

# taxi LIBRE

GENER-ABRIL 1987

REVISTA PROFESIONAL  
DE DIFUSION NACIONAL  
2.ª EPOCA, AÑO VI N.º 45

## Pastillas de freno

# JURID

### más seguridad y mejor rendimiento.

### Pruebelas y compare.

FRENOS

# JURID



*Tecnología alemana  
para frenar... a tiempo.*

JURID IBERICA S.A. Pol. Ind. Zona Franca Sector B. Calle B. 08004 BARCELONA



# ES BUENO QUE SU TAXIMETRO PEGUE MUCHOS SALTOS pero el motor de su automóvil, no.

Si quiere Ud. suavizar su funcionamiento proteger las partes metálicas en fricción, limpiar el sistema de inyección y ahorrar combustible, siga el ejemplo de miles de taxistas en todo el mundo: Use productos Wynn's.



# taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL  
DE DIFUSION NACIONAL  
2.<sup>a</sup> EPOCA, AÑO VI N.º 45

Portavoz de la Confederación Sindical  
de T. Autónomos del Taxi de España

Primera revista del Taxi de España  
Fundada el año 1980

## Editorial

Taxi Libre vuelve hoy a vuestras manos en esta segunda etapa, tras un período de algo más de un año sin ver la luz. Este período ha servido para reestructurar la revista, a fin de poder garantizar una continuidad y una salida regular. Este nuevo período va a significar, de cara a la campaña TAXI'92 iniciada e impulsada por el Sindicato, un reforzamiento a la misma, a fin de sensibilizar a los poderes públicos.

Esta nueva etapa va a significar una periodicidad bi-mensual. Posteriormente llegaremos a la periodicidad mensual.

Hemos tenido que superar grandes dificultades hasta poder hacer realidad que TAXI LIBRE vuelva a estar en tus manos y esto ha sido posible gracias al esfuerzo del equipo de redacción, y cómo no, a la colaboración de las firmas comerciales que han vuelto a depositar su confianza en la revista insertando sus mensajes comerciales en su interior.

Esta nueva etapa necesita el esfuerzo de todos, unos en divulgarla, otros en financiarla, para que su distribución sea gratuita, como lo fue en su anterior etapa.

El sector de taxi vive hoy grandes convulsiones en función de la actual situación económica, situación que significa menguar cada día los ingresos y aumentar al mismo ritmo los gastos.

Temas como los impagos de la Seguridad Social, el intrusismo por parte de la Cruz Roja. Los incrementos de los seguros, el 33% de IVA que deben satisfacer los taxis de los pequeños municipios, etc. Son temas que hoy más que nunca necesitan del esfuerzo de todos para solucionarlos, es por ello que la salida de TAXI LIBRE va a significar el medio de expresión propio del sector, que nos debe de ayudar en la toma de conciencia del conjunto de profesionales que vivimos del kilómetro, que tenemos que hacer jornadas ya superadas en las relaciones de producción de otros sectores y que significan volver a través del túnel del tiempo a la época feudal.

Director: MIGUEL TOMAS ROMERO  
Secretario de Redacción: FRANCISCO MURILLO  
Colaboradores: RAFAEL ARNAL MAÑEZ y MANUEL GARCIA ANDREU  
Redacción: STATC. Carlos I, 82 - 08018-Barcelona - Tel. 300 23 14

Exclusiva de Publicidad: RECURSOS PUBLICITARIOS, S. A.  
Villarrol, 204-206 - 08036-Barcelona - Tel. 239 41 67  
Director de Publicidad: FRANCISCO GIBERT PERRAMON

Imprime: Ràpid-Text. Travesera de Gracia, 123. Barcelona. Dep. Legal: B. 15.564-1987



# trabaje comodamente



**Catalunya Motor  
le ofrece  
más posibilidades  
de elección.**

**Venga a nuestra  
exposición y elija.  
Servicio  
y recambios  
originales.**

**TRABAJE SIN PROBLEMAS**

# Catalunya Motor

Hacemos futuro



Plza. Cerdà-Gran Via	Borrell-Avda. Roma	Avda. Madrid-Galileo	Rbla. Catalunya-Diputación
Gran Via de les Corts Catalanes, 140 332 11 00	Borrell, 185-193 254 82 60	Avda. Madrid, 179 330 29 16	Rbla. Catalunya, 26 302 07 99



# taxi



# '92



## LLEGO EL "CHEQUEO"

A través de la obligatoriedad de las inspecciones técnicas periódicas se pretende asegurar que los vehículos en circulación mantengan unas condiciones de seguridad por encima de las mínimas exigibles, para lo cual las revisiones que hasta hace poco se hacían a camiones, autocares, taxis, vehículos e industriales y de autoescuelas, etc., se han ampliado también a las motocicletas y turismos particulares.

### Evitar más de 163.000 accidentes en Europa

Aparte nuestra propia experiencia, que atribuye en un 12 por 100 la influencia del estado del vehículo en el origen de accidentes, se calcula que ésta es del 8'5 por 100 en el Reino Unido, del 12'5 por 100 en Suecia, del 15 por 100 en Estados Unidos y del 24'4 por 100 en Bélgica, por poner algunos ejemplos. En este sentido, un estudio realizado en 1985 por la CEE (no estaba aún incluida España), en el que se pretendía evaluar las posibles ventajas de la introducción de la inspección técnica periódica obligatoria en todos los vehículos, demostraba que se evitarían entre 65.000 y 127.000 accidentes sin víctimas, así como entre 19.000 y 36.000 accidentes con víctimas. Por otra parte, se ahorrarían alrededor de 1.200.000 toneladas de combustible, se reducirían las emisiones de anhídrido carbónico en un 20 por 100 y las de hidrocarburos en un 10 por 100.

Existen otros estudios, como el efectuado en Suecia por la agencia AB Suensk Bilprovning, según el cual, tras la implantación de la inspección obligatoria para todos los vehículos a partir de 1965 se ha observado una reducción de accidentes imputables a fallos mecánicos de un 52 por 100.

Un segundo estudio lo ofrece la National Highway Traffic Safety Administration y en él se habla de una reducción de la accidentalidad por fallos mecánicos entre el 45 y el 75 por 100.

A estos mismos resultados han llegado las administraciones de gran parte de los países europeos, que han decidido, como España, imponer la inspección periódica con carácter obligatorio. Por otro lado, con motivo de la declaración de 1986 como Año Europeo de la Seguridad Vial, la Comisión Europea ha manifestado su interés en establecer una reglamentación común para hacer extensiva la revisión obligatoria en todos los países comunitarios.

Además de las ventajas que supone la detección de deficiencias que afectan a la seguridad, hay que añadir otras: por ejemplo, el conductor que sufre rechazos en la inspección de su vehículo tiende a simplificar el proceso y pasa primero por el taller, lo que supone una eficaz labor de prevención y de mentalización sobre la importancia que tiene el estado del automóvil para la seguridad.

### Así son las revisiones

La revisión o inspección técnica se efectúa sin necesidad de desmontar piezas o elementos del vehículo, con la ayuda de unos equipos básicos que permiten la diagnosis de una forma objetiva y sin que exista la posibilidad de obtener unos resultados distintos si se cambia de equipo.

Naturalmente, los elementos sujetos a la revisión son aquellos que las estadísticas han señalado como causa primaria de accidentes, y son los frenos, neumáticos y ruedas, dirección, luces y suspensión.





La inspección comienza con la identificación del vehículo y comprobación de su número de bastidor. Posteriormente se comprueba la convergencia de las ruedas directrices. El siguiente paso es la verificación de luces, y una vez comprobados también los amortiguadores, se verifica la eficacia del frenado y el reparto del esfuerzo entre las ruedas del mismo eje.

Siguiendo la línea de inspección, el vehículo pasa al foso donde se comprueban visualmente distintos aspectos del estado interior y exterior (asientos y sus anclajes, puertas, ventanas, espejos, retrovisores, neumáticos, bastidor, posibles corrosiones de la estructura, pérdidas de aceite, etc.). Allí mismo se verifican las holgaduras de la dirección, así como la timonería y las conducciones, para determinar posibles desgastes.

Por último, se comprueban aspectos relacionados con la contaminación ambiental por la composición de los gases de escape y el ruido producido por el motor.

Cuando el resultado de una inspección técnica es favorable se hace constar en la tarjeta ITV y es comunicado por la estación que la efectúa a la correspondiente Jefatura Provincial de Tráfico. Si el resultado acusa defectos que afectan gravemente a las condiciones de seguridad, la estación ITV da un plazo para subsanarlos al titular del vehículo, en función de la naturaleza de los defectos. En estos casos, se retiene la tarjeta ITV y se facilita un resguardo valedero por el plazo señalado y para el itinerario previsto para que el vehículo sea reparado en un taller y vuelva de nuevo a pasar revisión.

El propietario del vehículo puede exigir al taller un presupuesto por escrito en el que se detallen los costes de la reparación de los defectos observados en la inspección. La aceptación de este presupuesto implica, para el taller, la obligación de garantizar la reparación para que el vehículo pueda pasar la segunda inspección.

### Normas y sanciones

Cuando en la inspección se detectan anomalías o desgastes de tal naturaleza que la utilización del vehículo representa un peligro, tanto para sus ocupantes como para los demás usuarios, el organismo

inspector informa en tal sentido a la Jefatura Provincial de Tráfico, al tiempo que retiene la tarjeta ITV y propone la baja definitiva del vehículo.

Cuando se tiene fundada sospecha de que un vehículo no reúne las condiciones técnicas exigibles y de que puede poner en peligro la seguridad vial, se puede exigir que sea sometido a una inspección, aunque no se aplicaría tarifa a este servicio si el resultado es de apto. En este caso, y a petición del interesado, se considerará como inspección periódica.

Los titulares de los vehículos son directamente responsables del mantenimiento al día de las tarjetas de ITV, mediante la presentación a inspección dentro de los plazos acordados en cualquier estación ITV autorizada, como condición previa a la circulación por las vías de todo el territorio nacional. En estos casos de incumplimiento, los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, sin perjuicio de la denuncia a que habrán de formular por las infracciones correspondientes, interpondrán el permiso de circulación del vehículo y entregarán un volante con diez días de validez para que se continúe viaje y se someta a inspección técnica. Transcurrido ese plazo sin que se justifique haber presentado el vehículo a la citada inspección, se acordará, por la Jefatura de Tráfico que tramita la denuncia, el precintado del vehículo.



Cuando se compre un vehículo usado y se solicite la transferencia de titularidad es conveniente comprobar, antes de que lo haga la Jefatura correspondiente, que el vehículo está al corriente de las inspecciones técnicas.

Los vehículos particulares matriculados en el territorio nacional antes de 1972, con capacidad hasta de nueve plazas (incluido el conductor), y los vehículos agrícolas deberán pasar inspección técnica antes del 31 de marzo de este año. Lo matriculados entre los años 1972-74 lo harán antes del 31 de diciembre de 1987. Entre 1975-1976, antes del 31 de diciembre de 1988. Entre 1977-80, antes del 31 de diciembre de 1989. Entre 1981-83, antes del 31 de diciembre de 1990. Entre 1984-86, antes del 31 de diciembre de 1991. Con poste-

rioridad a 1986, a partir del quinto año desde su matriculación. Desde esa "edad" las motocicletas pasarán revisión cada dos años, mientras que los turismos lo harán también así hasta alcanzar los nueve años de antigüedad y, a partir de ahí, anualmente.

### Puesta en marcha de la red ITV

Al objeto de dotar a toda España del número de estaciones de Inspección Técnica de Vehículos (ITV) indispensable para cubrir las necesidades del parque de camiones, autobuses, etc., se consideró necesario dotar como mínimo con una estación a la totalidad de las provincias e islas más importantes. Sin embargo, el aumento de la frecuencia de inspección, el crecimiento del parque de vehículos, el progresivo envejecimiento del mismo y la extensión de la obligatoriedad de la inspección a los vehículos de turismo particulares, han llevado a establecer un sistema que permita la construcción de nuevas estaciones ITV de forma ágil y posibilitando el acceso de entidades particulares.

Por otro lado, el traspaso a las Comunidades Autónomas —con la excepción de Cantabria— de las funciones y servicios relativos a la Inspección Técnica de Vehículos, hace que cada comunidad establezca el sistema de instalación y gestión de las estaciones, así como la organización, seguimiento y control de su funcionamiento. Por su parte, corres-

ponde al Estado la fijación de las condiciones mínimas de la línea de inspección, para asegurar la debida homogeneidad y la fijación de la periodicidad de revisión.

De los dos millones largos de vehículos que obligatoriamente deben pasar revisión este año, se llegará, a finales de 1992, a los diez millones, lo que da una idea aproximada del gran esfuerzo que, en estos momentos, están realizando las distintas comunidades para construir y poner a punto nuevas estaciones que permitan atender la demanda.

Los datos que hemos obtenido de las Consejerías de Industria de las distintas Comunidades sobre las revisiones que se han realizado durante 1986 y las previsibles que el 31 de marzo de este año cerrarán la primera oleada de revisiones de los coches más antiguos (los matriculados antes de 1972) son desiguales y en su mayor parte incompletos, debido a que no realizan un control informatizado.

En general, el número de usuarios que han acudido a las ITV es escaso y, se han adelantado aquellos convencidos de que sus vehículos estaban en perfecto estado. Por tanto, se prevé que los más "achacosos" agotarán el plazo para hacerlo. No obstante, muchas comunidades han tratado de evitar avalanchas de última hora, estableciendo calendarios en función del número de terminación de las matrículas.



## MONTEPIO DE SAN CRISTOBAL

(CHOFERES DE BARCELONA)

Adherido al Intercambio de Mutualidades de Conductores de Automóviles de España (I.M.C.A.E.)

Entidad mutualista fundada el 16 de marzo de 1906



- Imposición de fianza ilimitada por responsabilidad criminal
- Reclamación de daños al vehículo

Tramitación pago de multas (gubernativas).

• Pago de costas judiciales

• Manutención a los eventuales detenidos.

• Ayuda familiar

• Defensa jurídica por responsabilidad criminal (en toda España y resto de Europa)

• Traslado en ambulancia de los lesionados.

• Remolaje del vehículo

• Ayuda familiar por retirada del permiso de conducir

• Prestación del servicio de enterramiento a los asociados y familiares inscritos.

**Para una más amplia información e inscripciones**

**diríjase personalmente, o por escrito, a nuestras oficinas:**

**PROVENZA, 173  
BARCELONA-36**

**o bien llamando al teléfono  
253 40 05**

**y será debidamente atendido**



Así, según datos que nos facilitan desde la Generalitat Valenciana, se estima que durante 1986 han pasado revisión el 15 por 100 de los vehículos previstos, presentando anomalías el 35 por 100 de ellos. Por su parte, en Galicia se ha detectado que más del 50 por 100 de los vehículos presentaban problemas de dirección, fallos en frenos y amortiguadores. En el País Vasco, están funcionando tres estaciones ITV pertenecientes a entidades colaboradoras, aunque el Gobierno vasco está construyendo las suyas. Se han realizado pocas revisiones y el porcentaje de rechazos oscila entre un 25 y un 30 por 100, debido a deficiencias en alumbrado, chapa, frenos y ruedas.

En Extremadura, las seis estaciones existentes son de la Junta. En el último trimestre de 1986 pasaron revisión 4.500 vehículos, de los cuales el 30 por 100 presentaban anomalías, sobre todo de holguras, frenos, bajos y luces. El mismo porcentaje de defectos se ha registrado en Cantabria.

La Comunidad de Murcia tiene en funcionamiento tres estaciones y está ultimando una cuarta en Jumilla. No obstante, en función de la demanda, se ampliarán las líneas. Según responsables de la Consejería de Industria de la citada Comunidad, en marzo del pasado año se inició una campaña de información y se estableció un calendario en función del número final de la matrícula, apreciándose que el usuario comprende y acepta la revisión obligatoria.

En el Principado de Asturias se cuenta con una estación ITV en Prubia y se prevé que en un par de meses entre en funcionamiento una unidad móvil.

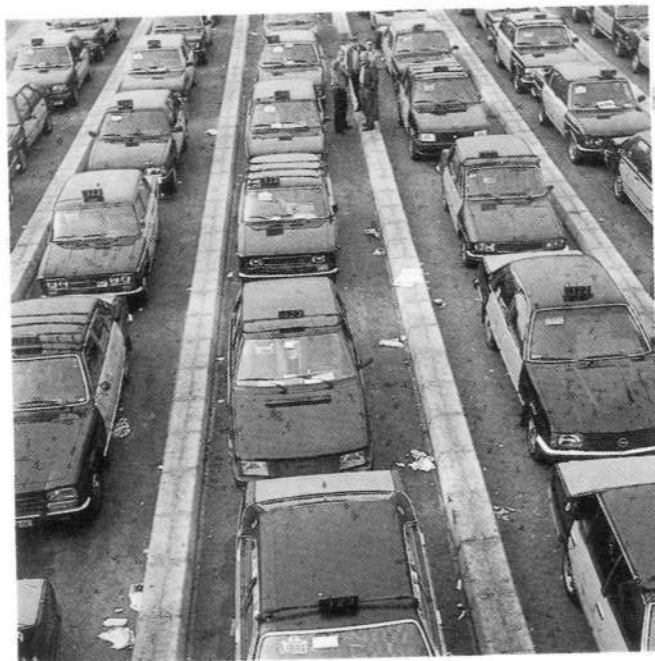
### Entre un 20 y un 30 por 100 de rechazos

La Comunidad de Cantabria es la única que aún no tiene transferidas las competencias en materia de ITV. La única estación, la de Ojaiz, se encuentra cerrada por obras de ampliación y, mientras tanto, funciona una unidad móvil. Se considera que entre el 20 y el 30 por 100 de los vehículos que han pasado revisión presentaban deficiencias, fundamentalmente de bastidor, frenos y dirección. No han hecho campaña de información.

Los vehículos inspeccionados en las dos estaciones que tiene la Comunidad de Navarra, adjudicadas a una entidad colaboradora, alcanzan el número de 2.900, de los que el 20 por 100 presentaba anomalías. Tampoco en esta Comunidad se ha hecho una campaña específica de información.

En la Comunidad de Madrid, sólo funciona en la actualidad una estación ITV, por lo que los 130 usuarios/día que pasan revisión de sus vehículos particulares tienen que sufrir largas esperas. No

obstante, ya han comenzado las obras de construcción de 11 estaciones más, que serán gestionadas por entidades colaboradoras.



### Avalanchas de última hora

Para los responsables de este tema, en La Rioja no se han cumplido las previsiones y se teme que a última hora acudirán en avalancha, a pesar de que a través de los medios de comunicación se hizo público el calendario de revisiones por trimestres y bloques de matrículas. Asimismo, aseguran que con la única estación ubicada en Logroño y otra móvil para vehículos agrícolas es suficiente para satisfacer la demanda.

En Canarias se cuenta con tres estaciones de comunidad y se prevé que en dos meses funcionará una unidad móvil para la isla e Gran Canaria. Asimismo se pretende sacar a concurso ITV privadas. Se estima que han pasado revisión obligatoria unos 15.000 vehículos de los 50.000 que tienen obligación de hacerlo antes del 31 de marzo, y se ha detectado que los vehículos que presentaban deficiencias de reparación costosa han sido dados de baja. Se ha dado información en la prensa local, estableciendo un calendario por trimestres y en función de la antigüedad del vehículo.

Las Baleares cuentan con tres estaciones de la comunidad y se prevé sacar a concurso una privada y ampliar las líneas de las existentes. Según el director general de Industria de la Comunidad, el usuario "acepta las revisiones porque representan una garantía para su propia seguridad, a pesar que entre un 15 y un 20 por 100 de los vehículos presentaban anomalías".

En la Comunidad de Castilla-La Mancha, donde existen cinco estaciones públicas —una en cada capital de provincia— y tres privadas, está en construcción una en Alcázar de San Juan. Según uno de los responsables de la Consejería de Industria de la Comunidad, "la gente se retrae y sólo está acudiendo aquella persona que está segura de pasar bien la revisión". Han realizado una campaña informativa en todos los medios —excepto en televisión— que finalizó en diciembre.

Para Antonio Espadas, director general de Industria de la Comunidad de Castilla y León, las siete estaciones de la Comunidad y las cinco gestionadas por entidades colaboradoras no tienen capacidad suficiente para atender la demanda, por lo que se tiene previsto instalar otras. Asimismo, a pesar de las pertinentes campañas, no ha habido respuesta adecuada por parte de los usuarios, "probablemente porque todavía no están concienciados".

En la Comunidad de Aragón están funcionando tres estaciones, una en cada capital de provincia, y antes de que finalice el primer trimestre se inaugurará otra en Alcañiz, además de otra móvil contratada. Para Luis García Pastor, director general de

Industria de la Diputación General de Aragón, las impresiones sobre la marcha de las revisiones son buenas. Han realizado campañas publicitarias y volverán a hacerlo. Aproximadamente un 43 por 100 de los vehículos ya han pasado inspección obligatoria, aunque ha habido muchos rechazos, alrededor del 38 por 100.

Andalucía ha dividido la comunidad en 34 zonas concesionales bajo el principio de la libre competencia e igualdad de tasas. De las 12 estaciones ITV existentes en la actualidad se prevé que pasen a 17, con 36 líneas de inspección.

La Comunidad Autónoma de Cataluña tiene preparado un Decreto de ampliación de su red de estaciones ITV, lo que se aumentarán hasta 25 las 13 fijas y tres móviles existentes en la actualidad. Se estima que han pasado revisión entre el 30 y el 40 por 100 de los vehículos, de los que un 10 por 100 presentaban anomalías. Según el director general de Tecnología y Seguridad Industrial, Miguel Puch, "se intenta que el usuario pueda acudir al ITV con día y hora señalada".

Por su parte, tanto Ceuta como Melilla disponen cada una de un taller concertado.



**TAXIMETROS PACO, S. A.**

TRAVESERA DE LAS CORTS, 182-188 (entrada por c./ Figols, s/n.)  
TELEFONO 330 10 66 (2 líneas)  
08028 - BARCELONA

**TAXITRONIC**

**DISTRIBUIDOR  
OFICIAL EN CATALUÑA**





# SITUACION DE LOS TAXISTAS CON RESPECTO AL ICS EN EL TEMA DE TRASLADO DE ENFERMOS

DESTINATARIO: SÍNDIC DE GREUGES

Entrevista sobre situación Seguridad Social

Barcelona, a 4 de marzo de 1987

Señor:

Para mayor constancia del tema a tratar en nuestra entrevista de hoy, le acompañamos esta pequeña síntesis del problema que nos ocupa, y por el cual acudimos a Vd. como última instancia para poder resolver el mismo de una forma legal, sin llegar a la movilización del sector.

El problema en sí podemos subdividirlo en dos, a saber:

*Primero.* — El intrusismo de que es objeto el sector del taxi por parte de la Cruz Roja que presta servicio de traslado de enfermos con vehículos ilegales y no autorizados para ello, y

*Segundo.* — La situación de atrasos en los pagos de los servicios por parte del Instituto Catalán de

la Salud en casos de hasta un año, lo cual origina graves problemas económicos para los profesionales taxistas. Siendo necesario manifestar que estos atrasos se vienen produciendo desde el año 1982, año en el cual se realizó la transferencia de competencias al respecto del Gobierno Central al Govern de la Generalitat.

Que en algunos casos se da la no observancia de las tarifas vigentes, debiendo los profesionales tratar la reducción de las mismas para poder mantener los servicios.

Visto pues que nuestras múltiples protestas presentadas ante la Dirección General de Transportes, en el caso de la competencia desleal y el Instituto Catalán de la Salud en el caso de los pagos, sólo han encontrado como respuesta la ineficacia de dichos organismos, recurrimos a Vd., para su oportuna elevación ante el Parlament o estamento que se considere oportuno.

Atentamente,

Fdo. Miguel Tomás Romero  
Secretario General

★★★★★★★★

# SEGUROS OBLIGATORIOS DE AUTOMOVILES

DESTINATARIO: MINISTERIO DE ECONOMIA  
Y HACIENDA

Consorcio de Compensación de Seguros

Barcelona, a 5 de marzo de 1987

Señores:

Ante el brutal aumento experimentado por las primas de los seguros de los autotaxis en el ámbito territorial catalán, dándose por lo general incrementos superiores al cien por cien sobre las actuales tarifas; nos vemos en la obligación de dirigirnos a Vdes., para hacerles llegar: por un lado, nuestra más firme protesta por esta irracional subida que supone un fuerte golpe para la ya precaria economía de los taxistas, dado que estos vehículos tenían unas primas muy elevadas y muy por encima de los vehículos particulares; y por otro el incumplimiento de las compañías aseguradoras de lo dispuesto en el mismo Reglamento.

Dichas compañías se niegan a realizar el Seguro

Obligatorio a taxi alguno, sin la condición insoslayable de contratar otras pólizas de seguros de diversa índole, siendo su naturaleza muy distinta según la compañía que proceda.

Dado que el mismo Reglamento prevé dicho supuesto y dispone que para dicho caso será ese Consorcio de Compensación de Seguros el que deberá asumir el riesgo, entendemos debemos dirigirnos a Vdes., para hacerles partícipes de la situación, situación que por lo insostenible de la misma puede degenerar en un boicot a los seguros de graves consecuencias, a fin de que se tomen las medidas oportunas para resolver de una manera urgente y prioritaria la misma, notificándonos esta solución a la mayor brevedad.

No obstante, este Sindicato se reserva todos sus derechos para llevar a cabo cuantas acciones se consideren oportunas en la defensa de los derechos de sus afiliados y de todos los trabajadores autónomos taxistas en general.

Reciban un cordial saludo.

Fdo. Miguel Tomás Romero  
Secretario General

# LA CARA Y LA CRUZ DEL TAXI

—¿Qué sabe la opinión pública del taxi?

—La respuesta es nada, o mejor dicho casi nada, pues ciertamente el taxi sale de vez en cuando a la luz, pero para informar que sus tarifas han subido o en una de esas "campañas de promoción" montadas para la Administración, para crear una buena imagen de la misma más que para mejorar las condiciones del sector del taxi.

Ahora bien, qué sabe el usuario, y el no usuario, de los problemas cotidianos de los taxistas.

—¿Sabe acaso, el público en general, lo que ha supuesto para el taxista la entrada en la tan deseada Comunidad Económica Europea?

—Nosotros sí, y queremos que todos lo sepan. Ha significado un aumento de los costes de explotación a causa de la aplicación del Impuesto sobre el Valor Añadido; ha supuesto la implantación de un sistema contable (¡¡como si hubiera mucho que contar!!) que obliga al taxista a realizar cientos de anotaciones y asientos, así como guardar miles de tickets; y por último, hasta ahora, el

aumento de las primas de seguros en más del cien por cien, pagándose hasta setenta y cinco mil pesetas por seguros a terceros que antes valían unas treinta mil.

En esta situación el taxista, a pesar de las acciones sindicales, ha sido mudo testigo de la actitud pasiva de la Administración.

Por ejemplo:

En el caso del IVA, el Ministerio de Hacienda parece haberse olvidado de su tan cacareado slogan "Hacienda somos todos" y ni tan siquiera se ha dignado crear unos cursillos de formación, debiendo asumir esta tarea el Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Catalunya en su ámbito territorial. Eso sí, Hacienda creó la alternativa; los módulos fijos que suponían unos pagos altísimos cada trimestre, pero que fue adoptada por muchos profesionales no sindicados y por ello carentes de una información correcta sobre el tema.



## Radio Taxi

EL MOVIL IDEAL PARA EL TAXI



**FM-017-S**



**FM-012-SM**



**FM-016-M**

**Polígono Industrial Camino Cortijo Grande, s/n 04007 - ALMERIA**





En el caso de las compañías de seguros no se ha tenido en cuenta que dichas primas suben cantidades astronómicas por la cantidad de seguros complementarios que nos obligan a contratar para asegurar un vehículo. Que dichas compañías se declaren en quiebra y dejan en la estacada a sus asegurados que deben contratar nuevas pólizas en otras compañías y en muchos casos, indemnizar a terceros por orden del Juez, sin que se castigue a los especuladores, que sepamos.

Pero no todos los males son achacables a la Comunidad Económica Europea, también en casa hemos sido y somos maltratados.

Desde el año 1982, año en que fueron trasladadas las competencias del INSS a la Generalitat, se ha ido produciendo un endeudamiento paulatino del Institut Català de la Salut para con el sector del taxi. Deuda que llega en algunos casos a más de un millón de pesetas por persona y un monto global de 400 millones; habiéndose dado casos de profesionales que han debido dejar la profesión para evitar seguir endeudándose con la Banca para hacer frente a los gastos.

Y no queda ahí la cosa, el ICS ha ido contratando a vehículos no autorizados para que suplan a los taxis con lo que ha ido agravando la situación.

Lógicamente el STATC ha recurrido a todos los medios legales a su alcance para solucionar esta situación, habiéndose llegado ya al extremo de, como última posibilidad ante la indefensión manifiesta, recurrir ante el Defensor del Pueblo, para los asuntos de ámbito estatal y ante el Sindic de Greuges para los asuntos autonómicos.

Esta es pues la cruz de la moneda, cruz que, ya sabemos, no llevamos solos, y por lo tanto sólo deseamos se nos trate cara a la opinión pública con la misma objetividad e imparcialidad que a los demás sectores de la sociedad.

Fdo. Miguel Tomás Romero  
Vocal de la Comissió de Transports de la Generalitat de Catalunya y  
Secretario General del Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya STATC



## A GOLPE DE TAXIMETRO

"Nos jubilamos a los sesenta y cinco años, con 27.000 pesetas mensuales —menos del salario base interprofesional—, después de haber dejado al volante los mejores años de nuestra vida". Este es el balance que Luis Fernández Santos, ex secretario general del sector del Taxi en UGT, hace de toda una vida como profesional y sindicalista. José Luis Sáez, taxista en ejercicio, plantea una realidad más acuciante: "Nuestro gran problema es que somos muchos los chavales y jóvenes que estamos empeñados hasta las cejas por tener que pagar el vehículo y la licencia. En total, la friolera de seis millones y medio de pesetas".

El "via crucis" de este colectivo de profesionales es el exceso de horas de trabajo a las que se ven abocados si quieren "llegar a fin de mes". "Muchas horas al volante conducen a no pocas infracciones —dice Antonio Franco, responsable de la mutua aseguradora madrileña Mutaxi—. Si los camiones y autocares se ven obligados al empleo del tacógrafo, que limita su trabajo a siete horas, ¿por qué no se hace lo mismo con los conductores del taxi? El caso es que el sector no iba a admitir de buen grado la reducción de la jornada".

Vivir al día, empeñados en créditos cada vez que quieren renovar el coche; recorrer una media de 250 kilómetros diarios hechos un manojo de nervios, arrastrando dolores de columna y problemas de estómago y vasculares a lo largo de agotadoras jornadas de diez horas o más. Tal parece ser el denominador común de estos trabajadores del volante. Fuentes del sector de seguros indican que

los taxis con conductor asalariado registran mayor índice de siniestros que los conducidos por el titular del vehículo.

La necesidad de "cargar" clientes empuja con frecuencia a los taxistas a las situaciones rayanas en los límites del Código de la Circulación. "Es típico —confiesa un veterano profesional— que veas a un cliente que te levanta la mano en la acera de enfrente y que tú pegues el "volantazo". Es frecuente cambiar el sentido "haciendo la raqueta" para recoger a alguien. A veces, también nos multan por aparcar en doble fila o por saltarnos los semáforos en rojo en pasos peatonales durante la noche. Pero, en general, tratamos de cumplir a rajatabla las normas de tráfico".

### El azote de la crisis

En los grandes núcleos urbanos, la crisis azota a este gremio. La utilización del servicio de taxi ha disminuido a causa de los cada vez más abundantes atascos: al usuario le cuesta más caro y, además, no gana tiempo. "Con las tarifas actuales —explica Juan Vaquero, secretario general de la Federación de Trabajadores Autónomos del Taxi— y un tráfico fluido, todo iría bien. Los embotellamientos son la asfixia del taxi. Una solución sería incrementar las zonas de circulación exclusiva para los servicios públicos, como son los carriles bus-taxi". Y por si esto fuera poco, el número de taxis es excesivo en España. Así, mientras en Roma (con alrededor de tres millones de habitantes) cuenta con 3.437 licencias de taxi, en Madrid (cerca de cuatro millones de habitantes) existen 15.500 licencias, uno de los porcentajes más altos de licencias por número de habitantes de toda Europa.

Muchos taxistas se quejan del trato recibido por parte de las autoridades municipales. "Estamos muy castigados —comenta un profesional— y puedo asegurarle que no se tiene con nosotros ningún miramiento, sinó más bien al contrario". En datos concretos, durante el período que va desde el 5 de mayo hasta el 8 de octubre, el Ayuntamiento de Madrid abrió 416 expedientes a taxistas. De ese total, se incoaron 239 pliegos de cargo, de los que 115 fueron amonestaciones por faltas leves. Indica Carlos López, del departamento de sanciones del Ayuntamiento de Madrid, que "la Ordenanza existente es demasiado dura. Por bajar la bandera antes de que el usuario diga el punto de destino puede sancionarse con cinco días de retirada de licencia. Por no llevar cambio, con multa de 500 pesetas. Fumar está considerado como falta leve. Y en cuanto a las faltas graves, que conlleven suspensiones de tres a seis meses, se castigan la desconsideración grave para con el viajero, no

### BAJADA DE BANDERA

200 ptas., válidas hasta los primeros 1920 mts. ó 6 minutos (la más restrictiva de las dos condiciones) en las zonas A y B para cualquier día y hora.

Km. de recorrido T-3	50
Km. de recorrido T-2	70
Km. de recorrido I-1	80
Hora de espera	960

Los sábados se aplicará tarifa de festivos.

### SUPLEMENTOS

Aeropuerto (entrada y salida)	150
Salida estaciones ferrocarril	55
Por cada maleta, paquete o bulto superior a 55 x 35 x 35 cm.	40
Perros (discrecional)	40

Los saltos del taxímetro serán para distancias y tiempos vencidos.



poner indicación de libre u ocultarla estando desocupado, y también el denominado "tirón", es decir, buscar clientes en los aeropuertos fuera de las paradas".

Extrapolando cifras, Carlos López estima que de las 15.500 licencias existentes en la capital de España habrán sido denunciadas alrededor de 1.500 por alguna razón; de ellas, 1.000 corresponden a infracciones leves, y luego menciona a unos 500 taxistas que cometen infracciones periódicas y fijas. La mayor parte de las denuncias provienen de la Policía Municipal, siguiendo las formuladas por particulares. Jugar a las cartas en el aeropuerto (Timbas de taxistas), cobro indebido, negativa a prestar servicio y desconsideración hacia el usuario son las acusaciones más habituales por contravenir la Ordenanza reguladora del servicio, que desarrolla el reglamento aprobado por el Real Decreto 763/79, de 16 de marzo, "una Ordenanza para con los profesionales, porque por una simple amonestación se puede llegar a la retirada definitiva de la licencia".

### Peligros e intrusismo

Entre los inconvenientes que conlleva esta profesión está la inseguridad. "La mampara es voluntaria —comenta Eladio Núñez, presidente de la Asociación Gremial de Auto-taxi de Madrid—, pero es cara y los vehículos no tienen dimensiones adecuadas para llevarla". Luis Fernández Santos, responsable de la estación de butano de la Cooperativa de Trabajo Asociado de Taxistas, es más tajante: "El problema es muy intenso en lo tocante a la inseguridad. En una gran ciudad como Madrid ocurren una media de ocho a diez atracos diarios, muchos de ellos con agresión física. Se trata de un atracador atípico, que en un 90 por 100 de los casos roba por la droga. La mampara sólo la tienen unos 200 coches, porque cuesta más de 100.000 pesetas".

El intrusismo es una lacra que está padeciendo el taxista desde hace años. Fuentes del Ayuntamiento de Madrid señalan que "se dan casos, en aeropuertos, de gente que se dedica a transportar viajeros con su coche particular sin ningún tipo de licencia. Recibimos muchas denuncias de los taxistas contra estos piratas del aeropuerto". Por si fuera poco, el terreno sanitario resta trabajos a estos profesionales. Como dice Miguel Tomás Romero, dirigente de la Confederación Española de Trabajadores Autónomos del Taxi, se están creando infinidad de empresas privadas de ambulancias que quitan servicios al taxi, especialmente los que antes se venían realizando para enfermos que no iban tumbados: pacientes de hemodiálisis, personas con una pierna rota...". Esto incide en gran medida en el taxista rural, entre el que es raro el profesional que puede sobrevivir exclusivamente con su vehículo.

"En los pequeños municipios —explica Miguel Tomás Romero— la gente está abandonando la licencia al no poder explotarla por falta de rentabilidad. En Cataluña hay municipios donde hace siete años había trece licencias y ahora sólo quedan cinco o seis, retenido el resto por el Ayuntamiento. Hay que tener una pensión o un bar para mantener el taxi, porque la recaudación media el día viene a ser, en estos pueblos pequeños, de 700 pesetas. Se trata de dos servicios a 300 pesetas y, si tienen suerte, un viaje a la capital con ida y vuelta más espera, por unas 4.000 pesetas. La situación es caótica".

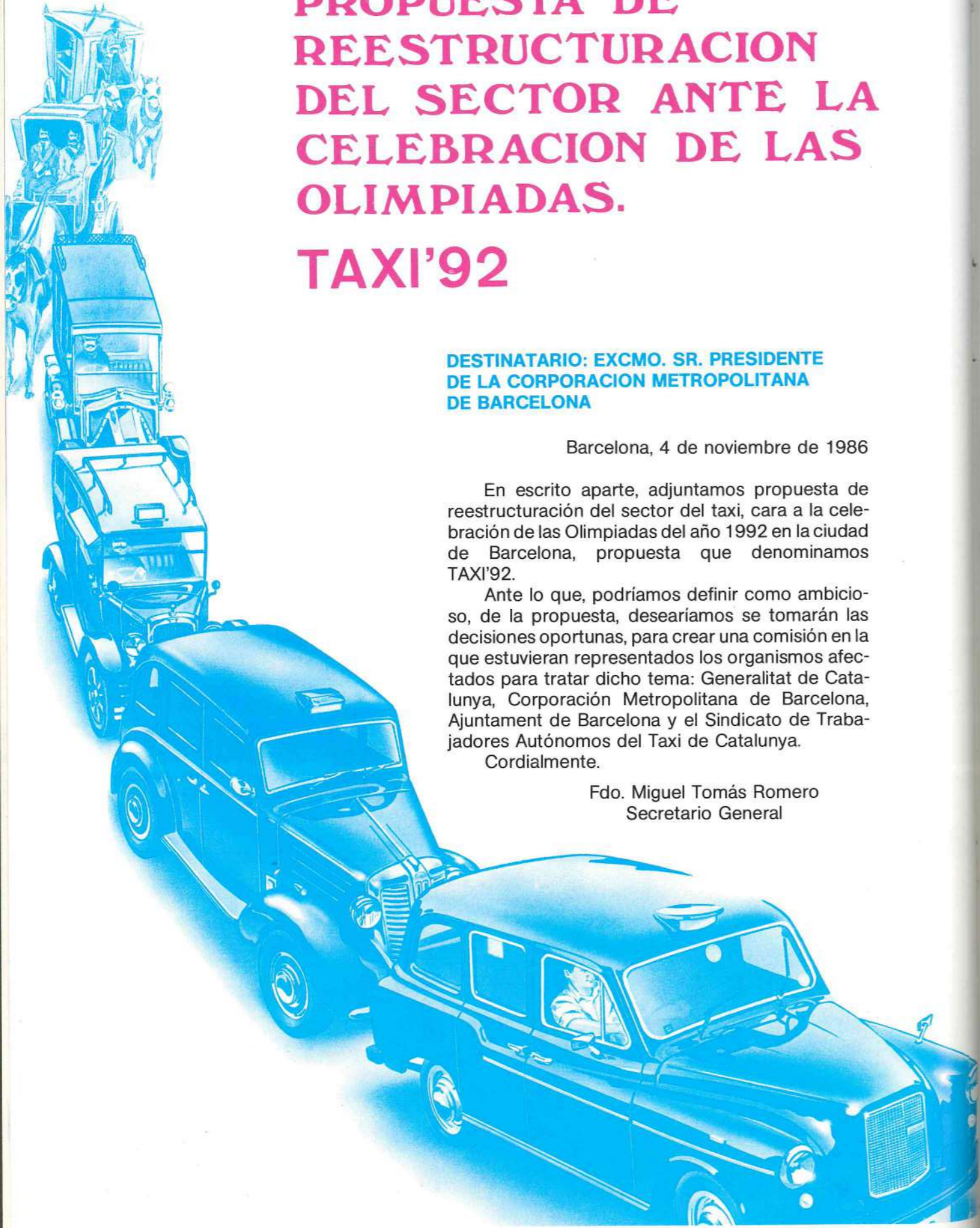
La mejora de la red de servicios entre los municipios y la generalización del vehículo particular han venido a dar el golpe de gracia a los profesionales de los núcleos pequeños.

Sólo los nuevos caminos que se abran en el sector parecen aportar una esperanza. Tal es el caso de Radio Teléfono Taxi, que cuenta en Madrid con más de 800 coches y ha sido la empresa pionera —existen otras similares en toda España— en establecer multi-servicios. Sólo en vales de transporte a empresas facturó en 1986 cerca de 150 millones de pesetas, siendo la facturación total de más de 1.000 millones. Hacen de todo: llevan y recogen niños del colegio, transportan inválidos, buscan piezas industriales por encargo en puntos geográficos distantes... "Para nosotros no hay nada imposible —asegura Antonio García, portavoz de la cooperativa—. Trabajamos con contratos y albaranes de transporte y en nuestros taxis se puede pagar con tarjeta de crédito. Tenemos organizado el trabajo de forma que el taxista se baja del coche sólo tres o cuatro veces al día para entregar paquetes o sobres, a diferencia del taxista normal, que se pasa el día sentado. Ahorramos kilómetros, porque vamos a servicios seguros y creo que poco a poco se irá mejorando todo. Porque la ciudad y el transporte público se han hecho con la sangre de los taxistas.

CORPORACIÓN METROPOLITANA DE BARCELONA				tarifa 1987	
Zona	Tarifa	Horario	Plas. Km.	SUPLEMENTOS Ptas.	
A Municipios	3	Laborables de 6 a 22 h.	50		Aeropuerto (entrada y salida) 150
	2	Laborables de 6 a 22 h. Sábados y festivos de 0 a 24 h.	70		Salida estaciones de ferrocarril 55
B Resto Área Metropolitana	2	Laborables de 6 a 22 h.	70		Por cada maleta, paquete o baul superior a 55x35x35 40
	1	Laborables de 6 a 22 h. Sábados y festivos de 0 a 24 h.	80		Perros (discrecional) 40
En todos los casos			Bajada de bandera. (incluye 1.920 metros ó 6 minutos)	200	
			Hora de espera	960	
				GRATUITOS Y OBLIGATORIOS	
					Menores de 55 x 35 x 35
Los usuarios tienen el derecho a solicitar un recibo					

**VENTAJAS SIN LÍMITES.**  
**BATERÍAS BOSCH.**





# PROPUESTA DE REESTRUCTURACION DEL SECTOR ANTE LA CELEBRACION DE LAS OLIMPIADAS. TAXI'92

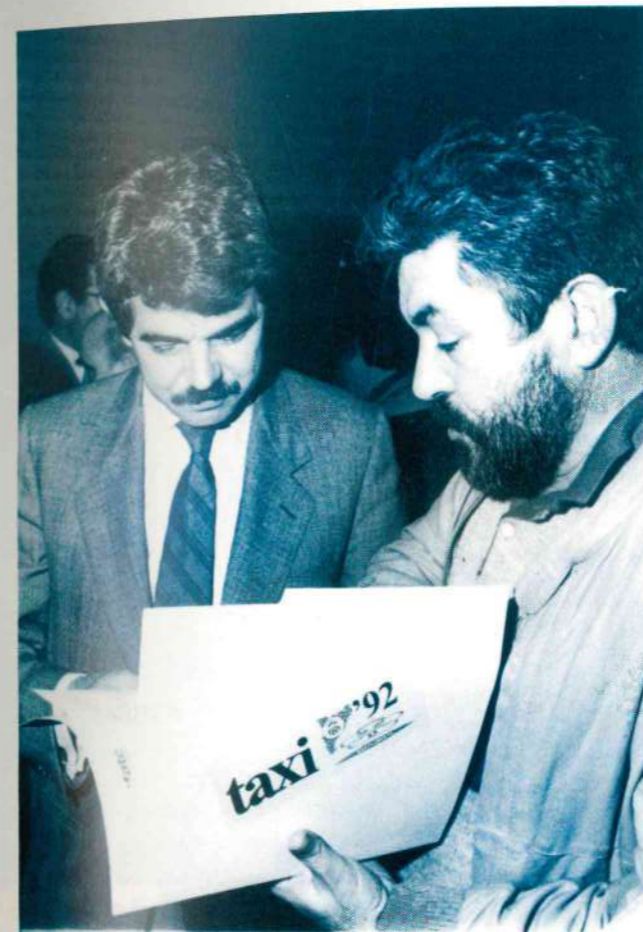
DESTINATARIO: EXCMO. SR. PRESIDENTE DE LA CORPORACION METROPOLITANA DE BARCELONA

Barcelona, 4 de noviembre de 1986

En escrito aparte, adjuntamos propuesta de reestructuración del sector del taxi, cara a la celebración de las Olimpiadas del año 1992 en la ciudad de Barcelona, propuesta que denominamos TAXI'92.

Ante lo que, podríamos definir como ambicioso, de la propuesta, deseáramos se tomarán las decisiones oportunas, para crear una comisión en la que estuvieran representados los organismos afectados para tratar dicho tema: Generalitat de Catalunya, Corporación Metropolitana de Barcelona, Ajuntament de Barcelona y el Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Catalunya. Cordialmente.

Fdo. Miguel Tomás Romero  
Secretario General



El secretario general del S.T.A.T.C., Miguel Tomás Romero, haciendo entrega de la propuesta de reestructuración del sector al excelentísimo alcalde de Barcelona Sr. Pasqual Maragall.

Señor:

Ante la adjudicación a la ciudad de Barcelona de la organización de los Juegos Olímpicos de 1992 y considerando lo importante de esta celebración, este Sindicato hace la siguiente propuesta:

En la actualidad el TAXI de Barcelona no reúne las condiciones necesarias para estar a la altura que precisa un evento de la magnitud de unos Juegos Olímpicos.

No cabe duda que una buena parte de la imagen que ofrezca nuestra ciudad va a depender de los servicios que ofrezca la misma a nuestros invitados; y no solamente la organización en sí misma de esta "fiesta mundial"; y entre estos servicios está el servicio del taxi.

La actual flota de taxis no reúne la uniformidad que sería de desear, dándose en la misma desde coches carísimos (unos muy pocos y que a duras penas prestan servicio, puesto que en la mayoría se trata de pluriempleados) hasta coches bastante sencillos y que desde luego no se pueden comparar a la media de los demás países de Europa.

Por ello, este Sindicato propone como puntos indispensables para renovar la flota de taxis de Barcelona (que podrían hacerse extensibles a todos los taxis de Catalunya) los siguientes:

1. La homologación de un **taxi-tipo** que reúna unas condiciones idóneas para la prestación del servicio de taxi, incluyendo las de seguridad para el conductor.

2. Una subvención por parte de la Administración de TRESCIENTAS MIL Pts. en la compra del mencionado vehículo taxi-tipo en el momento de cambiar el vehículo, cuando el sustituido tenga más de cinco años.

Asimismo se deberá estudiar la financiación de dichos vehículos, mediante créditos oficiales a bajo interés.

3. Cambiar los actuales colores identificativos por el color blanco con las barras catalanas cruzando diagonalmente las puertas delanteras, así como los distintivos metropolitanos.

Estos puntos han sido estudiados desde hace tiempo por este Sindicato y están plenamente justificados.

El cambio de los colores identificativos en el taxi se reivindicó por este Sindicato hace aproximadamente cuatro años y se mostraban ventajas tales como:

a) Una diferencia de ocho grados de temperatura en el interior del vehículo.

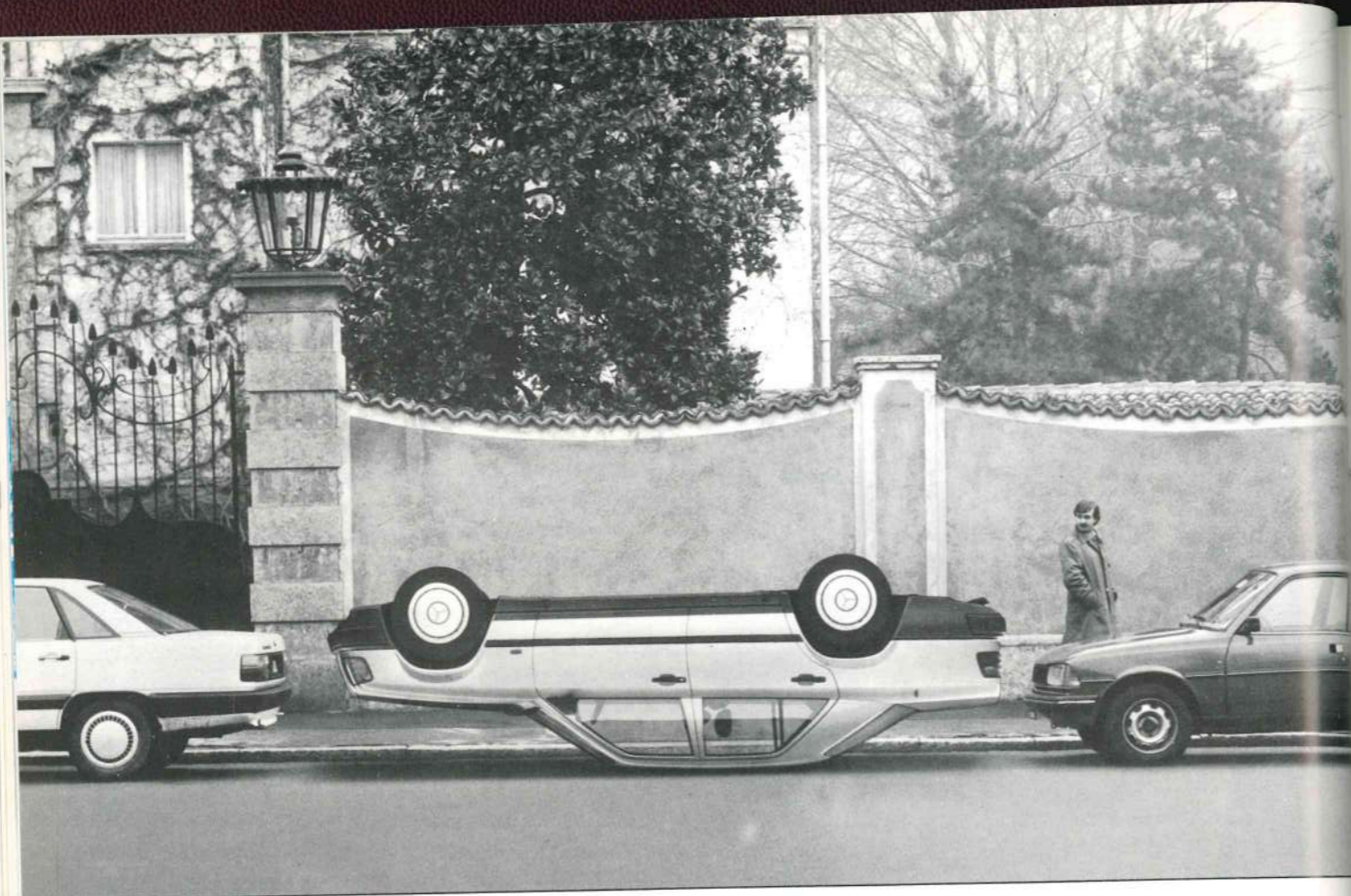
b) Se evitaba el gasto de pintar el coche en el momento de su compra.

c) Se evitaba la depreciación del vehículo por el cambio de pintura en el momento de sustituirlo por uno nuevo.

A todo lo mencionado se debe añadir ahora el hecho de que las casas vendedoras no pintan casi ningún vehículo de color negro, con lo que se origina una tardanza en la entrega del nuevo vehículo, que viene a sumarse a los actuales perjuicios del amarillo negro.







## Antirrobo Cobra. Automóvil para usted. Autoinmóvil para el ladrón.

Si ha invertido un buen capital sobre un bien que se mueve, con el antirrobo COBRA tendrá un «bien inmóvil» cada vez que se detenga. Verá porqué.

**Primero.** Detrás de los antirrobo COBRA se esconde el resultado de largos y exhaustivos ensayos. Y esto los hace astutamente eficaces.

**Segundo.** Los antirrobo COBRA mantienen la original respuesta y fiabilidad a lo largo del tiempo. Porque equipan componentes electrónicos diseñados a propósito para el sector de la automoción.

**Tercero.** Gracias a los circuitos de doble cara, los antirrobo COBRA están contruidos de una sola pieza en lugar de varias partes que se unen posteriormente. Y esto permite a su electricista realizar una instalación económica, segura, práctica y de precisión.

**Cuarto.** COBRA posee la gama más completa de antirrobo. Así puede elegir la protección idónea a su problema.

Además, 15 años de antirrobo COBRA dan más motivos que nadie para hacerse odiar por los ladrones de medio mundo. Si le parece poco pregunte a su especialista en antirrobo.

Radiocomando a impulsos codificados para activar o desactivar a distancia el antirrobo.



### ANTIRROBOS DE UNA PIEZA.

COBRA IBERICA Julio Garreta, 18 - Tel. (972) 50 93 16.  
Télex: 57.277 C.G.R.C.  
FIGUERES (Girona - España).

Para más información, citar referencia 52.

En cuanto a la necesidad de uniformidad en el modelo de vehículo a utilizar para la prestación del servicio es evidente que reportará beneficios tanto para el usuario como para el taxista:

a) Mejores condiciones para el usuario. El vehículo al ser diseñado únicamente para el servicio público tendrá unas características propias del mismo.

b) Abaratamiento de los costes del vehículo, derivado del mismo hecho de unificación, ya que los recambios al ser exclusivamente creados para el servicio público podrían disfrutar de rebajas fiscales, así como al ser comprados por cooperativas del sector, las cuales comprarían grandes cantidades de los mismos sin temor a hacer inversiones aventuradas.

c) Mayor seguridad para el taxista, ya que el vehículo llevaría incorporadas de serie las medidas de seguridad oportunas, para la prestación del servicio sin temor a los tan habituales atracos.

Es evidente que todas estas mejoras incidirán grandemente en la manera de prestar servicio y en el estado de los vehículos.

Existen otras propuestas de este Sindicato para el año 1992 que inciden directamente en la prestación del servicio del taxi.

En las I JORNADAS DEL TAXI quedó palpable la necesidad de modernizar el modo de prestar servicio. Este Sindicato propone la creación de un RADIO-TAXI METROPOLITANO, pero verdaderamente metropolitano, es decir, un servicio unificado del taxi en el área metropolitana de Barcelona creado por la Corporación Metropolitana, cuya central esté ubicada en la misma y asistida por funcionarios de dicha entidad. La creación de dicho radio-teléfono supondría en la práctica una mejora del servicio el cual sería mucho más rápido, controlado y además se acabaría con la competencia entre las pequeñas entidades que existen en la actualidad y que dan consecuencia a un buen número de irregularidades.

Por último, y pensando ya únicamente en el período de duración de los Juegos Olímpicos (desde el inicio de la llegada de los atletas hasta la



marcha de todas las delegaciones) este Sindicato considera imprescindible se creen las condiciones adecuadas para facilitar de manera prioritaria el acceso de los taxis a la Villa Olímpica y a las instalaciones deportivas donde se celebren las pruebas.

No podemos terminar esta propuesta sin recordar a la Administración que, por lo que respecta al punto de renovación de la flota de taxis en Barcelona, en Sevilla la Junta de Andalucía ha aceptado una propuesta de similares (por no decir iguales) características en base a la celebración en dicha ciudad del CINCUENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO.

Esperando tener prontas y positivas noticias, cordialmente.

Fdo. Miguel Tomás Romero  
Secretario General

CENTROS MEDICOS

**GRAN VIA-652**

Gran Vía Corts Catalanes, 652  
(Junto Pau Claris) Tel. 317 56 99  
08010 - BARCELONA



**LESSEPS**

Av. República Argentina, 4  
Tel. 218 95 80  
08023 - BARCELONA

EXPEDICION DE INFORMES OFICIALES

- PERMISOS DE CONDUCIR Y DE ARMAS
- LABORALES, ESCOLARES, DEPORTIVOS, ETC.

CHEQUEOS - OFTALMOLOGIA - PSICOLOGIA - A.T.S.  
CONSULTORIO DE MEDICINA GENERAL

HORARIO: Laborables de 9 a 14 h. y de 16 a 20 h. - Sábados de 9 a 13 h.



# ENFERMEDADES Y LESIONES TÍPICAS DEL TAXISTA

De los dos últimos estudios realizados sobre la incidencia del taxi sobre la salud de sus trabajadores se desprende que las lesiones y dolencias de columna, la fatiga, el estrés y los problemas gástricos son las principales dolencias que aquejan a los profesionales del taxi.

El estrés y la fatiga son dos de las dolencias más habituales entre los taxistas. Esta afección, que padece aproximadamente un 25 ó 30 por 100 de estos profesionales, se debe en general "a un exceso de estimulación originado -según un estudio realizado por la Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi de España- por el ambiente en que se desarrolla el trabajo (fundamentalmente por las características del tráfico urbano y el ruido) y por la organización del mismo (horarios, ritmos, etc.)". El estrés produce una serie de alteraciones: fatiga mental, enfermedades de adaptación y desórdenes nerviosos y endocrinos. La fatiga "cobra más importancia en cuanto que disminuye el rendimiento y la seguridad de la conducción aumentando, en consecuencia, el índice de accidentes". Respecto a la causa que genera esa fatiga, los taxistas citan el exceso de horas al volante, la concentración necesaria para conducir y la postura de la conducción como las principales, muy por delante de la densidad del tráfico, la tensión o la falta de días de descanso.

La postura adoptada ante el volante es, también, causante de lesiones y dolencias típicas entre los taxistas. Un 66 por 100 de las lesiones que les aquejan son relativas a la espalda y la columna. Las simples molestias, artrosis y problemas cervicales son las más comunes. De hecho, y aunque ninguna de estas molestias son consideradas como enfermedad laboral, el 41 por 100 de las consultas médicas realizadas por los profesionales del taxi son debidas a problemas de columna.

Las enfermedades derivadas del excesivo contacto con sustancias químicas -principalmente el plomo utilizado en el carburante como antidetonante y el monóxido de carbono- no tiene entre los taxistas mayor incidencia que entre cualquier ciudadano de una gran urbe. El ruido tampoco resulta un problema especialmente grave. Pese a su influencia no sólo en el sistema auditivo, sino en la visión, los nervios el sistema cardiovascular y gástrico, sólo el 6'8 por 100 de las consultas médicas entre los taxistas son debidas a este motivo. Las vibraciones producidas por los automóviles en marcha generan contracciones y rigidez en el sistema locomotor, por lo que los profesionales del volante que pasan muchas horas conduciendo son especialmente proclives a ellas.

Varios son los factores (ruido, estrés, postura de conducción) que coadyuvan en la aparición de problemas gástricos y digestivos entre los taxistas. Aproximadamente el 19 por 100 de estos profesionales padece molestias digestivas y cerca del 30 por 100 han tenido que acudir al médico por este tipo de problemas. El 25 por 100 de úlceras que padece este colectivo es un dato más que significativo y debería dar paso a una reclasificación de estas enfermedades hacia el grupo aceptado de "molestias profesionales".

El citado estudio realizado por la Confederación de Trabajadores Autónomos del Taxi de España ha propuesto la eliminación del plomo de los carburantes, sustituyéndolo por otros antidetonantes, el control y regulación de los gases de escape y del ruido urbano y una serie de estudios ergonómicos para mejorar el diseño de los vehículos y, en consecuencia, la postura del taxista para paliar estas dolencias.

## ANTEPROYECTO DE RADIO TAXI METROPOLITANO

### DESCRIPCION FUNCIONAL

#### 1. LOCALIZACION AUTOMATICA DE VEHICULOS

- Localización de vehículos (tracking).
- Muestra la situación de los vehículos sobre un plano de la ciudad presentado sobre una pantalla gráfica de alta resolución.
- Muestra el identificador del vehículo y su tipo.
- La posición del vehículo aparece en la calle exacta.
- La frecuencia de actualización de la posición del vehículo sobre la pantalla se puede ajustar según la precisión requerida.
- El número de vehículos que se pueden localizar es prácticamente ilimitado.
- Seguimiento de la actividad del vehículo.
- Los códigos de actividad enviados por el conductor del vehículo se muestran en la pantalla del controlador.

- Los símbolos que representan la posición de los vehículos aparecen con distintos colores según el código de actividad.
- Se puede obtener en cualquier momento información detallada sobre cualquier vehículo y sobre incidentes.

#### 2. GESTION AYUDADA POR ORDENADOR DE MENSAJES HABLADOS (CAD)

- Recepción de llamadas de clientes.
- Programa de recepción de datos con pantalla de monitor diseñada para cada aplicación.
- Transferencia automática de la información recibida, desde el terminal del receptor, al terminal del despachante, en las instalaciones que cuenten con esta configuración.
- Creación automática del fichero de incidencias.
- Todas las transacciones se registran con hora y fecha en que se han realizado.
- Presentación del mapa electrónico.

## ¡TAXISTAS! NO PIERDAN UN SOLO CLIENTE

Cambiamos su tubo de escape

## EN UN ABRIR Y CERRAR DE OJOS

## DESCUENTO ESPECIAL

## INSTALACION GRATUITA

¡¡INSTALACION GRATUITA!!



**G.M.I., S.A.**

Final Guipúzcoa (C/ Tibidabo, 41-43)  
Tel. (93) 381 97 11  
08930 Sant Adrià de Besòs

- CALIDAD
- RAPIDEZ
- EFICACIA
- PRECIO

**G.M.I., S.A.**

Final Guipúzcoa (C/ Tibidabo, 41-43)  
Tel. (93) 381 97 11  
08930 Sant Adrià de Besòs



- Mapa con zoom variable con mandatos de desplazamiento y centraje.
- Exposición precisa y muy detallada del mapa de calles.
- Rápida respuesta a los comandos que muestra el mapa.
- Localización de direcciones.
  - La dirección se introduce en una línea simple.
  - Rápidamente se localiza y selecciona la dirección de entrada.
- Gestión digital
  - La información mostrada en el mapa ayuda al responsable de la flota a tomar decisiones.
  - Direcciones de destino y textos de mensaje son enviadas a los vehículos en forma digital.

### 3. FUNCIONES DEL TERMINAL DIGITAL DE DATOS

- Instrucciones que recibe el vehículo.
  - Localización de destino, códigos de llamada y textos de mensaje aparecen en la pantalla del "NAVEGANTE".
  - Una señal acústica avisa cuando se recibe un mensaje.
  - Los mensajes se almacenan.
- Devolver información de estado.
  - Códigos de estado definidos por el usuario.
  - Número ilimitado de mensajes de estado.

### 4. FUNCIONES DE NAVEGACION DEL VEHICULO

- Presentación del mapa a los conductores.
  - La posición del vehículo es mostrada con precisión en el mapa digital.
  - Ayuda al conductor a encontrar el camino más eficaz en áreas que no le sean familiares.
- Presentación de la dirección de destino.
  - Direcciones no familiares al conductor pueden ser rápidamente mostradas en el mapa entrando la calle y número.
  - Direcciones usuales como hospitales, etc., pueden ser almacenadas para rápida recuperación.

### 5. INFORME DE GESTION

- Informes estándar.
  - Un registro de incidencias muestra la historia completa de cada incidente incluyendo tiempo de respuesta.
  - El informe de actividad resume la actividad diaria para cada vehículo.
- Informes según necesidades.
  - Ficheros de registro relacionados permiten realizar numerosos informes a medida del usuario, cumpliendo con requerimientos legales de registro.
  - El registro de localizaciones permite analizar las rutas del vehículo y ser reconstruidas.

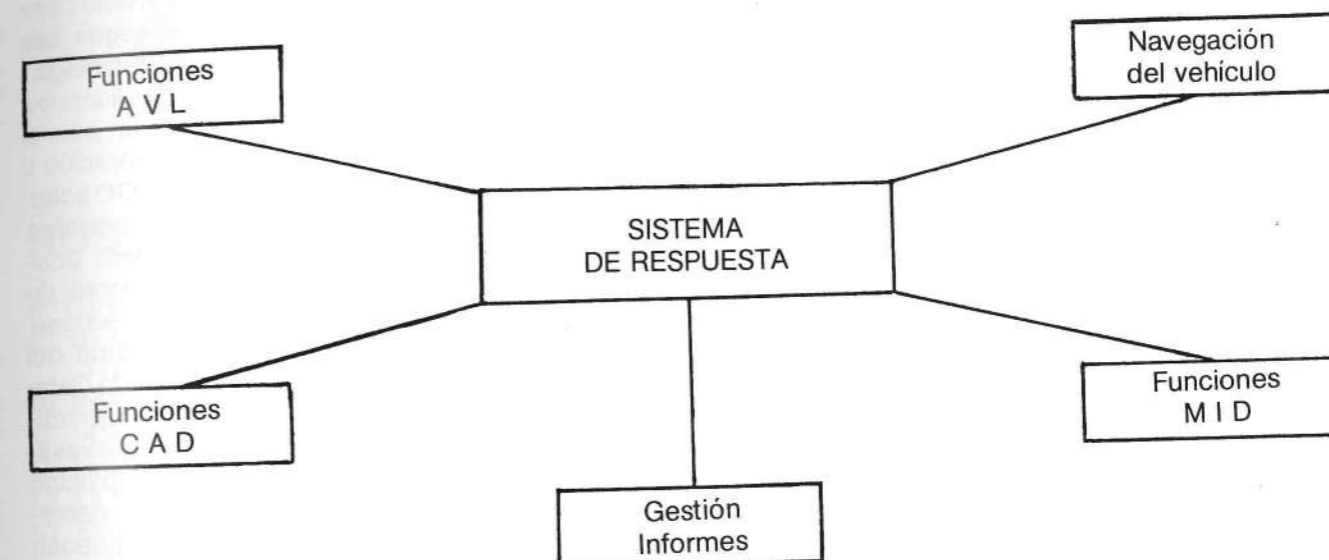
## COMPONENTES DEL SISTEMA

- FLOTA DE VEHICULOS
  - Equipo navegación.
  - Modem de radio o MDT existente.
  - Emisor/receptor radio (existente o nuevo).
- CENTRO DE GESTION
  - Estación base del sistema de respuesta.
    - \* IBM PC/XT.
    - \* Disco duro de almacenamiento de datos.
    - \* Impresora.
    - \* Cinta de backup para registro de ficheros.
    - \* Red local de comunicación con centros de despacho.
    - \* Software del sistema de respuesta.
  - Estación de despacho llamada/respuesta.
    - \* IBM PC-AT.
    - \* Pantalla ampliada de gráficos u opcionalmente sistema de pantalla de alta resolución.
    - \* Ratón como elemento de señalización en pantalla.
    - \* Paquete de software del sistema de respuesta.
  - Base de datos del mapa digital.
- SISTEMA DIGITAL DE COMUNICACIONES
  - Requiere integración por parte del usuario.
  - La implantación del sistema se coordinará con los suministradores de comunicaciones.

## SISTEMA CENTRALIZADO DE CONTROL DE FLOTAS TC3000

El Sistema Centralizado de Control de Flotas TC3000 está diseñado para reducir los tiempos de respuesta en gestión de flotas de vehículos. El sistema ofrece, en un paquete integrado, localización automática de vehículos "AVL" (automatic vehicle location), así como gestión asistida por ordenador "CAD" (computer-aided dispatch) y funciones de terminal móvil "MDT" (mobile data terminal). Además, el sistema ofrece ayudas de navegación para el conductor, suministra un detallado registro de la actividad de la flota y genera informes diarios de la gestión realizada.

El sistema TC3000 proporciona a los responsables de la flota la posibilidad de incrementar significativamente la eficiencia de la flota, el control de la gestión y reducir el tiempo medio de respuesta.



# En el autolavado más moderno de Europa los precios se encogen.

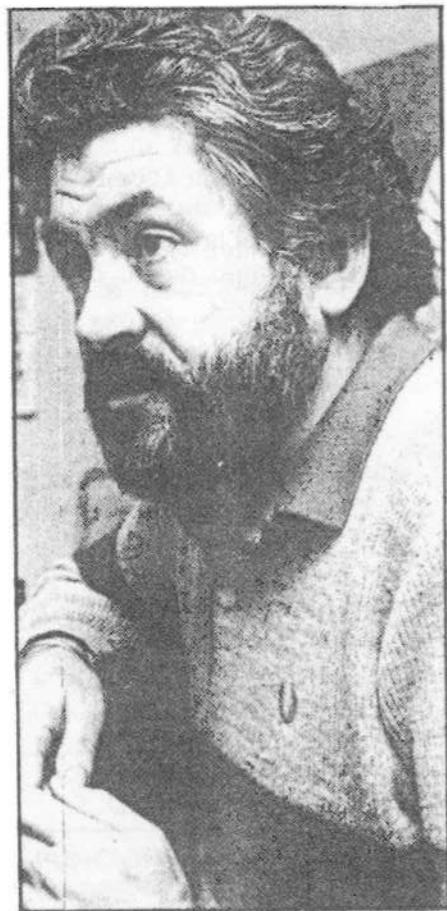


A-WAGON trabaja de manera totalmente electrónica con tecnología proveniente de Estados Unidos de América. Eso le convierte en el mejor de Europa, tanto en el lavado como en el secado. Y ahora, si nos presenta esta postal, le descontaremos 250 ptas. en cualquiera de nuestros 12 amplios sistemas de lavado. Traiga su coche a A-WAGON. Le aseguramos que le quedará todo limpio (menos su cartera, por supuesto).

**250 ptas. de descuento**  
 presentando este anuncio en cualquiera de nuestros 12 sistemas de lavado

Provenza, 323 (entre Gerona y Bailén)





Miguel Tomás afirmó que no habrá nuevas licencias, si no aumenta la población.

## LOS TAXISTAS DE TARRAGONA

Los taxistas de Tarragona alcanzaron un acuerdo con el Ayuntamiento consistente en crear una comisión de seguimiento, formada por ambas partes, a través de la cual controlarán el resultado de los turnos dictados por el Consistorio. La negociación provocó la desconvocatoria de la manifestación prevista, a la que pretendían sumarse taxistas de toda Catalunya.

En la reunión mantenida entre la patronal, UGT y CCOO, por parte de los taxistas, y el alcalde de Tarragona, Josep Maria Recasens y el concejal de Servicios Públicos, Jordi Aletà, ambas partes acordaron mantener abiertas las negociaciones, que se habían roto, al decidir el Ayuntamiento poner en práctica la reestructuración de los taxis, que afectaba especialmente a los turnos de trabajo y días festivos y a las nuevas licencias de taxis.

La citada comisión de seguimiento de su aplicación se reunirá cada mes para analizar su incidencia, tanto de rentabilidad como de calidad de servicio para el usuario. Este plan podrá modificarse, si las partes lo consideran conveniente. Por otra parte el Sindicato de Autónomos del Taxi plantea que no se puede hacer un plan rígido en una ciudad como Tarragona, donde el servicio cambia sustancialmente, según sea invierno o temporada veraniega.

La patronal aceptó las licencias aprobadas hasta ahora por el Ayuntamiento y la corporación y los sindicatos UGT y CCOO aceptaron la propuesta de la patronal, de condicionar las nuevas posibles licencias al incremento de los habitantes. Esto supone, según el secretario general del Sindicato de Autónomos de Catalunya, Miguel Tomás, que prácticamente ya no se darán nuevas licencias "por que la población está estacionada o está decreciendo", o que sólo se puedan aprobar, cada vez que se elabore el censo, en caso de que haya aumentado.



## NOS ENCONTRARÁS EN:

P.º Carlos I, 82 - Tel. 300 23 14 - 08018 BARCELONA  
 C/ de la Cruz, 8, entlo. - Tel. 21 92 52  
 17002 GIRONA  
 C/ Pescaderías, 14 - Tel. 23 24 41  
 43003 TARRAGONA  
 C/ Luis Roca, 34 - Tel. 24 99 56 - 25007 LLEIDA  
 C/ La Salud, 1 - Tel. 726 36 49 - 08202 SABADELL  
 C/ Santa Ana, 5-7 - Tel. 870 09 81  
 08400 GRANOLLERS  
 Avda. Generalitat, 41 - Tel. 885 69 07 - 08500 VIC  
 C/ Pompeu Fabra, 56, entlo. - 08302 MATARÓ

## Servicios que ofrece el STATC a sus afiliados:

- **SERVICIO CIVIL DE GESTIÓN Y ASESORAMIENTO:**  
 Para resolver todos los trámites administrativos relacionados con nuestra profesión: cambios de material, renovaciones, revisiones, bajas por enfermedad, jubilaciones, etc.  
 Local: P.º Carlos I, 82 - Barcelona, o a través de cualquier delegado del sindicato en Catalunya y locales del STATC.
- **SERVICIO DE SEGUROS:**  
 Llevado por agentes especializados en el taxi, tramitarán cualquier tipo de seguro que te interese.  
 Local: P.º Carlos I, 82 - Barcelona, con delegaciones en nuestros locales de Girona, Vic y Tarragona.
- **AESORÍA JURÍDICA:**  
 De carácter gratuito, tiene su sede en calle Caspe, 45 pral., Barcelona.  
 Abogados:  
 - Arturo Obach  
 - Alfredo Bienzobas

# INDUSTRIAS SALUDES S. A.

GUILLEM DE CASTRO, 110-114 46003 VALENCIA TF. 3312397-3312398



DIVISION AUTOMOVIL



INDICADOR LUMINOSO TARIFAS MULTIPLES  
 mod. 231A-00

Homologado por el Ministerio de Industria y Energía (LT-005)

ACCESORIOS TAXI

PLACAS DE MATRICULA

## NEUMATICOS HERMANOS ROJAS

HERNAN CORTES, 17 T. 231 78 07 Y VALENCIA, 561 T. 232 64 17

Los Taxistas de Barcelona confían en nosotros.



PACO

SALVADOR



Servicio oficial

La nueva generación en neumáticos.

Los mejores precios del mercado.

PRECIOS TAXIS	Klüber	Miche-	Conti-	Camac	Sander	Pirelli	Fires-	Good-	Uni-
1-106	4830	4830	4408	3750		5143	5000		4985
145 x 13M	5410	5410	4937	4200		5760	5600		5585
145 x 13T8	5140	5140	4784	3973	4679	5454	5350	5050	
	5757	5757	5358	4450	5121	6108	5992	5656	
155 x 13M	5200	5095	4784	3973		5420	5400		
	5824	5706	5358	4450		6070	6048		
155 x 13T8	5550	5438	4978	4211	4955	5788	5725	5550	5909
	6218	6091	5775	4716	5550	6483	6468	6216	6619
165 x 13M	5950	5753				5712	5650		
	6664	6595				6397	6328		
165 x 13T8	6330	6217	5768	4400	5406	6145	6080	5850	6800
	7090	6403	5900	4928	6055	6882	6813	6552	7616
175 x 14T8	7457	7143	6822		6476	7600		7457	7630
	8352	8000	7641		7253	8512		8352	8546
165/70 x 13M	6045					6013			
	6770					6733			
165/70 x 13T8	5736	6117		4700	5246	6450	6413	6350	6377
	6424	6857		5264	5876	7224	7183	7026	7142
175/70 x 13M		6475				6640			
		7252				7437			
175/70 x 13T8	6350	6539				7118	6956	6596	6800
	7112	7324				7972	7721	7388	7728
185/70 x 13M									
185/70 x 13T8	7210	7000		5300	6300	7500	7333	7275	8013
	8025	7840		5936	7056	8400	8218	8148	8975
165/65 x 14T8	6300	6703				6867			
	7056	7507			6160	7691			
165/70 x 14T8	6388	6480							
	7155	7258							
175/70 x 14T8	6850	7450				7373	7600		
	7672	8244				8318	8512		
185/70 x 14T8	7450	7549				7703	7637	7700	8013
	8568	8500				8627	8554	8624	8975
185 x 14T8	8500		7000	5600	6964				
	9520		7840	6272	7800				
195/70 x 14T8		9302		6500		9106	9744		
		10418		7280		10199	10913		

MONTAJE Y EQUILIBRADO GRATUITO  
 PARA LOS TAXISTAS



**Doce horas de conducción, seis días por semana**

## EL PRECIO DEL TRABAJO ESTABLE

Es difícil obtener datos concretos sobre el número de licencias de taxi existentes en España. Las distintas fuentes consultadas por la revista Tráfico hablan de unas 90.000, fundamentalmente agrupadas alrededor de las grandes ciudades (sólo entre Madrid y Barcelona están el 29'5 por 100 de las licencias de toda España). Por otra parte, el sector del transporte de UGT ha encargado un muestreo cuyos datos señalan que el 48 por 100 de los trabajadores del taxi lleva más de 10 años ejerciendo esta profesión, por lo que se puede deducir, que se trata de conductores veteranos. Existe, no obstante, una segunda "hornada" que trabaja en el taxi desde hace cinco años, aproximadamente un 29'1 por 100. La procedencia de estos profesionales es muy variada, aunque destaca especialmente el grupo procedente de otras formas de transporte, que alcanza un 29 por 100. Los profesionales del taxi son, en su inmensa mayoría, propietarios de sus vehículos (80'9 por 100) e, incluso, aquellos que son asalariados manifiestan una fuerte tendencia (86 por 100) a obtener el vehículo (y

## PRINCIPALES CAUSAS DE ACCIDENTES

Causa	%
Imprudencias del conductor	21,6
Falta de atención	15,8
Densidad circulatoria	15,6
Cansancio	13,3
Imprudencias otros	9,6
Alcohol	4,7
Falta de señalización	3,8
Ninguna	1,8
Choque vehículos	1,6
Fallos mecánicos	1,1
Condiciones meteorológicas	1,1
Otros vehículos	0,4

la licencia) en propiedad. Los vehículos utilizados tienen, en su mayoría, menos de cinco años (82 por 100).

Ya hemos mencionado que uno de los mayores problemas —sobre todo en cuanto a la incidencia que tiene sobre la salud del profesional y su repercusión en la seguridad vial— es el número de horas al volante de los taxistas. Por término medio, un taxista pasa en su vehículo unas doce horas diarias —aunque en determinados casos lleguen a las quince horas—, de las que entre diez y once horas son realmente de conduc-

ción. Un 19 por 100 de los profesionales del taxi trabaja entre una y cinco noches cada mes y un 12 por 100, más de 15 noches. El 52'4 por 100 de los mismos trabaja uno o dos festivos cada mes, y el 20 por 100, todos los domingos del mes. Lo normal es que sólo tengan un día de descanso por semana (39'6 por 100); y aunque un 36,7 por 100 no tiene vacaciones anuales, lo habitual es que tengan entre dos (18,9 por 100) y cuatro semanas (22,2 por 100) al año.

La forma de cobrar el trabajo es, fundamentalmente, por servicio realizado (79,1 por 100) o por comisión (11,6 por 100) y muy raramente (5,8 por 100) con un sueldo fijo. No obstante, se trata de una actividad relativamente estable, ya que sólo el 12,2 por 100 de sus profesionales ha estado en el paro en los dos últimos años.

Normalmente se trata de empresas con un vehículo (95,6 por 100) sin ningún empleado (72,4 por 100); es decir, conducido por el propietario. Algunas empresas tienen uno (15 por 100) y cinco empleados (10,7 por 100), aunque no es lo habitual.

## RETRATO-ROBOT DEL TAXISTA

- Hombre (99,3 por 100).
- Edad entre cuarenta y uno y sesenta años (52,9 por 100).
- Casado (84,7 por 100).
- Con dos (33,3 por 100) o tres hijos (17,1 por 100).
- Estudios primarios (54,4 por 100).
- Le preocupa principalmente el escaso salario (32,9 por 100).
- Con problemas gástricos, de fatiga y dolores de espalda.



## INFORMACION DEL AUTOMOVIL



### EL SALON DEL AUTOMOVIL/87 DE BARCELONA, MAS GRANDE QUE NUNCA

La edición 1987 del Salón Internacional del Automóvil de Barcelona, que se celebrará del 2 al 10

de mayo, será el mayor y más importante en la historia del gran certamen automovilístico español.

En su tradicional recinto de la Feria de Barcelona, ocupará una superficie total de un cuarto de millón de metros cuadrados, desde la plaza de España hasta los Palacios superiores de la gran fuente luminosa de Montjuïc.

La superficie útil de exhibición superará los 70.000 metros cuadrados, al contar con las plantas del nuevo edificio anexo al Palacio del Cincuentenario, que está siendo construido sobre el solar que antes ocupaba el Parque Móvil de la Guardia Urbana barcelonesa.

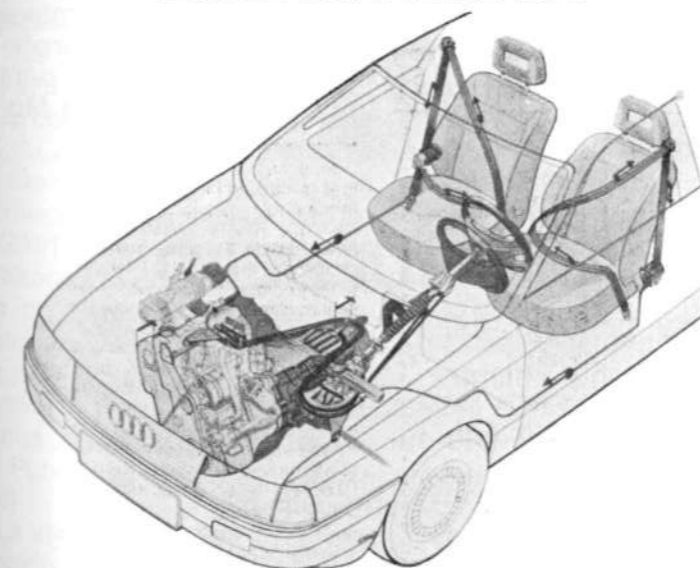
Existe una lista de espera de expositores por casi 6.000 metros cuadrados, por lo que en total la superficie útil de exposición del próximo Salón del Automóvil se calcula se situará entorno a los 80.000 metros cuadrados.

Para atender la demanda de conducción dinámica de los vehículos de los diversos expositores,

se habilitarán dos zonas de boxes de pruebas. La destinada a los coches de turismo de marcas españolas estará en la explanada posterior del Palacio número 1, mientras que los turismos de importación, para mayor facilidad, tendrán sus boxes de pruebas en la plaza del Marqués de Foronda, situada en el plano superior de la gran fuente luminosa y entre los dos Palacios de Alfonso XIII y de María Eugenia.

En cuanto a las facilidades previstas para expositores y visitantes, aparte del parking subterráneo del recinto ferial, se establecerán zonas de estacionamiento en la Avenida Rius i Taulet y en la explanada superior, junto a la fuente luminosa y en su lado izquierdo, hacia la antigua Jefatura de Tráfico. Habrá igualmente amplias superficies para estacionamiento en los alrededores del Palacio Nacional de Montjuïc, zona que estará enlazada permanentemente mediante microbuses, gratuitos para expositores y visitantes, con el recinto del Salón/87.

## LA SEGURIDAD DEL PASAJERO EN EL AUTOMOVIL



Esquema del sistema procon/ten

La competencia del mercado automovilístico mundial, obliga a las principales marcas a mejorar sus productos. En este sentido son destacables las mejoras de los acabados, las mejores prestaciones y los sistemas de seguridad.

Respecto a éstos, la última palabra es el invento denominado procon/ten (Programmed Contraction-tension) que reduce los riesgos de heridas en la cabeza de los ocupantes de un automóvil en los choques frontales a más de 20 Km/h. Su funcionamiento es totalmente mecánico y utiliza precisamente la energía desarrollada por el choque. En tal caso, el sistema dobla la columna de dirección y, al mismo tiempo, hace que el volante quede literalmente pegado al tablero, lejos del cuerpo del conductor.



Igualmente genera una tensión de los cinturones de seguridad, con lo que resulta prácticamente imposible que la cabeza, tanto del automovilista como del acompañante, entre en colisión con el volante en un caso y con el tablero de mandos en otro.

El procon/ten se compone esencialmente de tres cables de acero inoxidable. El primero se sujeta a la columna de dirección y su extremidad inferior se halla dispuesta como una polea alrededor

de la caja de velocidad y fijado en la carrocería. Los otros dos, sujetos al mecanismo de enrollado de los cinturones de inercia, están dispuestos en paralelo con el primer cable.

En caso de colisión frontal violenta, el motor tiende a desplazarse hacia el interior de la carrocería, y el sistema procon/ten utiliza la fuerza de ese desplazamiento relativo: el cable de acero, fijo a la caja de velocidades, es arrastrado por ésta hacia atrás y

tira del volante rápidamente en dirección al tablero de mandos. El otro cable efectúa el mismo movimiento de arrastre y tensa así los cinturones de seguridad, con lo que se reduce la carga a la que son expuestos los pasajeros y disminuyen también, en forma considerable, las lesiones.

Este sistema ya se está empleando de manera opcional por la firma Audi en sus automóviles, con un coste adicional aproximado de unas 55.000 ptas.

**SEAT**

**Audi**



**Barna Motors**

**15.000 m<sup>2</sup> al servicio del cliente...**



Visite la más amplia exposición, servicio y asistencia técnica de Barcelona, con toda la gama SEAT, AUDI, VOLKSWAGEN, y «descubra» el coche que busca!

**SERVICIO**  
Contamos con un taller especializado de 4.000 m<sup>2</sup>, con utillaje moderno y de alta tecnología, recambios originales, **servicio rápido y profesional**. Los mejores «indicios» para depositar su confianza en **Barna Motors**.

**VISITENOS Y COMPRUEBELO**

**BARNA MOTORS**

**CENTRAL:**  
EXPOSICION, VENTA Y TALLERES  
P.º Valle de Hebrón, 101 - Tel. 212 33 66 - Barcelona  
**SUCURSAL:**  
EXPOSICION, VENTA Y MANTENIMIENTO  
Balmes, 167 (Esq. París) - Tel. 238 03 04 - Barcelona

## LOS PLASTICOS, IDONEOS PARA LOS PARACHOQUES

Los materiales plásticos se han apoderado del mercado de suministro de parachoques en la industria de la automoción. El polipropileno, pigmentado en masa, el polibutilentereftalato y el policarbonato modificado elastómero son los materiales plásticos más usados en la citada finalidad de parachoques de automóviles.

Junto a estos materiales, ya tradicionales, empieza a generalizarse actualmente el desarrollo de un nuevo tipo de parachoques "soft nose" en el que el transformado sólo tiene función decorativa, siendo un espanso-poliuretano o "energy foam" el auténtico encargado de absorber los golpes.

## CARRERA DE CAMIONES

Se prepara la 1.ª CARRERA DE TRACTORAS DE CAMIONES en España: ESGAVI TRUCKS/1. Esta prueba deportiva se realizará en el circuito permanente del Jarama (Madrid), los días 26, 27 y 28 de junio. La organización general de la carrera corre a cargo de la O.E.C.C. (Organización Española de Carreras de Camiones) y la promoción es responsabilidad de ESGAVI (Guía de Transportes) en colaboración con las Asociaciones de Transportistas; la Peña Motorista Diez Por Hora es la encargada de la organización deportiva, y, por último, CMP Asociados posee todas las Exclusivas de Publicidad de esta competición.

La idea ESGAVI TRUCKS/1 ha surgido tras los contactos con personas y entidades implicadas

en el mundo del transporte. El objetivo es organizar unas jornadas de convivencia dedicadas esencialmente, al transporte, a los camiones, sus complementos y a la distribución de los mismos. Porque el sector del transporte necesita una fuerte promoción, tanto de cara al público simpatizante y usuarios, como a todas aquellas personas y empresas implicadas en el ramo y, porque además la idea ha sido concebida dentro del mismo sector.

El éxito está asegurado de antemano.

## LA NO UTILIZACION DEL CINTURON DE SEGURIDAD, CAUSA PRINCIPAL DE LOS TRAUMATISMOS OCULARES

La no utilización del cinturón de seguridad por parte de los automovilistas se ha revelado como causa principal de los traumatismos oculares, de acuerdo con los datos estadísticos recogidos en el libro blanco "La salud ocular de los españoles", dado a conocer la pasada semana.

El 26 por ciento de nuestros conciudadanos no se ha hecho nunca una revisión ocular. La catarata, la más común de las enfermedades del ojo, afecta a 830.000 españoles, al tiempo que más del 50 por ciento de españoles estaría dispuesto a donar sus ojos.

Siempre de acuerdo con el contenido del mencionado estudio, la contaminación ambiental produce frecuentes irritaciones en los ojos del 25 por ciento de los españoles que, en el ocho por

ciento de los casos, utilizan colirios, generalmente de forma indebida y sin prescripción médica. Por otra parte, el 27 por ciento de los españoles usa gafas de sol y nada menos que 760.000 de nuestros conciudadanos presentan graves dificultades visuales en ambos ojos, según se revela en este estudio sobre "La salud ocular de los españoles" que, patrocinado por la ONCE, ha realizado el gabinete de estudios sociológicos Bernard Krief.

El estudio, a partir de una muestra de 8.010 entrevistados de todo el territorio nacional, autonomía por autonomía, revela, en el ámbito de la prevención, que los traumatismos oculares alcanzan al 18 por ciento de la población española y que la no utilización del cinturón de seguridad es, como hemos apuntado, una de las principales causas de los mismos.

Otro detalle significativo es que un 7'5 por ciento de la población encuestada considera que leer, estudiar y coser son actividades que requieren forzar la vista o una actividad anormal del ojo, cuando ello no es así, a juicio de los oftalmólogos redactores del mencionado informe.

## CONCESIONARIOS DE ORO

Motor Repris, Masterdiesel, Ibertracción y Fanauto ha recibido este año el nombramiento de "concesionarios de oro" de General Motors por su fuerte contribución a las ventas de la compañía.

GM alcanzó en 1986, por primera vez, el segundo puesto en el escalafón de ventas en el mercado español, al superar en número de unidades a Ford por leve margen; la firma líder sigue siendo Renault, con un 30 por ciento del mercado. Una de las firmas galardonadas, Fanauto, dobló en 1986 las ventas, con un total de 934 unidades.



# MODULOS COMERCIALES

**PEPA PAPER**

Paris, 167 - Tel. 239 61 48  
 BULEVARD ROSA:  
 Pº de Gracia, 55 - Valencia, 266 - Tel. 215 92 23  
 Plaza del Pi, 5 - Tel. 318 05 94

Restaurant

**PORTOLUZ**

C/ Tarragona, 177 junto Torre Catalunya.  
 Tel. 224 75 38. Barcelona

**ALTA SEGURETAT**

El millor sistema d'alarmes.  
 Alarmes via ràdio,  
 sense cables, sense obres.  
 C/. Aragó, 380 - 08009 Barcelona  
 Tel. 231 46 46

Empresa homologada D.G. Policia nº 911

ANTIGÜEDES SIGLO XX

*Louilla Haxuu*

Rosellón, 197. Tel. 218 22 11

**RESTAURANTE HINDÚ**  
 Especialidades Chicken Tikka / Seekh Kabab / Nan y Dcl

**MAHARAJAH**

Entenza, 137 (Av. Roma) Tel. 422 34 60 - 08015 Barcelona  
 Horario: 1.30-3.30 y 8.30-11.30 Domingos cerrado

**RESTAURANT QVO VADIS**  
 DIRECCIÓN MARTÍ

(Salones privados para almuerzos y cenas de negocios)

Carmen, 7 - 08001 Barcelona  
 Tels.: 302 40 72 - 317 74 47

**LAMINAS POSTERS POSTALES**

*Posters del Tiempo*  
 Barcelona Mallorca Salou

Consejo de Clientes, 314  
 Tel. 302 79 63

**EL GRAN CAFFEE RESTAURANT**

Ambiente 1.900 Música de piano  
 Reservas Tel.: 318 79 86  
 C/. Avinyó, 9 - 08002 Barcelona

Restaurante  
**Casa Toni**

al servicio de su distinguida clientela.

Sepúlveda, 62  
 Tel. 325 26 34 08015 Barcelona

**Taita**

Maestro Nicolau, 6 y 9  
 Tels.: 200 97 01  
 209 84 85  
 08021 Barcelona

Restaurant  
**Dustin**

Pl. Tetuan, 5 08010-Barcelona  
 Telef 245 83 60

**RESTAURANTE - CAFETERIA**  
 "comer bien a cualquier hora"  
 Pl. S. Gregorio Taumaturgo, 4  
 Tel. 201 13 00 - Barcelona

**¿Busca Ud. el más completo Seguro Libre de Enfermedad?**

Lea con atención este mensaje. Lo encontrará

- Derechos inmediatos (visitas e intervenciones urgentes).
- Servicio a domicilio (Cabecera, puericultor y urgencias).
- Asistencia a los partos en Clínica (normales y distócicos). Incubadora para prematuros.
- Libre elección de médicos especialistas, entre un amplio cuadro. Internamientos en las más modernas y prestigiosas clínicas.
- Gratuidad de cuanto precise el enfermo durante su permanencia en Clínica en las intervenciones quirúrgicas. Asistencia de accidentes producidos por cualquier causa.
- Análisis, radiografías, electrocardiogramas, encefalogramas etc. Todos estos y más servicios ponemos a su alcance, por una razonable cuota mensual.

**Póliza de Subsidio de Enfermedad y de Accidentes**

- Que le garantiza la percepción de hasta 2.000 Ptas. diarias cuando se encuentre de baja por los motivos reseñados. Piense que cuando está enfermo será cuando más gastos tenga y menos posibilidades de ingresos.

Teléfono 256 91 33. Sr. Turmo, Agente de Seguros Colegiado.  
 Horas: de 8 mañana a 11 noche. Gracias por su atención.

- Convierta su «Diesel» con la reprise de «Gasolina»
- Aumente la potencia de su turismo Diesel

**INSTALANDO UN TURBOCOMPRESOR**

**TURMESA**

SERVICIO OFICIAL

**SOBIAUTO, S.A.**

Pº Carlos I, 63 - Tel. 309 55 24 - 309 56 86 - BARCELONA-5

**taxitronic**  **22**



(TAMAÑO NATURAL)

**LA MAS ALTA TECNOLOGIA  
 EN EL MINIMO ESPACIO**

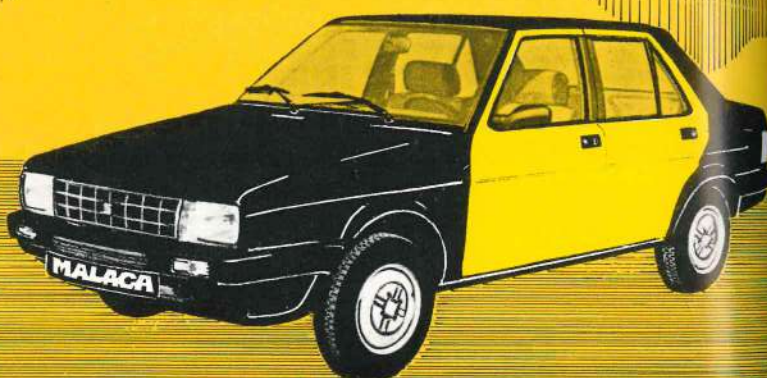
**INTERFACOM, S.A.**  
 Galileo, 303-305 - 08028 BARCELONA





Audi

SEAT



SEAT MALAGA Y VOLKSWAGEN PASSAT.  
DOS MODELOS QUE CORRESPONDEN  
A LAS EXIGENCIAS MAS AMPLIAS  
Y DURAS DEL TAXISTA.

Visítenos sin compromiso en:



Central:  
Exposición, venta y talleres  
Pº Valle de Hebrón, 101  
Tfno.: 212 33 66 08035 Barcelona