

taxi LIBRE

JUNIO/JULIO 1990

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSIÓN NACIONAL
2.ª ÉPOCA, AÑO XI N.º 64



EL STATC EN ATENAS

APROBADAS LAS TARIFAS INTERURBANAS

TAXIS PARA MINUSVÁLIDOS

taxitronic TX 22



!!! ATENCION !!!

AHORA POR LA COMPRA DE UN TAXITRONIC
MODELO TX-22
Y A CAMBIO DE SU VIEJO TAXIMETRO...

LE ABONAMOS 7.000 PTAS.

OFERTA VALIDA HASTA EL 31 DE JULIO 1990

LA MAS ALTA TECNOLOGIA EN EL MINIMO ESPACIO

taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSIÓN NACIONAL
2.ª ÉPOCA, AÑO XI N.º 64



**CONFEDERACION
DEL TAXI DE ESPAÑA**



Primera revista del Taxi de España
Fundada el año 1980

EDITORIAL

Las Elecciones Sindicales se han celebrado ya. El esfuerzo, de muchos años, de nuestro Sindicato se ha visto culminado por el éxito. Un éxito reflejado en la clarificación de la representatividad. A partir de ahora, en las mesas de negociación se van a sentar las organizaciones que hemos votado. Todos vamos a saber quién nos representa en realidad. El hecho de que hayan participado en la votación más del 50% de electores, es positivo y sin embargo es realmente alarmante que el 45% restante pase olímpicamente de la consulta. Posiblemente ese 45% será el que más criticará a las Organizaciones y seguramente quienes más exigirán serán también ellos. Pero son, muy a pesar nuestro, quienes menos derecho tienen ni a criticar ni a exigir. Todos debemos ser responsables, por lo tanto aquel que no ha querido jugar, que luego no quiera imponer las reglas del juego.

Se cierra una parte muy importante de la historia del taxi. A partir de ahora se hablará del antes y del después. El antes es tangible, se ve, se palpa. El después es una incógnita... Sin embargo el S.T.A.T.C., al margen de los resultados electorales obtenidos, se reafirma como el Sindicato Progresista del Taxi. Aquel que cree y espera que las personas de signo progresista que nos han votado y aún no se han afiliado, den un paso adelante y se organicen en nuestro Sindicato. Sólo con un S.T.A.T.C. cada día más fuerte, podremos garantizar el no dar ningún paso atrás. Nosotros queremos "avanzar" para conseguir siempre un taxi mejor. ¡Ayúdanos!

SUMARIO:

	PÁGINAS		PÁGINAS
El STATC en Atenas	4	Las incongruencias del taxi.....	12
El Parlamento Europeo pide rigidez en los permisos de conducir.....	5	Catalunya	15
El taxi europeo, una realidad.....	6	La batalla del taxi a Madrid	18
La CEE propone liberalizar el mercado del automóvil en 1993.....	8	Recurso al decreto del transporte sanitario	20
Una nueva idea para Europa	9	Por fin carril-bus	24
El GUT ganó las elecciones.....	10	Al final del alcohol, el accidente.....	26
		Taxis para minusválidos.....	29
		Suben tarifas interurbanas.....	30

El S.T.A.T.C. en Atenas

El pasado día 15 de junio, y durante el viaje realizado por Ciutat Grogga a Grecia, se realizó un encuentro entre una delegación del S.T.A.T.C. y una delegación del T.O.C.G., miembros ambas de la Confederación Europea del Taxi.

La delegación del STATC estuvo encabezada por Miguel Tomás, Secretario Gral. de la Confederación del Taxi en España y Presidente de la CET, y compuesta por: Juan Cañas, Rafael Arnal, Marcelino Aznar y el compañero Miguel Angel García de la emisora Tele-Taxi.

Por parte griega, la delegación estaba encabezada por Manolis Bantourakis, Presidente de la Confederación Griega del Taxi, y compuesta por Bitzicas Panayottis, Liossis Demostenes, Casselas Nicolas, Petros Christon y Bouyoncas Nicolas. Todos ellos miembros de la dirección del TOCG.

En dicha reunión se efectuó un intercambio de impresiones y se analizó la situación del sector, tanto en Grecia como en España. El informe extraído de la reunión se publica a continuación de este artículo.

Al término de la reunión, los compañeros griegos, organizaron una cena en una taberna típica de Atenas, donde pudimos degustar los mejores platos su gastronomía y bailar las danzas de su folklore.

A dicha cena asistieron 15 compañeros del STATC con sus esposas, algunos simpatizantes de nuestro sindicato y varios taxistas de Atenas.

Debido al económico importe de las tarifas, en Grecia, los taxis son compartidos por varios usuarios, que pagan cada uno, el importe íntegro de la carrera realizada, desde el momento de encochar. Esta práctica está prohibida por el Reglamento vigente, pero las autoridades se muestran permisivas ante la misma.

El valor de una licencia es de 8.800.000 dr. (5.500.000 Ptas. aprox.). El precio de un coche medio-alto es de 5.500.000 dr. (3.437.500 ptas. aprox.).

Un coche W Jetta básico cuesta 2.500.000 dr. (1.562.500 ptas.). En Grecia no existe ninguna fábrica de



automóviles. Todos los vehículos son importados de otros países.

En el momento de la adquisición de un vehículo taxi, la fábrica lo entrega pintado para tal uso. El mantenimiento del color, posteriormente a la compra, es a cargo del taxista.

Los taxis, mayoritariamente, utilizan el Diesel como carburante. Sólo 3.000 utilizan el G.L.P.

El carburante no está subvencionado para el servicio del taxi.

Debido al alto grado de contaminación en la ciudad de Atenas en diciembre de 1992 no podrá circular ningún vehículo que utilice el diesel como carburante.

La circulación está tan congestionada que el Gobierno griego decretó una ley de ordenación por la cual, los vehículos particulares, sólo pueden circular por el centro de la ciudad dependiendo de su matrícula, es decir las placas que terminan en número par, los días pares y las placas con terminación impar, los días impares.

En Atenas, el mínimo de km recorridos por un taxi diariamente es de 300 aproximadamente, de los cuales 250 km son con pasaje.

La recaudación diaria es de 14.000 dr aproximadamente (8.750 Ptas).

Los taxistas con más de dos hijos

están exentos de impuestos al Estado.

No existe el descanso semanal obligatorio ni ningún tipo de control horario.

En la concesión de licencias interviene el Estado, el Ayuntamiento, la Policía y el Sindicato. ■

INFORME REUNIÓN SINDICAL - ATENAS 15.06.90

ATENAS:
SITUACIÓN DEMOGRÁFICA 4.000.000 habitantes
NÚMERO DE TAXIS: 14.000 taxis
TITULARES DE LICENCIAS: 20.000 (La titularidad de la licencia puede ser compartida).

TRABAJADORES ASALARIADOS 2.000
COMPAÑÍAS DE RADIO-TAXI: 14 (La mayor de ellas consta de 300 móviles).

DATOS SINDICALES:
EL SINDICATO "TAXI OWNERS CONFEDERATION OF GREECE", miembro de la CET, tiene 14.000 afiliados en 70 ciudades de todo el país.
La cuota sindical es de 2.500 dracmas (1.563 ptas. aprox.) anuales.

TARIFAS:	TARIFA 1 (única)	TARIFA 2 (única)
BAJADA	40 dr. (25 ptas.)	30 dr. (18,75 ptas.)
KILOMETRAJE	40 dr. (25 ptas.)	68 dr. (42,50 ptas.)
HORA ESPERA	480 dr. (300 ptas.)	
TARIFA MINIMA	250 dr. (156 ptas.)	

La tarifa 2 se aplica de 11 de la noche a 5 de la mañana, los domingos se aplica las 24 horas del día.
Las tarifas están unificadas, en todas las ciudades. En los pueblos son un poco más bajas. Éstas son aprobadas por el Ministerio de Transportes.

El Parlamento Europeo pide rigidez en la concesión de permisos de conducir

El Parlamento Europeo ha pedido a los gobiernos de los países comunitarios que apliquen unas normas más rígidas para la concesión de permisos de conducir, como un primer paso para conseguir el reconocimiento recíproco de este carnet en los diferentes estados de la CE. El pleno del Parlamento, en su sede de Estrasburgo, realizó un debate sobre la seguridad vial con motivo de la discusión de una propuesta de directiva comunitaria para homogeneizar aspectos relacionados con los permisos.

La CE quiere que los carnets sean reconocidos en los diversos países para que estos documentos no interfieran en la libertad de los ciudadanos comunitarios para escoger el lugar de su residencia. La ponencia parlamentaria pidió el endurecimiento de las normas de conducción para ciclomotores de menos de 50 centímetros cúbicos y que no se discrimine en la concesión del permiso a las personas con minusvalías crónicas.

El diputado español por el Partido Popular Europeo, Joaquín Siso, indicó que en la década de 1980 murieron en

las carreteras comunitarias una media de 50.000 personas anuales, y hubo más de un millón de heridos. Otros eurodiputados reclamaron un periodo de prueba antes de conceder un permiso definitivo y documentos diferentes para los conductores de autobuses y camiones. El comisario europeo encargado de Transporte, Karel van Miert, dijo que no se podía concretar un permiso comunitario para las motocicletas por las diferentes características de estos vehículos, pero que la edad mínima para su conducción tiene que ser la de 16 años. ■



NEUMATICOS
HNOS. ROJAS

Hernán Cortés, 17
Tel. 231 78 07
08018 BARCELONA

Valencia, 561
Tel. 232 64 17
08026 BARCELONA

kléber SEMPERIT

145 x 13 C1TB	- 4.900 + IVA	145 x 13 TB	- 4.420 + IVA
155 x 13 C1TB	- 5.313 + IVA	155 x 13 TB	- 4.688 + IVA
165 x 13 C1TB	- 5.400 + IVA	165 x 13 TB	- 4.956 + IVA
175 x 14 C1TB	- 6.696 + IVA	175 x 14 TB	- 5.982 + IVA
165/70 x 13 C2T	- 5.736 + IVA	165/70 x 13 TB	- 5.089 + IVA
175/70 x 13 C2T	- 6.250 + IVA	175/70 x 13 TB	- 5.525 + IVA
185/70 x 13 C2T	- 6.696 + IVA	185/70 x 13 TB	- 5.804 + IVA
185/70 x 14 C2T	- 7.000 + IVA	185/70 x 14 TB	- 6.246 + IVA
165/70 x 14 C2T	- 6.388 + IVA	165/70 x 14 TB	- 5.647 + IVA
165/65 x 14 C4T	- 6.300 + IVA	165/65 x 14 TB	- 5.335 + IVA
185/65 x 14 CT	- 7.478 + IVA	185/65 x 14 TB	- 6.607 + IVA

Incluye montaje y equilibrado
Especialidad en:
Alineación de dirección electrónica, suspensión

¡¡LAS MEJORES OFERTAS DEL MERCADO !!
BATERIAS START - RITE
AMPERIOS - PTAS.

AH - 45 - 5.000 + Iva
AH - 55 - 5.500 + Iva
AH - 66 - 6.750 + Iva
AH - 80 - 7.000 + Iva
AH - 36 - 4.500 + Iva

NO INCLUYE MONTAJE

UNIROYAL	KLEBER
CAMAC	MICHELIN
SEMPERIT	PIRELLI
CONTINENTAL	GOODYEAR
VREDESTEIN	FIRESTONE

REPARACION DE CUBIERTAS Y PINCHAZOS EN EL ACTO
EQUILIBRADO DE RUEDAS (dinámico y estático)

El taxi europeo es hoy una realidad

El pasado mes de mayo, una delegación dirigida por Miguel Tomás Romero, Presidente de la Confederación Europea del Taxi y compuesta por los demás miembros de la dirección, Jean Claude Françon, Christian Vautenin y Frédéric Angulo ha viajado a Ginebra para entrevistarse con miembros del IRU.

En el transcurso de esta entrevista se acordó que las dos organizaciones deberían encontrarse, al menos, una vez por año. Además se consideró que sería muy positivo que las demandas presentadas a las instancias europeas se hagan a partir de ahora de forma común. Se constató finalmente que entre el IRU y la CET no existe ningún tipo de litigio, a pesar de algunas informaciones malintencionadas, aparecidas en la prensa.

Con el fin de crear un banco de datos, que estará a disposición de todos los países adheridos, el equipo administrativo de la CET os hará llegar todos los meses un cuestionario sobre un acontecimiento preciso. Para una rápida puesta en marcha de nuestro banco de datos, os agradeceríamos que nos enviárais, lo más rápidamente posible, vuestras respuestas.

DATOS A CONOCER

—Es importante, para dar a conocer la CET, que cada Federación informe a la Prensa Nacional sobre nuestras acciones.

—Actualmente sólo Alemania y España nos dirigen regularmente sus revistas profesionales. Os pedimos a todos que nos enviéis vuestros periódicos profesionales, así como las pegatinas de vuestra organización.

—Confirmarnos que el correo y los documentos de nuestra sede social o de su Presidente os llegan con regularidad.

—Transmitirnos vuestro número de FAX. Para dirigimos por ese medio de comunicación a la CET en LYON marcar después del indicativo corres-

pondiente a Francia el siguiente número: 07-33 72 44 05 39.

—Informarnos de todas vuestras acciones de importancia que realicéis en vuestro país en el sector del taxi. Hacernos llegar los recortes de prensa concernientes a esas acciones.

Carta de Rocco Vadruccio, de la CEE.

A Claude Françon

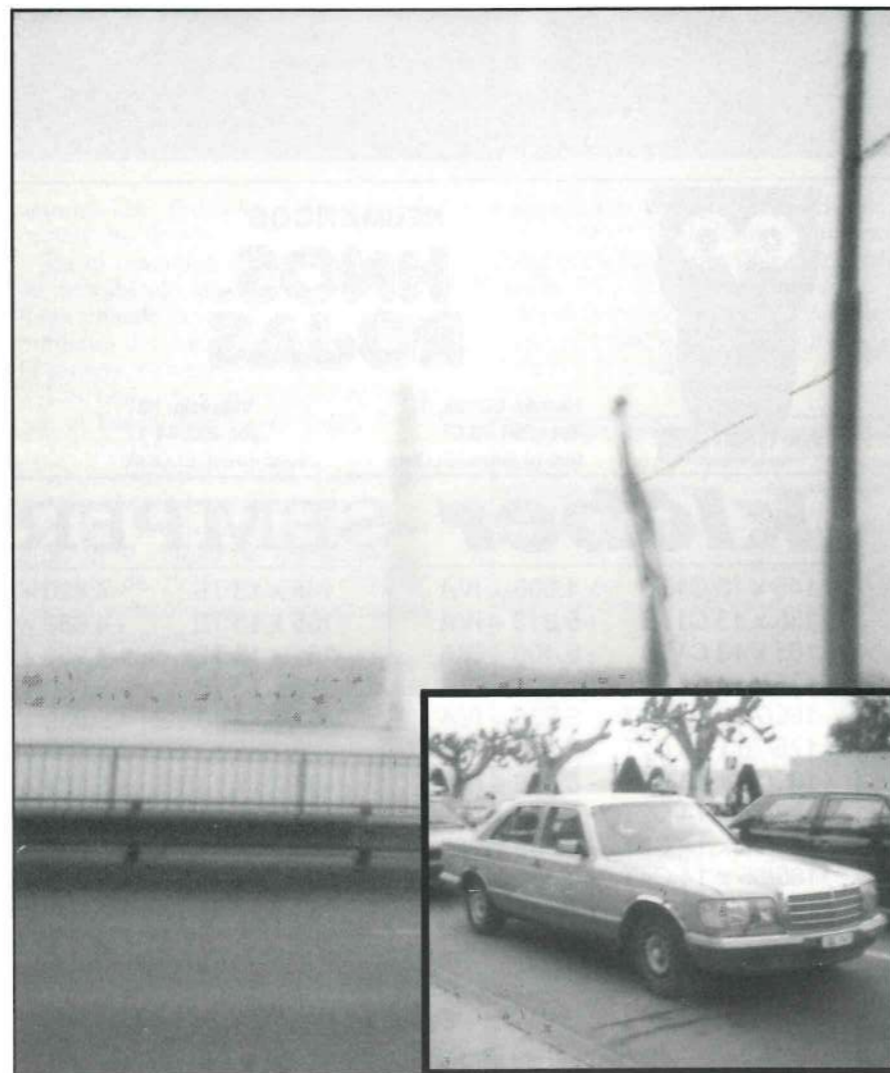
Señor:
Acuso recepción de vuestra carta, así como de su contenido y os lo agra-

dezo profundamente.

Es con todo el interés del mundo que he tenido conocimiento de esos documentos y, dentro de lo posible, procuraré hacer partícipe a nuestro Presidente, que los defenderá en el Comité o en la Asamblea General. Si se considerara oportuno y necesario, nuestro Presidente se pondrá en contacto con Usted.

Por mi parte, yo les saludo por el trabajo que Ud., ya ha realizado sobre el plan europeo y os deseo los mejores acontecimientos para el porvenir.

Os pido que hagáis llegar mis saludos más cordiales a todos vuestros colegas y compañeros de profesión. ■



T A X I

TALLERES

¡NO GRACIAS!



Opel Kadett LS 1.7 Diesel, un modelo rentable para usted y cómodo para sus pasajeros, porque con él se olvidará de pisar el taller de reparaciones.

Bajo mantenimiento y alta rentabilidad, económico por su motor diesel, con amplio maletero para que no le carguen de problemas y con la seguridad de su ingeniería alemana Opel.

1.246.822* PTAS.

* Incluye transporte, IVA y gastos de pre-entrega. Precio recomendado por el fabricante. (Península y Baleares).



OPEL

RESPALDADO POR GENERAL MOTORS.

La CE propone liberalizar el mercado del automóvil en 1993

España deberá abrir el mercado a los coches japoneses

La comisión europea de la CE decidió ayer proponer a los doce países miembros de la Comunidad iniciar la liberalización del mercado europeo del automóvil a partir del uno de enero de 1993, según anunció el vicepresidente del Ejecutivo comunitario para el Mercado Interior, el alemán Martin Bangemann. A partir de esa fecha, dará comienzo un período transitorio que acabará con la desaparición de las cuotas de importación que aplican en sus países algunos de los grandes productores de automóviles de la Comunidad Europea.

Martin Bangemann hizo un llamamiento al Reino Unido, Italia, Francia y España, los cuatro países comunitarios que mantienen cuotas cuantitativas de importación ante los vehículos procedentes de Japón, para que aproximen sus respectivas normativas jurídicas para poder iniciar este período de liberalización progresiva. "Lo deseable es empezar cuanto antes _señaló el comisario responsable de Mercado Interior_, pero nadie piensa que ello sea posible antes de 1991." Esta es una de las seis recomendaciones que la comisión europea considera que se deben poner en marcha para poder hacer frente a la creciente competencia que representa la importación de vehículos japoneses, dada la ya expresada voluntad de la comisión europea de abrir sus puertas a las importaciones de terceros países.

La primera de esta serie de acciones se refiere a la necesidad de armonizar las distintas normas técnicas vigentes en cada uno de los doce socios comunitarios. Martin Bangemann matizó que estas normas deberían ser vinculantes y advirtió que ello implica tácitamente a la existencia del "automóvil limpio".

Bangemann aludió también a la necesidad de que se lleve a cabo una aproximación en materia de fiscalidad indirecta, sobre todo si se tiene en cuenta que a partir de enero de 1993

entrará en vigor el Mercado Único. La tercera acción a impulsar es el establecimiento de un control de las ayudas públicas nacionales, para que ello no perjudique la libre competencia.

El Ejecutivo comunitario también considera que hay que potenciar la coordinación de una política común de investigación y desarrollo (I+D) que vincule a todo tipo de transporte (aéreo, ferroviario, terrestre y marítimo). También se insiste en la necesidad de una formación profesional mejor y continuada para los trabajadores del sector del automóvil, que ascienden a un total de diez millones de personas para el conjunto de los doce países comunitarios. Martin Bangemann señaló que, en este campo, las compañías japonesas cuentan actualmente con un nivel profesional mucho más elevado.



El vicepresidente de la comisión europea encargado de las relaciones exteriores, el holandés, Frans Andriessen, señaló a su vez que el objetivo final de la política comunitaria es la liberalización y "ello no implica contrapartidas concretas de apertura de otros mercados, sino que buscamos un mayor equilibrio comercial".

Respecto a los vehículos japoneses ensamblados en factorías europeas, Andriessen manifestó que, a partir de 1993, serán europeos. Matizó, sin embargo, que durante el período transitorio se examinará más detenidamente el desarrollo de esta producción. El comisario de relaciones exteriores de la comisión europea advirtió, asimismo, que a lo largo del período transitorio se llevará a cabo un mayor control de las importaciones de vehículos procedentes de terceros países y de forma especial de los provenientes de Japón. ■

Una Idea Nueva Para Europa

La declaración Schuman (1950-1990)

La Comunidad Europea celebra su cuadragésimo aniversario. El 9 de mayo de 1950, al proponer la creación de una comunidad de intereses pacíficos a Alemania Federal y a los demás países europeos que desearan sumarse a ella, R. Schuman realizó un acto histórico. En efecto, esa mano tendida que ofrecía a los que poco tiempo atrás habían sido sus adversarios no sólo era una invitación a disipar los rencores de la guerra y a liberarse del lastre del pasado, sino también a poner en marcha un proceso completamente nuevo en las relaciones internacionales. En definitiva, Schuman estaba proponiendo aquellas viejas naciones que administrasen en común sus respectivas soberanías para recobrar juntas la influencia que eran incapaces de ejercer por separado.

La Europa comunitaria que viene construyéndose día a día desde aquella fecha es el gran empeño de finales del presente siglo. Esta Europa toma su impulso del proyecto visionario y generoso de los padres fundadores, que habían vivido la guerra en carne propia y aspiraban a crear las condiciones de una paz duradera entre los pueblos europeos. Los retos a los que tienen que enfrentarse nuestros países, en un

mundo que sufre una transformación profunda y rápida, hacen que este impulso se renueve constantemente. Baste pensar en el aumento de la población mundial, que pasará de 4.000 a 6.000 millones de almas en los próximos veinte años, para apreciar la amplitud de los cambios a los que nuestras sociedades deberán adaptarse.

¿Se había previsto esta inmensa aspiración de democracia y libertad que está convulsionando las estructuras políticas en Europa del Este y que confiere una nueva dimensión al ideal de la unidad europea?

Para los europeos, la cuestión es simple. Una de dos: o bien siguen organizándose y uniéndose sus esfuerzos para lograr que su voz se escuche en el mundo, fomentar el ideal democrático y defender sus intereses económicos y estratégicos, o bien, sin percatarse con claridad de los vínculos que los unen, no se otorgan a sí mismos los instrumentos capaces de hacer realidad sus intereses comunes. En el primer caso, Europa seguirá representando más que ese "pequeño cabo de Eurasia" del que hablaba Paul Valéry: será un factor de equilibrio entre las grandes potencias y de moderación en las relaciones entre los países superindustrializados y los países cuyo desarrollo atraviesa dificultades serias. En el segundo caso, las diversas economías nacionales pasarán a desempeñar una función meramente subsidiaria y el

nivel de vida de los consumidores descenderá; Europa quedará reducida a una simple entidad geográfica situada dentro de la zona de influencia de potencias exteriores que le harán pagar muy caras su dependencia y su necesidad de protección.

A las puertas de 1993, esa gran convocatoria que han fijado solemnemente los Estados miembros y las instituciones comunitarias, y volviendo la vista al camino recorrido desde 1950, los europeos siguen planteándose varios interrogantes fundamentales: ¿Cuáles son los valores elementales a los que están apegados y cuál la mejor manera de defenderlos? ¿Cuál es el grado de unión deseable y posible para aumentar al máximo la fuerza que confiere la unidad, sin menoscabar las respectivas identidades ni destruir los rasgos específicos que enriquecen nuestras naciones, regiones y culturas? ¿Se puede avanzar al unísono, sacando partido a la armonía natural que favorece el consenso entre los doce Estados, o bien es preciso reconocer los diversos enfoques y admitir varios ritmos de integración? ¿Cuáles son los límites de la Europa comunitaria ahora que tantas naciones, desde Turquía hasta los países de Europa central, oriental y balcánica, solicitan participar en el actual proceso de unificación?

Respuestas que deberemos encontrar antes de la entrada en vigor del mercado único. ■

MONTEPIO DE CONDUCTORS

SANT CRISTÓFOL. BARCELONA

Provença, 173 pral. 1ª
☎ 253 40 05
08036 - Barcelona

AUTOMOBILISTA

- Vols seguretat?
- Vols tranquil.litat?
- Vols qualitat?

FES-TE'N SOCI



- Defensa jurídica
- Reclamació de danys
- Ajut familiar en cas de retirada del permís de conduir
- Servei d'enterrament

DELEGACIONS:

BADALONA: Alfons XII, 28 baixos ☎ 383 26 07 (de 18 a 20 hores de dilluns a dijous)

PRAT LLOBREGAT: Fernando Puig, 72 ☎ 379 18 02 (de 18 a 20 hores dimarts i dijous)

VILAFRANCA DEL PENEDES: Gral. Cortijo, 19 baixos ☎ 890 16 84 (de 9 a 13 i de 16 a 19,30 de dilluns a divendres)

Gremio Unión del Taxi gana las elecciones convocadas por la Entidad Metropolitana

Más de la mitad de los once mil taxistas del área metropolitana acudió ayer a votar, según fuentes de la EMT. La consulta se llevó a cabo sin incidentes

La Asociación Gremio Unión del Taxi (GUT), con 2.452 votos, ha sido el sindicato que ha obtenido más votos en la primera consulta convocada por la Entidad Metropolitana del Transporte entre los once mil taxistas de Barcelona para conocer la representatividad de los sindicatos del sector.

Joan Laporta, gerente de la EMT, confirmó la victoria del GUT, presidido por Francisco Galván, y que cuenta con el apoyo del sector de taxistas del aeropuerto de El Prat.

Tras el Gremio Unión del Taxi, con el 42,02 por ciento de los votos, han quedado empatados el Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Catalunya (STATC), con 1.076 votos (18,39%), y el Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB), con un voto menos. Obtiene asimismo representación la Asociación Empresarial del Taxi (AET), con 522 votos (8,92%). Laporta informó que estas agrupaciones han obtenido el 90% de los votos.

En cambio, no obtienen representación, y se reparten el 10 por ciento de los sufragios, la Asociación Barcelonesa de Empresarios y Autopatronos de Barcelona (ABEAT), la Asociación Profesional de Taxistas (APT), la Asociación de Taxistas Metropolitanos de Barcelona (ATMB), y el Gremio de Trabajadores-Asociación Democrática (GM-AD).

La participación

La EMT señaló que el índice de participación en esta primera convocatoria en el sector del taxi se ha situado en torno al 53,6 por ciento del censo del colectivo, lo que supone que 5.852 taxistas han votado. Laporta, que se

mostró satisfecho por este porcentaje, opinó que "gracias a estas elecciones ahora sé cuáles son mis interlocutores", y agregó que esta participación "supone un éxito institucional".

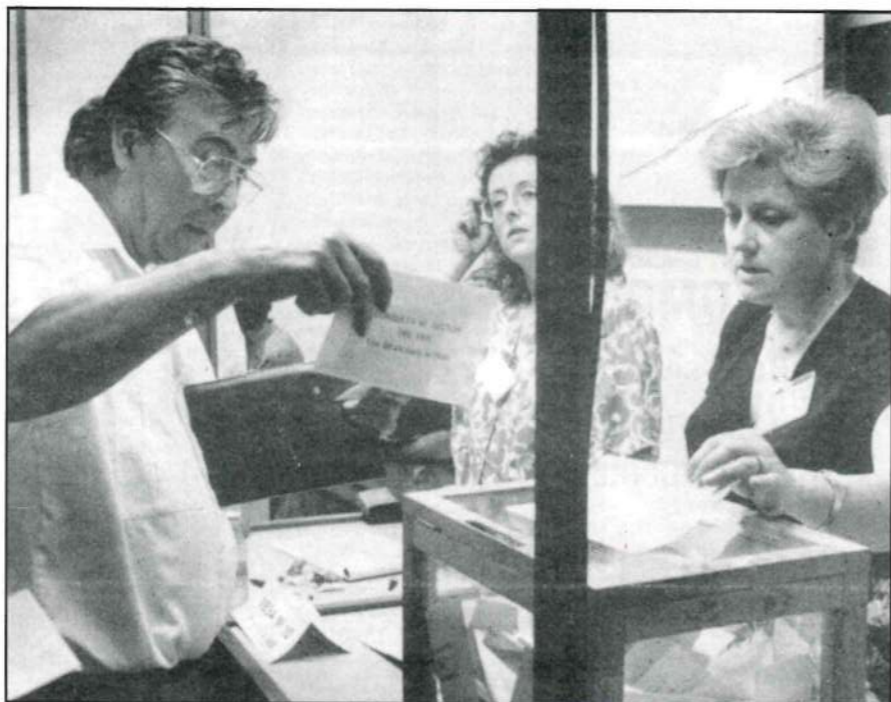
Las votaciones, que comenzaron a las nueve de la mañana y se prolongaron durante todo el día, se realizaron en 27 mesas, repartidas en 17 colegios electorales de Barcelona y otras ciudades del área metropolitana. El proceso fue controlado por 54 personas de la EMT.

La mayor afluencia de votantes se produjo durante la mañana. Joan Laporta indicó que este porcentaje de participación significaba "un éxito institucional". Andreu Nebot, director técnico del Servicio del Taxi de la EMT, también valoró "muy positiva" esta participación.

Los sindicatos UGT y CGT no reconocerán la "legitimidad" de la votación y de sus resultados, al considerarla "una burla hacia el sector por parte de la EMT, que ha convocado una farsa electoral", según fuentes sindicales.

Las dos agrupaciones pidieron a sus afiliados que se abstuvieran y reclaman unas "verdaderas elecciones sindicales". Para UGT y CGT la consulta era "una mera encuesta que no resolverá la situación actual". Los dos sindicatos se consideran los únicos "no ligados a intereses económicos" y acusan a las organizaciones que presentaron candidatura de ser "un negocio, ya que todas están ligadas a gestorías, tiendas de recambios, talleres de taxímetros y emisoras de radioteléfono".

El gerente de la Entidad Metropolitana del Transporte explicó que la consulta servirá "básicamente para ver el apoyo que tienen las diferentes organizaciones, además de mejorar la imagen del taxista, que quedó muy deteriorada después de la última huelga". Después de la votación, la EMT tiene previsto crear una comisión de 20 personas, formada por los representantes de los taxistas que salgan elegidos, miembros de la Generalitat, de la Guardia Urbana y de las asociaciones de vecinos de la ciudad. ■



Sólo votaron el 53,60% del censo del colectivo.

Resultats Electorals

En data 1 de juny de 1990, la Junta de Reclamacions de la consulta per a determinar la representativitat dels Gremis, Sindicats i Associacions Professionals en el Sector del Taxi en les possibles relacions no reglamentades amb l'Administració ha proclamat, de conformitat amb el punt novè de la normativa aprovada a l'efecte, els resultats de la mateixa, que són els següents:

CENS DE TAXISTES: 10.915

VOTANTS	5852	53.61
VOTS NULS:	18	0.307
VOTS VALITS:	5834	99.69
VOTS EN BLANC:	128	2.194

VOTS A LES LLISTES

		%
ASOCIACIÓN BARCELONINA DE EMPRESARIOS Y AUTOPATRONOS TAXISTAS (A.B.E.A.T.):	156	2,673
ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DEL TAXI (A.E.T.)	522	8,947
ASOCIACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI (A.P.T.)	184	3,153
ASOCIACIÓN DE TAXISTAS METROPOLITANOS DE BARCELONA (A.T.M.B.)	25	0,428
GREMIO DE TAXISTAS ASOCIACIÓN DEMOCRÁTICA DE CATALUÑA (G.T.A.D.C.)	208	3,565
GREMIO UNIÓN DE TAXISTAS (G.U.T.)	2.452	42,02
SINDICATO DE TAXISTAS AUTÓNOMOS DE BARCELONA (S.T.A.B.)	1.075	18,42
SINDICAT DE TREBALLADORS AUTÒNOMS DEL TAXI DE CATALUÑA (S.T.A.T.C.)	1.076	18,44

Citroën BX Diesel. Las razones del Taxi.

Nadie tiene más razón, que los profesionales del taxi, para exigirle a un coche lo máximo que se le puede pedir. Lo máximo en fiabilidad y lo mínimo en consumo.

El Citroën BX ha sido calificado, por los profesionales del taxi, como "sobresaliente" en el artículo encuesta publicado en el número 255 de Motor 16; un reconocimiento a las virtudes de un coche idóneo para la realización del servicio del taxi, que ofrece, además, las siguientes ventajas para los profesionales:

1. Precio económico.

Usted puede tener un Citroën BX 14 RE por 1.177.943 Ptas. (Precio especial taxi). Una sólida inversión a largo plazo. Y si lo prefiere diesel, puede disponer de un BX D por 1.396.397 Ptas. o de un BX 19 TRD con cristales tintados, aire acondicionado y dirección asistida por 1.792.283 Ptas.

Estos precios, excepcionalmente bajos, incluyen todo salvo gastos de matriculación y son exclusivamente válidos para los taxis.



2. Garantías

Además de garantizarle su BX un año en piezas y mano de obra, Citroën Hispania garantiza la suspensión hidroneumática durante dos años con el límite máximo de 100.000 Kms., con lo que resulta mucho más económica que una suspensión clásica.

La suspensión hidroneumática contribuye a que la seguridad en el BX sea su máximo argumento por su potencia de frenada única, por su comportamiento noble en carretera y por su absoluta estabilidad en cualquier circunstancia.

3. Bajo consumo.

Los nuevos Citroën BX consumen lo mínimo imprescindible. Y como ejemplo, el Citroën BX D: 4,6 litros/100 Km, a 90 Km/h a razón de menos de 3 Ptas. por kilómetro.

4. Mínimo mantenimiento.

Los nuevos Citroën BX D no paran de trabajar. Su entretenimiento se reduce a una visita al taller cada 22.500 Km. Sin más complicaciones.

5. Recompra asegurada de su antiguo Taxi.

Citroën le garantiza la recompra de su an-

tiguo taxi en condiciones inmejorables. Para empezar bien las cosas.

6. Financiaciones a la medida.

Financiaciones Citroën le ofrece un sistema de financiaciones personalizadas para que usted elija la que mejor se adapte a sus necesidades. Completamente a su medida.

7. Servicio 24 horas.

Con el Servicio Citroën 24 horas, basta una simple llamada al (91) 450 11 11 y acudiremos rápidamente a prestarle la asistencia que necesite, de día o de noche; un servicio gratuito cuando su Citroën está en garantía.

Citroën BX. Potencia y Seguridad.



Las incongruencias del taxi

Barcelona ya no retira licencias de taxi porque sube la demanda



Los usuarios se quejan de que, a ciertas horas del día y durante los fines de semana, es difícil encontrar un taxi libre en las calles de Barcelona. SALVADOR SANJUAN

SERVICIOS

La Administración ha paralizado la retirada de licencias de taxi, ya que los usuarios se quejan de su escasez durante los fines de semana, las horas punta y cuando llueve

XAVIER ARJALAGUER

BARCELONA. — La Entidad Metropolitana del Transporte (EMT) ha renunciado provisionalmente a su política de comprar licencias de taxi. La medida tenía por objeto reducir el número de taxis, ya que de los 11.000 actualmente existente se consideraba que sobraban unos 3.000. La renuncia a continuar amortizando licencias es consecuencia de la relativa mejora económica que ha experimentado el sector.

Sin embargo, la entidad no está dispuesta a reconsiderar su decisión de obligar a los taxistas a hacer fiesta uno de cada dos fines de semana, a pesar de que algunos usuarios se quejan de que los viernes por la noche, los sábados y los domingos faltan taxis, sobre todo en las calles de Barcelona, pero también en algunas de las localidades de sus alrededores.

La EMT considera que tan sólo "parece" que falten taxis en determinadas horas del día o bien como consecuencia de las inclemencias climatológicas (los días de lluvia, por ejemplo). Se afirma, también, que el problema de fondo de las protestas de los usuarios es que hasta hace poco estaban acostumbrados a encontrar un mar de luces verdes en cualquier punto de la ciudad, mientras que ahora han de esperar dos o tres minutos, caminar hacia una calle de paso habitual de taxis o bien desplazarse hasta la parada más próxima.

Lo cierto, en cualquier caso, es que ahora los taxistas se ganan mejor la vida que antes (según unos) o no tan mal (según otros). Prueba de ello es que muchos profesionales han reducido un tanto las interminables jornadas laborales que han estado prodigando hasta hace

bien poco y, también, que ha empezado una loca carrera de sustitución de sus vehículos.

Según fuentes de la EMT, en los últimos tres años se ha renovado casi la mitad de la flota. Se afirma, también, que la mayoría de vehículos de modelos antiguos que todavía circulan por las calles son propiedad de flotas y no de trabajadores por cuenta propia.

Al parecer, las flotas tienen problemas para encontrar asalariados (pues a los parados les sale más a cuenta trabajar en la construcción o en la hostelería, por ejemplo) y ahora se ven obligadas a poner anuncios en la prensa en los que se especifica que estos nuevos trabajadores irán al volante de un modelo reciente.

En lo que llevamos de año —y hasta el pasado 31 de octubre— han sido sustituidos un total de 1.823 vehículos y la mayoría de los nuevos pertenecen a la gama alta: 459 Citroën BX, 361 Volkswagen Jetta, 181 Ford Orion, 146 Opel Kadett, 140 Renault 21, o 113 Fiat

Regata entre otros. Las nuevas inversiones llegan incluso a la instalación de aire acondicionado en los vehículos (lo llevan ya el diez por ciento de los taxis).

La renovación es consecuencia de la mejora en la situación económica del sector (que antes impedía a los taxistas cambiar de coche a pesar de que ya estaban amortizados por el uso), pero también de la política de homologación de nuevos modelos que aplica la EMT.

Tan sólo se autorizan taxis grandes

Desde hace un par de años, la entidad tan sólo autoriza la utilización como taxis de vehículos grandes para que los usuarios disfruten de una mayor comodidad. Así, por ejemplo, durante los últimos meses, tan sólo se ha homologado el Opel Vectra y el Peugeot 405, mientras que el Peugeot 309 no consigue pasar los sucesivos controles. Los fabricantes ya

ni siquiera intentan conseguir el visto bueno de los coches más pequeños. Sin embargo, esta política tiene sus excepciones. Se ha dado licencia a un Chrysler 160, a un Chrysler 180, un Seat 124, 35 Seat 131, dos Seat 132, seis Talbot Horizon, dos Talbot Solara y un Seat 1430, modelos desaparecidos del mercado desde hace años. La acelerada modernización del parque móvil (facilitada por los precios especiales que ofrecen algunos fabricantes) ha dejado en la cuneta la propuesta de un sindicato de taxistas cuyo planteamiento consistía en que las administraciones subvencionaran la compra de taxis "como los de Londres" para que, durante los JJ.OO., todos los taxis de Barcelona fueran nuevos y grandes.

El problema del "taxi de Londres" es su elevado precio, ya que ninguna empresa española se ha decidido a carrozar los chasis importados de la Gran Bretaña y a cambiar, al mismo tiempo, la situación del volante. En consecuencia, continuará siendo incómodo el transporte de personas afectadas por algunos

A pesar de los reiterados intentos de la Administración, continúan las timbas que protagonizan algunos taxistas y que mueven grandes sumas de dinero

tipos de minusvalía. Poco antes de entrar en crisis —tras una sentencia del Tribunal Supremo que anulaba su constitución—, la empresa municipal Iniciatives, SA estaba estudiando la posibilidad de actuar en este campo.

Junto a todas estas buenas noticias, la política metropolitana respecto al taxi también ha cosechado algunos fracasos notables. El más estruendoso es, sin duda, que, tras diez años de democracia municipal, continúan las partidas de cartas —y con grandes cantidades de dinero sobre la "mesa"— que son un "atractivo turístico" de las colas de espera del aeropuerto y que protagonizan algunos taxistas.

A finales de 1988, y después de los reiterados intentos de los inspectores de la entidad de erradicar las timbas, se dijo que la solución consistía en limitar (la mitad cada mes) el acceso al aeropuerto de los taxistas. La medida restrictiva todavía no ha entrado en vigor y parece que quedará totalmente aparcada hasta ver qué pasa con la inauguración de la nueva terminal, que reserva un espacio a los taxis.

Aunque la iniciativa no partió de la EMT, tampoco ha dado resultado alguno la autorización para que los taxis llevaran publicidad en la baca, medida que fue protestada por algunos por considerar que afectaba gravemente el paisaje urbano. El fracaso se debe a que las escasas contraprestaciones económicas ofrecidas por la empresa que gestionaba los anuncios y a que las condiciones fueron calificadas como draconianas por la mayoría de los taxistas. •



La próxima primavera, el viaje podrá pagarse con tarjeta. ADJUSTICARBONELL

Los taxistas no son partidarios de las tarjetas de crédito por temor a Hacienda

Otro fracaso notable de la EMT han sido el de la implantación de tarjetas de crédito especiales. Ni empresas ni particulares las han recogido, ni la mayoría de los taxistas las aceptan, aun a pesar de que su utilización representaría un buen argumento disuasorio para los atracadores, al disminuir la cantidad de dinero en efectivo que acostumbran a llevar encima. Sin embargo, muchos taxistas consideran que la "taxi-card" facilita el control de los inspectores de Hacienda sobre sus escasos ingresos.

Hace pocas semanas, el alcalde de Barcelona entregó solemnemente una de ellas a cada uno de sus concejales, lo cual prueba que la inmensa mayoría no disponía de ellas. Al parecer, la decisión de Pasqual Maragall no pretendía mejorar el sector del taxi, sino hacer frente a las críticas de los que protestan porque el Ayuntamiento quiera imponer un peaje para entrar en el centro de la ciudad, mientras los concejales van a todas partes con el coche oficial.

Ahora se dice que la solución para la "taxi-card" consiste en la instalación de ordenadores de a bordo que acepten todas las tarjetas de crédito de uso habitual. Al final de la jornada, el taxista deberá entregar el disco del ordenador a una entidad bancaria para que el importe de los recibos sea abonado en su cuenta. La próxima implantación de los ordenadores fue anunciada a finales del año pasado, y ahora se dice que empezará a aplicarse durante la próxima primavera.

AL CABO DE 7 MESES EL MISMO PERIODICO PUBLICA ESTE ARTICULO. ¿QUÉ HA PASADO? SIMPLEMENTE GANARON LAS ELECCIONES QUIENES LAS GANARON. SIN COMENTARIOS

TRANSPORTE

El sindicato más votado del taxi asegura que sobran 3.000 licencias en Barcelona

CARLES MESTRES

BARCELONA. — Francisco Galván, presidente del Gremio Unión del Taxi (GUT), organización ganadora en la consulta celebrada el pasado día 30 entre los taxistas del área metropolitana de Barcelona, al obtener un 42,32 % de los votos, afirma que sobran tres mil licencias y apuesta "por el consenso" con las otras tres organizaciones más votadas para conseguir la unidad del sector. "La consulta es el primer eslabón de este objetivo", dice.

El Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Cataluña (STATC) obtuvo 1.076 votos en la consulta y quedó segundo. Su secretario general, Miguel Tomás, indicó que "la responsabilidad de los problemas del taxi dependerá ahora del GUT. Nosotros estaremos a la expectativa. Como hemos hecho hasta ahora, con las propuestas que sean positivas estaremos a favor". Para Tomás, la victoria del GUT resultó una sorpresa "porque lo último que podía pensar era que el taxista diera el voto a los del aeropuerto, que históricamente son un foco negro y desprestigiado". Para Tomás, ha sido "el voto de castigo de los taxistas contra la Administración".

El secretario general del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB), Dionisio Gracia, también está de acuerdo en que la victoria del GUT "es un voto de castigo a la EMT", pero además "un voto de

castigo a Tomás, porque antes era más radical y ahora se ha vuelto más moderado", dice. Mientras que Juan Fuentes, el presidente de la Asociación Empresarial del Taxi —patronal que consiguió 522 votos—, opina que "con esta consulta se ha visto quiénes son los representantes que quieren los taxistas".

Galván apunta que los problemas del sector se basan en la rentabilidad, la viabilidad y la seguridad. "Hay que buscar fuentes de ingreso y conseguir la reconversión. Además hay que compensar al taxi a tra-

vés de concertaciones, por cada apertura o ampliación de líneas de metro o autobús."

Propone varias medidas para conseguir la rentabilidad, como son "la eliminación de unas 3.000 licencias del taxi" y "concertar con una multinacional publicidad para nuestros vehículos durante estos dos años olímpicos". En cuanto al problema de la viabilidad, Galván reclamará a la EMT "más carriles para los taxistas, la posibilidad de hacer giros de 180 grados en el Eixample y semáforos opcionales". •

La organización más beligerante

El Gremio Unión del Taxi (GUT) está considerado como la organización más beligerante del sector del taxi. En enero pasado, durante la última huelga, algunos de sus miembros protagonizaron diversos incidentes violentos con representantes de los medios de comunicación. En esas fechas, el gerente de la Entitat Metropolitana del Transport (EMT), Joan Laporta, no quiso negociar con el presidente del gremio, Francisco Galván.

Galván es un andaluz de 47 años, casado y con tres hijos, que desde 1967 trabaja en el taxi. Le falta un curso para acabar la carrera de abogado. Se autodefine como "un pacifista desde que nació" y niega cualquier actividad violenta de su sindicato y que se le atribuya al GUT ideología de extrema derecha. Galván afirma que "Laporta es una persona inteligente que quizá no estuvo bien informado (en la huelga de enero) y le dijeron que éramos sólo un grupito".

EL FUTURO HA LLEGADO



TAXÍMETRO ELECTRÓNICO ARGO 1144

TÉCNICA Y ESTILO

CATALUNYA

Modificació del Sistema Tarifari a Terrassa

L'Excm. Ajuntament en Ple en data 22 de febrer corrent va adoptar entre d'altres els següents acords:

PRIMER.— Reestructurar el sistema tarifari vigent a la nostra ciutat consistent en la supressió dels suplementos de nocturnitat i suplement de dia festiu i la seva substitució per un sistema tarifari modular, mitjançant la creació dels següents mòduls tarifaris.

Mòdul U: aplicable entre les 6 hores i les 22 hores del dia feiner.

Mòdul DOS: aplicable entre les 22 hores i les 6 hores del dia feiner següent, i entre les 6 hores i 22 hores dels dies festius.

Mòdul TRES: aplicable entre les 0 hores i les 6 hores desl dies festius, i entre les 22 hores i les 24 hores del mateix dia festiu.

SEGON.— Aprovar la instal.lació d'aparells elèctrics o electrònics sen-

yalitzadors de tarifa aplicada a l'usuari o mòduls que es col.locaran en la part exterior i devantera del vehicle i interconnectats a l'aparell comptador taxímetre, amb la possibilitat que es pugui desmontar i treure del vehicle, però condicionada aquesta possibilitat a que el sistema de connexió incorpori l'impediment tècnic adient per tal que no pugui donar-se la circumstància que l'aparell comptador taxímetre pugui estar en funcionament amb el mòdul senyalitzador apagat o fora de servei.

TERCER.— Incorporar la tarifa interurbana, coneguda com de carretera, a l'aparell taxímetre d'acord amb el valor vigent en el moment de la verificació i comprovació de l'aparell taxímetre.

QUART.— Determinar l'obligatorietat de la instal.lació d'un sistema elèctric o electrònic limitador adient per tal que no hom pugui produir el canvi

voluntari o involuntari entre mòduls tarifaris després de la baixada de la bandera i fins que no finalitzi la carrera demanda per l'usuari. Hom permet el canvi de qualsevol de les tarifes de mòduls 1, 2 i 3 a tarifa interurbana o de carretera després de la baixada de bandera.

CINQUE.— Aprovar el manteniment del suplement de petició o demanda de servei d'autotaxi per medi de telèfon, amb la condició que no es podrà baixar la bandera fins que el viatger pugui al vehicle.

SISE.— Aprovar el manteniment del suplement de transport de maletes per grandàries majors de 55 x 35 x 35 i establir el suplement per transport de gossos degudament acondicionats que, en qualsevol cas, serà de transport optatiu o discrecional a criteri del taxista.

SETE.— Es determina la gratuïtat pel transport de cotxes d'infants i bosses /...

¡¡AVISO MUY IMPORTANTE!!

Recordamos a todos los taxistas de Barcelona, que sigue en vigor la campaña de subvención para el montaje de equipo y depósito de GLP (17.000,- pts. por depósito y 30.000,- ptas. equipo completo)

Por lo que les recomendamos se apresuren a montar su equipo y depósito
LANDI - HARTOG

Servicios oficiales:

H.P.G.
C/. María Barrientos, 2
BARCELONA
Teléfono 339 22 65

Talleres PEDRO MORENO
C/. San Cosme, 161
TARRASA
Teléfono 783 71 55

REPRISAUTO
C/. Jabonería, 11 y 13
SABADELL
Teléfono 710 68 48

TALLERES JOAN
C/. Vila Val-Ilebrera, 8
BADALONA
Teléfono 397 68 00

Talleres IDEAL AUTO
C/. Varsovia, 25
BARCELONA
Teléfono 235 31 22



¡¡Y además el primer llenado de tu depósito de REGALO!!

C/. Ferrer del Río, 5
28028 - MADRID
Tels.: 256 16 41 - 256 17 93
Télex: 464243 MGAS. E

.../ de mà dels viatgers, i del transport dels gossos pigall acompanyants d'usuaris cecs.

VUITE— Aprovar pel 1990 l'import de les tarifes modulars i els suplementes d'acord amb la taula següent:

NOVE— Comunicar al "Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Catalunya" (STATC) els anteriors acords.

DESE— Comunicar els anteriors acords al Departament d'Indústria i Energia als efectes contemplats a l'article 24 del "Reglamento para la aprobación y verificación de aparatos taxímetros, Anexo número 5, al Decreto de 25 de septiembre de 1934, de aprobación del Código de la Circulación".

ONZE— Comunicar els acords anteriors als industrials autoritzats als efectes contemplats als articles 26, 30 i apartat g) de l'article 32 de l'Annex núm. 6 de referència en l'acord anterior.

DOTZE— Comunicar els acords anteriors a la Comissió de Preus de Catalunya als efectes adients.

Contra els esmentats acords, que posen fi a la via administrativa, pot vostè interposar recurs contenciós-administratiu davant de l'Audiència Territorial de Barcelonà, previ al tràmit de reposició a que es refereix l'article 52 de la Llei de 27 de desembre de 1956, davant d'aquesta Alcaldia-Presidència en el termini d'un mes, sens perjudici, no obstant, de qualsevol altre recurs que estimi convenient.

Homologació de Taxis a Terrassa

Notificació Resolució

Amb data 26 de gener de 1990, el Tinent d'Alcalde de Serveis al Ciutadà va dictar la Resolució núm. 126 la transcripció literal de la qual es la següent:

"L'article 6 del Reglament Municipal de Serveis Urbans de Transport amb Automòbils Lleugers i l'article 7 del "Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros", faculten a l'Ajuntament per a que determini les marques i models dels vehicles considerats aptes per fer el servei del taxi.

Per altra banda, l'article 4 del "Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros" estipula que els titulars de llicència de taxi que vulguin substituir el vehicle per altre que sigui de marca i model determi-

nat per l'Ajuntament, estarà exempt de sol·licitar autorització i que només le caldrà comunicar formalment el canvi a l'Entitat Local.

Atès l'informe del Cap del Departament Tècnic de Serveis Municipals de data 11/01/90, relatiu a les marques i models de vehicles que, homologats pels Ministeris d'Indústria i Energia, i de Transports, Turisme i Comunicacions, es consideren més aptes per fer el servei del taxi a Terrassa.

Es per tot això i per facilitar la tramitació administrativa de l'adscripció de vehicles per fer el servei del taxi, que aquesta Tinença d'Alcaldia, fent ús de les facultats que en foren delegades mitjançant resolució de l'Alcaldia-Presidència núm. 1958, de 14/7/87,

HA RESOLT:

PRIMER— D'acord amb l'article 7 del "Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros", es determinen les marques i models dels vehicles aptes per a fer el servei del Taxi a Terrassa, els quals no requeriran tramitació administrativa prèvia, i són els següents:

BMW 524
CITROEN BX
FIAT CROMA
FIAT REGATA
FORD ORION
FORD SIERRA
MERCEDES 190
MERCEDES 200



MERCEDES 230
MERCEDES 300
OPEL KADET
OPEL VECTRA
PEUGEOT 405
PEUGEOT 505
RENAULT 21
RENAULT 25
SEAT MALAGA
VOLKSWAGEN JETTA
VOLKSWAGEN PASSAT

SEGON— D'acord amb l'article 4 del "Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros", els titulars de llicència municipal de taxi que vulguin canviar el vehicle per altre que estigui inclòs en el llistat precedent, estarà exempt de sol·licitar autorització de canvi de vehicle i solament li caldrà comunicar-ho formalment a l'Ajuntament.

Aquesta comunicació formal es farà mitjançant la compareixença del titular de la llicència a l'Ajuntament en el termini màxim de deu dies des de la data d'adquisició del nou vehicle. El titular aportarà aquest vehicle amb tots els elements d'ús obligatori per fer el servei i amb la documentació del mateix.

TERCER— Notificar el contingut d'aquesta resolució als titulars de llicència municipal de taxi, fent-los l'advertiment que no es podrà posar en servei cap vehicle que no hagi estat revisat pels serveis tècnics de Serveis Municipals. El que us notifico pel vostre coneixement i efectes adients. ■

Noves Tarifes a Manresa

Vista la instància presentada pel Sr. ANGEL PU-GARUIZ, en la seva qualitat de Secretari General de la Unió Comarcal del Bages del Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya (STATC), sol·licitant la revisió de les tarifes del servei públic d'auto-taxis.

Atès que les tarifes actualment vigents van ser autoritzades per resolució de la Comissió de Preus de Catalunya del dia 22 de setembre de 1989.

Atès allò que estableixen els articles 129, 148 i següents del Reglament de Serveis de les Corporacions Locals, articles 22 i 23 del Reglament Nacional dels Serveis Urbans i Interurbans de Transports en Automòbils Lleugers, i article 48 de la Llei

39/1988, de 28 de desembre, reguladora de les Hisendes Locals.

Vistos la memòria econòmica presentada i l'informe emès pel cap de la secció d'Hisenda.

El president de la Comissió d'Hisenda i Règim Interior i el Regidor Delegat de Circulació i Transports tenen l'honor de proposar al Ple de la Corporació l'adopció del següent

ACORD:

"Primer— Informar en part favorablement la sol·licitud de revisió de les tarifes del servei d'auto-taxis d'aquesta ciutat, i aprovar el següent regim tarifari (tarifes amb I.V.A. inclòs):

1.- Serveis ordinaris
1.1 Baixada de bandera 105 ptes.
1.2 Km. recorregut 70 ptes.
1.3 Hora d'espera 1.210 ptes.
2.- Suplements
2.1 Servei festius 55 ptes.
2.2 Sortida estacions ferrocarrils i autobusos 55 ptes.
2.3 Servei nocturn (de 22 a 7 hores) 55 ptes.

2.4 Sol·licitud per telèfon (baixada de bandera quan l'usuari pugui al vehicle) 110 ptes.

2.5 Serveis extraordinaris (bodes, enterraments, etc.) 1.775 ptes.

3.- Servei mínim
L'estableix una tarifa mínima de 250 pessetes, d'acord amb la següent descomposició:

Baixada de bandera 105 ptes.
1,5 Kms. recorregut 105 ptes.
5 minuts d'espera 40 ptes.

Segon— Sol·licitar de la Comissió de Preus de Catalunya l'autorització de les esmentades tarifes i procedir, un cop obtinguda aquesta, a la seva publicació en el Butlletí Oficial de la Província."

Tanmateix, el Ple de la Corporació Municipal resoldrà.

SIGNAT:

El regidor de Circulació i Transports.

El president de la Comissió d'Hisenda i Règim Interior. ■



COOPERATIVA DE LA INDUSTRIA DEL TAXI

La Cooperativa els hi recorda els seus serveis:

- **RECANVIS:** Berlín 4 bis, Lope de Vega, 122 i Pça. Dr. Letamendi, 12.
- **TALLERS:** Mecànica, Electricitat, Pneumàtics, Butà, Canvis d'oli, Taxímetres, etc... Espronceda, 123.
- **GESTORIA:** Seguretat Social, Autònoms, Declaracions de renda, E.O.S., I.V.A., Canvis de nom, Altes i baixes de tarjes V.T., Transferències, Matriculacions, Assegurances, Legalitzacions, etc... Berlín, 4 bis
- **ASSESSORIA FISCAL:** Gratis

Berlín
08014 BARCELONA

Tel. 490 39 58

La batalla del taxi en Madrid

La ampliación del Area de Prestación Conjunta divide a los profesionales

La ampliación del Area de Prestación Conjunta en Madrid es uno de los problemas más discutidos dentro del colectivo de taxistas en los últimos días.

Este asunto ha vuelto a despertar la polémica entre trabajadores autónomos y asalariados, siendo una de las principales reivindicaciones de estos últimos.

La figura del Area de Prestación Conjunta aparece en el Real Decreto 2025/1984, de 17 de octubre, sobre coordinación de las competencias administrativas en relación con los servicios de transporte público de viajeros en automóviles de turismo.

El decreto facilita "la posibilidad de constitución de lo que se han denominado Areas de Prestación Conjunta, creadas por el Estado o las Comunidades Autónomas y gestionadas por ellos mismos, o, por su delegación, por alguno de los municipios integrados u otro organismo o entidad preexistente o especialmente constituido a tal fin".

De esta forma "los vehículos debidamente autorizados podrán prestar servicios con origen en cualquiera de los municipios que compongan la referida área".

En 1978 se produjo la primera unificación del área geográfica, con el consiguiente aumento de licencias.

Se concedieron quinientas más, con lo que quedó establecido el número de licencias en quince mil quinientas, cifra que perdura hasta hoy mismo.

Pueblos como Pozuelo de Alarcón, Getafe, Alarcón, Leganés, Coslada, Móstoles y San Fernando unieron sus intereses, sus habitantes y sus licencias a Madrid capital.

Propuesta rechazada

Hace unos meses, el socialista Eugenio Morales, ex concejal responsable de Circulación y Transportes, presentó la propuesta de ampliación del Area, pero

fue rechazada en pleno municipal.

Desde entonces son continuas las reuniones entre representantes de los taxistas, tanto de autónomos como asalariados, y de los ayuntamientos implicados, para encontrar una solución.

La ampliación afectaría a pueblos que se encuentran en un radio de 20 kilómetros del centro de la ciudad como Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, Boadilla del Monte, Fuenlabrada, Mejorada del Campo, Majadahonda, Paracuellos del Jarama, Parla, Pinto, Las Rozas, Rivas Vaciamadrid, Torrejón de Ardoz y Velilla de San Antonio.

La Comunidad de Madrid presentó un proyecto para que también se incluyeran Colmenar Viejo, Hoyo de Manzanares, Torrelodones y Villaviciosa de Odón.

Para llegar a su aprobación definitiva se necesitarían dos acuerdos vinculados: por un lado contar con dos tercios de los ayuntamientos incluidos en el área geográfica, y por otro lado contar con un 75% de la población censada a favor del proyecto.

En este segundo acuerdo, Madrid y los colectivos de taxistas juegan un papel decisivo, ya que con ellos ese 75% está conseguido, pero sin ellos es imposible.

De la necesidad de este doble acuerdo también se puede extraer otra conclusión un tanto "espinosa", ya que se cuestiona la autonomía municipal de cada pueblo, al tener que aceptar una decisión que voten por mayoría el resto.

Así, si se llegara a la aprobación definitiva del aumento del Area, pueblos como Torrejón de Ardoz, contrarios a esa decisión, tendrían que acatarla e integrarse.

Esta unificación parece que beneficia claramente a los ciudadanos de la capital, pero especialmente a los de los pueblos afectados.

Beneficio al usuario

Se ahorrarían pagar un retorno que hoy por hoy encarece los recorridos en casi un 100%. También puede que interese a los taxistas madrileños, que les permitiría trabajar en unos pueblos donde actualmente no lo pueden hacer.

Además estas localidades experi-

mentan un continuo crecimiento demográfico, superando con creces el medio millón de habitantes en su conjunto, y generan una cantidad elevada de servicios por la proliferación de industrias en sus términos municipales.

Entonces uno no se explica el motivo de que no se llegue a un acuerdo satisfactorio. Aquí es donde nos encontramos con el verdadero problema, con la fuente de conflictos, con las licencias municipales.

Los taxistas autónomos madrileños aceptarían integrar a estos pueblos y asimilar las licencias que actualmente existen en ellos, entre noventa y cien según unos y otros, siempre que cumplieran los requisitos necesarios respetando la normativa vigente.

Posiblemente en un par de meses no se volverá a plantear oficialmente la ampliación del Area de Prestación Conjunta, mientras que los distintos municipios podrán adoptar medidas individualmente.

Algunos pueblos con carencia de servicio crearán licencias nuevas para cubrir su demanda. Esas licencias se concederían a asalariados.

Es el caso de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes, que han anunciado la creación de una cooperativa de taxis propia, con unas setenta y dos licencias.

Petición al alcalde

Representantes de los 14 pueblos afectados en la posible ampliación del Area de Prestación Conjunta celebraron una reunión con trabajadores asalariados del taxi madrileño y de la Asociación de Trabajadores Autónomos del Taxi. Llegaron al acuerdo de remitir un escrito al alcalde de Madrid en el que piden que se acelere el proceso de unificación de los mencionados pueblos con el área metropolitana. De no recibir una respuesta afirmativa los distintos ayuntamientos comenzarán a tomar iniciativas particulares. Además de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes, Torrejón también aumentará licencias. También se estudia la posibilidad de crear áreas de prestación conjunta del servicio de taxi entre localidades próximas. Sería el caso de Parla, Pinto y Fuenlabrada. ■



La primera ventaja de un taxi Mercedes es su precio: 2.269.000 ptas.*

Pero hay muchas más. Ventajas en rentabilidad, gracias a su reducido consumo, bajo mantenimiento de sus motores y el valor de recompra más elevado del mercado.

Ventajas en confort y seguridad para usted y sus pasajeros, que lo agradecerán requiriendo sus servicios más a menudo.

Además con la ventaja de un trato preferente en el Servicio Técnico Oficial Mercedes-Benz, que le garantiza fiabilidad y rapidez en las revisiones.

Venga a su Concesionario Oficial Mercedes. Le demostraremos, una a una, todas las ventajas de conducir un taxi Mercedes.

* Taxi Mercedes desde 2.269.000 ptas. precio recomendado. Sin V.O.

NADIE MAS CONSTRUYE COCHES ASI.



Mercedes-Benz

Recurso contra el decreto de regulación del transporte sanitario en Catalunya

Ante el Proyecto de Decreto que regula el Transporte Sanitario en el ámbito territorial de Catalunya, este Sindicato ha presentado ante la Dirección General de Transportes de la Generalitat las siguientes consideraciones:

El citado texto no recoge, para la creación de los nuevos Servicios de ambulancia, la preceptiva concesión de licencia municipal de la clase C, significando ello que los municipios afectados no tienen la posibilidad de regular el citado servicio en base a las necesidades de la población, ya que en el texto el Ayuntamiento solo realiza el informe, sin que el mismo sea vinculante.

En segundo lugar, el Proyecto de Decreto crea una nueva figura en el Transporte de Enfermos de Recuperación (apartado 5.1.2.) que es el transporte colectivo de enfermos sentados.

Este Sindicato considera que este es un servicio históricamente prestado por el taxi, siendo en infinidad de pequeños municipios el origen de la creación de innumerables licencias, suponiendo en la actualidad el medio de subsistencia de un buen número de profesionales taxistas.

Por otro lado, si tenemos en cuenta el exceso de oferta del taxi actualmente en Catalunya, la creación de este nuevo servicio significaría, en la práctica, un incremento la misma imposible de asumir por el sector.

Por ello pedimos que en el texto conste que este servicio será afectado por los taxis actualmente existentes.

Respuesta de la citada Dirección General

El transporte sanitario, considerant com a tal el trasllat de persones que no es poden valer per elles mateixes, efectuat amb vehicles especialment condicionats per a aquest fi, precisa, per les seves característiques pròpies, una re-

gulació específica adequada que permeti assolir uns bons nivells de qualitat i seguretat en la prestació del servei.

La Generalitat de Catalunya, conscient d'aquesta necessitat, ha elaborat mitjançant els seus Departaments de Política Territorial i Obres Públiques i de Sanitat i Seguretat Social, un Projecte de Decret que regula el transport sanitari en l'àmbit territorial de Catalunya.

En compliment d'allò que disposa l'article 64 de la Llei 13/1989, de 14 de desembre, d'organització, procediment i règim jurídic de l'Administració de la Generalitat de Catalunya, em plau adjuntar-vos a la present el text del Projecte de Decret referenciat, per tal que, en un termini de quinze dies, formuleu davant aquesta Direcció General de Transportes, les observacions i consideracions que estimeu convenients en relació amb el text del mateix.

DECRET

PROJECTE DE DECRET pel qual es regula el transport sanitari en l'àmbit territorial de Catalunya i s'estableixen els requisits tècnics i les condicions mínimes, que han de complir les ambulàncies per a la autorització com a servei sanitari assistencial.

ELABORAT PER: DIRECCIO GENERAL D'ORDENACIO I PLANIFICACIO SANITARIA

La Llei 12/1987, de 28 de maig, considera transport sanitari el trasllat de persones que no es poden valer per elles mateixes i que es efectua amb un vehicle especialment acondicionat per a aquest fi.

El Decret 183/1981, de 2 de juliol, de regulació de les condicions i requisits que han d'acomplir els centres, serveis i establiments sanitaris assistencials, atorga la consideració de servei sanitari assistencial al transport sanitari realitzat en ambulància.

Es per tant necessari procedir al desplegament de les normes esmentades i fer una regulació detallada del transport sanitari que exigeix alhora establir els requisits tècnics i les condicions mínimes que han de reunir les ambulàncies per tal de millorar la seva qualitat assistencial.

Atés el que disposen la Llei

12/1987, de 28 de maig, la Llei 13/1989, de 14 de desembre, i el Decret 183/1989, de 2 de juliol.

A proposta del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques, del de Sanitat i Seguretat Social, i d'acord amb el Consell Executiu,

DECRETO:

Article 1

El present Decret té per objecte regular el transport sanitari que transcorre íntegrament pel territori de Catalunya i establir els requisits tècnics i les condicions mínimes que han de complir les ambulàncies terrestres per a ser autoritzades com a servei assistencial.

Article 2

El transport sanitari és aquell que es realitza per al trasllat de persones que no es poden valer per elles mateixes efectuat amb vehicles especialment condicionats per a aquest fi que són qualificats com ambulància.

Article 3

El règim de servei del transport sanitari regulat en aquest Decret, qualsevol que sigui la seva modalitat i capacitat serà de les següents classes:

- Pública
- Privada
- Oficial

Article 4

4.1 Són serveis públics de transport sanitari els que porta a terme el propietari d'un vehicle per compte aliena i mitjançant retribució. Als efectes d'aquest Decret s'entenen inclosos en aquesta categoria els serveis prestats per entitats o empreses concertades amb el Departament de Sanitat i Seguretat Social pel trasllat de malalts beneficiaris de prestacions sanitàries de la Seguretat Social.

4.2 Són serveis privats els prestats per les empreses per al trasllat del seu personal accidentat o malalt, pels centres sanitaris als seus propis pacients i per les entitats assistencials privades als seus assegurats, tots ells prestats amb vehicle de la seva propietat.

4.3 Són serveis oficials els que, pel seu compte efectuen directament els

.../ organismes públics.

Article 5

Els serveis de transport sanitari es podran prestar amb el següent tipus d'ambulàncies:

5.1 Ambulància tipus I polivalent-furgó. Amb dos usos, segons criteri facultatiu,

5.1.1 Us individual.

Destinada al transport individual de malalts que, a criteri facultatiu, presentin un tipus o grau de minusvàlua que aconselli aquest tipus de transport.

5.1.2 Us col·lectiu.

Destinada al transport d'un nombre màxim de sis malalts asseguts, que, a criteri facultatiu, presentin una mínima minusvàlua, com ara certs tipus de malalts en tractaments de rehabilitació i hemodiàlisi, i que no necessitin per tant, ni transport individual, ni assistència de fluidoteràpia endovenosa ni oxigenoteràpia i que hauran d'estar proveïts del document del facultatiu que acrediti la necessitat del trasllat amb ambulància.

5.1.3 Ambulàncies tipus II convencional-turisme.

Igual funció que l'ambulància tipus I polivalent, d'ús individual, en un vehicle tipus turisme.

5.1.4 Ambulància tipus III convencional-furgó.

Igual funció que l'ambulància tipus I polivalent, d'ús individual, en un vehicle tipus furgó.

5.1.5 Ambulància tipus IV UCI mòbil.

Destinada al transport de malalts que requereixin una vigilància i/o assistència intensiva.

Article 6

6.1 Totes les ambulàncies hauran de comptar amb la corresponent certificació sanitària com a requisit previ per a l'obtenció de l'autorització per a la realització de transport sanitari.

6.2 Per al lliurament d'aquesta certificació les ambulàncies hauran de reunir els requisits tècnico-sanitaris i de personal que per a cada tipus s'estableix a l'annex d'aquest Decret.

6.3 La certificació sanitària serà atorgada pel Director General d'Ordenació i Planificació Sanitària del Departament de Sanitat i Seguretat Social, el qual podrà delegar aquesta competència als òrgans territorials del Departament, prèvia autorització del Conseller.

6.4 Les sol·licituds de certificació i les comunicacions de cessament d'activitats s'hauran d'adreçar al Director General d'Ordenació i Planificació Sanitària o, en el seu cas, a l'òrgan que

tingui delegada la competència per a l'atorgament de la certificació.

6.5 Les sol·licituds de certificació d'inici d'activitats aniran acompanyades de la documentació següent:

a) Si s'actua per representació, document acreditatiu de la que ostenta el sol·licitant.

b) Justificant de la propietat i dependència jurídica del vehicle de què es tracta.

c) Memòria explicativa de les característiques tècnico-sanitàries i d'equipament del vehicle, així com del personal que hi prestarà serveis.

6.6 A la vista de la documentació presentada i un cop s'hagi procedit a la comprovació del compliment de les condicions i requisits tècnico-sanitaris establerts a l'annex, l'òrgan administratiu competent resoldrà sobre l'atorgament o la denegació de la certificació sol·licitada.

6.7 La certificació sanitària serà revocada, previ expedient, en cas que es produeixin greus alteracions de les característiques tècnico-sanitàries del vehicle, que impliquin incompliment manifest dels requisits establerts a l'annex per al tipus d'ambulàncies corresponent.

Article 7

7.1 Per a la realització de transport sanitari serà necessari la prèvia obtenció de la corresponent autorització administrativa, atorgada per la Direcció General de Transportes del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, bé per a transport públic, bé per a transport privat, o bé per a transport oficial. Les autoritzacions hauran d'estar referides a un vehicle concret.

Les autoritzacions de transport sanitari s'atorgaran per un període de cinc anys que pot ser prorrogable per 2 anys més en funció de l'estat tècnic del vehicle.

Aquestes autoritzacions seran visadas anualment per l'òrgan que les va expedir prèvia comprovació de què la persona titular de l'autorització segueix complint els requisits exigits per al seu atorgament.

7.2 L'esmentada autorització s'atorgarà prèvia obtenció de la certificació sanitària i un cop vist l'informe de l'Ajuntament del municipi on hagi d'estar residenciat el vehicle. En cas que aquest informe no s'hagi emès en el termini de 30 dies s'entendrà que és favorable.

7.3 La suspensió o retirada de la certificació sanitària comportarà també la suspensió o retirada de l'autorització de transport sanitari que s'haurà de declarar expressament per la Direcció

General de Transportes. En l'interval en que aquesta declaració no es produïx es considerarà automàticament invalidada.

7.4 Les autoritzacions de transport sanitari no s'atorgaran a vehicles d'antiguitat superior a dos anys, comptats a partir de la data de la primera matriculació.

7.5 Les autoritzacions de transport sanitari hauran d'especificar el tipus d'ambulància per al qual han estat atorgades.

7.6 Per a l'obtenció de les corresponents autoritzacions de transport sanitari, s'hauran de complir els requisits següents:

a) Autoritzacions de transport públic:

1._ Disposició d'un local amb nombre o títol registrat, obert al públic i proveït de telèfon.

2._ Figurar d'alta com a contribuent a l'epígraf corresponent de la Llicència Fiscal de l'Impost industrial.

3._ L'empresa haurà d'estar en condicions d'oferir el seu servei al públic usuari les 24 hores del dia.

b) Les Autoritzacions de transport privat hauran d'acomplir els requisits següents:

Els vehicles hauran de ser propietat del titular de l'autorització o arrendats en qualsevol de les formes admeses a la legislació vigent.

Article 8

El cessament d'activitats de vehicles als quals els hi ha estat expedida la corresponent autorització, haurà de ser comunicat a la Direcció General de Transportes i a la Direcció General d'Ordenació i Planificació Sanitària prèviament a què es produeixi. Si, per causes fortuïtes això no és possible, la comunicació haurà de ser lliurada en un termini màxim de 15 dies des d'aquell que tingui lloc el cessament.

Article 9

Les resolucions d'autorització de transport sanitari i les comunicacions de cessament d'aquestes, seran inscrites al Registre de Centres, Serveis i Establiments Sanitaris de la Direcció General d'Ordenació i Planificació Sanitària. A tal fi, s'arbitraran els mecanismes de coordinació necessaris entre aquesta Direcció General i la Direcció General de Transportes.

Article 10

10.1 Les infraccions al present Decret relatives al transport sanitari es sancionaran d'acord amb la legislació vigent en matèria de règim sancionador del transport per carretera.

.../ 10.2 L'incompliment de les previsions contemplades a la present disposició pel que fa a la certificació sanitària podrà donar lloc, prèvia la instrucció de l'expedient oportú, a l'aplicació del règim de sancions establertes als articles 32 a 36 de la Llei General de Sanitat, i pel que fa a als òrgans competents per imposar les sancions s'estarà al que disposa el Decret de 15 d'octubre de 1979. Igualment, es podrà aplicar la mesura cautelar prevista a l'article 37 de la Llei General de Sanitat esmentada a les ambulàncies que no comptin amb la prèvia certificació sanitària.

DISPOSICIONS ADDICIONALS

1. Els titulars de les ambulàncies restaran subjectes a les determinacions dels apartats d), e) i f) de l'article 3 del Decret 183/1981, de 2 de juliol (DOGC núm. 143, de 17.7.1981).

DISPOSICIONS FINALS

1. S'autoritza als Departaments de Política Territorial i Obres Públiques i de Sanitat i Seguretat Social per a dictar les normes i prendre les mesures oportunes per al desplegament i l'execució d'aquest Decret.

2. Aquest Decret entrarà en vigor als 3 mesos de la seva publicació al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya. Barcelona,

Jordi Pujol i Soley
President de la Generalitat de Catalunya

Joaquim Molins i Amat
Conseller de Política Territorial i Obres Públiques

Xavier Trias i Vidal de Llobatera
Conseller de Sanitat i Seguretat Social

Annex

1. *Especificacions tècnico-sanitàries comunes a tots els tipus de vehicles-ambulància definits a l'article 4.*

1.1 Personal.
Per a qualsevol tipus de servei, l'ambulància haurà de comptar amb un conductor i un ajudant, exceptuat el cas d'ús col·lectiu de l'ambulància polivalent en què tan sols caldrà que compti amb un conductor.

Tot el personal que presti els oques serveis en el transport sanitari haurà de comptar amb la formació que en cada cas exigeixi la normativa vigent.

1.2 Identificació i senyalització.

1.2.1 Identificació exterior:

a) Color blanc en la major part del vehicle.

b) Rètols: "Ambulància" a l'inrevès, a

la part frontal, i "Ambulància" a les parts laterals i posterior.

c) Nom, adreça i telèfon de l'empresa o entitat propietària del vehicle, a les parts laterals.

1.2.2 Senyalitzacions lluminosa i acústica:

S'ajustaran a allò que al respecte estableix el vigent Codi de la Circulació.

1.2.3 Condicions de manteniment sanitari:

L'empresa o entitat responsable de l'ambulància ha de demostrar en el moment de la inspecció:

a) Que el material fungible no ultrapassa la data de caducitat.

b) Que disposa d'un mètode de neteja, desinfecció i esterilització, quan s'escaigui, periòdiques, tant de l'interior de l'habitacle com de l'equipament.

2. *Especificacions tècnico-sanitàries corresponents a les ambulàncies tipus I polivalent-furgó.*

2.1 Us col·lectiu

Les especificacions comunes de l'apartat 1 i:

2.1.1 Vehicle: Suspensió mecànica eficaç en les condicions de càrrega específiques del mateix.

2.1.2 Habitacle sanitari i equipament general.

2.1.2.1 Mides interiors mínimes:

Llargada: 240 cm.

Amplada (pas de roda interior): 110 cm.

Alçada (des del pis): 160 cm.

2.1.2.2 Mesures d'isotermia i d'insonorització aplicades a la carrosseria. El nivell de soroll interior no haurà de molestar a les persones que es trobin en l'espai per a malalts. La protecció contra el soroll haurà de correspondre's amb el nivell actual de la tècnica.

2.1.2.3 Calefacció a l'habitacle del malalt.

Els aparells estaran equipats d'un sistema manual o automàtic de regulació de la temperatura, i d'un dispositiu que limiti el calentament. Aquests aparells hauran de funcionar a un règim que permeti i mantenir una temperatura de 25 graus +/- 5 graus dins l'interior de l'habitacle.

2.1.2.4 Ventilador dimensionat de manera que s'efectuïn 20 renovacions d'aire per hora, sense produir turbulències a l'interior de l'habitacle.

2.1.2.5 Revestiment interior de les parets i terra, rentable i resistent, als procediments de neteja i desinfecció.

2.1.2.6 Il·luminació elèctrica interior, com a màxim de dues intensitats lumíniques.

2.1.2.7 Una presa de corrent a cada part superior de les parets; endoll tipus encenedor de 12 V.

2.1.2.8 Llitera dimensionada, per a un

individu adult. Amplada entre rodes de 550 mm amb mecanisme per a mantenir el malalt incorporat de 0 a 65 graus i sistema de Trendelemburg.

2.1.2.9 Ancoratge per ganxo o similar per a impedir el moviment de la llitera a l'interior de l'habitacle sanitari i fixar-la en cas d'accident.

2.1.2.10 Suspensió de la llitera.

2.1.2.11 Rails per a suport, fixació i reliscament d'una llitera amb rodes.

2.1.2.12 Seient per a acompanyant, prop del capçal de la llitera, més tres seients més. Cinturons de seguretat.

2.1.2.13 Doble cinturó de seguretat per a la subjecció del malalt a la llitera.

2.1.2.14 Mantes, coixí i llençols.

2.1.2.15 Armari lateral per a la roba de recanvi.

2.1.2.16 Gibrella.

2.1.2.17 Equip receptor-emissor de ràdio.

2.1.2.18 Bosses impermeables per a deixalles.

2.1.2.19 Ancoratge per a flascó de sèrum o altri.

2.1.3 Equipament sanitari.

a) Farmaciola.

Gases seques, estèrils, individualitzades de dos tamanyos i volums.

Antisèptic líquid.

Solució fisiològica.

Benes de dos tamanyos i volums.

Tisores per a tallar benes.

Pinces atraumàtiques.

b) Equipament d'assistència respiratòria.

Una bombona d'oxigen, amb caudalímetre i humidificador, fixada a la paret de l'habitacle. Capacitat mínima de 750 litres.

Sistema d'aspiració de secrecions.

Mascareta d'oxigen de graduació fixa al 24% i connexions.

Aparell de ventilació manual per a adults, nens i lactants amb mascareta i connexions.

2.2 Us individual.

Les especificacions comunes a l'apartat 1 i totes les especificacions del tipus 2.1, exceptuat que no ha de transportar més d'un malalt.

3. *Especificacions tècnico-sanitàries corresponents a les ambulàncies tipus II convencional-turisme.*

Les especificacions comunes a l'apartat 1 i:

3.1 Vehicle: De dos eixos, tracció a qualsevol d'ells.

3.2 Habitacle sanitari i equipament general.

3.2.1 Mides interiors mínimes:

Llargada: 200 cm.

Amplada (pas de roda interior): 90 cm.

Alçada (des del sostre a la llitera sense /...

.../ matalàs): 105 cm. que sempre haurà de permetre el manteniment d'una perfusió endovenosa.

3.2.2 Tota la resta d'especificacions de l'ambulància tipus I polivalent, exceptuat els tres seients per al cas d'ús col·lectiu.

4. Especificacions tècnico-sanitàries corresponents a les ambulàncies tipus III convencional-furgó.

Les especificacions corresponents a les ambulàncies tipus II convencional-turisme, exceptuat:

4.1 Vehicle: Suspensió mecànica eficaç en les condicions de càrrega específica del mateix.

4.2 Habitacle sanitari i equipament general.

Mides interiors mínimes:

Llargada: 240 cm.

Amplada (pas de roda interior): 110 cm.

Alçada: 170 cm.

5. *Especificacions tècnico-sanitàries corresponents a les ambulàncies tipus IV UCI-mòbil.*

Les especificacions comunes a l'apartat 1 i:

5.1 Vehicle: Suspensió mecànica eficaç en les condicions de càrrega específiques del mateix.

5.2 Personal: Un metge i/o ATS/DI,

ambdós amb capacitació, demostrable documentalment, en tècniques de reanimació i cures intensives.

5.3 Habitacle sanitari i equipament general.

5.3.1 Altura i capacitat suficients que permetin efectuar treball assistencial intensiu. Mides interiors mínimes:

Llargada: 300 cm.

Alçada (des del pis): 170 cm.

5.3.2 Tota la resta d'especificacions de l'ambulància tipus III convencional-furgó, excepte aquelles que a continuació es modifiquen o s'afegeixen:

5.3.2.1 Tres preses de corrent de 12 V continua (100 W, tipus encenedor).

5.3.2.2 Tres preses de corrent de 220 V alterna (100 W).

5.3.2.3 Convertidor de corrent de 12 V continua a 220 V alterna.

5.3.2.4 Il·luminació elèctrica interior, regulable i suficient per al tipus d'assistència a realitzar.

5.3.2.5 Comunicació directa cabina-habitacle i/o interfon.

5.3.2.6 Aire condicionat amb humidificador.

5.3.2.7 Lavabo amb aigua corrent i dipòsit de reserva.

5.3.2.8 Ancoratge per a tres flascons de sèrum o altri.

5.3.2.9 Suport per a fixar incubadora

portàtil, amb les corresponents preses d'oxigen i corrent elèctrica.

5.3.2.10 Dues bombones d'oxigen, amb capacitat mínima total de 2.000 litres, amb xarxa centralitzada, humidificadors i caudalímetres.

5.3.2.11 Armari d'instrumental.

5.3.2.12 Armari de llenceria.

5.3.2.13 Font d'energia auxiliar, independent de la del vehicle, de 1.000 W de potència mínima, amb sortides de corrent de 12 V continua i 220 V alterna, que permeti el funcionament dels sistemes vitals per a l'atenció del malalt en cas d'avaria del motor.

5.4. Equipament mèdic.

Material d'intubació endotraqueal.

Equips de venoclisi i sèrums.

Equips de sondatges vesical i nasogàstric.

Talles i guants estèrils.

Esfigmomanòmetre.

Estetoscopi.

Material de traqueotomia.

Respirador mecànic.

Bomba d'infusió.

Monitor cardíac i desfibril·lador.

Equip portàtil de reanimació cardíoc pulmonar amb bomba d'oxigen incorporada.

Medicaments i material sanitari, adequats, segons criteri facultatiu. ■

CONDICIONES ESPECIALES

PARA EL TAXI



AIRE ACONDICIONADO AUTOMÓVIL

ALARMAS

AUTORADIOS

SERVICIO OFICIAL



C/. Motores, 151-155. Nave 16

Tels. 432 30 69 - 432 20 77 08004 BARCELONA

Las supermultas liberan de coches el carril bus de Barcelona

El Ayuntamiento espera que la Diputación se encargue de cobrar las multas por las infracciones cometidas por conductores de otros municipios

Los conductores de Barcelona tuvieron ayer muy presente que era el primer día de las supermultas. Desde ayer la Guardia Urbana barcelonesa aplica las nuevas tarifas de las sanciones por infracciones de tráfico, derivadas de la reciente ley de Seguridad Vial. La sanción económica se triplica y hasta se quintuplica en algunas multas. El respeto, muy por encima de lo habitual, a los carriles reservados para taxis y autobuses fue el síntoma más destacado, si no el único apreciable, de esta primera jornada. El Ayuntamiento de Barcelona no disponía ayer todavía de una evaluación del comportamiento de los conductores acerca de otras infracciones usuales.

En un balance de urgencia sobre la primera jornada de aplicación de las supermultas, el concejal responsable del ámbito de la Vía Pública, Joan Torres, señaló su esperanza de que las

nuevas sanciones coadyuven a la mejora de la circulación rodada en la ciudad. La esperanza de Torres se basa en la previsible mejora de los hábitos de aparcamiento (la ya citada ocupación del carril bus, la doble fila y la ocupación de los cruces de calles).

Estas tres infracciones se sancionan ahora con las siguientes cantidades: 10.000 pesetas por circular por el carril bus y 16.000 por estacionar en él; 5.000 por estacionar en doble fila de una calle no preferente y 10.000 si es preferente; 15.000 pesetas por obstaculizar una intersección. Torres señaló también que las mayores multas se aplicarán a las infracciones que más deterioran la calidad de vida en la calle: aparcamientos indebidos, emisión de humos y ruidos excesivos e ignorancia de los semáforos.

La efectividad disuasoria de las supermultas en Barcelona depende de que las multas puedan cobrarse. Torres recordó ayer que el 40% de las multas en Barcelona corresponden a infracciones cometidas con automóviles censados en otros municipios de la conurbación metropolitana. Esta circunstancia las convierte, dadas las dificultades de tramitación, en infracciones casi impunes. En este sentido, el consistorio municipal negocia en la actualidad un convenio con la Diputación de Barcelona para que el servicio

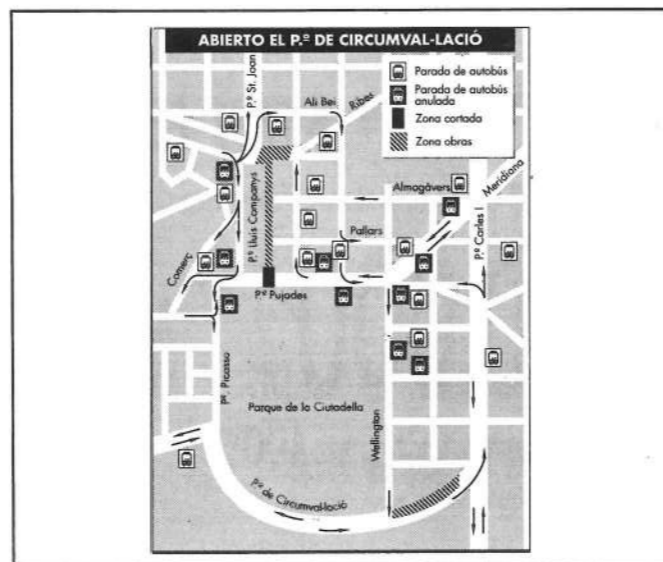
provincial de recaudación se haga cargo del cobro de estas multas en pocas semanas.

Desvíos en la Ciutadella y cortes en la A-19

El paseo de Circumval·lació, que rodea parte del Parc de la Ciutadella y comunica los paseos de Picasso y Carles I ha sido reabierto al tráfico. La recuperación de este vial coincide con el corte al tráfico en el paseo Pujades, en el frente contrario de la Ciutadella, por las obras del colector de Ciutadella. La circulación en esta zona de la ciudad quedará así nuevamente alterada por las obras. Por el paseo Picasso y Pujades circula habitualmente gran parte del tráfico pesado proveniente de o en dirección al Puerto Autónomo y las empresas de transporte del Poble Nou.

El paseo de Circumval·lació contará ahora con dos sentidos de circulación. En la calle de Wellington, por su parte, se invertirá el sentido, que pasa a ser montaña-mar.

Por otro lado, las obras de reparación del pavimento en la autopista A-19, a la altura de Montgat, causaron ayer retenciones de varios kilómetros, ocasionadas por la restricción de los carriles de circulación. ■



CONDICIONES MUY ESPECIALES A LOS TAXISTAS EN LA COMPRA DEL R-21



Consultar sin compromiso en: CONSAVA-2, S.A.

Avgda. Meridiana, 85-87 - 08026 - Barcelona
VENTAS: 232 70 61
TALLER MECANICA 2: 232 0112
* MECANICA 3: 245 76 45
* CARROCERIA: 246 37 03
ALMACEN: 245 96 08
ADMINISTRACION: 231 35 60
FAX: 447 00 68

Pere IV, 417 - 08019 - Barcelona
VENTAS: 308 94 12
TALLER: 308 92 54
ALMACEN: 308 93 08
ADMINISTRACION: 308 72 58
FAX: 308 13 92

Pi i Margall, 46 - 08930 - St. Adrià del Besós
VENTAS: 381 23 92
TALLER: 381 29 82
ALMACEN: 381 24 44
ADMINISTRACION: 381 27 12
FAX: 381 26 54



Al final del alcohol, el accidente

Según el Plan Nacional Contra la Droga, hay en España entre un millón novecientos mil y dos millones trescientos mil alcohólicos y como causa de accidentes de tráfico, internacionalmente se calcula que el alcohol está detrás de entre el 30 y el 50 por 100 de dichos accidentes.

Un problema, a la hora de establecer la verdadera influencia del alcohol en los accidentes de tráfico, resulta de la propia idiosincrasia de los accidentes: primero se trata de solventar el aspecto médico, de salvar la vida del herido, y, luego, cuando ha pasado algún tiempo y si las circunstancias lo consideran aconsejable, se pasa a hacer la prueba de alcoholemia.

El alcohol etílico (CH₃-CH₂-OH) es una droga que podría clasificarse como psicodépresa de carácter sedante. "Además, el mayor peligro -afirma Pedro Lorenzo, catedrático de Farmacología- se encuentra en lo extendido que está su consumo. Y más en un país como España." Según un estudio de los doctores Montoro, Tortosa y Soler, de la Universidad de Valencia, en España se consumen, por habitante y año, unos ciento sesenta litros de bebidas alcohólicas, lo que da medida del problema. Asimismo, según cifras oficiales (Plan Nacional contra la Droga), en España hay cerca de dos millones de personas dependientes del alcohol.

Conducir bajo mínimos

Existe un larguísimo cuadro médico de efectos del alcohol sobre enfermos dependientes, pero, al menos en la conducción, se trata más de los efectos de dosis moderadas -a veces muy poco moderadas- de bebidas alcohólicas, que de una dependencia cierta.

Una vez ingerida la bebida, se pro-

duce una rápida absorción en el estómago y duodeno, proceso que se acelera cuando aquél se encuentra vacío de alimentos o si la bebida tiene una alta concentración, está gasificada o se calienta (ya que dilata los capilares gástricos). De allí, el alcohol pasa a la sangre y a todo el organismo, especialmente al cerebro, hasta que desaparece.

La eliminación del alcohol del cuerpo se realiza en un 10 por 100 mediante la respiración, y en un 90 por 100 gracias al propio metabolismo, fundamentalmente a través del hígado. No obstante, este proceso es lento y progresivo y durante él perduran los síntomas y los efectos.

Pese a lo aparentemente contradictorio que supone que el alcohol sea un depresor, su primer efecto es de euforia (al deprimir ciertas zonas cerebrales, habitualmente responsables de los mecanismos de inhibición), junto con sedación (al deprimir el Sistema Nervioso Central), que llega a la anestesia (sueño).

Los efectos iniciales son de excitación y euforia, muy peligrosos en la conducción, ya que no se valoran correctamente los peligros ni la propia capacidad, que se sobrestima; además, también aparece una cierta indiferencia entre las consecuencias de sus acciones.

Creencia errónea

Pedro Lorenzo, catedrático de Farmacología, señala que "es muy corriente creer que un poco de alcohol mejora la capacidad de conducción y mejora los reflejos. No es cierto. Produce, eso sí, un mayor estado de atención, debido a la excitación que provoca, pero como contrapartida produce más peligro, porque sobrevaloramos nuestra capacidad: creemos que vamos a pasar entre dos coches que están bastante juntos, y que podemos dominar más velocidad de la que habitualmente podemos..."

La ingestión de alcohol produce, también, una ralentización en las respuestas ante estímulos sensoriales, que, junto a una peor visión (menor agudeza visual, interferencias, la visión binocular, diplopia o visión doble, defectos en la acomodación a los cambios de luz...), produce un in-

cremento de las probabilidades de sufrir o provocar accidentes (por deslumbramientos, por mala apreciación de las distancias y los objetos o, simplemente, por sueño), hasta el punto de que Joaquín Santo-Domingo, del servicio de Psiquiatría del hospital "La Paz", afirma que "la peligrosidad de la conducta 'beber y conducir' constituye uno de los casos típicos que impiden hablar de una 'accidentalidad' en sentido estricto, ya que existe una auténtica 'predictibilidad' de dichos 'accidentes'".

Según los psicólogos Luis Montoro, Francisco Tortosa y José Soler, de la Universidad de Valencia, autores del libro "Psicología y tráfico", la ralentización de las respuestas a estímulos sensoriales (visión de un obstáculo, por ejemplo) es superior al 50 por 100, lo que representa un gravísimo riesgo para un elemento de seguridad como son las frenadas. También produce una cierta descoordinación entre los órganos de los sentidos (ojos, oídos...), incluso ya afectados por el alcohol (visión borrosa, por ejemplo), y los motrices (manos y pies) encargados de gobernar el vehículo.

Textualmente, este equipo de psicólogos afirma: "El conductor infravalora los efectos que el alcohol tiene sobre su propia capacidad de rendimiento; produce una falsa seguridad en uno mismo y en un sentimiento subjetivo de una mejor capacidad para conducir, aumentando su tolerancia al riesgo, o, lo que es lo mismo, le lleva a tomar decisiones más arriesgadas de lo habitual, disminuye su sentido de la responsabilidad y la prudencia".

Por resumir en una sola frase del citado libro todo lo aportado por distintos expertos, podríamos señalar que "al final del alcohol, casi siempre está el accidente".

Diferencias estadísticas

En Europa se considera habitualmente que el 30 por 100 de los accidentes de tráfico se producen por efectos del alcohol. En Estados Unidos van más allá, puesto que consideran que la mitad de los accidentes producidos por circulación tienen como razón última la ingestión de bebidas alcohólicas.

que parecen ir "afectados" por el alcohol.

Multiplicar el riesgo

Actualmente, la tasa de alcoholemia permitida en España es de 0,8 gramos/litro de sangre, similar a la mayoría de los países europeos (Alemania, Bélgica, Dinamarca, Francia, Grecia, Italia, Luxemburgo o Reino Unido). En este sentido, la nueva Ley de Seguridad Vial no cambia este límite, aunque sí ratifica la obligatoriedad por parte de los conductores de someterse a las pruebas de alcoholemia siempre que estén conduciendo un vehículo y sean requeridos para efectuarlas.

Existen otros países que han situado su tasa en 0,5 (Finlandia, Holanda, Islandia, Países Bajos, Portugal, etcétera), e incluso algunos que no permiten ninguna tasa de alcoholemia a la hora de conducir, como son todos los países del bloque del Este.

Sin embargo, la tasa de alcoholemia no es más que un medio para conocer el estado y la capacidad para conducir que tiene el individuo. Así, se considera que cualquier tasa de alcoholemia positiva multiplica el riesgo de sufrir un accidente. Por ejemplo, una tasa del 0,15, que normalmente no

produce efectos sobre el individuo, multiplica por 1,16 la posibilidad de sufrir accidentes corporales y por 1,2 el de accidentes mortales. Hasta 0,2 un 20 por 100 de los conductores acusa una disminución de reflejos y se multiplica por 1,45 el riesgo de accidente mortal. Hasta 0,3 se empiezan a producir algunas perturbaciones, con una incorrecta apreciación de las distancias y velocidades. Hasta el 0,5 (límite máximo permitido por algunos países y hacia el que la CEE parece querer tender), no se producen efectos aparentes, pero existe una ligera euforia (que conlleva sobreestimación) y defectos en la visión. Hasta el 0,8 (límite en España), pocos efectos aparentes, pero la euforia ha alcanzado ya niveles sensibles, se alargan los tiempos de reacción y se perturban las reacciones motrices. Hasta una tasa de 1,5, ligera embriaguez y perturbaciones generales del comportamiento; con este nivel de alcoholemia se ha multiplicado por 16,21 el riesgo de sufrir un accidente mortal. A partir de 1,5, la embriaguez es manifiesta y, por ejemplo, con un nivel de alcoholemia del 2,0 el riesgo se ha multiplicado ya por 60. A partir de una tasa de 3,0 resulta imposible físicamente conducir, mientras que a partir de 5,0 se entra en coma etílico. ■

FIAT

**YA TENEMOS UN NUEVO TAXI
FIAT TIPO DGT**

**MERIDIANA
MOTORS, S.A.**

CONCESIONARIO FIAT



¡AHORA MAS BARATO!

SIN ENTRADA. LA MEJOR FINANCIACION

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

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

INFORMACIONES

Nissan transforma el modelo Praire en un taxi especial para minusválidos

En un año pueden llegar a 20 los vehículos en servicio en Barcelona. El taxi ha sido bautizado con el nombre de EURO-TAXI

La presidenta de la Entidad Metropolitana del Transporte, Mercè Sala, presentó en Barcelona el nuevo servicio de taxi para minusválidos que entrará en servicio la próxima semana. El modelo es un Nissan Praire que ha sido adaptado para este fin por la empresa Nissan Motor Ibérica S.A., en colaboración con la ONCE y Centro Motor, distribuidor de esta marca en Madrid.

En la parte trasera del vehículo se ha rebajado el nivel del suelo para ins-

talar una rampa de pendiente mínima y se ha elevado el nivel del techo. Además, se han creado tres asientos abatibles, para que el vehículo público puede ser utilizado por cualquier tipo de usuario.

Según los responsables de la Entidad Metropolitana del Transporte, la iniciativa "ayudará a paliar los graves problemas de movilidad que hasta ahora han tenido las personas afectadas por minusvalías graves".

La próxima semana se pondrá en circulación el primer, y de momento único, de los vehículos. Joan Laporte, gerente de la Entidad Metropolitana del Transporte, ha declarado, no obstante, que se espera que en un año el número de coches aumente hasta unas veinte unidades.

Este primer taxi para minusválidos ha sido adquirido por la empresa de Juan Fuentes, y vale alrededor de cuatro millones de pesetas. Según fuentes

de la Entidad Metropolitana será difícil que lo adquieran los taxistas autónomos a causa de su coste.

Mercè Sala hizo entrega de los diplomas a los 180 taxistas que han acabado el curso de informadores olímpicos. La finalidad de estos cursos es que los profesionales del taxi puedan ofrecer durante los Juegos Olímpicos de 1992 e incluso después de la gran cita deportiva, un servicio especializado de información.

Los taxistas han sido reciclados en el tema olímpico con visitas a las instalaciones que se están construyendo en Barcelona y con clases para aprender nociones básicas de inglés.

La presidenta de la entidad evitó entrar en polémica sobre los problemas del sector del taxi, declarando que el papel de la entidad es simplemente "regular el servicio del taxi. Los problemas organizativos son cosa de los propios profesionales". ■



Nissan Motor Ibérica ha adaptado el modelo Praire para uso de minusválidos.

INFORMACIONES

Aprobadas las tarifas inteurbanas

La comisión interministerial para asuntos del taxi aprobó hace escasos días las nuevas tarifas interurbanas.

Este acuerdo se tenía que haber producido a primeros de año, pero y a pesar de la obligación que la comisión tiene de modificarla anualmente el acuerdo de la comisión no se daba.

Miguel Tomás, Secretario General del STATC, envió, el pasado 16 de febrero, un requerimiento a la Subdirección

general de viajeros para reclamar los incrementos de las tarifas. Este requerimiento no había tenido respuesta y de hecho nuestro secretario general tenía prevista una reunión con el subdirector gral. de viajeros; para intentar desbloquear el tema.

Finalmente las tarifas fueron aprobadas y salieron publicadas en el BOE el 27 de junio. Ese aumento sobre las tarifas anteriores significa un incremento de las siguientes canti-

dades y conceptos:

	ANTES	DESPUES
Tarifa	38 pts./K	41 ptas./Km.
Hora espera	1.056,-	1.120,-
Mínimo de percepción	220,-	235,-

De nuevo han sido las gestiones del STATC las que han permitido desbloquear un tema muy importante. ■

BARNA



TAXI

Es un servicio del STATC

Paseo Carlos I, 82 – 0818 BARCELONA – Tel. 300 23 14

**COMPAÑERO:
AHORA PUEDES TENER:
GESTIONES, CUOTA
SINDICAL, SEGURO
A TODO RIESGO Y
SERVICIO DE EMISORA
POR 6.000 PTS/MES.**

*Barcelona
és bona
quan
la Cope
sona.*



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

Cadena Cope

Avda. Diagonal, 441, 1.º
Tel. 410 61 25
08036-BARCELONA

¡EH TAXI!





Barna Wagen

Audi

CONCESIONARIO EXCLUSIVO

(ANTES BARNIA MOTORS)

**Las mejores
condiciones
para el Taxista**

**Excelente
servicio
Post-Venta**



**VOLKSWAGEN
JETTA**

*Información y venta en STATC
(Pº Carlos I, 82 Barcelona)
todos los miércoles de 9 a 13 h.*



BARNA WAGEN, S.A.

Pº VALLE DE HEBRÓN, 101
TEL. 212 33 66

BALMES, 167 (ESQ. PARIS)
TEL. 238 03 04

BARCELONA