

taxi LIBRE

NOVIEMBRE 1988

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSION NACIONAL
2.ª EPOCA, AÑO IX N.º 55



statc

IV Congrés

**PER UN
TAXI MILLOR
CONTINUEM
TREBALLANT**



**PONENCIA DE ACCION SINDICAL
DEL IV CONGRESO DEL STATC**

**ALCOHOLISMO, UN MAL DE NUESTROS DIAS
QUE CUESTA LA EXPLOTACION DE UN TAXI**

taxitronic TX 22



Repetidor

LA MAS ALTA TECNOLOGIA EN EL MINIMO ESPACIO

taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSION NACIONAL
2.ª EPOCA, AÑO IX N.º 55

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

Primera revista del Taxi de España
Fundada el año 1980

EDITORIAL

Cuando salga esta revista estaremos, seguramente, en pleno Congreso del STATC. Es nuestro cuarto Congreso en 16 años de trabajo y acción sindical con el único objetivo de mejorar las condiciones de vida del trabajador autónomo taxista. Se ha conseguido muchas cosas y otras se han quedado en el tintero. De ahí va a partir nuestra lucha: el conseguir que todas nuestras reivindicaciones sean, finalmente, una realidad.

Barcelona va a ser una ciudad económicamente fuerte en lo que queda de aquí al año 1992. Este es un hecho que hay que aprovechar. Los Juegos Olímpicos van a generar un movimiento económico que puede dar trabajo a muchos profesionales del taxi y no tan sólo en Barcelona, si no en toda Cataluña. Pero no podemos dormirnos en los laureles. Quedan pendientes temas tan importantes como la reducción de licencias, anulando las que no prestan servicio; adaptar la oferta a la demanda; combatir el intrusismo; ampliar el servicio a minusválidos, mensajería, etc... y promover el cooperativismo entre otras muchas cosas.

De todas ellas vamos a hablar en este Congreso, con la finalidad de conseguir entre todos una regulación y racionalización del sector. Un objetivo que ya fue prioritario en 1972 cuando el STATC empezó a funcionar en plena clandestinidad. Hemos hecho muchas cosas, pero aún hemos de trabajar para conseguir otras más. Negociando o movilizándonos si hace falta, pero manteniendo este sindicato fuerte como el primer día.

SUMARIO:

	PÁGINAS		
IV Congreso del STATC. Ponencia de Acción Sindical	4	enfermedad al accidente	10
Reglamento, funcionamiento y calendario de trabajo	7	Reestructuración del Sector en Tarragona ..	18
Alcohol: de la		Un nuevo servicio de Radio-Taxi en Lérida ...	19
		El taxi en España, un servicio barato	20
		Taxis anfibios en Amsterdam	24
		Por unas tarifas racionales	27
		Acuerdo con la EMT para contratar un seguro contra los atracos	28
		Pirelli, una novedad ..	28
		Coste de explotación del taxi	30
		Sorteo Taxi Card	30

IV CONGRESO DEL STATC PONENCIA DE ACCION SINDICAL

La acción sindical en el período comprendido desde el III al IV Congreso ha significado un avance sustancial en la mejora de las condiciones de vida del trabajador autónomo taxista. Y si bien es cierto que algunos puntos de los aprobados en el III Congreso no han podido llevarse a cabo, se han puesto en práctica otros que no estando recogidos en la Propuesta de Acción Sindical, la misma acción los ha ido generando.

El STATC ha conseguido que, de una vez por todas, se deje de hablar en los Ayuntamientos de la concesión de licencias, y podemos decir que en Catalunya las licencias hoy están contingentadas; y es a partir de este hecho que debemos continuar trabajando en la regularización del servicio, aumentar el nivel del mismo y rentabilizar al máximo nuestro trabajo.

La práctica ha demostrado, por ejemplo, que en las localidades en que se ha implantado el radio-taxi ha significado un mejor aprovechamiento del trabajo, y como consecuencia directa una mayor recaudación. Casos como: Terrassa, Tarragona, Girona, Mataró, Mollet, Vic, etc., son un claro ejemplo de ello.

Al margen de todo esto, parece ser que en el último período ha habido un relanzamiento económico general, que ha hecho que el nivel de tiempo ocupado de un taxi sea superior, con lo que el nivel económico del taxista ha aumentado, aunque esta situación no es totalmente homogénea, y todavía quedan puntos en Catalunya donde es preocupante. Buena parte de este relanzamiento se debe a la situación especial generada por la concesión a la ciudad de Barcelona de los Juegos Olímpicos de verano de 1992, situación única que el STATC no debe ni puede desaprovechar, para ha-

cer que el taxi de un salto cualitativo sin precedentes en Catalunya.

Es por todo ello que la Propuesta de Acción Sindical se concrete en cuatro puntos fundamentales:
Primero.— Regulación del sector.
Segundo.— Seguridad Social y prestaciones sociales.
Tercero.— Aspectos Técnicos
Cuarto.— Normativas Legales y Reglamento.

Regulación del sector

a) Reducir el número de licencias existentes, para lo cual es necesario estudiar diferentes modalidades de creación de fondos especiales dedicados a tal fin, así como anular las que actualmente no prestan servicio.

b) Adaptar la oferta a la demanda del sector, mediante su reestructuración, ya sea con regularizaciones horarias o con días de descanso semanal.

c) Combatir el intrusismo en el sector en todas sus formas y recabar de la Direcció de Transports de Catalunya la normativa necesaria para mantener como competencias del taxi los servicios que

tradicionalmente lo han sido (Insalud, etc.).

d) Ampliación de los servicios y funciones que pueda realizar el taxi, siguiendo el ejemplo de otros países de la C.E.E.: minusválidos, mensajería, cooperativas de transporte urbano (casos como el de Calella), etc.

e) Promover el cooperativismo en el sector, tanto de servicio como de trabajo asociado.

f) Potenciar los hábitos de utilización del taxi, mediante la promoción de radio-telefonos y paradas con teléfono, para evitar kilómetros en vacío.

g) Pedir, en la perspectiva del 92, créditos especiales a intereses preferenciales para la renovación de la flota de taxis en Catalunya

h) Aprobación de tarifas municipales al unísono cada 1 de enero en Catalunya en función de los incrementos de costes de explotación y costes al consumo, para mantener el poder adquisitivo.

i) Generalizar a toda Catalunya las subvenciones para mejora de la flota, por ejemplo: aire acondicionado, mámpara de seguridad, etc.



Seguridad Social y prestaciones sociales

La reforma de la Seguridad Social en el año 85 significó reducir las prestaciones; ya que si bien el cómputo de años para la jubilación fue igualado con el Régimen General, dicha igualación fue a la baja, pasando de los diez años mínimos de cotización a quince y del cómputo de los últimos cinco años a ocho; manteniéndose por otro lado la carencia de los primeros quince días de baja a la hora de cobrar la incapacidad laboral transitoria.

Por ello pedimos cobrar la baja desde el primer día y, teniendo en cuenta que el Estado no aporta cantidad alguna en subvencionar la Seguridad Social, que con quince años cotizados se cobre bien por jubilación o por invalidez permanente el sueldo mínimo interprofesional; la jubilación vo-

luntaria a los sesenta años, teniendo en cuenta el estado físico y psíquico de los profesionales, que están sujetos a un número importante de enfermedades generadas por su actividad.

En otro orden de cosas, podemos hablar de la creación, por parte del Sindicato, de un fondo social para ayuda a los afiliados en casos excepcionales de accidentes, enfermedades, etc. y la situación económica del interesado se halle en estado precario.

La solicitud de ayuda se efectuará por la Unión Territorial correspondiente, acompañada de un informe de la situación personal del afectado y la última declaración de renta. El Secretario Ejecutivo del STATC, una vez estudiado el caso, aprobará o desestimará la ayuda económica, y tendrá en cuenta para el cálculo de la cantidad concedida, el estado del fondo en ese momento.

El fondo social se creará a partir de la aportación de mil pesetas por afiliado por una sola vez y el cinco por ciento de la cuantía de la cuota sindical será asignado para este fin. De igual manera dicho fondo se podrá nutrir de las aportaciones voluntarias de personas, entidades, empresas, etc.

Aspectos técnicos

a) Necesidad de la homologación de las características del vehículo prototipo taxi, para reducir el número de modelos hoy existentes. Las características deberán tener en cuenta la seguridad y confort, tanto para el conductor como para el usuario.

b) Necesidad de una política energética y fiscal sobre carburantes, para tipificar y potenciar la motorización del vehículo, bien sea G.L.P. o gasóleo.

/...

¡¡AMIGOS TAXISTAS!!

Después de 14 años de fabricar para Uds. los equipos de más alta calidad y rendimiento del mercado **LANDI-HARTOG**, hemos querido que los depósitos fijos fueran acordes a nuestro equipo, del que tan satisfecho está el gremio del taxi, como nosotros.

Por ello los depósitos fijos que les ofrecemos son de diseño nuevo y único para España, ya que hemos conseguido que cumpla todas las normas vigentes y las que en un futuro acordará la Comunidad Económica Europea, normas en espera de aprobación, pero ya tenidas en cuenta para poder dotar al Sector del Taxi en España de los accesorios de funcionamiento para depósitos fijos, más adelantados, más técnicos y de mejor calidad que existen.



motor glp, s.a.
(LANDI-HARTOG)

Ferrer del Río, 5 - 28028 MADRID-SPAIN
Teléfonos 256 16 41 - 256 17 93
Télex: 46423 MGAS. E

c) Solicitar la denegación de homologación al Ministerio de Industria, de todos aquellos taxímetros que puedan ser violados y manipulados, como forma de acabar con los cobros abusivos que tanto daño hacen a la imagen del profesional.

d) Exigir a Butano un seguro del taxi alimentado con G.L.P. que cubra la totalidad de los riesgos derivados de la utilización de este combustible.

e) Ampliar la red de estaciones de servicio de G.L.P. al conjunto del territorio de Catalunya, en función del parque de vehículos que utilizan este carburante.

f) Conseguir que las revisiones de ITV sean realizadas anualmente hasta una antigüedad de 10 años del vehículo.

Normativas legales y reglamento

a) Elaboración de un reglamento del taxi en Catalunya que recoja las peculiaridades del servicio en función del territorio, es decir, servicios de alta montaña, zonas turísticas, zonas costeras y núcleos o ciudades de población estable.

b) A partir de la nueva Ley de Transportes que entró en vigor el 1 de agosto de 1987, desarrollo de la misma en lo que afecta al sector y elaboración de un nuevo Reglamento Nacional que, manteniendo el espíritu del anterior en lo que respecta a la defensa del autónomo, modifique los defectos que subyacen en su contenido. Este reglamento debiera eliminar la disposición transitoria cuarta del actual, que permite la no plena dedicación a los titulares anteriores a su publicación en localidades de más de cinco mil habitantes.

c) Necesidad de definir con precisión el status jurídico de la prestación de servicio, configurándolo como un servicio de interés público, en cuya prestación, por esta circunstancia intervengan las corporaciones locales que son quienes deben poseer las competencias básicas en la materia.

d) Necesidad de definir, asimismo, el status jurídico en lo que respecta a las licencias en relación con Hacienda, a fin de eliminar

de ella en las transferencias la carga fiscal patrimonial, teniendo en cuenta que ésta se efectúa en la mayoría de los casos con incapacidad para continuar en la profesión, ya sea por invalidez o por jubilación, siendo los ingresos resultantes un complemento a las precarias pagas que se perciben por dichos conceptos.

e) Elaboración del Reglamento de Transportes Sanitarios, donde se delimite el tipo de servicios del mismo y se mantenga al taxi como transporte complementario en casos de rehabilitación y diálisis.

f) Establecer criterios de representatividad, para el reconocimiento de las organizaciones profesionales y sindicales, como interlocutores con la Administración, del diez por ciento, o bien a través de elecciones sindicales por localidades.

Hemos de recalcar que la mayoría de alternativas para mejorar el servicio que se ofrecen en esta

ponencia de Acción Sindical, sobre todo en temas técnicos, están recogidos en el programa elaborado por el Sindicato bajo el nombre Taxi'92.

Todas las conclusiones adoptadas en el seno del Congreso, en cuanto a reivindicaciones del servicio se refiere, serán presentadas a la Federación y Asociación de Municipios de Catalunya, a la Generalitat y a la Administración Central, así como a la Administración Local de todos los lugares donde esté implantado el Sindicato.

Todas estas alternativas, no son sino el reflejo de la lucha iniciada hace dieciséis años, que se han ido consiguiendo poco a poco, aunque queda mucho por caminar, para el desarrollo completo de las mismas, no obstante, tal y como dice el eslogan del IV Congreso, seguimos trabajando en la línea de la negociación, sin renunciar por ello a la movilización, que como ya dijimos en el III Congreso es la forma suprema de la Lucha Sindical.



El STATC inicia, los días 26 y 27 de noviembre, su IV Congreso. Estos son días de intenso trabajo.

REGLAMENTO DE FUNCIONAMIENTO Y CALENDARIO DE TRABAJO DEL IV CONGRESO

Primero.— El IV Congreso del STATC se celebrará los días veintiséis y veintisiete de noviembre de mil novecientos ochenta y ocho en la ciudad de Barcelona.

Segundo.— Las ponencias que se debatirán en el Congreso son:

- Ponencia de Modificación de Estatutos,
- Ponencia de Finanzas,
- Ponencia de Organización,
- Ponencia de Propaganda,
- Ponencia de elección de los órganos de dirección del STATC,

— Ponencia de Acción Sindical.

Tercero.— La elección de los delegados al Congreso se hará en base a la siguiente representatividad:

a) El delegado o, en su caso, el Secretario General de la Unión Local o Comarcal es delegado indiscutible en el Congreso.

b) Un delegado cada veinte afiliados y uno más por cada fracción que sobrepase esta cantidad.

c) En las poblaciones de más de cien afiliados se elegirá un delegado por cada cincuenta afiliados

y uno más por la fracción restante.

Los delegados que se especifican en los apartados b) y c) de este enunciado tercero, lo serán sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado a).

Cuarto.— Todas las Uniones Locales o Comarcales estarán representadas en el Congreso a través de los representantes democráticamente elegidos, y según la proporción indicada en el punto tercero.

Quinto.— Los miembros del Secretariado Ejecutivo saliente par-

FIAT

MERIDIANA MOTORS, S.A.

CONCESIONARIO FIAT

Ofrece a su distinguida clientela los mejores servicios de venta, reparación y recambios.

Visítenos y le atenderemos sin compromiso por su parte.

ESPECIAL CONGRESO

ticiparán como delegados indiscutibles en el Congreso, a parte de la contabilidad de delegados que se haya hecho en las Uniones a los que pertenezcan.

Sexto.— Se formarán comisiones de trabajo, según los criterios de las propuestas. Las comisiones de trabajo estarán formadas por los delegados elegidos como portavoces para cada ponencia en las diferentes Uniones Locales o Comarcales. En las comisiones de trabajo se elaborará el informe final, para debate y aprobación en el Plenario del Congreso, eligiendo la Comisión el miembro que deberá presentar la ponencia en el Congreso.

Séptimo.— Las Uniones Locales o Comarcales elegirán al portavoz o portavoces, para las ponencias en sus asambleas. Los portavoces harán llegar a las diferentes comisiones la resolución de las Uniones a los que representan.

Octavo.— La ponencia de candidatura elaborará una propuesta de Secretariado Ejecutivo y de Secretario General, presentando la misma al plenario del Congreso, tal y como dispone el punto sexto.

Noveno.— Propuesta de formación de la Mesa: dos miembros del Secretariado Ejecutivo saliente, los Secretarios Generales de: la Unión Intercomarcal de Barcelona, la Unión Intercomarcal de Tarragona, la Unión Intercomarcal de Girona y el presidente de la Asociación de Lleida. La Mesa, entre sus componentes, elegirá un presidente, un secretario y un moderador. La Mesa podrá proponer su ampliación con miembros de algunas comarcas.

Décimo.— Todos los delegados asistentes al Congreso deberán estar al corriente de pago de su cuota sindical y tener la antigüedad mínima de noventa días que recoge el artículo veintitrés de los estatutos del STATC.

Calendario de Trabajo

Primero.— Día veintiséis de noviembre **CELEBRACION DEL CONGRESO.**

a) Día veintiséis: Sesión Inaugural a las nueve de la mañana.

ORDEN DEL DIA

— Lectura y aprobación del Reglamento

- Dimisión del Secretariado y elección de la Mesa
- Lectura del Informe Sindical
- Lectura de adhesiones, si las hubiere
- Creación de las Comisiones de Trabajo

b) Día veintisiete, tarde:

- Reunión de la Comisión de Modificación de Estatutos
- Reunión de la Comisión de Finanzas
- Reunión de la Comisión de Organización
- Reunión de la Comisión de Acción Sindical
- Reunión de la Comisión de Candidaturas

c) Día veintisiete: Sesión de Clausura a las nueve de la mañana.

ORDEN DEL DIA

- Presentación y aprobación de las ponencias
- Elección del Secretariado Ejecutivo
- Elección del Secretario General.



La lucha por un sector racionalizado está presente en la Ponencia de Acción Sindical.

AGRADECIMIENTO

El STATC agradece la colaboración en este IV Congreso de las siguientes entidades:

- ENTITAT METROPOLITANA DEL TRANSPORT
- INTERFACOM, S.A.
- LA CAIXA
- SEGUROS REDIS



Todogrado CS es un SUPERMULTIGRADO natural para todo tipo de motores, gasolina o diesel, único por su proceso de fabricación y sus especiales características.

Todogrado, toda temperatura. Su graduación le permite mantener totalmente estable su viscosidad, cualquiera que sean las condiciones climatológicas.

Todo rendimiento, todo ahorro. Aun en régimen de servicio de altas velocidades, Todogrado mejora el rendimiento del motor y con un consumo notablemente inferior al de los multigrados convencionales.

Si su coche prueba Todogrado, no querrá saber de otros aceites.

Todogrado ¡y marchando!



REPORTAJE

ALCOHOL: DE LA ENFERMEDAD AL ACCIDENTE

Hay muchas formas de morir. Posiblemente una de las más absurdas sea en accidente de tráfico. Hay muchas formas de conducir. Probablemente la más egoísta, insolidaria e irresponsable sea el hacerlo bajo los efectos del alcohol. Porque no es justo que las copas que tú has bebido las acabe pagando el que viene de frente.

El alcohol etílico o etanol ($\text{CH}_3\text{-CH}_2\text{-OH}$) es una droga psicodépresora de carácter sedante-hipnótico, que no se encuentra entre los componentes naturales del organismo. Sin embargo, su consumo está tan generalizado, que parece que forma parte obligada de muchas relaciones sociales y la enorme permisividad hacia este tóxico hace que se enmascaren los riesgos de su consumo y que sea socialmente «tolerante» con su uso, incluso cuando se conduce un vehículo.

Los datos en nuestro país son realmente alarmantes. En lo que se refiere al consumo ocupamos un lugar destacado a nivel mundial, calculándose que por año y habitante se consumen en España unos 160 litros de bebidas alcohólicas, cifra que parece incrementarse con el paso de los años. A su vez, se estima que en nuestro país unas 15.000 personas mueren anualmente —cuarenta al día— por los efectos del consumo excesivo de esta droga legal. En lo que se refiere al número de alcohólicos en España, numerosas investigaciones sitúan la cifra entre un millón y medio y dos millones, muchos de los cuales circulan con vehículos por nuestras ciudades y carreteras. Pero son bastantes millones más —unos cuatro— los ciudadanos que de una manera habitual abusan del alcohol, con todo lo que éste trae de consecuencias físicas y personales, pérdidas económicas, absentismo laboral, violencia en el hogar, atenciones clínicas, hospitalizaciones psiquiátri-

cas, accidentes de trabajo y, por supuesto, accidentes de tráfico. Tras las enfermedades cardiovasculares y el cáncer —en las que el alcohol tiene mucho que ver—, el alcoholismo se sitúa como tercera causa de fallecimientos. Se calcula que la séptima parte de los accidentes laborales, casi la mitad de los de tráfico, uno de cada cuatro suicidios y una buena parte de los homicidios y muchas transgresiones de la ley están relacionados con el abuso de este tóxico.

El consumo abusivo de alcohol produce numerosas alteraciones

orgánicas, algunas de las cuales pueden ser extremadamente peligrosas para la salud y otras pueden afectar de manera directa o indirecta a la conducción. Entre ellas cabría destacar las siguientes:

Cerebro: encefalopatías, degeneración difusa del tejido cerebral, hemorragias, etcétera; **embarazo:** puede producir en el feto anomalías craneofaciales, alteraciones de los músculos esqueléticos, deficiencias del crecimiento, anomalías cutáneas o enfermedades congénitas del corazón; **hígado:** puede producir hepatitis, cirrosis y nu-



En España se consumen más de 160 litros de bebidas alcohólicas por habitante y año. Realmente alarmante.

Muchos no creían en el recambio original.



Cuando tenga que cambiar cualquier pieza, instale un Recambio Original. La garantía para que su automóvil permanezca como recién salido de fábrica.

Sólo las piezas Femsas sustituyen a Femsas. Recambios Originales.

 **FEMSA**
Grupo BOSCH



BOSCH



merosas disfunciones hepáticas; **sexualidad:** impotencia y alteraciones en las glándulas sexuales; **corazón:** miocardiopatía; **digestivo:** gastritis y úlceras de estómago; **piel:** contribuye a que se tengan mayores infecciones y alteraciones en la piel; **intestino:** impide la absorción de diversas sustancias; **sangre:** reduce la producción de glóbulos rojos y hace más lenta la circulación; **páncreas:** inflamación y pequeñas hemorragias. A todos éstos habría que añadir otros muchos daños, cuya relación con el consumo de alcohol está plenamente demostrada: reducción en la producción de proteínas séricas, embolias, hipertensión, trastornos broncopulmonares, mal funcionamiento de riñón, descenso de la capacidad de activar vitaminas, polineuritis, etcétera.

A su vez, el alcohol puede ser causa de importantes **alteraciones psíquicas:** deterioro intelectual, pérdida de memoria, cambios en el estado de ánimo, degradación de la propia imagen, psicosis agudas con celos, paranoias, alucinosis, etcétera. A esto habría que añadir otras no menos importantes como desintegración de la familia, deterioro socioeconómico y las graves repercusiones en la vida laboral a que normalmente llega la persona que abusa del alcohol.

Aparte de todos estos efectos negativos del alcohol sobre la salud física y psíquica, **hay que mentalizarse definitivamente** de que los accidentes de tráfico son el problema de salud pública que mayores niveles de crecimiento ha experimentado en nuestro país en los últimos años, y que en ellos el **alcohol**, incluso consumido en pequeñas cantidades por conductores que no son bebedores habituales ni excesivos, parece ser un agente causal fundamental. Veamos, pues, algunos aspectos relacionados con el alcohol y la conducción, partiendo del planteamiento de que el conocimiento de la forma de acción de esta droga y la concienciación social de sus peligros es el punto de partida y la mejor forma de prevenir los accidentes debidos a ella.

1. La alcoholemia. La alcoholemia es el grado de alcohol que un

individuo tiene dentro de su sangre (TAS); es decir, los gramos de alcohol por litro de sangre. Hasta hace unos años la determinación de la alcoholemia del conductor se realizaba por venopuntura. La lentitud y complejidad de tal proceso hizo que se pasara al procedimiento del aire espirado, método que resulta bastante más rápido y prácticamente igual de seguro que el análisis directo de la sangre. Una vez ingerido, la **absorción del alcohol** en el estómago y el duodeno es bastante rápida, sobre todo si el estómago está vacío, si la bebida tiene una alta concentración etílica, está gasificada o está caliente, en cuyo caso dilata más los capilares gástricos y favorece la absorción. Este rápido efecto puede sorprender al conductor desinformado. Cuando el alcohol ha pasado a la sangre, impregna todo nuestro organismo, sobre todo el cerebro, hasta que desaparece. La **desaparición del alcohol de la sangre** se realiza mediante dos vías. Casi el 10 por 100 se eliminará por el aire espirado o por la orina. El 90 por 100 restante desaparece por vía metabólica, fundamentalmente por el hígado. Es muy importante que el conductor tenga también en cuenta que la **alcoholemia desciende de manera lenta y progresiva** a un ritmo de 0,15-0,20 g. por mil y hora, dependiendo de la curva de descenso de factores como la edad, el peso, la constitución, las características de cada organismo o de si se está parado o activo. Esto significa que si se llega a una alcoholemia de 2,8 g. por mil, después de diez horas el nivel de alcohol en la sangre todavía puede que supere al 0,8 permitido por el Código. En este sentido hay bastante desconocimiento de los peligros de conducir después de una borrachera, incluso pasadas muchas horas, siendo también necesario usar de manera muy controlada los **productos antirresaca**, ya que muchos de ellos sólo enmascaran, pero no eliminan los efectos producidos por la ingesta alcohólica.

2. Alcohol. Conducción y variables personales. El alcohol es una sustancia que puede producir efectos variados según la **persona**

que la ingiere, la **cantidad** de alcohol ingerido-absorbido y las **circunstancias** en que se produce el consumo. Esto debe ser especialmente tenido en cuenta cuando se conduce un vehículo. **Edad:** La defensa metabólica frente al alcohol es muy baja en edades inferiores a 17 años, por lo que el consumo de alcohol en esas etapas de la vida produce más fácilmente alteraciones orgánicas y psicológicas. Por otra parte y según algunos estudios, uno de cada dos muertos de países desarrollados, de edades comprendidas entre los 15-35 años, lo son por causa de un accidente. Y precisamente dentro de esta banda de edad se encuentra el grupo más consumidor de alcohol: aquellos que tienen entre 18 y 30 años. **Sexo:** Se ha demostrado que la mujer está peor dotada que el hombre para la defensa enzimática contra el alcohol, habiéndose comprobado, por contra, que las mujeres tienen una mayor estabilidad que los hombres frente a los efectos del alcohol. Por otra parte, las mujeres parecen más mentalizadas que los hombres de la peligrosidad de conducir bajo los efectos del alcohol. Aunque el consumo de alcohol es mayor en los varones que en las mujeres, resulta especialmente alarmante comprobar cómo se eleva anualmente el porcentaje de mujeres jóvenes que conducen bajo los efectos del alcohol, en comparación con aquellas que sobrepasan los cuarenta años de edad, en las que es bastante infrecuente conducir en ese estado. **Personalidad:** Las personas inseguras, tímidas, depresivas, poco tolerantes a las frustraciones, etcétera, tienen más necesidad de recurrir habitualmente al alcohol y por tanto más probabilidades de conducir bajo sus efectos, habiéndose demostrado que los extrovertidos tienen unos rendimientos más estables que los introvertidos tras el consumo de alcohol. Existen otros **factores que afectan a la alcoholemia** y que deben de ser tenidos en cuenta por el conductor. El peso, por ejemplo, influye en los efectos del alcohol, siendo menor la alcoholemia en personas más gruesas que en delgadas, a igual alcohol ingeri-

do. Las circunstancias personales del momento también influyen: factores como la fatiga, el embarazo o los trastornos de la regla aumentan la sensibilidad al alcohol (Piqueras, 1973); al ingerir el alcohol con el estómago vacío contribuye a una mayor absorción y efectos más rápidos del mismo, lo que tiene que ser previsto por el conductor.

3. Alcohol, infracciones y accidentes. Hasta ahora no se tenían en España datos fiables al respecto de la relación del alcohol con los accidentes e infracciones. Los responsables de la seguridad vial parece que están dispuestos a que esta situación cambie, como lo demuestra el hecho de que desde 1979 se hayan efectuado en nuestro país tres millones de pruebas de alcoholemia, unas preventivas y otras tras la realización de una infracción o accidente. En todo caso, y según datos fiables de la Conferencia Europea de Ministros



A veces un café es la solución ideal contra el cansancio y el sueño, en los viajes demasiado largos.



A-CAR, S.A.

SARDENYA, 229-237 - Vehículos - Teléfono (93)245 58 00* - 08013 BARCELONA

SARDENYA, 229-237 - Servicio - Teléfono (93)246 51 02* - 08013 BARCELONA

DIAGONAL, 281 bis - Recambios - Teléfono (93)245 69 00* - 08013 BARCELONA

ESCORT-ORION

OFERTA EXCLUSIVA PARA TAXIS

Válida hasta 31 diciembre 1988

10 % Descuento s/precio F.F.
y desde 3,9 % de TASA anual
de financiación

OBSEQUIO de un radio-cassette a la compra del vehículo presentando este anuncio.





El tomar copas se ha convertido en un acto social. El consumo de alcohol esconde, la mayoría de las veces, una enfermedad.

de Transportes, entre el 30 y 50 por 100 de los accidentes graves están causados directa o indirectamente por el alcohol, habiéndose encontrado siempre mucho más alcohol en la sangre en aquéllos que han cometido infracciones o han provocado un accidente, que en el resto de los conductores. **Entre las infracciones más comunes realizadas bajo los efectos del alcohol están:** velocidad inadecuada, salirse fuera de las zonas de circulación, lo que resulta en atropello de peatones, circular en dirección contraria o por direcciones prohibidas, bajo o nulo respeto a la señalización, iluminación y señalización incorrecta de las maniobras, conducción errática o adelantamientos inadecuados, con independencia de los comportamientos irrespetuosos y provocativos hacia el resto de los usuarios. Posiblemente si no se consumiera alcohol cuando se conduce, se podrían evitar al año en el mundo más de 100.000 muertes y casi ocho millones de heridos. De ellos, un elevadísimo porcentaje

son víctimas pasivas de la irresponsabilidad de aquéllos que conducen bajo los efectos de la ingesta alcohólica, siendo también elevadas las cifras de peatones o conductores de vehículos sin motor los que mueren o resultan heridos como consecuencia del alcohol, hecho en el que normalmente no se repara.

4. Interacción del alcohol con otras sustancias. Existen numerosas sustancias, drogas y fármacos, cuyo consumo directo puede producir considerables efectos sobre el comportamiento del conductor y convertirse así en un importante factor de riesgo. En muchas ocasiones estos productos se suelen mezclar, consciente o inconscientemente, con el alcohol. Esta mezcla los convierte todavía en más peligrosos, ya que sus efectos se pueden modificar, potenciar o producirse reacciones adversas, de antemano imprevisibles para el conductor, por alterar su capacidad de atención, su memoria, reflejos o percepción. Es especialmente grave la interacción del al-

cohol con las «drogas», los sedantes, hipnóticos, antidepresivos, antipsicóticos, ansiolíticos, anticolinérgicos, antihistamínicos, estimulantes, etcétera. En general, se puede decir que el alcohol interactúa negativamente con muchos medicamentos, sobre todo con los psicotrofos —denominados coloquialmente como «medicamentos para los nervios»— y en especial con los depresores del Sistema Nervioso Central, en los que tiene un efecto depresor aditivo. Ello pone de manifiesto la necesidad de tener precaución cuando se ingiere alcohol y se está bajo los efectos de otras sustancias. Si éstas son fármacos, es imprescindible consultar a un especialista si interactúan con el alcohol, incluso a dosis muy bajas.

5. El conductor alcohólico. En nuestro país existe un elevado número de enfermos alcohólicos, como se comentaba anteriormente. Se ha dicho en algunas ocasiones que el alcohólico crónico es inofensivo al volante, porque es incapaz de conducir. Numerosos

datos procedentes de diversos países, como Suecia, Gran Bretaña, USA o Canadá y que pueden ser indicativos para nosotros, revelan que esto no es así y que un elevado porcentaje de estos enfermos conducen de manera habitual vehículos a motor. No es necesario advertir de los peligros de conducir bajo los efectos del alcohol. Pero posiblemente en lo que no se ha insistido suficientemente es que estos enfermos sufren importantes alteraciones psicofisiológicas, aun estando sobrios y en los períodos de abstinencia. Pueden existir en ellos deterioros en las actividades mentales, cambios comportamentales, problemas de coordinación o disfunciones visomotoras que afectan de manera notable a las capacidades que se requieren para realizar una conducción exenta de riesgos.

6. Efectos del alcohol en el conductor. Pero, en definitiva, ¿por qué el alcohol es tan peligroso cuando se conduce? Existen miles de investigaciones que ponen claramente de manifiesto los perju-

diciales efectos del alcohol sobre las capacidades psicofísicas del conductor. Las alteraciones empiezan a ser peligrosas cuando el nivel de alcoholemia supera 0,8 gramos por mil. Recordemos que a ese nivel de alcoholemia se puede llegar —aunque con diferencias según el sexo y las características físicas de las personas— con 6-7 botellines de cerveza o unos 4-5 vasos de vino o unas 2-3 copas de licor. Esto no quiere decir que por debajo de estas cantidades —menos de 0,8 g. por mil— no aparezcan ya algunas alteraciones, sobre todo comportamentales, que son un claro riesgo para conducir.

Aunque dependiendo de la persona y la dosis ingerida, veamos algunos efectos generales que pueden producir el alcohol sobre el conductor. **Comportamiento:** En general, se puede decir que el conductor que ha bebido normalmente infravalora los efectos que el alcohol tiene sobre su capacidad de rendimiento. Se produce en el una falsa seguridad en sí mismo y un sentimiento subjetivo de creer

que tiene una mejor capacidad para conducir, aumentando la tolerancia al riesgo, lo que le lleva a tomar decisiones más peligrosas de lo habitual. El alcohol disminuye también el sentido de la responsabilidad y la prudencia, mientras que aumenta las conductas impulsivas, agresivas y descorteses. **Nivel motriz:** Descoordinación motora, trastornos del equilibrio, disminución del rendimiento muscular de todo el organismo y bajo control de los precisos movimientos que requiere la conducción. **Tiempo de reacción:** Una de las alteraciones más graves para la conducción. Se produce una importante lentificación de las respuestas frente a las estimulaciones sensoriales, llegando a disminuir los reflejos y el tiempo de reacción ante un obstáculo, por ejemplo, incluso en un 50 por 100, lo que va claramente en detrimento de frenadas de emergencia, giros rápidos, etcétera. **Nivel sensorial:** El alcohol deprime todas las funciones sensoriales, tan vitales para el que maneja un vehículo, res-



MONTEPIO DE CONDUCTORS

SANT CRISTÓFOL. BARCELONA

AUTOMOBILISTA

- DEFENSA JURIDICA PER RESPONSABILITAT CRIMINAL
- RECLAMACIÓ DE DANYS AL VEHICLE



Per a més informació i inscripcions
passeu o escribiu-nos a les nostres
oficines:

PROVENÇA, 173
08036 BARCELONA

o bé truqueu-nos al
253 40 05
sereu ben atesos

REPORTAJE

tándoles rapidez, definición y resolución. Esto es especialmente grave en el caso de la vista. El alcohol trae consigo importantes alteraciones visuales: interferencia en la visión binocular, que impide medir la distancia y velocidad correctamente; diplopia, vulgarmente llamada visión doble; problemas de acomodación ocular a los cambios de luz, los colores y efectos de deslumbramiento, en el consiguiente riesgo en la conducción nocturna; dificultades en la concentración visual, etcétera. **Nivel perceptivo:** Se pueden modificar y confundir las percepciones sensoriales, apareciendo falsos reconocimientos o ilusiones de distinto tipo, con problemas de reconocimiento correcto de señales u otros vehículos. Se altera especialmente la percepción de la distancia y la velocidad propia y ajena. **Coordinación:** Cuando se conduce, la coordinación entre los órganos sensoriales y los motrices —ojos, manos y pies, por ejem-

plo— es fundamental. Esta coordinación resulta bastante alterada incluso con cantidades medias de alcohol en sangre. **Depresión general:** El alcohol es un producto depresor, por lo que en general su ingesta produce un mayor cansancio de lo normal o incluso somnolencia, apareciendo antes la fatiga muscular y sensorial cuando se conduce.

No es de extrañar, según lo expuesto, ese alto porcentaje de accidentes en los que interviene el alcohol. Si en condiciones normales el manejo y la toma de decisiones al volante resulta ya de por sí problemático, no es difícil imaginar lo que puede suceder conduciendo con todas estas alteraciones, a las que podríamos añadir algunas más.

Afortunadamente los datos parecen indicar que desde que empezaron a hacerse mediciones de alcoholemia en 1979 hasta la actualidad, el índice de conductores que dieron positivo en los contro-

les ha disminuido de manera sensible. Quizá estos controles policiales, las sanciones, las campañas informativas y una mayor conciencia social, seguramente sean la clave explicativa de este hecho. Informarse y concienciarse de los peligros del alcohol antes de ponerse al volante es una forma de prevenir el accidente. **Todos los datos expuestos parecen concluyentes: al final del alcohol casi siempre está el accidente.**

Informe realizado por:

Dr. Luis Montoro

Dr. Francisco Tortosa

Dr. José Soler

Unidad de Investigación en Seguridad Vial. Facultad de Psicología (Universidad de Valencia)

Reportaje aparecido en la revista «TRAFICO» del mes de junio.



El alcohol trae consigo importantes alteraciones visuales y falta de coordinación en los movimientos. Todo esto puede causar graves accidentes.

TAXIMETRO MICROPROCESADO ONIX-92



Buscamos instaladores

- EL MAS AVANZADO DEL MERCADO ACTUAL
- DIGITOS DE MUY ALTA LUMINOSIDAD
- ALTA CALIDAD
- MAXIMAS POSIBILIDADES DE TARIFACION
- EXTRAPLANO
- RELOJ-CALENDARIO PERMANENTE
- EXTRAIBLE

Premel s.l.
PRECISION MECANO ELECTRONICA S.L.

Avda. Baja Navarra, 44
Teléfs. 948 - 249966
241787
31004 PAMPLONA

REESTRUCTURACION DEL SECTOR EN TARRAGONA

Como algunos recordaréis, en nuestro número de mayo de 1987 nos hacíamos eco de una propuesta conjunta, generada a instancias del STATC, para hallar una solución factible a la problemática del taxi en Tarragona.

Hoy, transcurrido cerca de año y medio después, y tras una árdua labor, que ha precisado de la presencia en repetidas ocasiones del Secretario General del STATC en dicha ciudad, se ha adoptado el acuerdo en el Pleno Municipal del Ayuntamiento de Tarragona del pasado día 13 de octubre de reestructurar el servicio del taxi, según la propuesta de mayo de 1987.

A continuación reproducimos la misma con las pequeñísimas variaciones sufridas.

Primero.- Reposo Semanal. Los vehículos autotaxis, clase A disfrutarán de un día de reposo semanal de la siguiente forma:

- 50 por ciento de los vehículos los sábados.
- 50 por ciento de los vehículos los domingos.

Estos turnos serán alternativos por semanas y la jornada festiva será:

- Los sábados: de 0 a 22 horas.
- Los domingos: de 4 a 24 horas.

Segundo.- Un día de reposo decenal. Disfrutarán, además, de un día de reposo cada diez días (computando nada más de lunes a viernes). A tal efecto se formarán

seis bloques de diez vehículos y tres de once (total 93 vehículos), que harán fiesta de forma correlativa.

La duración de este reposo será de 24 horas, coincidiendo con el día natural, o sea de 0 a 24 horas.

Quedará totalmente prohibido asistir a las paradas el día de reposo semanal o decenal.

DEL 15 DE JUNIO AL 15 DE SEPTIEMBRE, LAS NORMAS DE REPOSO NO SERAN APLICABLES.

Tercero.- Paradas en los barrios. Se sustituirá la presencia obligatoria de los taxis en las paradas de los barrios por la aplicación de unas tarifas fijas para todos los barrios, tanto de ida como de vuelta.

La Cononja	625 pts
Bonavista	550 pts
Sant Salvador	550 pts
La Esperanza	575 pts
La Floresta	525 pts
Camp Clar	500 pts
Sant Pere i Sant Pau ...	425 pts

Estas tarifas fijas se añadirán a los suplementos de nocturnidad, festivos y salida de FFCC. en su caso.

Los recorridos que contemplan las tarifas fijas son desde la zona centro a la zona oeste o norte de la ciudad y viceversa.

La aplicación de estas tarifas fijas supone un ahorro personal de los usuarios del servicio.

Cuarto.- Contingentación. Fijación de un índice objetivo de contingentación de la oferta del taxi en la ciudad de Tarragona, teniendo en consideración básicamente el número de habitantes (0,84 licencias por cada mil habitantes), según el Padrón Municipal, revisado cada cinco años, y como elementos excepcionales, la actividad económica y el incremento de las actividades turísticas e industriales.

Quinto.- Sanciones. Establecimiento de un sistema de sanciones de tipo económico por incumplimiento del Reglamento para el Servicio Público Urbano de Automóviles de Alquiler.

Sexto.- Del personal del servicio del taxi. Pleno desarrollo del régimen de dedicación exclusiva y de incompatibilidad del personal del servicio del taxi, adoptándose un sistema de control directo para su incumplimiento.

Desde estas páginas felicitamos a los compañeros de la ciudad de Tarragona por esta consecución, y muy especialmente por la contingentación de licencias conseguidas, siendo esa ciudad la segunda del Estado donde se consigue. Barcelona fue la primera en obtenerla, también gracias a los esfuerzos de los compañeros del STATC.

UN NUEVO SERVICIO DE RADIO-TAXI EN LERIDA

TELE RADIO TAXI SEGRE en una Sociedad Cooperativa Catalana limitada de Trabajo Asociado cuyo objeto social lo constituye la realización de servicios de Taxi.

La Cooperativa fue constituida en Diciembre de 1985 por ocho socios con el objetivo fundamental de prestar unos servicios de taxi más eficaces y de mejor calidad adecuándolos a las exigencias

de la sociedad actual.

En estos tres años de vida TELE RADIO TAXI SEGRE ha ido creciendo progresivamente. La cada vez mayor demanda de nuestros servicios ha hecho necesario que el número de socios sea actualmente superior a la treintena.

Actualmente TELE RADIO TAXI SEGRE, además de Servicios de Taxi dispone de Médicos

y Practicantes de Urgencia, así como de Ambulancias y Grúas.

El pasado mes de junio tuvo lugar la inauguración del local adquirido por la Cooperativa, estableciéndose así su domicilio social en la C/ Libertad, 54 Lleida. En dicha inauguración estuvieron presentes además de todos los socios, familiares y amigos, diversas autoridades locales y autonómicas.



En la foto el presidente, Rosendo Palau, la secretaria, Josefa Hernández y los vocales, Francisco Mas y José Antonio Martín, acompañados por el presidente y secretario de la Asociación Provincial de Auto-Taxi, José M. Gatiús e Isidoro Caldero.

TARIFAS

EL TAXI EN ESPAÑA, UN SERVICIO BARATO

ESTAS SON LAS TARIFAS DEL SERVICIO DE TAXIS DE LAS
PRINCIPALES POBLACIONES ESPAÑOLAS

POBLACION	BAJADA	KM.	HORARIA	SALTOS
Albacete	65	39	965	3
Alcalá de Guadaíra	60	32	800	3
Alcoy	70	40	950	3
Algeciras	74	39	1.023	1
Alicante				
Tarifa 3	69	41	975	5
Tarifa 2	87	49	1.200	5
Tarifa 1	0	70	0	5
Almería	70	37	950	2
Asturias				
Tarifa 1	79	43	1.030	1
Tarifa 2	99	54	1.288	1
Ávila	78	48	960	1
Badajoz	79	46	1.010	3



Central del neumático

BALART Y BADIA, S.A.

Tel. 337 24 62 - 322 72 04

PRECIO ESPECIAL TAXI

¡¡MONTE 4 NEUMATICOS NUEVOS Y PAGUE SOLO 3!!

BARCELONA
C/ Entenza, 184
C/ Rosellón, 118
Pº Zona Franca, 94
Gasolinera Mercabarna

L'HOSPITALET
Avd. Isabel la Católica, 10
Gasolinera Bellintze
Gasolinera Las Planas
Carretera del Medio, 171

CONSULTENOS!!

Vd. saldrá ganando !!

Gran Capitán, 1 SANT JOAN DESPI

TARIFAS

POBLACION	BAJADA	KM.	HORARIA	SALTOS
Barcelona				
Tarifa 3	200	50	960	2
Tarifa 2	200	70	960	2
Tarifa 1	200	80	960	2
Benidorm				
Tarifa 2	235	46	945	2
Tarifa 1	200	46	945	2
Bilbao				
Tarifa 3	156	74	1.839	2
Tarifa 2	104	67	1.399	2
Tarifa 1	104	49	1.225	2
Burgos				
Tarifa 2	120	64,5	1.620	1
Tarifa 1	80	43	1.080	1
Cáceres	79	46	1.010	3
Cádiz	74	39	1.023	3
Cartagena	78	42	950	1
Castellón de la Plana	75	40	950	2
Ceuta	60	33	800	1
Córdoba	74	39	1.023	2
El Ferrol				
Tarifa 2	128	70	1.305	1
Tarifa 1	85	50	870	1
Elche	64	38	960	3
Gerona	125	55	900	2
Granada	72	38	1.000	2
Guadalajara	80	41	925	1
Huelva	74	39	1.023	2
Irún				
Tarifa 3	113	64	1.586	1
Tarifa 2	113	72	1.134	2
Tarifa 1	113	42	1.134	1
Jaen	74	39	1.023	2
Jerez de la Frontera	74	39	1.023	3
La Coruña	75	40	900	3
Tarifa 1	97	54	1.067	3
Tarifa 2	81	46	945	3
Lanzarote	65	35	600	2
Las Palmas G. Canarias	65	35	750	2
León	73	43	1.050	3
Lérida	83	52	1.121	3
Logroño	90	52	1.150	1
Lugo				
Tarifa 1	100	50	1.000	1
Tarifa 2	150	75	1.500	3
Madrid	100	42	1.075	5
Málaga	78	41	1.082	3
Manresa	89	59	1.000	1
Mataró	90	48	1.009	3
Muchamiel				
Tarifa 1	63	37	887	3
Tarifa 2	79	45	1.092	3
Murcia	85	40	850	2
Ondara	65	40	800	3
Orense	85	53	1.060	2
Palencia	80	45	930	1
Palma Mallorca				
Tarifa 3	85	47	1.240	5
Tarifa 2	85	65	1.240	5
Tarifa 1	85	80	1.240	5

¿Quién habla de satisfacción?

LA SATISFACCION SE LLAMA BX



Fiabilidad total. Brillantes motores como el del BX GTI, capaz de alcanzar los 198 Km/h y una fulgurante aceleración de 0 a 100 Km/h en 8,9 segundos, o como el milagro del BX Turbo Diesel, capaz de ofrecer una economía de consumo de tan sólo 3,7 litros a los 100 Km y resistir más de 1.400 Km sin repostar, a una velocidad media superior a los 90 Km/h. Motores fiables que sólo necesitan una revisión cada 20.000 Km en la versión gasolina y cada 22.500 en las versiones diesel, con un mantenimiento de tan sólo 2 horas al año.

Seguridad absoluta. Su perfecta aerodinámica, tanto en lo relativo a vientos frontales como laterales; la incomparable potencia de frenado, que garantiza el dominio constante sobre el vehículo; el sistema de dirección asistida (incorporado de serie en varios modelos); y su excelente estabilidad que le permite mantener una altura constante independientemente de la carga o el terreno por el que circule.

Confort pleno. Esta es la realidad: el test científico comparativo realizado por la Asociación Vinçotte demuestra que es el coche que menos fatiga produce en su conductor: Permite rodar de 2 a 4 veces más cantidad de kilómetros que su competencia antes de llegar al umbral de fatiga.

Citroën BX.
La Fuerza de la Razón.

CITROËN BX 

TARIFAS

POBLACION	BAJADA	KM.	HORARIA	SALTOS	POBLACION	BAJADA	KM.	HORARIA	SALTOS
Pamplona					Santiago de Compostela	95	44	960	1
Tarifa 3	128	72	1.746	1	Segovia	84	49	1.028	3
Tarifa 2	123	48	1.164	1	Sevilla	74	39	1.023	3
Tarifa 1	86	48	1.164	1	Talavera de la Reina	70	40	925	5
Ponferrada	80	48	1.007	3	Tarragona	89	59	1.169	1
Pontevedra	83	55	941	2	Tarrasa	82	45	990	1
Puerto de Sta. María	68	36	938	3	Valencia				
Reus	89	54	1.025	5	Tarifa 3	70	70	1.375	3
Sabadell	90	48	1.000	1	Tarifa 2	70	62	1.125	3
Salamanca	90	42	1.050	4	Tarifa 1	70	43	1.010	3
Santander					Valladolid	75	44	1.125	1
Tarifa 3	0	95	1.125	2	Vitoria				
Tarifa 2	98	65	1.465	2	Tarifa 3	100	80	1.800	1
Tarifa 1	75	50	1.125	1	Tarifa 2	100	73	1.270	1
San Fernando	74	39	1.023	3	Tarifa 1	100	49	1.270	1
San Sebastián					Vigo	82	50	1.053	2
Tarifa 3	115	80	1.932	2	Zamora				
Tarifa 2	115	79	1.388	2	Tarifa 1	113	72	1.500	2
Tarifa 1	115	50	1.330	2	Tarifa 2	75	48	1.000	2
Santa Cruz Tenerife	65	750	1		Zaragoza	80	38	1.140	2

EMISORES-RECEPTORES VHF/FM SINTETIZADOS



- 25 W • 100 canales
 - 146-174 MHZ. • 12 V.C.C.
- SE SUMINISTRA CON TODOS LOS ACCESORIOS.

PRECIOS ESPECIALES PARA PROFESIONALES DEL TAXI

INSTALACIÓN, SERVICIO TÉCNICO Y RECAMBIOS GARANTIZADOS

servi PIHERNZ s.a.

ELIPSE, 32
Tels.: (93) 240 09 69 - 334 86 47

L'HOSPITALET DE LLOBREGAT
08905 Barcelona

TAXIS ANFIBIOS EN AMSTERDAM

«Si me necesitas, silba»

Nosotros no suministramos a los turistas excursiones por los canales» dice Rund Gouw, manager de los taxis anfibios de Amsterdam. «Los taxis anfibios llevan a cabo la misma función que un taxi normal, quizá no son utilizados para ir a coger un avión desde el mismo aeropuerto de Amsterdam, no obstante se puede llegar allí con un taxi anfibio». «¿Por qué había de enorgullecerse Venecia de poseer una flota de taxis como los nuestros y no la capital de Holanda, conocida frecuentemente como la Venecia del Norte? —continúa— Después de algunas dificultades iniciales y las burlas por parte del sector del taxi, ahora el taxi anfibio aspira a ser una forma representativa del transporte en este país».

Es difícil pasar por alto el contraste entre los taxis anfibios blancos y las tristes y verdosas aguas de los canales de Amsterdam. Aunque sólo hay cuatro de estos taxis de siete plazas (los cuales son más bajos y versátiles que los que se dedican a las excursiones turísticas por los canales) parecen estar en todas partes. «Sólo silbale y te recogerá» dice con entusiasmo Gouw.

Los mismos canales que tan a menudo, debido a la carga y descarga de camiones, producen a los taxistas verdaderos quebraderos de cabeza, constituyen un sustento para los taxis anfibios. Sus clientes los podemos encontrar en las oficinas que se encuentran sobre los canales, deseando ofrecer a sus invitados extranjeros un panorama diferente de la capital holandesa. Con unos 100 canales para circular el taxi anfibio llega a parte de la ciudad que los botes dedicados a excursiones turísticas no pueden acceder, debido a su tamaño.

Se cobra una tarifa de 25 libras cada hora, la bajada de bandera es una libra treinta y el precio por minuto es de 43 peniques. Los contadores, de los cuales se usa el de tiempo y no el de distancia, se controlan mediante una impresora de recibos, pero el relativo clima húmedo a que están sujetos los taxis anfibios resultó demasiado para la alimentación del papel. A Gouw no le impresionó la pequeña capacidad de memoria de la impresora. En cualquier caso, las carreras de los taxis anfibios se pueden pagar con la tarjeta «American Express».

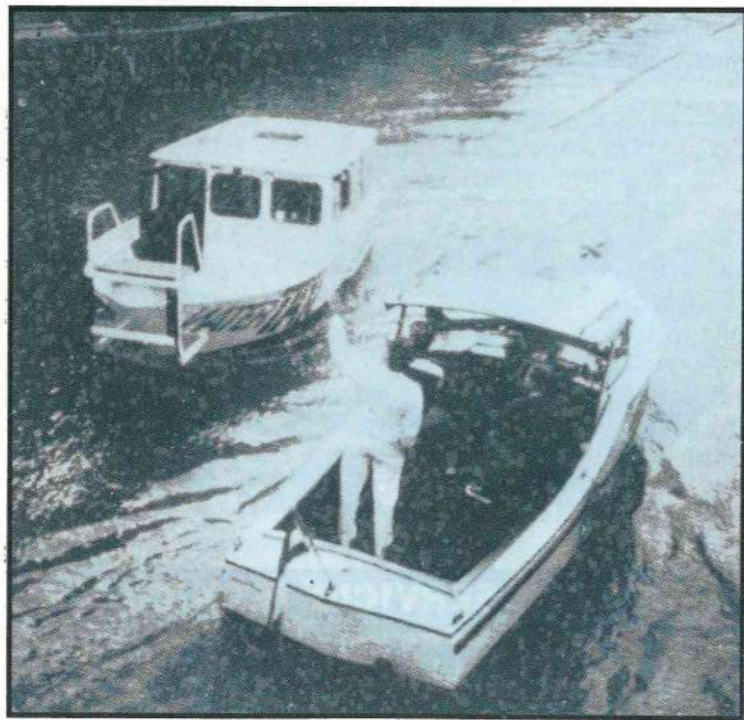
Los taxis anfibios —el Ayuntamiento de Amsterdam ha fijado el número máximo en 10— tiene capacidad para 7 personas, aunque el interior es espacioso y confortable hasta para 10. Los pasajeros se sientan en ambos lados del bote unos delante de otros. Se sirven

bebidas a bordo (vino, cerveza, refrescos) por 70 peniques.

Los botes que se usan para excursiones turísticas han estado siempre solicitados para bodas y fiestas, pero la tarifa de 2 horas necesaria para una boda asciende a 160 libras. «Sin embargo cada vez nos llama más gente solicitando tres botes para este tipo de servicio —comenta Gouw— el único problema es que, con tres taxis menos, no podemos dar un buen servicio a otros clientes, ese es el motivo por el cual hemos decidido comprar un bote con 20 plazas para este tipo de acontecimientos. Pronto añadiremos otro a la flota».

Mala administración

«Para las compañías de excursiones turísticas, nosotros no representamos una competencia en



absoluto —declara Gouw— al principio tuvimos problemas con algunos de los capitanes de estos botes pero ahora la relación está mejorando progresivamente». De cualquier modo, incluso sin el sector de excursiones turísticas de Amsterdam, no existiría la competencia propiamente dicha. Los precios están fijados, el número de botes es limitado y todos ellos hacen las mismas rutas y van en la misma dirección.

El taxi anfibio forma parte de una compañía llamada «Lovers». El director Karel Lovers asesoró al ex conductor Ben Bosboom, en el inicio de este servicio. Dirigirlo resultó un poco más complicado. Gouw abandonó la empresa cuando la mala administración económica se hizo patente y volvió cuando el dueño fundador se marchó, dejándole a él el mando de la operación. «Era un reto empezar de nuevo e intentar obtener beneficios, pero se consiguió». El número 0207570909 forma parte del distintivo del servicio de taxis anfibios y corresponde a una oficina provisional justo en las afueras de la estación central de Amsterdam, a finales de este año un edificio de dos pisos todo acristalado será la nueva sede de este servicio, el cual en estos momentos da trabajo a 22 personas, 18 de ellas a jornada completa. El servicio funciona desde las 9 de la mañana hasta la 1 de la madrugada.

Servicio al consumidor

«No tenemos ningún problema para llevar a cualquier sitio por los canales», dice sonriendo Gouw mientras realiza un giro limpio en un canal apenas más grande que el bote. Esto hace al taxi anfibio especialmente adecuado para excursiones turísticas privadas, aunque Gouw nos advierte que aunque los capitanes conocen bastante bien su ciudad, no son guías turísticos. «Damos una atención extra al consumidor. Como ustedes sabrán ya, los taxistas de Amsterdam no tienen una buena reputación —comenta Gouw— por lo que al servicio se refiere. Esa es la razón por la cual nosotros proporcionamos esa atención extra a nuestros clientes.

Estamos trabajando en unos nuevos uniformes para el personal, que nos distinga más aún del resto de taxistas y que nos haga realmente diferenciadores».

Según Gouw, los taxistas no ven en ellos una competencia. «Saben que nuestro trabajo no es igual que el de ellos. Te das cuenta de esto cuando llueve, entonces es imposible coger un taxi en Amsterdam, en ese caso nosotros no podemos hacer gran cosa y sin embargo nuestros taxis anfibios son tan secos como uno normal». La mitad de los clientes de los taxis anfibios son privados, la otra mitad la componen hoteles o compañías. La emisora de radio local utiliza un taxi anfibio para un juego, y una empresa de tallado de diamantes proporciona transporte gratuito en taxis anfi-

bios a sus clientes. Y también hay algunas compañías cinematográficas que utilizan los taxis anfibios regularmente. Este es un transporte de cortesía.

Aunque los esfuerzos del servicio del taxi anfibio en el campo del marketing pretendían concentrarse en el sector turístico en un principio, ahora aspiran a formar parte de la sociedad de negocios de Amsterdam. «Este año pasaremos el punto de ruptura —dice Gouw— pero ya no estamos en la fase de experimentación, para ver si funciona o no. Sabemos que funciona y que el volumen de clientes se está incrementando de un modo constante pero tenemos que seguir desarrollando el sistema. Amsterdam tiene mucho futuro para un servicio de estas características».



Por Wim Faber, corresponsal internacional del taxi.





En Paris nos envidian

¡La TAXI CARD!

Una tarjeta para pagar el taxi. Y es que en Barcelona hay imaginación, ideas que nos están dando fama de innovadores en las grandes capitales del mundo.

La TAXI CARD. El pago limpio, cómodo y siempre a punto. Para dotar de un instrumento más de trabajo a quienes se desplazan continuamente por motivos profesionales. Para controlar de forma eficaz los gastos de transporte en la empresa. Para atender viajes imprevistos.

La TAXI CARD hace más rentable su tiempo y su capacidad de gestión.

La modalidad de «tarjeta temporal» une a todas las ventajas de la TAXI CARD la del prestigio, ya que vd. podrá obsequiar a invitados, congresistas, asistentes a ferias y convenciones, etc. TAXI CARD, la manera más eficaz, rápida y cómoda de circular por el Area Metropolitana de Barcelona.

TAXI CARD, el placer de viajar en taxi.



CORPORACIÓ
METROPOLITANA
DE BARCELONA

Información: Tel. 336 00 00



CONFEDERACION

POR UNAS TARIFAS RACIONALES

La Confederación presentó, ahora hace un año, al Ministerio de Transportes un estudio sobre tarifas de carretera e interurbanas adecuadas a una racionalización del servicio. Estas tarifas están sobre la mesa del ministro José Barrionuevo que con su incorporación, antes del verano, a este Ministerio ha ido posponiendo su decisión ante problemas que el

considera de mayor importancia.

Estas tarifas pasaron la aprobación de la Comisión Técnica y podrían ser una salida al estancamiento del sector, sin embargo nadie hace nada por solucionar el problema. Por eso la Asociación Provincial de Guipúzcoa convocó el pasado 28 de octubre una huelga de 24 horas a la que se adhirió la propia Confederación enviando

paralelamente al Ministro un telegrama exigiendo la aprobación de estas tarifas.

Desde estas páginas queremos recordar al Ministerio de Transportes que este es un tema muy importante para que este maltrecho sector salga a flote de la crisis que padece desde hace tiempo. Esperemos que no caiga en saco roto.

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 200 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).

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

Provenza, 323 (entre Gerona y Bailén)

INFORMACIONES

ACUERDO CON LA EMT PARA CONTRATAR UN SEGURO CONTRA LOS ATRACOS A TAXISTAS

Ha tenido que ocurrir de nuevo, que un taxista fuera atracado para que la Entidad Metropolitana de Transportes reaccionara y accediera a negociar la contratación de una póliza de seguros que cubra los daños sufridos por un taxista en un robo o atraco.

El pasado día 1 de este mismo mes de noviembre Ángel Carrero Guillén fue asaltado por dos jóvenes que arrojaron su automóvil por la ladera de una montaña en Verdum, donde después de ser

atraco fue abandonado. El coche quedó totalmente destrozado e inservible. Ángel Carrero no había acabado de pagar el vehículo, a pesar de que este tenía ya cuatro años.

Más de 200 taxistas se manifestaron por las calles de Barcelona, al cabo de dos días, para protestar por la inseguridad ciudadana que padece el sector. Los taxistas pidieron ayuda para su compañero a través de los representantes sindicales que se reunieron durante

una hora con Joan Laporta, gerente de la Entidad Metropolitana de Transportes, que aseguró que además del estudio de la contratación de la ya mencionada póliza de seguros se recogerían donativos para Ángel en una cuenta corriente con el fin de comprarle un vehículo de las mismas características que el que poseía, el resto de dinero que falte será aportado por la entidad.

PIRELLI P700Z: UNA NOVEDAD PARA ALTAS PRESTACIONES

En lo más alto de la gama de neumáticos para turismos de altas prestaciones, PIRELLI presenta al mercado mundial el nuevo modelo de perfil extra-bajo P700Z.

Se caracteriza este nuevo producto por disponer de un código de velocidad «Z» (240 Km/h.), consolidándose como uno de los neumáticos más rápidos del catálogo Pirelli en estos momentos.

Desarrollado en colaboración con PORSCHE, AUDI y BMW, el P700Z ha sido homologado, como primer equipo, en los nuevos Porsche Carrera 911, 944, 928S4, BMW M3 y M5, así como por Audi en su modelo «quattro» coupé.

El P700Z nace de la experiencia de Pirelli en el campo de la investigación de neumáticos para vehículos de altas prestaciones: un desarrollo tecnológico conseguido en base a la actividad deportiva de esta firma, así como en la aplicación de nuevos materiales en su confección.

La estabilidad del P700Z se ha conseguido con una «geometría» derivada del producto deportivo (F-1, Rally, etc...); así, la mayor parte de las fuerzas que se producen a alta velocidad se centran en el P700Z, en la parte central de la cintura, consiguiéndose una conducción precisa, confortable y segura en cualquier situación, tanto en seco, como en mojado, características que le confieren, a su vez, una extraordinaria estabilidad en curva.

El P700Z es el último producto de una línea de neumáticos radiales PIRELLI «high performances» que nació en 1974 con la presentación del P7, que continuó con la serie P6 en 1977, y con la segunda generación P600 y P700 en 1985, y el PZero en 1987.

Hace 10 años, sólo 9 modelos equipaban neumáticos «perfil-bajo» en el mercado mundial. Hoy, más de 100 distintos vehículos, ofrecen como equipo de fábrica esta nueva generación PIRELLI.



PLAN FORTUNA JUBILACION PENSADO PARA USTED Y SU FAMILIA



En todo
momento,
a cualquier
edad



FORTUNA ESPAÑA, S. A. DE SEGUROS DE VIDA
GENOVA, 20 - 3.º VIA AUGUSTA, 13 - 15 - 3.º
28004 MADRID 08006 BARCELONA
Tel.: 410 74 48 Tel.: 218 12 08

INFORMACIONES

EXTRACTO DEL ESTUDIO DE COSTES DE LA EXPLOTACION DE UN VEHICULO AUTOTAXI

SEPTIEMBRE 1988

Realizado por los miembros del Servicio de Gestión y Asesoramiento del S.T.A.T.C.

Los presentes gastos están calculados sobre una base de 150 kilómetros diarios.

Seguros sociales (autónomos) ..	772 pts/día
Amortización del vehículo	865 pts/día
Combustible	654 pts/día
Lubricantes	92 pts/día
Neumáticos	168 pts/día
Amortización aparato taxímetro	17 pts/día
Conservación y reparación	606 pts/día
Impuestos, revisiones y seguros .	864 pts/día

Si tomamos como ejemplo la ciudad de Barcelona, en la que el servicio medio es de 311 pts. observaremos que, de acuerdo con la recaudación actual, el 58 por ciento de la misma son gastos fijos, que pueden verse incrementados si el taxista tiene accidentes.

SORTEO MENSUAL TAXI CARD

En el sorteo que se realiza el último día de cada mes en la Entidad Metropolitana del Transporte, resultaron ganadores los siguientes taxistas:

N.º Tarjeta	Asociado	Premio
8228	José Rozas Sola	1 juego de neumáticos Pirelli
6658	Manuel Díaz Herrera	1 batería Tudor
2833	Juan Manuel Risco Barranquero	1 batería Tudor
3718	Fco. Javier Ocaño Molina	1 batería Tudor
8933	Juan José Descalzo Delgado	1 batería Tudor



En el transcurso del sorteo, que contó con la presencia de Andreu Nebot, Director de Servicios del Taxi, Javier Labori, Director General de CETRAMSA manifestó que el objetivo del sorteo es estimular a los taxistas que poseen el Taxi-Card. Anunció asimismo la existencia de contactos con las entidades financieras, para introducir en el sector las distintas tarjetas de crédito que hay en el sistema mercado: Visa, Master Card, Caixa oberta, etc...

Presidente del Consejo de Redacción: MIGUEL TOMAS ROMERO
 Consejo de Redacción: JOSE DELTORO, RAFAEL CARMONA
 Directora: PAU BOLAÑOS
 Secretario de Redacción: FRANCISCO MURILLO
 Colaboradores: RAFAEL ARNAL MAÑEZ
 Redacción: STATC. Carlos I. 82 -08018 Barcelona- Tel. 300 23 14
 Exclusiva de Publicidad: RECURSOS PUBLICITARIOS S.A.
 Villarroel, 204-206 -Barcelona- Tel. 239 41 67
 Director de Publicidad: FRANCISCO GIBERT PERRAMON
 Imprime:

Canigó SCCL. Mallorca, 206 08007 Barcelona.
 D.L.: B-40053/80

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

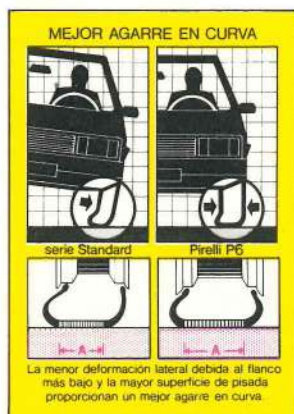
Si quiere Ud. suavizar su funcionamiento proteger las partes metálicas en fricción, limpiar el sistema de inyección y ahorrar combustible, siga el ejemplo de miles de taxistas en todo el mundo: Use productos Wynn's.



Pirelli. Emoción por la tecnología.



Pirelli P6. Parado, el mejor diseño. A alta velocidad, la mejor tecnología.



Cuando se observa un neumático Pirelli P6, impresiona inmediatamente la atractiva estética y la sensación de armonía que se desprende de su diseño.

Sin embargo, la banda de rodaje del Pirelli P6, creada por ordenador, no persigue, en principio, fines estéticos. P6, por el contrario, ha sido ideado para proporcionar la máxima fiabilidad en las más extremas exigencias de conducción.

Para apreciarlo póngalo a toda velocidad.

Comprobará por qué Pirelli P6 es el resultado de la mejor tecnología del mercado. La tecnología Pirelli.

PIRELLI