

# taxi LIBRE

MARZO 1989

REVISTA PROFESIONAL  
DE DIFUSIÓN NACIONAL  
2.ª ÉPOCA, AÑO X N.º 57



## NACE LA CONFEDERACIÓN EUROPEA DEL TAXI

ENTREVISTA A MIGUEL TOMÁS

EL SEGURO OBLIGATORIO SE DISPARA

# taxitronic 22



Repetidor

## LA MAS ALTA TECNOLOGIA EN EL MINIMO ESPACIO

# taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL  
DE DIFUSIÓN NACIONAL  
2.<sup>a</sup> ÉPOCA, AÑO X N.º 57

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

Primera revista del Taxi de España  
Fundada el año 1980

## EDITORIAL

*Durante los pasados días 6, 7 y 8 de enero, se celebró en Lyon (Francia) las I Jornadas de constitución de la Confederación Europea del Taxi. Este acontecimiento es un hecho histórico en el sector del taxi, si tenemos en cuenta que en el 92 se aplicará el Acta Unica Europea, y se ejercitará la libre circulación de personas y mercancías.*

*Los diferentes sectores de la producción se preparan para estar en igualdad de condiciones que nuestros socios del resto de Europa, y es por ello que la Confederación del Taxi de España, a través de los contactos que mantiene con otras organizaciones del taxi europeas, fue invitada por la organización francesa a estas Jornadas Europeas.*

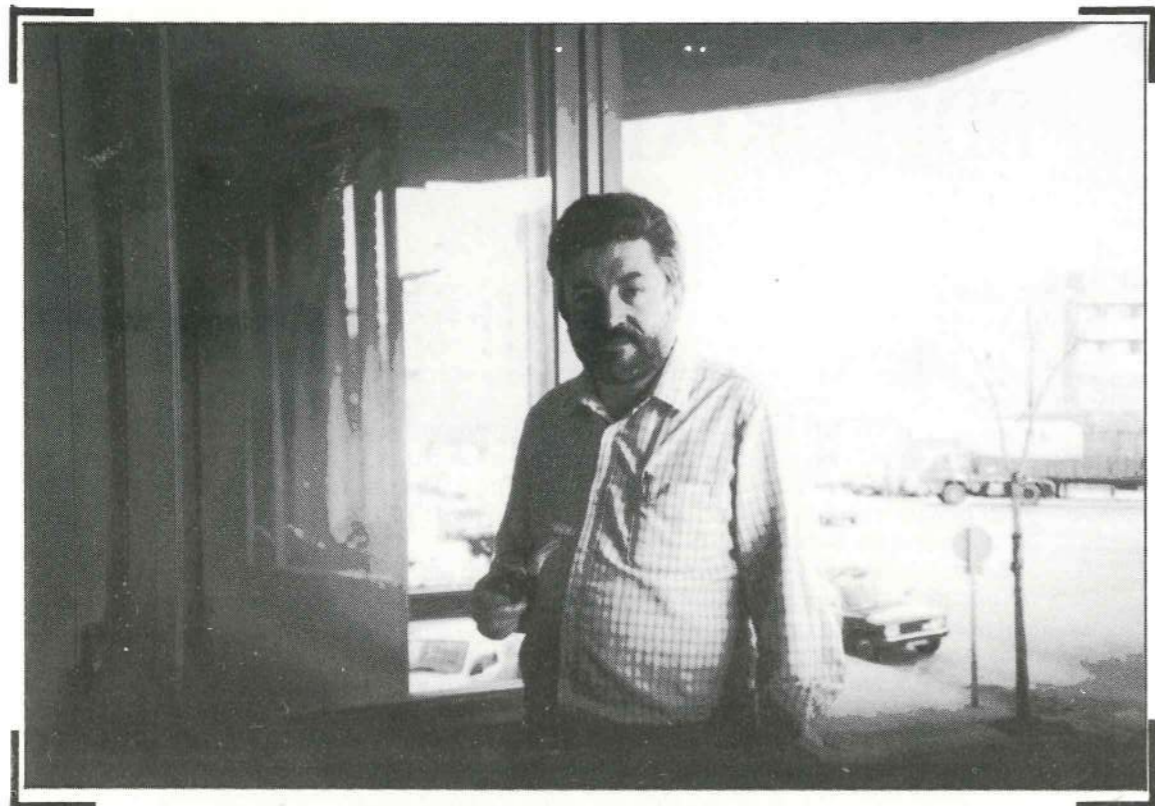
*Lógicamente, la Confederación del Taxi de España no podía dejar pasar el ser una de las organizaciones fundadoras de la Confederación Europea, más si tenemos en cuenta que ello puede fortalecer la organización estatal y por ende a las organizaciones locales y provinciales de la Confederación.*

*Formar parte de la Confederación Europea nos va a permitir unificar criterios con los compañeros de toda Europa, tener acceso a la documentación de otros países y, como no, acceder a los organismos europeos en Bruselas y plantear nuestra problemática. Todo ello en la vía de trabajar por la unificación del sistema tarifario, el IVA y acceder a los fondos europeos para reciclar y reestructurar nuestro sector, en base a conseguir Jornadas de Trabajo Europeas y dignificar la profesión, humanizándola y rentabilizándola, mejorando, en definitiva, el nivel de vida del taxista.*

## SUMARIO:

	PÁGINAS		
Entrevista a Miguel Tomás, Secretario General del STATC . . .	4	tras los cambios de tarifas . . . . .	7
La Generalitat ha incumplido la norma de revisar los taxímetros		Nueva oferta para la compra de taxis «MERCEDES» . . . . .	8
		Se crea la Unión Inter-Comarcal del Baix Ebre . . .	10
		Los seguros se disparan . . .	12
		Nace la Europa del Taxi . . .	16
		El Turbo con las horas contadas . . . . .	20
		El Salón del Automóvil, más grande que nunca . . .	25
		La obligatoriedad del uso de cinturones en ciudad para el Sector . . . . .	26
		Record d'una periodista . . .	28
		El STATC compra una emisora de radio-taxi . . .	29
		Un equipo de fútbol Sala femenino del STATC . . .	30

# Miguel Tomás: «Estos 4 años van a ser un reto para el taxi español»



El recién elegido secretario General del STATC habla para TAXI-LIBRE del futuro del Sindicato y de la creación de la Confederación Europea del Taxi. España empieza a caminar al lado de los países económicamente fuertes y según Miguel Tomás debe salir de su tercer-mundismo en el tema del Taxi. El futuro está en la unificación de reglamentaciones y tarifas.

**- Pregunta:** Acaba de ser reeligido secretario general del STATC ¿Qué ha significado para Vd. el IV Congreso de su Sindicato?

**- Respuesta:** El Congreso del Sindicato ha significado un reforzamiento de la organización en el ámbito territorial de Cataluña,

por otro lado también significa unas perspectivas de trabajo a 4 años vista con una serie de propuestas de futuro, alguna de las cuales ya se están llevando a cabo en estos momentos y sobre todo la perspectiva de conseguir para el año 1992, que es cuando se va a celebrar el V Congreso de STATC, y que además coincide con las Olimpiadas que deberán realizarse en Barcelona, conseguir una mejora sustancial en las condiciones de vida de los taxistas.

**- Pregunta:** ¿Barcelona y su Área Metropolitana tiene un peso específico en el STATC?

**- Respuesta:** Fundamentalmente el Sindicato se nutre de taxistas que trabajan en Barce-

lona y su Área Metropolitana donde hay mayor número de afiliados y donde también hay mayor actividad sindical. Incluso en los Estatutos del Sindicato se recoge la situación real del Área Metropolitana con respecto al resto. Las propuestas que se van a llevar a cabo en el presente año con respecto a los acuerdos del Congreso son: por un lado tirar adelante las mejoras en Seguridad Social que en este momento se están planteando, es decir, una ofensiva fuerte a nivel del Ministerio de Trabajo, conjuntamente con CC.OO. y UGT a partir de la movilización del 14-D, para conseguir la equiparación de la Seguridad Social al régimen general que es una antigua reclamación de nuestro colectivo.

l...

**- Pregunta:** ¿Y concretamente en Barcelona?

**- Respuesta:** En Barcelona tenemos pendiente la reestructuración del sector y acabar definitivamente con el problema del aeropuerto. Estos son los objetivos prioritarios que tenemos durante este año y que se resumirían en conseguir acabar con las situaciones de deterioro y de la mala imagen del taxi.

**- Pregunta:** ¿Qué otros proyectos sociales tiene el Sindicato?

**- Respuesta:** Existe el proyecto aprobado por el Ejecutivo de Cataluña de avanzar en la Secretaría de Jubilados, organizando el conjunto de jubilados que tiene el Sindicato, favoreciéndoles una serie de actividades, para que no se desvinculen totalmente de éste, realizando gestiones que nadie mejor que ellos pueden rea-

lizar, tanto por su conocimiento del sector como por su disponibilidad de horario.

**- Pregunta:** ¿Cuál es la postura del STATC sobre los radio-taxis?

**- Respuesta:** Otro de los temas aprobado por el Ejecutivo y que se está llevando ya a la práctica es la creación de una Federación de Radio-Taxis de Cataluña, ligada al STATC. El Sindicato tiene en la actualidad incidencia en 14 o 15 emisoras de radio-taxi. Los servicios de radio-taxi son una realidad que está ahí y se ha de contemplar. Más porque las emisoras tienen una problemática específica como entidades. Es a partir de esas características que hemos empezado a elaborar unos Estatutos para recoger esa Federación, hasta el próximo Congreso donde está previsto reconocerlas como una sección más del Sindicato.

**- Pregunta:** En el programa TAXI-92 se contemplaba la creación de una emisora de Radio-Taxi del Sindicato, ¿cómo está el tema?

**- Respuesta:** Dentro de esa misma dinámica de la que hablábamos antes, se ha previsto la creación de la emisora de Radio-Taxi del STATC en Barcelona. Por lo cual se acaba de efectuar la compra de una emisora que se llama «Barna-Taxi». Esta emisora va a ser una de las más modernas de Europa, en cuanto a adelantos tecnológicos se refiere. El STATC diseñó hace unos años la creación de un sistema moderno, ágil y eficaz de Radio-Taxi, que aunque ha sido ofrecido reiteradamente a la Administración, ya que el proyecto es muy ambicioso, sobre todo económicamente, ha decidido llevarlo a cabo unilateralmente tal y como lo planteó en su proyecto TAXI-92.

l...

1 AÑO

taxi LIBRE

Asegúrate la recepción de la revista puntualmente en tu domicilio cada dos meses. **SUSCRÍBETE**, rellenando este boletín y remitiendo el importe de un año (6 números).



SUSCRIPCIÓN 1 año.

Nombre .....

Apellidos .....

Domicilio ..... Tel. ....

Ciudad ..... D.P. ....

Provincia .....

Deseo suscribirme a TAXI LIBRE por 1 año (6 números) al precio de 1.000 ptas. gastos de envío incluidos.

Abonaré el importe

Mediante talón adjunto a nombre de FGP y Asociados S.L.

Mediante giro Postal n.º ..... fecha .....

Firma

Esta emisora permitirá disponer de 1.500 móviles en Barcelona (la emisora que más móviles tiene en este momento son 400) y eliminará los servicios a través de la voz. Todos los contactos se efectuarán a través de una pantalla de ordenador que se llevará instalada en el coche. La central recibirá la llamada y automáticamente la transmitirá al taxi que se encuentre más cerca del punto de la llamada y le otorgará el servicio con una señal que le indicará el móvil. Este modelo es semejante al que ya funciona en Estocolmo y que es el único que existe en toda Europa.

– **Pregunta:** Hábleme sobre la creación de la Confederación Europea del Taxi...

– **Respuesta:** Sobre el tema de la creación de la Confederación Europea del Taxi tengo que decir que ha sido muy importante para el Sindicato teniendo en cuenta que éste también participó en la creación de la Confederación Española, fue una de las organizaciones fundadora y ahora lo volvemos a ser a nivel europeo. Esta nueva organización pretende organizar a los taxistas de toda Europa teniendo en cuenta la perspectiva del Acta única para 1992 y la eliminación de fronteras. Va a haber libre circulación de los taxis por toda Europa lo que va a cambiar sustancialmente las cosas. Se trata de conseguir, por un lado analizar la problemática de los diferentes colectivos



«La creación de la Confederación Europea del Taxi, permitirá unificar reglamentos y tarifas».

del taxi en Europa, teniendo en cuenta la situación tan dispar que existe. Por ejemplo, Luxemburgo o Alemania e incluso Italia y Francia, la rentabilidad del taxi es bastante buena, mientras que en Grecia, España o Portugal el taxi es todavía tercermundista. Por poner un buen ejemplo de los 12 países de la CEE el taxi en España estaría en el 9.º lugar. Lo que se ha podido detectar en esas jornadas es la falta de uniformidad en cuanto a reglamento, horarios y tarifas. En España no existe reglamentación en el tema de horario y bien sabido es que el tema de la rentabilidad ha de estar ligado al horario y adaptación de la oferta a la demanda y las tarifas también son bastante más bajas que las del resto de Europa. Otra diferencia está en que en la mayoría de los países europeos se contrata el servicio a través del teléfono y no como se hace en España en la misma calle. Estos 4 años van a ser un reto importante para el taxi español.

– **Pregunta:** ¿Qué se desprende de ese análisis exhaustivo?

– **Respuesta:** Se pretende unificar reglamentaciones tanto a

nivel estatal como local y también ministerial. Las tarifas en España corresponden al Ministerio de Transportes, mientras que en Francia corresponden al Ministerio de Hacienda. Es decir crear una ley aplicable a todos los países en general, ordenar el sistema tarifario y recabar fondos de la CEE para elevar la capacitación profesional del taxi.

– **Pregunta:** ¿La creación de esta Confederación Europea va a ser testimonial o será operativa?

– **Respuesta:** El STATC se ha comprometido en organizar las I<sup>as</sup> Jornadas Europeas del Taxi en Barcelona, para potenciar la Confederación Europea del Taxi. De entrada va a colaborar la Entidad Metropolitana del Taxi, tanto económicamente, como en infraestructura. La diferencia con las jornadas de Lyon es que además de las organizaciones del Taxi, también van a participar las Administraciones. Eso significa que el trabajo va a ser constante y continuo y que vamos a presionar como colectivo para que todos los Gobiernos nos oigan y nos acepten como interlocutores válidos. De eso depende nuestro futuro.



«A los taxistas se les exigirá saber idiomas».

## La Generalitat ha incumplido la norma de revisar los taxímetros tras los cambios de tarifas

Los taxímetros de los taxis del área metropolitana barcelonesa son los únicos de toda España cuyo mecanismo, tras un cambio de tarifas y tal como obliga la normativa vigente, no son revisados inmediatamente por la administración. Esta norma se cumplió escrupulosamente en Catalunya mientras dependió del Ministerio de Industria, pero cayó en desuso a partir del momento en que la competencia fue traspasada a la Generalitat.

El procedimiento habitual de adaptación de un taxímetro a unas nuevas tarifas se realiza mediante la sustitución parcial del sistema mecánico o electrónico, operación que se lleva a cabo en alguno de los talleres oficialmente autorizados. La administración —“en el plazo máximo de 72 horas”, según el reglamento vigente— debe dar inmediatamente su visto bueno a la modificación del contador.

El resultado de esta situación es que, en la práctica, la revisión del taxímetro queda aplazada hasta el momento en que ha de ser inspeccionado todo vehículo. Esta revisión debe ser realizada cada seis meses si el taxi tiene más de cuatro años; y cada año si es más nuevo.

Un ejemplo puede ilustrar las consecuencias de este retraso, tomando como referencia un taxi metropolitano, prácticamente nuevo, que pasó su revisión obligatoria a finales de diciembre y cuyo taxímetro está siendo adap-

tado a las tarifas que entraron en vigor el 2 de enero. En el caso de que el taller autorizado se equivoque, el error no se detectará hasta finales de 1989.

### Sector conflictivo

La explicación oficial es que resulta prácticamente imposible revisar, en breve plazo, los 11.000 taxis metropolitanos que, lógicamente, cambian los mecanismos de sus taxímetros en pocos días, cuando se autoriza un cambio de tarifas. Aunque nadie quiera reconocerlo, parece existir, sin embargo, otro problema. Las Inspecciones Técnicas de Vehículos (ITV), organismos encargados de estos menesteres, cobran 875 pesetas por la revisión de un vehículo.

En un sector tan conflictivo como es el de los taxistas nadie se atreve a obligar a uno de estos profesionales a pagar dos veces esta cantidad en un breve plazo de tiempo. La primera por la revisión del vehículo y la segunda por la del taxímetro.

El problema se resolvería, sin embargo, si la revisión del taxímetro fuera gratuita, pero las ITV se niegan ya que se trata de organismos de gestión privada aunque dependan administrativamente de la Generalitat.

El Ente Metropolitano del Transporte no ha querido informar de cuál es el porcentaje de taxímetros en los que las ITV de la Generalitat detectan irregularidades. X.A.

Reportaje aparecido en “La Vanguardia” en las pasadas semanas.



# CONFEDERACIÓN

## 2.ª OFERTA DE AUTO JUNCOSA, S.L.

MERCEDES-BENZ 190-D

2.617.000,-

**Equipo de serie:**

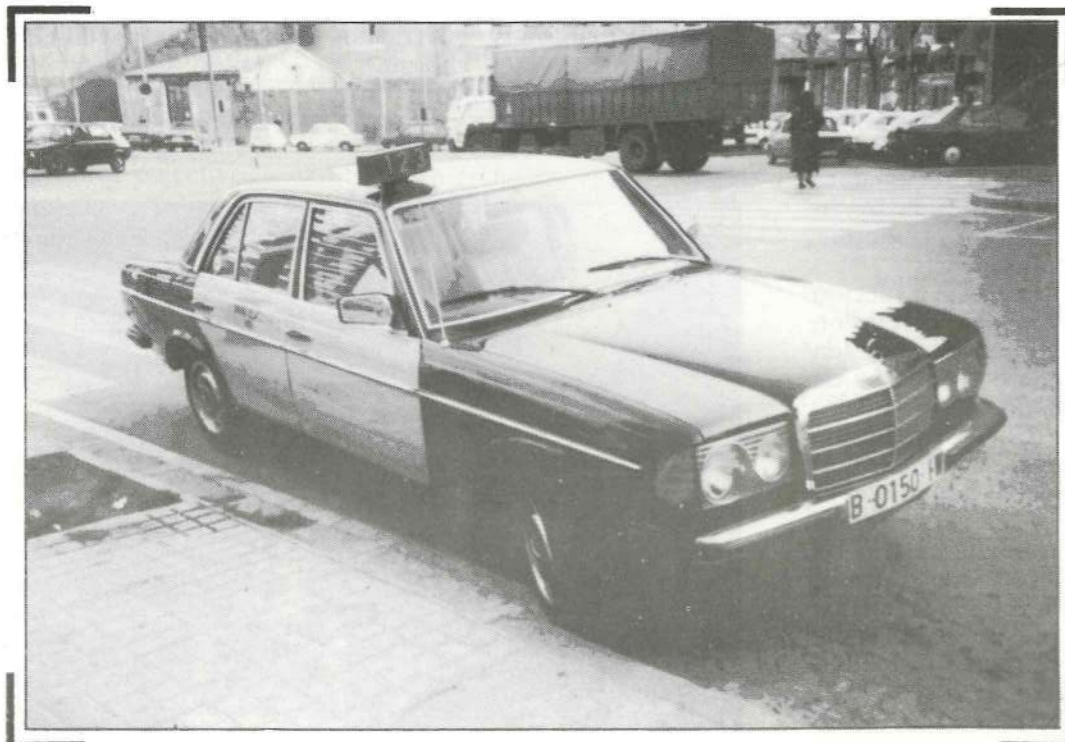
Pintura negra  
Tapizado en tela  
Dirección asistida  
Faros antiniebla delanteros  
Piloto antiniebla trasero izquierdo  
Cambio manual de 4 velocidades.

**Equipo opcional:**

Clave 450 = Equipo para Taxi internacional que contiene:

- Equipo inicial para accionamiento y fijación transmisor de impulsos para taxímetro.
- Juego especial de cables para taxímetro y aparatos de radiocomunicación.
- Guantera preparada para montaje de cualquier taxímetro electrónico.
- Consola central preparada para montajes de cualquier modelo de radiocomunicación.
- Caja-enchufe de 12 v. en espacio inferior del acompañante para conectar lámparas portátiles.

54.900,- /...



# CONFEDERACIÓN

/...

- Enchufe para la iluminación del rotulo del techo.
- Cartera con cerradura en puerta conductor.
- Lámpara orientable de halógeno y lámparas más potentes en el espacio trasero.
- Ceniceros alumbrados en puertas traseras.
- Esterillas de goma en forma de bandeja para todo el piso interior.
- Asientos reforzados delante y detrás.
- Respaldo trasero recto.
- Alternador y batería reforzados.

Clave 593 = Cristales tintados.	38.400,-
	<hr/>
	2.710.300,-
Bonificación 8% especial para taxi.	216.824,-
	<hr/>
Precio neto del vehículo.	2.493.476,-
Transporte.	22.000,-
	<hr/>
	2.515.476,-
I.V.A. 12%	301.857,-
	<hr/>
	2.817.333,-
	<hr/>

**Condiciones:**

No se admite coche a cambio.  
Matriculación exclusivamente a través del STATC.  
Paga y señal de 250.000 ptas. por vehículo.  
Revisiones de 1.500 y 10.000 kms. gratuitas para el cliente.



**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

## SE CREA LA UNIÓN INTER-COMARCAL DEL BAIX EBRE



Existe en estos momentos una problemática con la Seguridad Social, para los taxistas del Baix Ebre. Los taxistas están realizando servicios que le pertocan a la Seguridad Social y existen comarcas donde están apareciendo vehículos piratas que practican el intrusismo. El pasado 26 de enero se hizo una reunión en Tortosa donde participaron más de 60 taxistas y donde se vio la necesidad de organizarse en una inter-comarcal. Algunos de ellos ya eran afiliados al STATC. Después de esa reunión

se mantuvo otra en Barcelona, para configurar la Unión Inter-Comarcal del Baix Ebre, con la intención de aglutinar a todos los taxistas afectados. Se ha constituido el Secretariado y se han iniciado las primeras gestiones para resolver esa problemática, que se basa en el tema de la Residencia de Tortosa y el representante de la Generalitat que, unilateralmente, ha cambiado los servicios que realizaban los taxis por otros servicios de ambulancia o similares. Antes en Tortosa, el médico especialista era el que determi-

naba el traslado en taxi o ambulancia según la dolencia que se tuviera, ahora el servicio del taxi se ha anulado y es la Inspección la que ha asumido esa decisión y está derivando esos servicios a las ambulancias, aunque sólo se trate de una rotura de brazo o muñeca. Con la creación de la Inter-Comarcal se ha conseguido que los taxistas del Montsià i el Baix Ebre sean, al menos, escuchados por la Administración y puedan defender sus derechos colectivamente.

# Fem un canvi d'aires.



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

CAMPANYA PER A LA MILLORA DEL PAISATGE URBÀ

Ajuntament  de Barcelona



Àrea metropolitana de Barcelona  
Entitat del transport

# LOS SEGUROS SE DISPARAN

## Subirán el 23 por 100

Por la adaptación a las garantías exigidas por la CEE y el incremento de los costes y siniestralidad

La adaptación de España a la CEE obliga a que en 1989 los límites mínimos de garantías por el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria se multipliquen por cuatro. Así, los daños personales pasarán a ocho millones, mientras los materiales se fijarán en 2,2 millones de pesetas.

Esto obligaría ya a las compañías aseguradoras a un reajuste (siempre es una subida) de las primas de las pólizas, que éstas fijan en un 11,5 por 100. No obstante, esta subida se ha unido a la que las aseguradoras iban a realizar debido al incremento del coste en reparaciones, repuestos, etcétera, que

tasan en un 10,85 por 100. Total que los seguros pueden subir en torno a una media del 23 por 100, matizándose las cantidades bastante con las características individuales de cada uno de los 13'4 millones de pólizas de automóviles.

El aumento medio del precio del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para usuarios del automóvil en 1989 se situará en torno a un 23 por 100, aunque variará en función de datos individuales, como la compañía aseguradora, el tipo de vehículo, la zona por donde habitualmente circule, los distintos seguros que tenga contratados (daños propios, a terceros, responsabilidad ilimitada, asistencia en viaje, etc.) o, incluso, de posibles bonificaciones individuales por baja siniestralidad. Aunque se ha generalizado la justificación de esta subida diciendo que es imputable a la adaptación de esta subida a las indemnizaciones obligadas por la CEE (Comunidad Económica Europea), lo cierto es que un importante porcentaje (un 10,85 por 100) es achacado por las compañías aseguradoras al incremento de costes y de siniestralidad producido en el año 1987.

El tratado de Adhesión de España a la CEE obliga a que los límites de garantía de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria se situen, antes del 31 de diciembre de 1988, en un 16 por 100 de los fijados,

mediante una directiva, para los países miembros. De esta forma, antes de esa fecha, las garantías de este seguro tenían que estar situadas en ocho millones de pesetas para daños personales y 2,2 millones para daños materiales. (Los límites vigentes en 1987 estaban fijados en dos millones para daños personales y 500.000 pesetas para daño materiales.)

Este paso de las garantías que, como mínimo, deben cubrir los seguros de responsabilidad civil obligatorios ha obligado a las compañías en las primas de las pólizas contratadas. Esta revisión, en lo que a la influencia de este factor concreto se refiere, produciría un incremento cifrado por UNESPA en torno al 11,5 por 100.

### Inflación en las indemnizaciones

No obstante, las compañías aseguradoras incrementarán las primas por encima de esas cantidades en función de varios factores. En primer lugar, UNESPA señala que se ve «impotente para

contener el incremento de algunos factores, como por ejemplo las indemnizaciones». Enrique Marco, vicepresidente de la agrupación de automóviles de UNESPA, asegura que «existe una inflación muy importante de las indemnizaciones por víctimas y esto repercute en todos los asegurados». De hecho, las compañías de seguros están comenzando a hablar del «síndrome de adaptación», que, en su opinión, está condicionando a que los jueces fijen como indemnización la cantidad fijada como límite mínimo de garantía del seguro fijado por la CEE.

Además, las aseguradoras señalan el fuerte incremento del coste de las reparaciones y de los repuestos «que según el citado Enrique Marco, ha subido, por supuesto, por encima de la media de inflación del país». Estos factores han llevado a que el coste medio por siniestro se haya disparado, por utilizar las palabras del vicepresidente de UNESPA. De hecho, el coste medio del siniestro en 1987 ha pasado a situarse en 46.488 pesetas, lo que ha llevado a las compañías a pagar, durante ese mismo año, 229.290,2 millones de pesetas. /...

... Todos estos incrementos, sumados al fuerte incremento de la siniestralidad (en 1987 hubo casi 900.000 siniestros más que en el año anterior, alcanzándose los 4.936.457 siniestros, con un incremento porcentual cifrado en torno al 30 por 100) han obligado a las compañías de seguros a incrementar (ajustar, en su terminología) las primas de las pólizas contratadas. Por este concepto, es decir, por el incremento de costes, el precio de los seguros del automóvil subirá en torno a un 10,85 por 100.

### Muchos factores

Sin embargo, las compañías de seguros se muestran reacias a valorar la subida de forma globalizada, ya que las pólizas individuales están modificadas por multitud de factores. Así, por ejemplo, el precio final de una póliza depende del tipo de vehículo asegurado, de su valor, de que circule habitualmente por una zona de alta, media o baja



En 1987 hubieron casi 5 millones de siniestros en nuestro país.

siniestralidad, de que haya contratado un seguro de responsabilidad civil con las coberturas obligatorias o que haya concertado responsabilidad ilimitada, de la edad del conductor, de posibles

bonificaciones que tenga por un historial de baja siniestralidad, etcétera.

Además, no hay que olvidar otro factor fundamental. Las tarifas de los seguros son libres, es decir, que no tienen que autorizarse por ningún organismo, sino, simplemente, comunicarse a la Dirección General de Seguros. De esta forma, una compañía determinada puede subir el precio de sus pólizas de automóvil por encima de esas cantidades medias estimadas en función de los resultados del año anterior o de una siniestralidad especialmente alta entre sus asegurados. No obstante, los directivos de la patronal de compañías aseguradoras aseguraron en rueda de prensa que «esto lo regula el propio mercado. Una compañía que suba sus pólizas en un 70 por 100, por ejemplo, no venderá seguros o, incluso, perderá parte de su cartera de clientes».

Por otra parte, hay que añadir que algunas pólizas sufrirán posteriormente un recargo del 5 por 100. La explicación es que las pólizas se incrementan a su vencimiento (un año después de contratarlas), que posiblemente no coincida con el día 1 de enero. Este recargo se cobra en función del tiempo que se ha estado efectivamente dando una cobertura mayor de las responsabilidades /...



Los costes de las reparaciones se han disparado.

# REPORTAJE

... (desde el 1 de enero al vencimiento de la póliza) y pagando, por decirlo de forma simplificada, el precio antiguo. Es decir, que, en definitiva, el seguro subirá en cada caso particular en una cuantía distinta (aunque se mueva en torno a un 23 por 100) y que no se podrá cuantificar claramente hasta que la compañías no actualicen sus pólizas y se cumpla el período de contrato distinto en cada caso.

## Los consumidores, en contra

Las asociaciones de consumidores se han mostrado bastante reacias ante la anunciada subida de los seguros de los automóviles. Tanto la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) como la Unión de Consumidores Españoles (UCE) se han manifestado en contra de la misma. Javier Angelina, presidente de UCE, declaró a TRAFICO que «estimamos que la subida de que se está hablando no está suficientemente justificada» y que «la UCE es contraria a la subida mientras las justificaciones sean insuficientes».

De igual manera, Ignacio de Uriarte, de la OCU, estima que «en defensa de los consumidores, somos contrarios a esta subida, ya que, especialmente por lo que se refiere al seguro de automóviles, resulta hoy día elevadísima». Javier Angelina (UCE) señala que «se está diciendo que esta subida es debida a la entrada de España en el Mercado Común, pero los porcentajes de subida no se corresponden con los exigidos en la responsabilidad por la CEE».

La OCU, por su parte, se muestra quejosa con no haber sido consultada, pues «las disposiciones de nuestra Ley General de Defensa de los Consumidores obligan a la consulta a estas organizaciones en toda medida legislativa que afecte a los derechos de los consumidores y usuarios».

Por último, Javier Angelina piensa que los otros seguros «son lógicos, pero los del automóvil nos parecen carísimos».

La UCE tampoco se muestra de acuerdo con la imputación de subida que las aseguradoras hacen por incremento de los costes de reparaciones y similares. «Estamos en un terreno proceloso —señala Angelina—, porque sobre la subida de costes habría mucho que decir y también sobre cómo se imputan esos incrementos.» De hecho, Javier Angelina recuerda que en el anterior ajuste del seguro realizado por la primera adaptación a los límites comunitarios «unificaron las dos partes, pero asegurando lo mismo y más caro».

## Entre 6.000 y 7.000 pesetas

La patronal de compañías aseguradoras ha calculado, a modo de ejemplo, el incremento que en 1989 sufrirá un vehículo de carácter medio. No obstante, hay que recalcar en que son cifras orientativas, sujetas a los cambios debidos a las distintas compañías, zonas de circulación y conductor.

El vehículo elegido es un Ford Fiesta Súper (inscrito en el grupo 4 a efectos del seguro) que circule por la zona de siniestralidad A (la de mayor número de accidentes). Se han calculado dos posibilida-

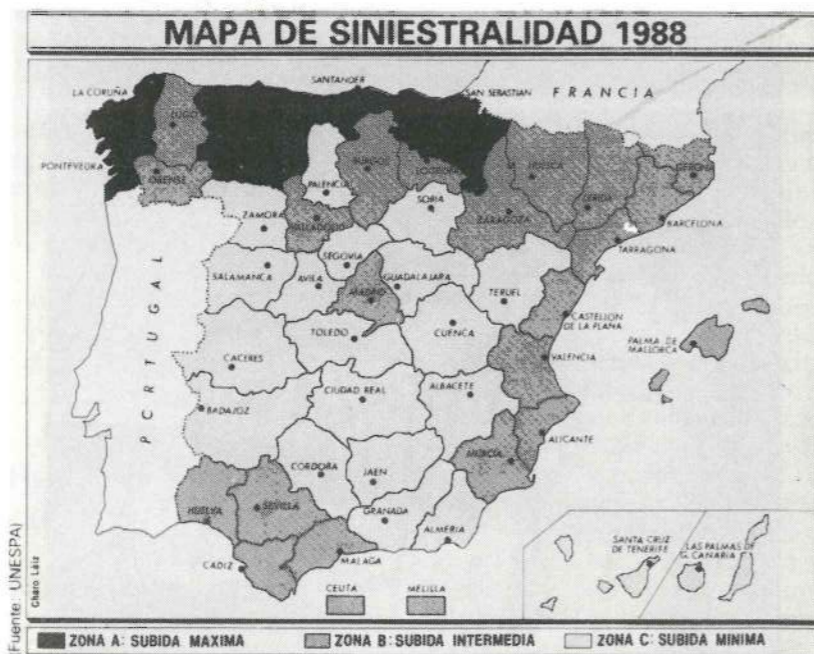
des, que reúnen a la práctica totalidad de los conductores de automóviles.

## La próxima subida, en el 93

Antes del 31 de diciembre de 1995, España deberá tener los mismos límites de responsabilidad en los seguros de automóviles que los restantes países de la CEE: 56 millones de pesetas (350.000 ecus) para daños corporales y 14 millones de pesetas (100.000 ecus) para daños materiales. Naturalmente, esta adaptación supondrá nuevas subidas de las primas de las pólizas imputables a estas subidas.

No obstante, para 1993 (el decreto deberá salir antes del 31 de diciembre del 1992) habrá nuevos límites de responsabilidad (15 millones para daños personales y 4,3 millones, para daños materiales) que supondrán nuevos incrementos en las pólizas de los seguros. No obstante, los incrementos debidos a aumento en los costes de reparación, piezas, gestión, etcétera, las compañías de seguros podrán aplicarlos a las primas anualmente.

Reportaje aparecido en la revista «Tráfico» del mes de enero de 1989



Las zonas de siniestralidad máximas en España se dan en el Norte de España.

# REPORTAJE

Cobertura (Tipo de seguro)	Prima pagada en 1987	Incremento por siniestralidad en 1988		to		Precio final 1989
		(%)	(Ptas.)	(%)	(Ptas.)	
Responsabilidad civil de suscripción obligatoria + responsabilidad civil suplementaria a terceros hasta 7.500.000 ptas.	21.786	10,85	2.364	11,5	2.778	26.928
Responsabilidad civil de suscripción obligatoria + responsabilidad civil ilimitada.	22.096	10,85	2.397	22,26	5.452	29.945

## SEGUROS DE AUTOMOVILES, DATOS ESTADISTICOS 1983-1987

Año	N.º de pólizas	Primas (en millones)	Recargo externo (en millones)	Provisiones técnicas (en millones)	Gastos de gestión (interna y externa) (en millones)	Siniestros	
						Número	Importe (en millones)
1983	10.811.278	129.144,31	16.462,85	153.417,94	—	3.348.247	94.485,00
1984	11.237.181	150.281,88	18.210,20	180.384,98	—	3.513.934	111.144,90
1985	11.484.985	164.184,95	19.701,21	200.589,37	66.587,12	3.689.724	129.489,90
1986	11.829.810	210.885,18	21.304,13	243.558,12	78.133,21	4.042.817	162.760,00
1987	13.473.739	342.335,69	11.483,18	345.845,01	106.802,25	4.936.457	229.290,19

(Fuente: UNESPA)

## SEAT MALAGA



## AL SERVICIO DEL TAXISTA

Entra en el Club de la Gente Satisfecha. Para que disfrutes del confort, sin echar de menos las prestaciones. Entra en la extensa gama Malaga y disfruta.

Y además con las mejores condiciones en la compra y la financiación, con la máxima valoración y con un especializado servicio de asistencia.

SABEMOS COMO ATENDERLE



c/. Pallars, 128-130  
Tel. 300 41 11

c/. Bolivia, 99  
Tel. 300 87 11  
BARCELONA

Vía Augusta, 12  
Tel. 384 02 51  
BADALONA

Anselm Clavé, 65  
Tel. 870 30 54  
GRANOLLERS

Avda. Maresme, 475  
Tel. 790 38 40  
MATARO



## NACE LA EUROPA DEL TAXI



Durante los días 6 a 8 de enero se reunieron en Lyon (Francia) los representantes de las organizaciones del taxi de Francia, Gran Bretaña, Bélgica, Luxemburgo, República Federal de Alemania, Dinamarca, Portugal, Italia, Irlanda y España para constituir la Confederación Europea del Taxi. Nace así una organización cuyo objetivo es dar respuesta a las problemáticas comunes del sector del taxi a nivel europeo, de cara sobre todo al mercado único del 92.

La Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi de España, formó parte de esa reunión a través de su secretario general, Miguel Tomás. En la reunión la Confederación Europea del Taxi tomó diferentes acuerdos, tales como: la unificación del tipo impositivo del IVA al 5,5% sobre la cifra de negocios, para toda la

comunidad europea; solicitar la creación de un fondo especial para la formación profesional y el reciclaje, principalmente de idiomas. Así como una mejor formación de base para los que inician su trabajo en este servicio y proponer un método de tarificación idéntico para todos los países europeos, así como de un sistema de horario común. La Confederación Europea estará regida por una Comisión Ejecutiva, formada por 3 miembros de cada país, entre ellos el secretario general o presidente de la organización nacional. Estos últimos integrarán el Secretariado. El primer presidente de esta nueva Confederación será Jean-Claude Françon, el representante francés. Este cargo se ejercerá, por el período de un año y tendrá carácter rotatorio.

La creación de una organización como ésta, supone la unificación de criterios en toda Europa

dentro del Sector que puede favorecer tanto la gestión como la imagen de un servicio que día a día se convierte en uno de los mejores sistemas de transporte, a pesar de la inexistencia de ayudas por parte de ninguna Administración Europea.

### Desigualdad de tarifas y reglamentos

Cada uno de los 11 países que forman esta nueva Confederación Europea poseen un reglamento y un sistema tarifario diferente.

Grecia posee 28.000 taxis, 15.000 de los cuales están en Atenas su capital. Los taxis sólo admiten 2 personas. Sus tarifas son: 20 pesetas por bajada de bandera, 200 el km., cada 20 km. 20 pesetas el km. y 240 pesetas la hora de espera. Los taxis en Ate-



Momento de la intervención de Miguel Tomás, representante de la Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi.

nas funcionan ahora con Diesel pero está previsto que en 1992 adopten el sistema de gasolina sin plomo para no contaminar. Se puede vender la licencia o trabajarla con 2 chóferes. El precio de una licencia es de 26.000 dólares. Las licencias las da la Administración con la participación de los sindicatos que poseen mucha fuerza en el sector.

En Inglaterra la licencia sólo permite un chófer por vehículo. Esta y el permiso se renuevan y pagan cada año. En algunas ciudades se pagan 5.000 ptas. y en otras 40.000 por tasas. La licencia cuesta 20.000 ptas. anuales. La infracción al reglamento puede significar la retirada del carnet y la licencia. No hay límite de horas de trabajo. Las tarifas son: 150 ptas. la bajada de bandera, 90 ptas. el km. y 590 la media de 6 km. Para 50 millones de habitantes Inglaterra dispone de 48.000 taxis, 15.000 de los cuales están en Londres.

En Bélgica las 3.500 licencias que existen abarcan 5.000 taxis. 1.500 de ellos están en Bruselas. No existe reglamentación en cuanto al horario, pueden trabajar las 24 horas del día, aunque están obligados a hacer 70 horas de reposo semanales por persona. Las tarifas son: 130 ptas. la bajada de bandera, 78 ptas. el km. la tarifa A, 960 la hora de espera y 156 ptas. el km. la tarifa B. La aplicación del IVA es del 6% pero recuperable. La compra del taxi está gravada en un 25% tanto de 1.ª como de 2.ª mano.

En la República Federal Alemania están contingentadas las licencias en todo el país excepto en Berlín. Hay 35.000 taxis, 5.000 en Berlín, la capital, para 60 millones de habitantes. No hay reglamentación en cuanto a horas de trabajo, pero se suelen efectuar 65 horas semanales. Sus tarifas son: 200 ptas. la bajada de bandera, 90 ptas. el km., 1.400 ptas. la hora de espera. Los viajes exteriores son a precio convenido. La mitad de la flota está formada por trabajadores autónomos, 17.000, mientras que los otros 18.000 son asalariados. No existen subvenciones del Estado. El IVA es del 7%.

En Dinamarca donde hay 5 millones de habitantes existen 6.500 taxis, la mitad de éstos en la ciudad de Copenhague. El Municipio regula la reglamentación y las tarifas. La licencia es personal, gratuita y no se puede vender. Trabajan de 8 a 9 horas al día durante 5 días a la semana. Existen servicios de mini-bus que funcionan como taxi. Hay taxis piratas. Las tarifas son: 220 ptas. la bajada de bandera, 140 ptas. el km. Existe un suplemento según las ciudades. El IVA es del 22% mientras que las tasas llegan al 20%. El 80% de los vehículos son «Mercedes» y existe una central telefónica por ciudad.

En Italia existen 45.000 taxis, 5.500 de los cuales están en Roma y otros 5.000 en Milán. No existe reglamento único. Está igualado el coste por Km. con la tarificación. Pueden llevar pasajeros a otras ciudades pero deben volver de vacío, lo mismo que en España. No existe una regulación gubernativa. Todos son autónomos: un trabajador-una licencia. Se puede transferir esta licencia si se ha pasado 10 años de trabajo como mínimo. La tasa mínima es de 4.000 ptas. En concepto de IVA

se pagan 300.000 ptas. fijas al año. Pronto se va a exigir la dedicación exclusiva y una gran preparación para acceder al permiso de taxista. La nueva ley previene la asistencia de los aspirantes a una escuela de formación profesional para aprender idiomas. Se trabaja por turnos durante 7½ horas al día.

En Irlanda existen 2.500 taxis, 1.800 de ellos en Dublín donde residen 1 millón de habitantes. Entre 600 y 700 funcionan con radio-teléfono. Dependen del Municipio. Los taxis piratas están autorizados pero no pueden llevar radio-teléfono. Las tarifas están unificadas y dependen del Ministerio de Economía. La bajada de bandera es de 360 ptas.

En Portugal existen dos tipos de licencias: los taxis con taxímetro y los que no lo llevan. Las tarifas son: 90 ptas. la bajada de bandera y 30 ptas. el Km. Se realiza una inspección anual del taxi pero no del taxista. No tienen un color definido aunque normalmente suelen ser verdes. No existe la dedicación exclusiva por lo que muchos taxistas practican el pluriempleo sobre todo en los cuerpos oficiales (policía, funciona-



Durante estas jornadas los representantes europeos discutieron los temas más importantes del Taxi.

# Barcelona aposta pel Transport Públic.



Els transports públics són la forma més ràpida i còmoda de desplaçar-se per la ciutat. La forma d'arribar arreu sense cap més preocupació que la de fixar-se en l'estació o la parada de destí. Sense problemes d'aparcament, de conducció, d'embussos: els transports públics porten els barce-

lonins a la feina, a comprar o a divertir-se, de la manera més confortable i econòmica.

Per això Barcelona aposta pel transport públic, realitzant importants inversions per millorar-lo i modernitzar-lo (més de 30.000 milions de pessetes des del final de 1985) i incorporant les noves tecnol-

gies al servei dels seus usuaris.

Sens dubte, apostar pels transports públics és apostar pel futur de la ciutat.

Quan s'hagi de desplaçar, pensi que a Barcelona els transports públics li ofereixen la millor manera de viatjar.



Àrea metropolitana de Barcelona  
Entitat del transport



Ajuntament de Barcelona



rios, etc.). La licencia puede costar entre 3 y 7 millones de ptas.

En Francia tanto el Estado como el Departamento, como el Municipio tienen competencias en la reglamentación. Existe un consejo de disciplina en cada ciudad, para controlar al taxista. Tienen 4 tarifas diferentes, excepto en algunas ciudades que tienen 3. (A día, B noche y aglomeraciones, C día-ida y D festivos de la C). Son autónomos mayoritariamente y trabajan de 60 a 70 horas semanales. La explotación suele ser familiar. Las licencias son otorgadas por la

Prefectura. Pagan el 5,5% de IVA y a la Seguridad Social el 40%. Existen subvenciones para la compra de carburante. No se puede vender la licencia.

En Luxemburgo se necesitan 2 años para ser titular y pueden llegar a esperar hasta 10 años para conseguir el estatuto de asalariado. Las licencias las otorga el Municipio, excepto en el caso de los taxistas que realizan servicios en el aeropuerto que las consiguen en el Ministerio de Transportes. Sólo 2 ciudades poseen reglamentación, las demás no. Sus tarifas son: 320 ptas. el Km. el

resto de las tarifas son libres. Tiene una cuota fija de IVA y una licencia puede pasar hasta por 50 vehículos, práctica ilegal que se penaliza con una multa mínima.

Todas estas características diferentes entre cada uno de los países aquí contemplados ha sido el detonante para que la Confederación estudie conjuntamente un sistema de reglamento único para toda Europa, así como un sistema de tarifas equitativo y más igualitario entre todas las ciudades de la Confederación.

## LA COURSE EUROPÉENNE DES TAXIS INDÉPENDANTS

La Fédération nationale des taxis indépendants à Lyon une quarantaine de professionnels peut-être, l

Tout est presque prêt. Jean-Claude Françon, président de la Fédération nationale des taxis indépendants et son équipe, sur le pont depuis deux mois, sont prêts à accueillir leurs quarante collègues des « Douze » pour la première rencontre des chauffeurs de taxis européens, à Lyon, du 6 au 8 janvier.

Quoi ? Les chauffeurs de taxis se penchent aussi sur l'Europe ? Paradoxe. Leur marché est pourtant bien protégé. Plus protectionniste, c'est difficile. Les autorisations sont données par les municipalités, après négociation avec les pouvoirs publics et les professionnels. A Lyon, il y a un peu plus d'un millier de « numéros » environ 350 sur les

centaine sur le reste du département. Depuis le début des années 80, le nombre des autorisations a diminué de 300. Dommage pour le public. Pour Jean-Claude Françon, il n'y avait pas d'autres solutions. Le marché est dur pour tout le monde, les quatre sociétés qui se partagent un quart du marché, mais aussi les indépendants. « Un artisan travaille entre 60 et 70 heures par semaine, explique Jean-Claude Françon, pour gagner entre 5 000 et 6 000 francs nets par mois. Il gagne son revenu à partir de 40 heures ».

Faire reconnaître CORPORATION Les syndicats de taxis se lancent dans la course européenne

« Le climat de « plus ce plus », nous devons nous défendre. Bien sûr, il est difficile de faire passer la kyrie pour un quatrien substituer me n'importe quel

« Le climat de « plus ce plus », nous devons nous défendre. Bien sûr, il est difficile de faire passer la kyrie pour un quatrien substituer me n'importe quel

« Le climat de « plus ce plus », nous devons nous défendre. Bien sûr, il est difficile de faire passer la kyrie pour un quatrien substituer me n'importe quel

« Le climat de « plus ce plus », nous devons nous défendre. Bien sûr, il est difficile de faire passer la kyrie pour un quatrien substituer me n'importe quel

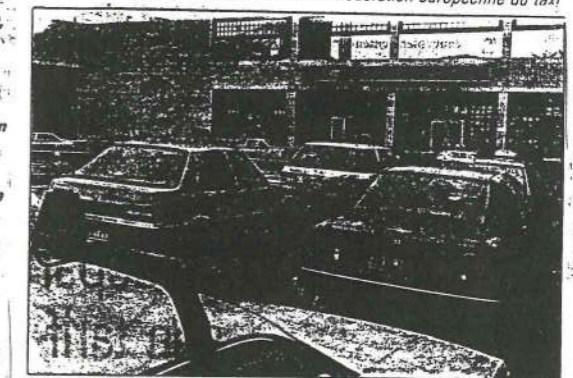
Hep taxi!

Il y a un peu plus d'un mois les TCL étaient en grève et les embouteillages fleurissaient dans Lyon. Privés de bus ou de métro, les Lyonnais mais surtout leurs visiteurs ont redécouvert le taxi... et la joie que l'on éprouve à remonter une grande avenue à contre-courant, par la voie des bus. L'idée est d'André Soulier, premier adjoint au maire de Lyon. Mais

PROJET

## Les taxis pensent aussi à l'Europe

La Fédération nationale des taxis indépendants (FNTI) organise à Lyon, du 6 au 8 janvier, la première rencontre professionnelle européenne. Objectif : la création d'une Confédération européenne du taxi



Les taxis français semblent, à première vue, les plus mal lotis du point de vue du pouvoir d'achat et peut-être les plus sujets aux complications administratives.

on en du ent, is ter la de une ur un été ué de it par les 7) sus la int Et

Les taxis sont bien décidés à redorer leur blason, en améliorant notamment l'image de marque de leur profession aux yeux du public. Mais, en parallèle, ces professionnels qui font partie intégrante de l'environnement urbain et social, entendent aussi se positionner dans un contexte plus large, celui de l'Europe. C'est donc une initiative importante qu'a pris la FNTI (Fédération nationale des taxis indépendants), en décidant d'organiser, à Lyon, la première rencontre européenne du genre. Du 6 au 8 janvier, ils seront en effet une centaine de congressistes, venus des douze pays de la CEE. Des membres de

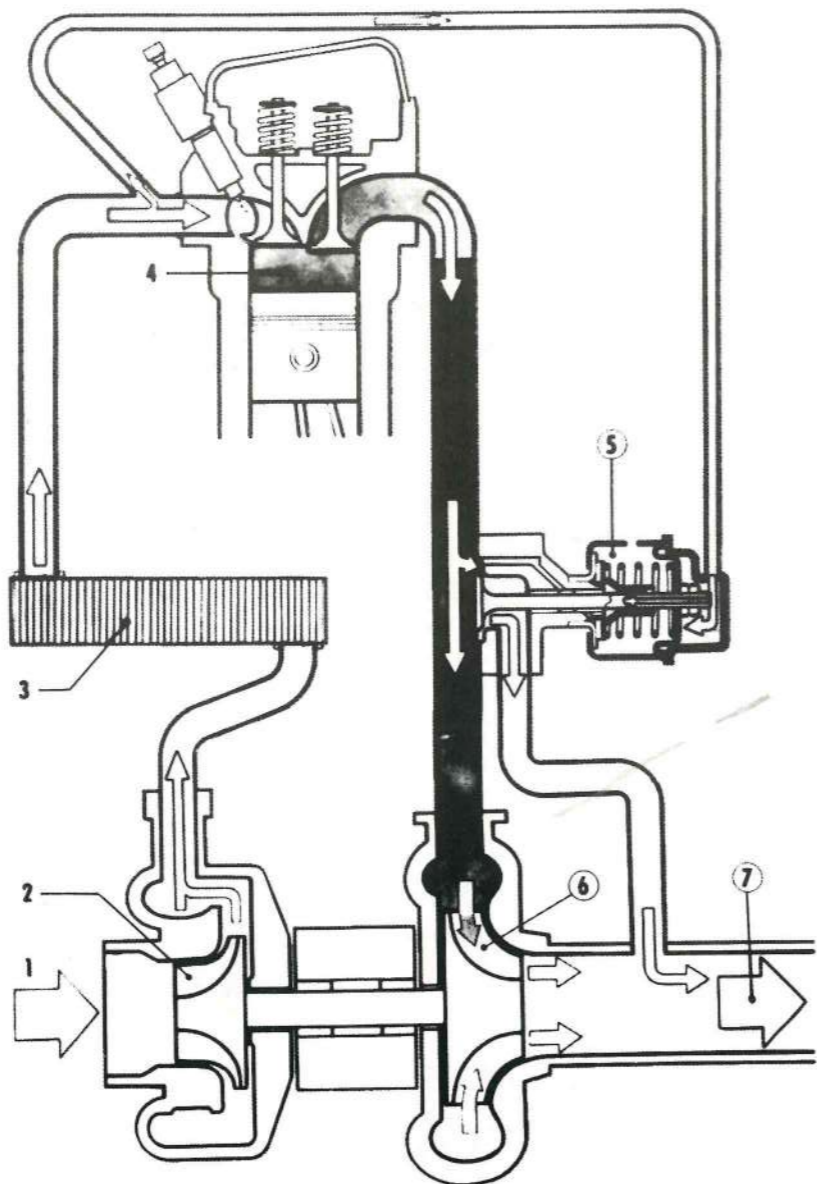
Mieux se connaître Au programme, d'abord, un état des lieux de la profession, pays par pays. « A l'heure où tout le monde parle de l'Europe, nous ne pouvons pas nous permettre de ne pas réfléchir à l'évolution possible de notre métier, et pourquoi pas envisager une harmonisation », souligne Jean-Claude Françon, président de la FNTI. Regroupant aujourd'hui 24 départements, dont l'Ain, la Loire et le Rhône, la FNTI dont le siège est à Lyon, se bat en même temps

droits délivrés par l'Etat, la Région, le département, la commune ? la concurrence, la mise en place de forfaits... « Nos premiers échanges nous ont permis de constater des différences notables au niveau par exemple des réglementations des systèmes tarifaires. Il semble qu'en Allemagne soit mis en place un tarif unique, dans le contexte d'un régime de semi liberté. » En outre, les taxis français semblent à première vue, les plus mal lotis du point de vue du pouvoir d'achat et peut-être les plus sujets aux complications administratives.

## REPORTAJE

# EL TURBO, con las horas contadas

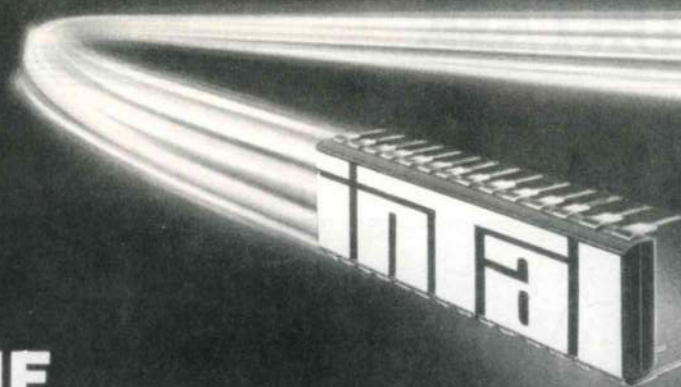
En un relativamente corto período de tiempo, los motores de 16 válvulas (cuatro por cilindro) han desbancado claramente a la turboalimentación en el campo de los vehículos de turismo y, principalmente, en aquellos alimentados por gasolina. Una potencia similar, pero con mayor fiabilidad y menores consumos y complejidad técnica, podrían ser las razones de esta primacía de los nuevos motores multiválvulas. No obstante, técnicos consultados por esta revista han señalado que «en cuanto a los modelos de gasolina, el turbo ha sido una moda y muchos consumidores se hubieran quedado satisfechos con una pegatina con la palabra «turbo» aplicada en un lugar bien visible del coche. Aunque, sin lugar a dudas, hay quien busca un máximo de prestaciones». Pese a sus actuales inconvenientes, el turbocompresor ha encontrado dos campos donde sus ventajas superan a los problemas y en los que seguirá siendo aplicado: el deportivo y el de los vehículos diesel.



- |                            |                         |
|----------------------------|-------------------------|
| ① Admisión de aire         | ⑤ Regulación de presión |
| ② Rueda de compresor       | ⑥ Rueda de turbina      |
| ③ Intercambiador aire/aire | ⑦ Escape de gases       |
| ④ Cámara de combustión     |                         |

Esquema de funcionamiento de un motor turbo con inyección.

La idea de motores con más de dos válvulas por cilindro (una de admisión y otra de escape) no es nueva. Ya en el año 1908 apareció un coche multiválvulas para carreras. Desde entonces, las soluciones multiválvulas llevaban dominando el automovilismo deportivo hasta la aparición de turbocompresores. No obstante, la FISA, organismo que controla la Fórmula 1, va reduciendo progre-



**FM-012-SM**

**VHF**  
RADIOTELEFONO

C.E.P.T.

**EQUIPO HOMOLOGADO  
CAR E-94-89-0015  
EMPRESA ANDALUZA**



INDUSTRIA DE TELECOMUNICACION ALMERIENSE, S. A.  
POLIGONO INDUSTRIAL, C/ INTAL, C.P. 04007 ALMERIA  
Tels. (951) 24 37 45 / 24 39 66 / 24 30 86 / 24 38 13. Telex 78907 LECO-E  
ESPAÑA (SPAIN)

## REPORTAJE

sivamente la utilización de motores turboalimentados en esas pruebas; de hecho, la próxima temporada no podrán competir monoplasas con motores turbo, sino que todos deberán ir equipados con motores atmosféricos, con soluciones multiválvulas e inyección.

El objeto de todas estas modificaciones es aumentar la potencia. Manteniendo las dos válvulas por cilindro, aumentar el tamaño de la cápsula de combustión conlleva graves problemas, porque también se incrementa la inercia de las piezas que componen el motor. Tres son las soluciones: la inyección (que produce una mejor mezcla del carburante), las multiválvulas (que proporcionan un mejor llenado de los cilindros donde se produce la combustión) y la turboalimentación (que, también, produce un mejor llenado).

Los estudios técnicos indican que la combustión óptima de la mezcla de carburante (aire-gasolina) se obtiene cuando el recorrido de la llama de combustible es el más corto posible. Esta solución se obtiene con mayor facilidad con motores multiválvulas. Además, el diámetro total de los orificios de admisión y de escape equivale al de motores de mayor diámetro de cilindro; es decir, de mayor cilindrada. Es difícil determinar cuánta potencia se gana con la introducción de 16 válvulas respecto al mismo motor de sólo 8 válvulas; no obstante, el incremento de potencia puede rondar en torno a un 20 por 100. Pese a la creencia popular de que a mayor potencia, mayor consumo, los motores de 16 válvulas ofrecen un menor consumo de combustible y una emisión de gases más «limpia», menos contaminante. Por el contrario, dos inconvenientes fundamentales: una mayor complejidad técnica, al duplicar una pieza como las válvulas, pero siempre menor que el turbo, y un incremento del precio de cierta consideración para el comprador.

Los motores sobrealimentados por la introducción de un turbocompresor producen un mejor llenado de las cámaras de combustión y, por tanto, una mayor potencia. No obstante, dos



**Las altas temperaturas que llegan a alcanzar estos vehículos son el principal problema.**

importantes inconvenientes han relegado esta solución: escasa fiabilidad y temperaturas elevadas a las que se obliga a trabajar a los componentes del motor. El primer inconveniente es, en parte, causado por las altas temperaturas; para solventarlo se coloca un «intercooler», cuya presencia hace aún más complejo (y por tanto más susceptible de proporcionar averías mecánicas) el vehículo.

### «Una patada de turbo»

Al margen de la estricta cuestión mecánica, los motores turboalimentados ofrecen la potencia «de golpe» a partir de un determinado número de revoluciones o vueltas del motor. Carlos Gutiérrez, jefe de prensa de Citroën, define esta entrada de potencia «como una patada» y señala que «a la principal desventaja para el usuario normal es que el turbo entra «de repente» y no de forma progresiva. El turbo entra «como un patada» y no todo el mundo sabe dominar esa fuerza bruta, sobre todo porque no se sabe cuándo va a entrar». Esta forma de entrar la potencia tiene, evidentemente, incidencia en la seguridad vial, ya que el conductor-comprador no demasiado

avezado no domina su vehículo y está más expuesto a sufrir/producir accidentes.

Por contra, las soluciones multiválvulas (con o sin inyección) ofrecen una curva de potencia más regular: entregan la potencia progresivamente y desde cualquier momento de las revoluciones. «El motor multiválvulas —apunta Gutiérrez— le va a dar al usuario un mayor dominio sobre su vehículo. Y eso es importante.»

### Diesel y cerámica, el futuro

Los redescubiertos motores multiválvulas han desplazado al turbo del sector turismos, excepto en el campo de los motores diesel. De hecho, menos en este campo y en el deportivo (donde la fiabilidad se subordina a la potencia, ya que los motores prácticamente se reconstruyen al término de cada prueba), el turbo va a quedar reducido, a corto plazo, a vehículos de alta gama y muy altas prestaciones.

En el campo del diesel, sin embargo, el turbo «tiene un futuro muy grande», según los técnicos de Citroën. La aplicación de un turbocompresor permite a este tipo de vehículos ofrecer prestaciones similares a los /...

## REPORTAJE

/...

vehículos de gasolina. Sin embargo, Carlos Gutiérrez no cree que se produzca un incremento en las compras de estos vehículos: «En este segmento —señala— dominan los conductores racionales, que utilizan el coche para su trabajo: ahí mandan los números y no la emoción, como en los de gasolina, que se compran por la línea o por ascender en la clase social...»

Lo que con el turbo se ofrece a los compradores es la posibilidad de tener un vehículo que, con conducción tranquila, consume muy poco, pero al que se pueden pedir prestaciones de un vehículo de gasolina.

No obstante, los nuevos materiales podrían eliminar algunos de los inconvenientes técnicos (fundamentalmente los térmicos)

de los turbocompresores. Así, técnicos de Opel-General Motors comentaron a esta revista que «el desarrollo de nuevo materiales (cerámica) por parte de los constructores automovilísticos hace que no se pueda considerar en ningún concepto al turbo como una solución a descartar en el futuro».

# FIAT

## MERIDIANA MOTORS, S.A.

CONCESIONARIO FIAT

**AMIGO TAXISTA. Tenemos el mejor auto-taxi para ti.  
Ven e infórmate sin compromiso.  
Talleres y recambios a tu disposición.**

**MERIDIANA MOTORS, S.A. al servicio del taxi.**

Ada. MERIDIANA n.º 326 - Tel. 349 33 12 - 349 31 62 - 08027 - BARCELONA

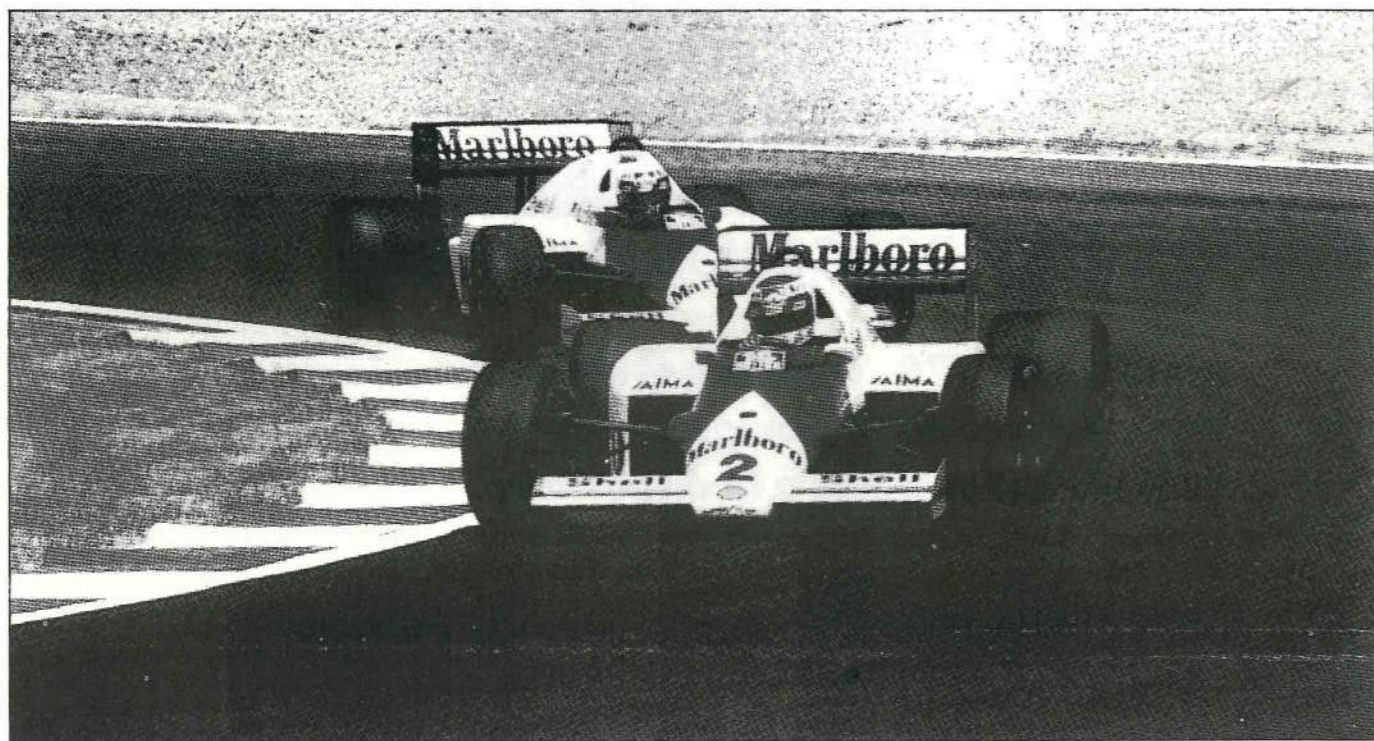
### La F-1, campo de pruebas En busca de nuevas soluciones

Desde su introducción en la Fórmula 1 por Renault, los turboalimentadores han sido los «reyes» de la pista. Solventados los primeros problemas de fiabilidad, llegaron los de consumo, máxime cuando la FISA limitó el llenado de los tanques. Desde hace dos años, la Federación Internacional ha ido poniendo límites mayores a los turbo, que la

próxima temporada no podrán participar en carreras de F-1 en beneficio de los motores atmosféricos. ¿Cuestión de mecánica? No. De competitividad. Los motores turboalimentados son muy caros y están al alcance de muy pocas «escuderías», con lo que el Campeonato se reduce a cinco o seis pilotos, luchando el resto por «otro» Mundial.

Como quiera que la F-1 es el campo de pruebas de todas las novedades del automóvil, los mecánicos tendrán que esforzarse en encontrar soluciones de potencia alternativas a la turboalimentación. En un par de años, éstas comenzarán a llegar al campo de los turismos.

Reportaje aparecido en la revista «TRÁFICO» del pasado mes de diciembre.



La Fórmula 1 es el campo de prueba de todas las novedades del automóvil.

### EL SALÓN INTERNACIONAL DEL AUTOMÓVIL, MAS GRÁNDE QUE NUNCA

Una nueva edición del Salón Internacional del Automóvil de Barcelona tendrá efecto del 13 al 21 de mayo de 1989 en el recinto ferial de Montjuïc, ampliado recientemente con un nuevo palacio que ha sido levantado junto a la confluencia de la Avda. Paral·lel y de la calle Lleida.

Con ello, el Salón del Automóvil de Barcelona será en 1989 más grande que nunca y alcanzará aproximadamente los 93.000 metros<sup>2</sup> de superficie útil de exhibición. Su extensión total será la del conjunto del recinto de Feria de Barcelona, que es de un cuarto de millón de metros<sup>2</sup>.

Pese a este crecimiento físico, la Organización del Certámen no ha podido dar satisfacción a la totalidad de los nuevos expositores, españoles y extranjeros, cuya suma global de peticiones alcanza los 12.000 metros<sup>2</sup>. A esta cifra hay que sumar otra, también importante, de expositores antiguos que desean una ampliación de espacio para sus stands.

El Comité Directivo del Salón Internacional del Automóvil de Barcelona, está presidido por el Sr. Javier de Godó, quien a su vez es Presidente del Comité Organizador del Certámen.

Entre los acuerdos tomados

por este órgano ejecutivo del Salón barcelonés, figura la nueva ubicación del sector Carroceros, que este año estará en el Palacio del Cincuentenario, y también del sector de Motocicletas y Bicicletas, que ocupará la totalidad del nuevo Palacio n.º 13.

En el próximo número correspondiente a finales de abril, procuraremos dar más información de las novedades más interesantes en general y, para los taxistas en particular.



## LA NORMA DE LA OBLIGATORIEDAD DE LOS CINTURONES DE SEGURIDAD, DESDE 1993, CONTRARIA AL BIENESTAR DEL TAXISTA Y DEL USUARIO



El primero de enero de 1993 será el plazo máximo para que en todos los países de la CEE sea obligatoria la utilización de los cinturones de seguridad en las ciudades y en los asientos traseros de los automóviles, de acuerdo con una directiva que la presidencia española de la Comunidad

intentará que sea aprobada en junio de este mismo año.

Los cinturones traseros deberán instalarse obligatoriamente en todos los automóviles a partir de 1991, aunque su uso no será obligatorio hasta el 1 de enero de 1993.

Esta norma —que puede favore-

cer a evitar accidentes de circulación en los turismos de uso privado— puede ser absolutamente nefasta para los taxistas y los usuarios del taxi.

Las estadísticas han demostrado que la mayor parte de los accidentes se producen a velocidades de entre 50 y 70 kilómetros /...

/... por hora. Sin embargo se ha comprobado, reiteradamente que en el interior de las grandes ciudades el nivel máximo de velocidad nunca sobrepasa los 20 kilómetros/hora. Teniendo en cuenta que las largas horas de dedicación de los taxistas a su oficio, los retendría durante 12 o 14 horas sujetos a un cinturón, con la consiguiente sensación de ahogo y posible estrés, el STATC considera la necesidad de revisar que la aplicación de esta norma sea de obligatoriedad para los taxistas.

Igualmente se podría discutir la obligatoriedad del uso de los cinturones traseros para los usuarios, si se tiene en cuenta la rapidez con que se efectúan los desenchos y la posibilidad de que el uso de estos cinturones provoque accidentes en los niños y ancianos.



La incomodidad de desabrocharse los cinturones al bajar puede resultar un engorro hasta en los taxis del futuro.



## MONTEPIO DE CONDUCTORS

SANT CRISTÒFOL. 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

a fons, avui

Els taxímetres barcelonins es van començar a adaptar el dia 2

## El 70 per cent dels taxis ja cobren 210 pessetes per abaixar bandera

**Luis González**  
BARCELONA — Prop d'un 70 per cent dels taxis de Barcelona han adaptat ja els seus taxímetres a les noves tarifes que van ser publicades al DOG el 30 de desembre passat. L'augment global ha estat d'un 49 per cent i l'abaixada de bandera s'ha estipulat en 210 pessetes. El quilòmetre ha passat de 50 pessetes a 52; durant la nit i els festius de 70 a 72, i a l'extraradi de 80 a 82. L'hora, que abans costava 960 pessetes, ara costarà 1.040, i els suplementos no han canviat.

Al llarg de tota aquesta setmana, al darrera del camp del Barça s'han pogut veure files de taxistes esperant el seu torn per adaptar els seus taxímetres a la pujada, ja que l'Entitat Metropolitana no ha permès, com l'última vegada que van pujar les tarifes, que s'editin aquelles tauletes amb tarifes homologades que feien desconfiar tant els usuaris.



Les tarifes han pujat un 4,9 per cent des de començaments d'any

En quinze mesos els usuaris normés han presentat 315 denúncies per irregularitats

La baixada de bandera de la majoria de taxis ja marca 210 pessetes. A la foto de baix, un tècnic adapta un taxímetre a les noves tarifes

### Poques denúncies d'usuaris

Aquesta vegada, l'augment de les tarifes ha estat signat unitàriament pels diferents sindicats del taxi que consideren que, després de dos anys sense tocar-les, aquesta pujada la necessitaven i és justa per a tothom. L'Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya (OCUC), no s'ha pronunciat encara oficialment sobre aquest tema, si bé un dels seus portaveus ha manifestat a l'AVUI que l'abaixada de bandera a 210 pessetes fa que el taxi de Barcelona sigui un dels més cars d'Europa, perquè castiga els trajectes curts. Malgrat això, aquest representant de l'OCUC reconeix que el servei de taxis barceloní és també el més ben organitzat, tant per les moltes organitzacions de radiotaxis que existeixen com pel sistema de sancions que imposa l'Entitat Metropolitana del Transport.

Respecte a aquest sistema de sancions, Andreu Nebot, director del Servei del Taxi de l'Entitat Metropolitana del Transport, ens explica que aquesta entitat és molt rigorosa amb

la seva imposició, encara que la veritat és que es reben poques denúncies dels usuaris al telèfon groc —336 00 00— creat per a aquesta tasca. De l'agost del 1987 al novembre del 1988 es van rebre 315 trucades, però quan l'entitat va enviar als denunciants un imprès perquè firmessin la denúncia, només ho van fer 87 persones. "Considerant que els 10.930 taxis de Barcelona fan 54 milions de viatges a l'any, aquesta xifra és ben minsa i demostra que es tracta de casos molt concrets."

Nebot assegura que l'empenta que està vivint Barcelona de cara a afrontar el repte dels Jocs Olímpics, s'està aplicant també al món del taxi. Paral·lelament a la campanya *Barcelona posa'l guapo*, es va fer la campanya *Taxi posa'l guapo*, i molts s'hi han po-

sat. Durant el 1988, cinc-cents taxistes van introduir aire condicionat al seu cotxe i mil sis-cents van canviar el seu vehicle per un de nou.

**Taxis nous i guapos**

"El que és molt important —diu Nebot— és que més de sis-cents dels nous cotxes adquirits són Renault-21 i Citroën BX, dos cotxes molt bons, també s'han comprat 6 taxis Fiat Croma, 4 Ford Sierra, 5 Lancia Prisma, 9 Mercedes, 7 Peugeot 505 i 31 Volkswagen Santana. Són dades que jo valoro molt perquè suposen que es va incrementar la qualitat del servei. En conjunt, la flota de taxis ha millorat molt."



## Torns per acabar amb la mala imatge del sector a l'aeroport

L.G.  
L'Entitat Metropolitana del Transport està a punt d'aprovar un projecte de normativa que establirà una torns perquè els taxis agafin passatgers a l'aeroport de Barcelona. Els mesos parells podran fer-ho els qui tinguin el número de còpia inferior a 5.500 i els mesos senars els qui el tinguin de 5.500 a 11.000.

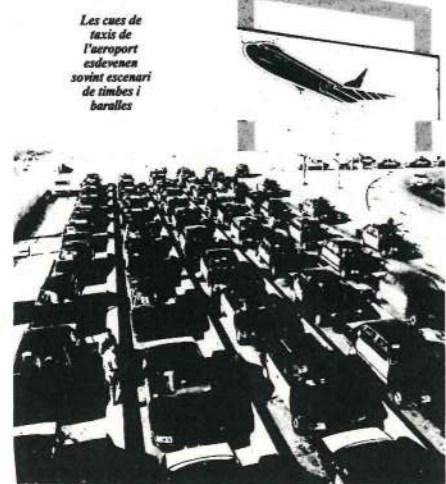
D'aquesta manera, l'EMT vol acabar amb la mala imatge que té el sector en aquesta zona, que s'ha convertit en el feu d'una quantitat de rebuïes, les baralles i la policia. Així ho reconeix el director del Servei del Taxi, que ha manifestat a l'AVUI que l'aplicació d'aquesta mesura depèn només d'una decisió política perquè tots els estudis tècnics estan ja fets.

"La gràcia d'aplicar torns —diu Nebot— és que així tothom té l'oportunitat de treballar allí. Cap a l'aeroport hi ha cada dia 2.500 viatges de taxi des de Barcelona i la meitat s'hi podrien quedar per recollir un passatger de tornada, però molts no ho fan perquè no s'hi troben bé. Hi ha un quilòmetre de taxistes que creen un mal ambient que s'encomana, i són els que només volen treballar a l'aeroport. Amb la nova normativa hauran d'acostumar-se a treballar com tothom."

Segons ell, a l'aeroport de Barcelona es necessiten 1.200 taxis diaris, ja que hi ha grans demandes a les hores punta.

"per exemple, quan arriben les peques de Madrid o Sevilla o els vols internacionals". Aquests darrers són els més llançats, tant perquè pot ser que es pesqui alguna carrera a Lloret o a Tarragona com perquè és més fàcil fer trèpols amb tarifes i suplementos amb clients estrangers. "Sovint posem inspectors a la Gran Via, abans d'arribar a la plaça d'Espanya i davant de l'Hotel Princesa Sofia i sancionem els taxistes que cobren de més. Aleshores, la resposta de molta és: "Senyor Nebot, aquí robem tots. ¿Vostè troba just que un senyor que ve de Milla en primera classe i pagará quinze mil pessetes per dormir en el Princesa Sofia ens pagui a nosaltres només 1.075 pessetes per traslladar-lo de l'aeroport a l'hotel?". El gran esforç nostre és no solament evitar la garratada sinó també fer-los veure que el que han de fer amb els turistes és eurotillar-se bé, ajudar-los a baixar les maletes, quedar amb ells per recollir-los l'endemà i fer un volt turístic... Aquest curs hi ha 433 persones matriculades a l'Escola del Taxi que estudien català, anglès i turisme. Ja hi ha dos mil taxistes que saben que la torre més alta de la Sagrada Família fa 172 metres i poden fer de cicleroses".

El director del Servei del Taxi explica també que cada vegada l'EMT és més rigorosa amb els exàmens de selecció de taxistes i que durant l'any que ara ha acabat només es va aprovar un 40 per cent dels presents.



Les cues de taxis de l'aeroport esdevenen sovint escenari de baralles

La periodista que va realitzar aquest reportatge per l'AVUI ha mort fa tan sols uns dies. Ella no era experta en els temes del taxi, però aquell dia, 7 de gener, va posar el dit a la llaga en un dels temes que més preocupen al Sector: la mala imatge a l'aeroport de Barcelona. Era principis d'any i la EMT admetia, per boca del director del Servei del Taxi, Sr. Nebot, que s'estava a punt d'aprovar la normativa que establiria uns torns a l'aeroport. Han passat dos mesos i aquesta mesura encara no s'ha aplicat. La Laia va morir inesperadament, els taxistes la volem recordar per aquest reportatge que reproduïm a aquestes pàgines.

## SERVICIO DE RADIO TAXI DEL STATC

Si Vd. necesita un taxi llame a «BARNA-TAXI»



**BARNA-TAXI** scc.l.

El Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi cumpliendo uno de los acuerdos que contemplaba el proyecto «TAXI-92» acaba de adquirir una emisora de radio taxi, que estará ligada al Sindicato. Todo aquel que esté interesado puede dirigirse al STATC, Paseo Carlos I, número 82.

## LA COPE actualidad

Radio Popular de Barcelona siempre se ha distinguido por su interés por el colectivo del taxi. Anteriormente su programa Protagonistas ya dedicaba una especial atención a los taxistas de Cataluña, y a lo largo del mismo se regalaron un Opel Kadett y dos Peugeot 505 entre los taxistas que sintonizaban el programa.

Ahora, a partir de marzo, un nuevo espacio semanal con el título «EH, TAXI», se emitirá todos los martes a las 13,30 h. de 15 minutos de duración, dentro del programa Protagonistas Edición Cataluña.

Este espacio estará dirigido por el gran profesional Fernando Rodríguez Madero y a lo largo del mismo se regalarán varios Peugeot con la colaboración de TALLERES PANADÉS.

Por su interés para todos los profesionales del taxi, auguramos a este nuevo programa una gran audiencia y un seguro éxito participativo, por lo que desde estas líneas felicitamos a RADIO POPULAR DE BARCELONA por la iniciativa.

# CATALUÑA

## EQUIPO FEMENINO DE FÚTBOL-SALA DEL STATC



Éste es el equipo femenino de fútbol-sala de la Unión Inter-Comarcal de OSONA, compuesto por familiares y amigas del Taxi. Desde aquí les deseamos muchos éxitos.

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: F.G.P. Y ASOCIADOS, S.L.  
Villarroel, 204-206 - Barcelona - Tel. 419 27 66  
Director de Publicidad: FRANCISCO GIBERT  
Fotocomposición: ESTIL TYPE, S.A. Tel. 300 98 07  
Imprime:  
CANIGO SCCL. Mallorca, 206 08007 Barcelona.  
D.L.: B-40053/80



*Barcelona  
és bona  
quan  
la Cope  
sona.*

**RADIO POPULAR  
DE BARCELONA  
102-F.M.**  
*Cadena Cope*



# 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