. De esta forma os será más fácil el contacto con el Periódico.  
Pensad que cuanto más amplia sea la red de correspondientes, más contribuiremos todos juntos a alcanzar los objetivos del Periódico.

## A P U N T S



## ULTIMA HORA

### CONCURS DE L'EMT

El 27 de setembre, uns dies després del tancament de l'edició d'aquest número d'HORA PUNTA, l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) adjudicava els tres serveis d'autobusos que va treure a concurs -veure HORA PUNTA n.º 1, el NITBUS, l'AEROBUS i el TOMBUS. Al proper número d'HORA PUNTA us informarem més àmpliament al voltant d'aquestes adjudicacions.

# Cambio automático de velocidades

La evolución tecnológica de los autobuses se ha visto últimamente reflejada en la incorporación de distintos grupos que repercuten directamente en la seguridad y confortabilidad del conductor y del pasajero, así como en el incremento del rendimiento y fiabilidad de sus elementos mecánicos.

Uno de estos grupos es el cambio automático de velocidades. Las primeras cajas automáticas que se instalaron fueron las del tipo VOITH DIWA D-851, en los modelos del Pegaso 6038, a continuación fueron introduciéndose las distintas firmas europeas como ZF y RENK. Los vehículos Mercedes Benz incorporan sus propios modelos.

De las distintas ventajas ofertadas por los fabricantes, en este Taller 1 de Levante se han podido comprobar positivamente las referentes al tema de reducción considerable en el desgaste de los frenos de servicio. Igualmente, merece destacarse que el mantenimiento preventivo de estas cajas se efectúa como promedio a los 300.000 km, aproximadamente a los 6 años de servicio, momento en que se les somete a una reparación general.

El principio del funcionamiento de las cajas de cambio

automático, también llamadas transmisiones hidrodinámicas-mecánicas, se basa en un conjunto de trenes planetarios con sus embragues de discos sinterizados, comandados por unas electroválvulas hidráulicas, que actúan siguiendo las órdenes de un cerebro electrónico el cual decide qué velocidad tiene que seleccionar y en qué momento dependiendo del análisis de los distintos parámetros que le ofrecen sensores tales como el emisor inductivo de carga, situación del pedal de freno o acelerador, situación del teclado de preselección de marchas, entre otros.

Mediante el convertidor de par hidrodinámico se consigue un arranque sin desgaste y una adaptación progresiva continua a las necesidades del momento.

Es esencial para su buen rendimiento un estricto y riguroso control de aceite y vigilar la temperatura de trabajo. Un recalentamiento excesivo provoca una oxidación y pérdida de propiedades que no se vuelven a recuperar aunque se enfrie.

Rafael García Valenzuela

# EL 54 I EL 74 VAN MES ENLLA

Dins de les actuacions previstes per l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) per a l'any 1990, TMB ha perllongat el servei de les línies 54 i 74 d'autobusos en els seus dos extrems.

El perllongament de la línia 54 va entrar en funcionament el 25 de setembre. Aquesta línia dóna servei permanent, és a dir dia i nit, des de l'Avinguda de Xile fins al carrer Guipúscoa (Vernedal), quan fins ara ho feia des del carrer de la Riera Blanca fins al carrer Rogent. També s'ha ampliat el nombre d'autobusos de la línia fins a 20, que cobreixen l'itinerari amb una freqüència de pas estimada de set minuts aproximadament.

Pel que fa al perllongament de la línia 74, aquest va començar a funcionar el dia 1 d'octubre cobrint l'itinerari que va des de Zona Universitària fins a la Plaça Virrei Amat. Abans donava servei des del Passeig Manuel Giro-



na fins al carrer Camèlies.

Igualment s'ha ampliat el nombre de vehicles fins a 17 i es calcula que tindran una freqüència de pas de cinc a sis minuts.

### HORA PUNTA

## PUNTO Y APARTE

