



TAXI



JUNIO 1980 N° 4

**Boletín
Informativo
S.T.A.T.C.**

**“EN UNA CATALUNYA
AUTÓNOMA:
SOLUCIONS AL TAXI”**



**CELEBRAT A BARCELONA
DEL 20 AL 27 D'ABRIL DE 1980**

taxitronic

PRIMERA EMPRESA ESPAÑOLA EN LA FABRICACION DE TAXIMETROS ELECTRONICOS

La incorporación al mundo de la electrónica nos ha permitido ser los primeros en presentar al Mercado Nacional el Taxitronic TX-10 como una auténtica revolución en el mundo de los taxímetros electrónicos.

El Taxitronic TX-10 presenta muchas e interesantes novedades, desde sus 4 tarifas hasta la posibilidad de incorporar una impresora para comprobantes del importe de cada carrera. Hasta ahora nadie ha podido ofrecer tanto. Nosotros seguimos investigando y trabajando para ofrecerle cada día más servicio y mejores novedades.



El Taxitronic TX-10 dispone de una garantía absoluta por 6 meses. Los cambios de tarifa se realizan con gran facilidad y economía y además dispone de un equipo de profesionales que garantizan un eficaz servicio Post Venta.

Infórmese en: **taxitronic** Travesía Industrial, 183. Tel. 335 55 50-335 55 54. HOSPITALET DE LLOBREGAT (Barcelona) ESPAÑA.



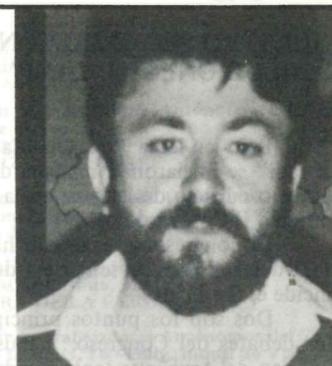
EDITORIAL

	Pág.
Nuestro II Congreso	4
Documento de Resolución del II Congreso STATC	4
Relación de Provincias Confederadas	5
Habra Congelación de Licencias	5
La Gestoría Informa	6
Turnos	7
Acuerdos de Taxistas y CAMPSA para la Expedición de Butano	7
Los Taxistas llevarán Publicidad pronto. La problemática del Taxi vista desde la Comarca de Osona	8
Unión Intercomarcal de Tarragona	9
Denunciar el Intrusismo en la Profesión	10
Llamada de atención de los Taxistas de Mollet del Vallés	10
Los Taxistas de Valencia crean una Empresa Autogestionada y Social	11
Cooperativa Autonomos del Taxi	12
Situación Actual y Futura del Sector del Taxi	13
Manifestación de Taxistas	14
El Taxi no es una Industria de Lluire Competencia	14
Terrasa	15
Lletda	16
Los Barceloneses cogen menos Taxis. Copa Tramesa	16
Por qué fué el Transporte Pequeño a la Huelga	17
Transporte Interurbano de Pasajeros. Medios para los Viajes Interurbanos	17
Transporte en el Interior de las Ciudades	17
Transporte y Desarrollo	17
Posibilidades del Taxi	17
La Sindicación una Necesidad	18
Cooperación	20
Nota de Prensa	20
Contra la Crisis: sentido Común	21
Acuse de Recibo	22
Pasatiempos	23

Impresión: SAU ARTES GRAFICAS
Gran Vía de les Corts Catalanes, 274
D.L.B. 15.660-78



EDITORIAL



Habiendo sido reelegido como Secretario General en el transcurso del II Congreso quiero dirigiros en esta primera oportunidad, a través de nuestro órgano informativo, un saludo a todos los afiliados que han hecho posible la celebración de nuestro Congreso y la consolidación de nuestro sindicato en el campo de los autónomos del taxi en Catalunya.

Hoy ya es una realidad aquel proyecto que empezó con la constitución de nuestro Sindicato. El STATC ha conseguido llegar a toda Catalunya y organizar un sindicato fuerte que sirve de herramienta combativa a todos los taxistas. Hoy tenemos el ejemplo más reciente con el conflicto Seguridad Social, Cruz Roja y taxistas del Vallés Occidental, que ha podido ser solucionado gracias a la fuerza de nuestro sindicato. También como organización sindical hemos iniciado los primeros pasos potenciando la creación de cooperativas en Tarragona y Barcelona así como el servicio de Radio-Taxi Tarragona.

Quiero recoger aquí parte de la resolución de nuestro II Congreso en lo referente a la planificación de nuestro trabajo en las ciudades y pueblos de Catalunya.

Hoy la crisis económica golpea sin piedad a los sectores económicamente más débiles de nuestra sociedad, el taxi no podía ser una excepción, el aumento de costes en la explotación de nuestra herramienta de trabajo, la demanda en baja del usuario del taxi, el intrusismo en la profesión debido a la falta de exércupulos de los empresarios del taxi al contratar personas pluriempleada sin garantía laboral, la desidia de la administración para cortar esta situación, así como los abusos que se dan por compañeros taxistas en los cobros, etc, hacen, que las jornadas de trabajo se tengan que alargar, en contra de nuestra propia convivencia familiar y de nuestra propia salud.

De ahí, que después de la negativa de la administración central a cualquier tipo de subvención, una vía de rentabilidad sea la de reestructuración del sector según sea la oferta y la demanda, concretamente en Barcelona los turnos de trabajo y en otras poblaciones cubrir el servicio al público de acuerdo a las horas puntas de demanda de taxis, para evitar las concesiones de licencias y ser capaces de asegurar este servicio al usuario, sin que se nos pueda culpabilizar de su falta.

A partir de los debates del Congreso y de los análisis de la situación del sector, se han aprobado unas resoluciones que a mi entender serían la única vía de solución a nuestros problemas. Así mismo los documentos aprobados representan la primera experiencia en cuanto a elaboración se refiere ya que a partir de la misma tenemos unos elementos en nuestras manos capaces de hacer la función de determinación de nuestra línea sindical, para hacerla llegar al conjunto de los taxistas así como a la propia administración de Catalunya.

El STATC tiene proyectos más ambiciosos como son en un futuro próximo organizar unos cursillos sobre sindicalismo, en los cuales participen los cuadros del sindicato y sindicalistas reconocidos capaces de mejorar la preparación sindical de todos aquellos que se interesen. También tenemos prevista la organización de unas jornadas sobre el taxi, en las cuales participen profesionales de la medicina, de la economía y de sociólogos, y que de las mismas salgan conclusiones que sirvan al conjunto de los taxistas, para saber su situación física, económica y social de cara al conjunto de la sociedad, como podeis ver, los proyectos son ambiciosos pero no obstante espero la colaboración de todos vosotros para poderlos llevar a término.

Así mismo estamos preparando una campaña de afiliación con fecha aún por concretar, a fin de hacer llegar nuestro sindicato a aquellos taxistas que aún están sin afiliarse en Catalunya así como a otros que están afiliados a sindicatos patronales, por desconocimiento del nuestro o por informaciones deformadas de nuestra línea sindical, en esta campaña se va a pedir la colaboración de todos los afiliados y espero que la misma sea un éxito, ya que de la fuerza de nuestra organización dependerá la solución de muchos de nuestros problemas actuales y de futuro.

M. TOMAS ROMERO
Secretario General



NUESTRO SEGUNDO CONGRESO "SOLUCIONES AL TAXI"

Bajo el lema "en una Catalunya autónoma, soluciones al taxi" se iniciaron la mañana del día 20, en la sala de actos del antiguo edificio de la Aiss, en la Via Layetana, las actividades de nuestro II Congreso.

El congreso se extendió hasta el día 27 y asistieron unos 120 delegados, representantes de la localidad y comarcas donde incide el Sindicato.

Dos son los puntos principales sobre los que se centrarán los debates del Congreso: la búsqueda de mejoras en el servicio público del taxi, que tanta incidencia tiene sobre los ciudadanos, y el reforzamiento de la organización de los trabajadores autónomos del taxi en un sindicato no dependiente de la patronal, ni vinculado a los sindicatos obreros, por la especial problemática de los trabajadores autónomos del taxi.

El I Congreso del STATC tuvo lugar en 1977 y este II Congreso representa la consolidación del STATC como sindicato representativo de los trabajadores autónomos del taxi de Catalunya.

Al Congreso asistieron como invitados miembros de la Confederación General de Trabajadores Autónomos del Taxi, representantes de los Sindicatos de Galicia, Murcia así como se recibieron adhesiones de numerosas asociaciones confederadas con el STATC en la Confederación. También se contó con la participación de miembros de la Administración de Barcelona y Sindicatos del transportes de CC.OO, UGT y ATAC.



DOCUMENTO DE RESOLUCION DEL II CONGRESO STATC

Después de los debates desarrollados en las jornadas del II Congreso y profundizando en la problemática actual del sector, en una Catalunya autónoma, decimos:

I. El STATC a través del Congreso se reafirma como sindicato de clase, democrático, pluralista y de unidad, cubriendo el espacio sindical propio que como trabajadores autónomos nos corresponde sin estar encuadrados en las asociaciones patronales ni centrales sindicales obreras, en función del tipo de reivindicaciones propias y nuestra situación como trabajadores en posesión de la herramienta de trabajo, sin relación laboral entre empresarios y obreros.

El STATC como sindicato de los TAT se plantea unas alternativas muy concretas para el sector. Partimos de una concepción de lo que son los componentes de este Sindicato, esta concepción indudablemente determina el tipo de alternativa que podemos lanzar. La línea que nos planteamos va hacia la problemática de los trabajadores autónomos del taxi, no nos planteamos ningún tipo de subvenciones o planificaciones como empresarios, ni tampoco cuestiones de carácter laboral como las que surgen entre empresa y trabajador. Nuestra problemática va encaminada a resolver todos los problemas que como trabajadores autónomos se derivan de nuestra condición (explotación de vehículo, mejoras en la Seguridad Social, carburantes, etc).

Nuestras alternativas son:

a) Contingentar las licencias a nivel municipal, según la relación actual de taxis / núm. de habitantes y anular aquellas que no presten servicio actualmente. Hacer estudios en profundidad de las necesidades de las diferentes poblaciones de Catalunya en lo referente al tipo de transporte

público que necesita y adecuar el taxi a una función del complemento del mismo, nunca substitutivo. Hoy tenemos datos concretos que demuestran la saturación de taxis en Catalunya.

Es necesario la restructuración de las formas de trabajo, formas nuevas que garanticen el servicio a la población de la que depende y los kms. realizados de vacío sean los mínimos para corregir la falta de rentabilidad. Es importante que dentro de la gestión municipal que corresponde al taxi, los taxistas participamos a través de los medios que tenga el Ayuntamiento, comisiones consultivas, mixtas, etc.

b) Negociación con las casas comerciales de vehículos para conseguir precios óptimos y a poder ser encauzando al sector a consumir un material prototipo como forma de abaratar los costes, dejando a un lado las cuestiones de lujo del vehículo por la robustez y seguridad.

c) Luchar por frenar el aumento de los costes de los carburantes y a ser posible poder utilizar el gasoleo B a los precios actuales, aunque el Gobierno Central ha respondido con un no a cualquier tipo de subvención. Control de la calidad y peso de butano y creación de puestos fijos de distribución a granel de butano.

d) Facilidad de acceso a través de la Generalitat a los créditos oficiales para poder renovar los vehículos. Actualmente uno de los problemas fundamentales de aumento de costes de un vehículo es la financiación. Es inevitable el caer en las financieras. Creemos que por parte de las Cajas de Ahorros se deberían facilitar más las ayudas económicas a sectores como el nuestro.

e) A partir de la Generalitat se tienen que ir a unas tarifas urbanas e interurbanas en

Catalunya, como mínimo suficiente para cubrir los costos de explotación del servicio en Catalunya, teniendo en cuenta los tipos de servicios (zona rural, turística, pirenaica e industrial). Creación de los mecanismos de aprobación anuales de las tarifas de acuerdo con el incremento del coste de la vida. Este sin duda ha de ser uno de los logros prioritarios a conseguir ya que a nivel de transportes la Generalitat de Catalunya tendrá plena competencia sobre esto.

f) Ley de transporte que garantice la profesionalidad y la adecuación de la explotación del servicio de auto-taxi a la situación real, a partir de estudios en profundidad de la problemática del sector.

g) Elaboración de un Reglamento Nacional de Catalunya que recoga las características comarcales, locales, nacionales y de tipo de vehículos adecuados a la zona de prestación y donde una vez para siempre se pueda acabar con la corrupción, el pluriempleo, y las flotas núcleo generador de asalariado, los cuales potencian la demanda de licencias y haciendo buena la frase de "el taxi para quien lo trabaja".

h) Creación de cooperativas de consumo y servicios con carácter y funcionamiento democrático, denunciándose las actuales que no son más que meras entidades comerciales particulares.

Dentro de este orden de cosas hay que tener en cuenta la posibilidad de creación de unas mutuas para el taxi que cubra todos los riesgos de nuestros vehículos.

i) Racionalización de los trámites. Agilización de todas aquellas gestiones que conlleva la explotación de un auto-taxi, unificación de las diferentes revisiones, anulándose aquellas que sean innecesarias y dándole a las que quedan una realización más eficaz.

RELACION DE PROVINCIAS CONFEDERADAS A LA CONFEDERACION GENERAL DE TRABAJADORES AUTONOMOS DEL TAXI

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Arquitecto Vidal, 29 bajos - Telf: 20 00 50 ALICANTE

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Teléfono: 23 07 29 - ALMERIA

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Angel Ganivet, 7 - Telf: 42 98 15 - ZARAGOZA

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Río de San Pedro, 6, 1. 2a Telf: 22 30 91 OVIEDO

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Gral. Concha, 39, 2a puerta 7 Telf: 431 87 50 - BILBAO

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Rda. de Mijares, 112 entl. Telf: 21 88 55 CASTELLON

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Rodolfo Gil, 7 Telf: 23 65 15 CORDOBA

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Cuesta de San Antonio, 3 2. Telf: 28 06 54 GRANADA

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi San Juan, 45 Telf: 22 68 58 HUELVA

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Fray Vicente Nicolas, 8 IBIZA (BAHIA DE SAN ANTONIO)

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Avda. de Madrid, 20, 2. piso, oficina Telf: 22 91 05 - JAEN

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Barriada de los Pinos, 9 Telf: 34 47 00 JEREZ DE LA FRONTERA (CADIZ)

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Poligono del Pocomaco, parcela E-1 Avda. de los Almendros - LA CORUÑA

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Angel Guimerá, 98 - Telf: 23 37 35 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Arroyo Fontarro, 51 - Telf: 439 84 75 - 439 32 80 MADRID - 30

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Pza. de Marina Española, local 4 Barriada de las Delicias MALAGA Telf: 33 94 46 - 33 64 00

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Carlos Makinton - Telf: 77 00 53 - 77 06 60 MARBELLA

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Fuente San Miguel, 17 Telf: 68 40 82 MELILLA

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Ctra. de la Palma, 20 Telf: 51 11 23 CARTAGENA (MURCIA)

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Reina Esclaramunda, 1-A, 3. PALMA DE MALLORCA Telf: 22 28 62



Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Avda. Madrid, 3, 2. D - Telf: 46 54 98 SAN SEBASTIAN

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Avda. 3 de mayo, 85 Telfs: 21 22 33 - 21 21 99 STA. CRUZ DE TENERIFE

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Juan Antonio Cavestany, 6 - Telf: 36 11 50 SEVILLA-3

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Comunerros de Castilla, 33 TALAVERA DE LA REINA

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Carrer del Gremits, 18 - Polig. Indus. de Vara de Cu VALENCIA-14 - Telf: 359 02 88

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Labradores, 34 derecha - Telf: 25 29 05 VALLADOLID

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Guayaquil, 6, 6. centro - Telf: 271 49 89 VITORIA

Asociación de Trabajadores Autonomos del Taxi Gomez Becerra, 57, 2. Telf: 22 25 54 - CACERES

Unión Intercomarcal de Tarragona del STATC Pescaderias, 14 - Telf: 20 53 55 TARRAGONA

Unión Intercomarcal del STATC de Lleida Balmes, 33, 5. - Telf: 23 60 63 LLEIDA

Unión Intercomarcal de Barcelona del STATC Francisco Aranda, 94, entl. 1a. Telf: 300 23 14 - 300 09 50 BARCELONA-18

BARCELONA: PROYECTO DE REGLAMENTO PARA TAXIS HABRA CONGELACION DE LICENCIAS

La congelación de licencias y la creación de comisiones consultivas sobre temas del taxi, así como la petición de que se redacte un reglamento especial para Catalunya, son los aspectos más destacados del nuevo proyecto del reglamento del servicio de taxis elaborado por la Corporación Metropolitana que será sometido a aprobación provisional en el próximo consejo metropolitano.

Este proyecto de reglamento según la agencia "Logos" supone una decuación a las circunstancias y peculiaridades del Area Metropolitana de Barcelona del "nuevo reglamento de los servicios urbanos e interurbanos de transporte en automóviles ligeros", ya que respecta lo establecido en él a la vez que mejora las condiciones del servicio a los usuarios y las condiciones de trabajo de los profesionales del taxi.

Sin embargo, dadas las peculiaridades propias de Catalunya y la problemática del taxi en la misma, la comisión permanente propondrá al consejo metropolitano, que se dirija a la Generalitat de Catalunya para que ésta solicite las transferencias de competencias en materia reguladora del servicio de "autotaxis" y "autoturismos", lo que permitirá la redacción de un reglamento para Catalunya a la Administración central.

Los cambios estructurales introducidos en el nuevo proyecto de reglamento son entre otros:

Promover la profesionalidad de los titulares de licencias y conductores de taxi, estableciendo la obligación de explotar el servicio con plena y exclusiva dedicación e incompatibilidad con otra profesión, con este mismo criterio, se da preferencia para la adjudicación de licencias a aquellos conductores asalariados que estén prestando servicio con plena y exclusiva dedicación a la profesión.

En segundo lugar, a partir de la aprobación del presente proyecto de reglamento, no se podrán crear ni conceder licencias de la clase "B", autoturismos. Paralelamente, se amplía la transmisibilidad de licencias en los casos de herencia a los herederos legítimos. En tercer lugar, respondiendo a una reiterada petición de los profesionales del taxi, se tiende a reducir las revisiones que pasen actualmente los vehículos, haciendo una revisión anual conjunta por la Dirección General de Comercio e Industria de la Generalitat y por la correspondiente Area Metropolitana de Barcelona.

Hay que señalar a otro nivel, la posibilidad de colocar anuncios publicitarios en el interior y exterior de los vehículos. Finalmente la introducción de sanciones económicas, hace más humano y justo el reglamento ya que evitará sanciones a veces desproporcionadas.

M NEUMATICOS MERIDIANA

GRAN SURTIDO EN NEUMATICOS DE OCASION

AFILIADOS AL S.T.A.T.C. CON CARNET AL CORRIENTE DE PAGO DESCUENTO ESPECIAL

PUJADAS, 8 TELEFONO 309 44 19 BARCELONA - 5



LA GESTORIA INFORMA

Compañeros:

Desde la anterior publicación de nuestro boletín "TAXI LIBRE", en el ámbito administrativo han aparecido dos nuevas gestiones que debéis realizar:

-La renovación de la licencia metropolitana, así como la tarjeta V.T. de ámbito metropolitano y

-El pago de las tres mil pesetas que se le deben hacer efectivas a la C.M.B. en concepto de tasas por servicios. Dicho pago se puede hacer efectivo en cualquier sucursal del Banco de Santander en la Cta. 3.900, o bien en las oficinas del S.T.A.T.C.

También te comunicamos que el nuevo horario de la gestoría es el que sigue:

De lunes a viernes: de 8 a 13 horas y de 15 a 18 h.
Sábados de 9 a 12 horas.

RAFAEL CARMONA

Compañero:

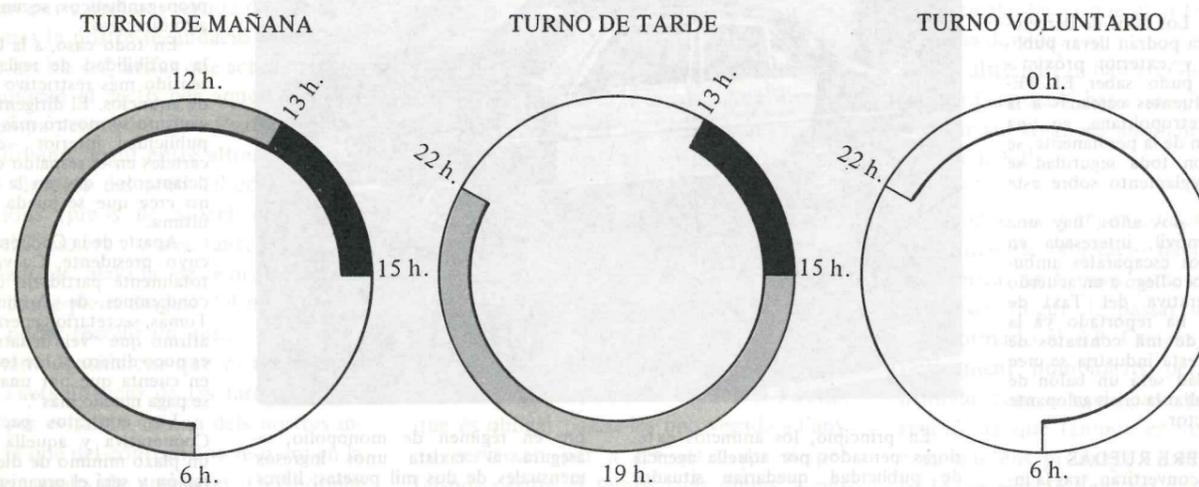
Gestionando en la Gestoría del S.T.A.T.C. formarás parte de tí mismo en la Creación y la consolidación de un sindicato fuerte que en sí es el tuyo y al mismo tiempo te recordamos que te ahorrarás DINERO.

TARIFAS VIGENTES DE LA SECCION DE GESTORIA

Lucrocesantes.....	GRATIS
Certificados varios.....	GRATIS
Descargos a Barcelona.....	75,-
Descargos a pueblos.....	100,-
Pago de denuncias (sobre el importe de la denuncia).....	50,-
Escritos a organismos oficiales (en general).....	100,-
Revisión periódica.....	400,-
Duplicado de ficha técnica.....	300,-
Revisión de la libreta de taxímetro.....	100,-
Revisión de la libreta de taxímetro caducada.....	s/semestres
Revisión de cuenta-kilómetros.....	500,-
Reformas.....	500,-
Legalizaciones de butano.....	1.000,-
Cambio de motor por uno de idénticas características.....	500,-
Cambio de motor por uno diferente.....	1.000,-
Cambio de motor por uno diferente de segunda mano.....	1.000,- más D.R.
Cambio de motor por uno de segunda mano igual.....	500,- más D.R.
Matriculación completa de un vehículo: (placas, tasas de Jefatura de Tráfico, alta de licencia fiscal, alta en la Corporación Metropolitana - excepto tasa -, exención del impuesto de lujo, reforma, legalización de butano, -si así fuera preciso-, permiso de carretera y libro de reclamaciones).....	12.000,-
Cambio de domicilio (dentro de la misma ciudad).....	500,-
Cambio de domicilio (a otra ciudad).....	1.500,-
Informes a la Jefatura de Tráfico.....	500,-
Duplicados del permiso de circulación.....	500,-
Permiso de conducción (revisión).....	1.500,-
Permiso de conducción revisar caducado menos de 3 meses.....	4.000,-
Permiso de conducción revisar caducado más de 3 meses.....	6.000,-
Solicitar duplicado del permiso de conducción.....	1.000,-
Baja de licencia fiscal.....	100,-
Alta de licencia fiscal.....	1.200,-
Presentación de Estimación Objetiva Singular.....	100,-
Transferencias de vehículos usados.....	6.000,- más D.R.
Transferencias de licencias.....	9.000,-
Petición de renovación del carnet metropolitano.....	100,-
Alta de autónomos.....	200,-
Baja de autónomos.....	200,-
Alta de Asistencia Sanitaria.....	300,-
Baja de Asistencia Sanitaria.....	100,-
Alta de Incapacidad Laboral Transitoria.....	200,-
Baja de Incapacidad Laboral Transitoria.....	100,-
Solicitud de Prestaciones a la Seguridad Social.....	100,-
Revisión de la Tarjeta de Transportes.....	1.300,-
Alta de Permiso de Carretera.....	2.800,-
Revisión de la licencia metropolitana.....	100,-

TURNOS

El S.T.A.T. te presenta esta nueva alternativa de trabajo, apoyarla es lo que nos interesa. Con ella conseguiremos humanizar nuestra profesión y hacer más rentable nuestro esfuerzo personal. Información escrita y gráfica de los turnos como nueva alternativa de trabajo.



Ante la gran cantidad de taxis existentes en la calle, nosotros los autónomos del S.T.A.T.C., presentamos una nueva alternativa de trabajo para en menos horas de estancia en la calle podamos conseguir una mayor rentabilidad a nuestro esfuerzo.

Con el planteamiento que seguidamente pasamos a efectuar conseguimos alcanzar la media europea de taxi por habitante. Por otra parte debemos de tener en cuenta que se aproximan nuevas inauguraciones de líneas metropolitanas de autobuses y metro, por lo que va a poner más difícil nuestra precaria situación económica.

¿QUE CONSEGUIMOS CON ESTA ALTERNATIVA DE TRABAJO?

1. Que durante catorce horas exista la mitad de la flota de taxi
2. Que se consiga un ahorro energético para la nación.
3. Que los compañeros que deseen trabajar más de nueve horas también puedan hacerlo.
4. Que durante las horas de mayor demanda en el servicio, exista la totalidad de la flota.

5. Que el servicio de taxi, sea de un turno de ocho horas obligatorias. Los turnos obligatorios serán de mañana y tarde, siendo la noche libre y optativa por parte de cada conductor. El turno de mañana será de seis a dos de la tarde. El turno de tarde será de dos a diez de la noche. El turno optativo de noche será de las diez a las seis de la mañana. Los turnos de mañana y tarde, podrá el primero por razones de trabajo, alargar el mismo una hora, o sea hasta las quince horas. **TERMINANDO OBLIGATORIAMENTE SU SERVICIO.** El de tarde podrá empezar su turno a las trece horas. Con ello se consigue un relevo de servicio perfecto para el usuario. El descanso semanal se efectuará entre el sábado y domingo, alternandolo mensualmente con los turnos. **QUEDE CLARO EN TODO MOMENTO QUE ESTA ALTERNATIVA ES CON CARACTER DE PRUEBA.** En el caso remoto, de que no nos fuera beneficiosa podremos volver a la actual situación.

Barcelona, veintitres de julio 1979

MIGUEL TOMAS
Secret. General

ACUERDO DE TAXISTAS Y CAMPSA PARA LA EXPEDICION DE BUTANO
Noticiario 17-6-80

Las dificultades existentes para la expedición de contratos de Butano a los taxistas han quedado eliminadas tras el acuerdo logrado por representantes ministeriales y de la confederación General de Trabajadores Autónomos del Taxis, en una reciente reunión, según han comunicado portavoces de este sindicato.

En la reunión participaron el Delegado del Gobierno en CAMPSA, don Miguel Cruz; el presidente de la CGTAT, don Miguel Tomás; directivos de Butano y altos cargos de los ministerios de Industria y Energía y Hacienda.

El acuerdo resuelve el contencioso de los contratos -que habían sido limitados cuantitativamente durante los últimos meses- y dictamina las normas por las que se deben regir las estaciones de servicio en lo concerniente a la distribución de gas a granel según pusieron de manifiesto los citados portavoces del CGTAT.

Estas fuentes indicaron asimismo que con el acuerdo se eliminaron también las compras ilegales de botellas de Butano que se producían al existir las referidas limitaciones de contrato.



LOS TAXIS LLEVARAN PUBLICIDAD PRONTO

Una empresa pagaría 24.000 pesetas al año por cada anuncio. Dentro de muy pocas semanas los taxis barceloneses estarán autorizados a llevar publicidad interior y exterior. Unos ocho mil vehículos se convertirán, de esta forma, en vallas rodantes.



Barcelona.— Los taxis de Barcelona y su comarca podrán llevar publicidad interior y exterior próximamente. Según pudo saber EL PERIODICO de fuentes cercanas a la Corporación Metropolitana, en una próxima reunión de la permanente, se estudiará, y con toda seguridad se aprobará, un reglamento sobre este tema.

Desde hace dos años, hay una agencia, Publimóvil, interesada en hacerse con esos escaparates ambulantes y hace poco llegó a un acuerdo con la Cooperativa del Taxi de Barcelona, que ha reportado ya la firma de más de mil contratos de publicidad. En esta industria se cree que la publicidad será un balón de oxígeno para paliar la crisis galopante que afecta al sector.

ANUNCIOS SOBRE RUEDAS

Los taxis se convertirán, tras la inmediata aprobación formal, en anuncios sobre ruedas, en vallas en movimiento, como lo definió un alto dirigente del Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Catalunya (STATC).

En principio, los anuncios exteriores pensados por aquella agencia de publicidad quedarían situados justo debajo de la calcomanía con el número de la licencia del taxi. Se trata de una franja de treinta centímetros de alto por casi noventa de largo.

Por cada contrato firmado, siem-

pre en régimen de monopolio, se asegura al taxista unos ingresos mensuales de dos mil pesetas, libres de cualquier otro gasto como pudiera ser un impuesto municipal por llevar publicidad. Este pago ya lo vienen abonando desde hace tiempo las camionetas comerciales.

TAMBIEN EN EL INTERIOR

En la Corporación Metropolitana el asunto de la publicidad exterior no les hace mucha gracia, pero no tienen demasiados argumentos para fundamentar su oposición desde el momento en que los propios autobuses municipales ostentan grandes carteles propagandísticos, según manifestó un alto directivo.

En todo caso, a la CMB le queda la posibilidad de reglamentar en el sentido más restrictivo la colocación de anuncios. El dirigente de aquel organismo se mostró más favorable a la publicidad interior —colocación de carteles en el respaldo de los asientos delanteros— que en la exterior, pero no cree que se pueda desechar esta última.

Aparte de la Cooperativa del Taxi, cuyo presidente, Cuevas, se mostró totalmente partidario de aceptar las condiciones de Publimóvil, Miguel Tomás, secretario general del STATC, afirmó que "veinticuatro mil pesetas es poco dinero, sobre todo si tenemos en cuenta que por una valla estática se paga mucho más".

Los contratos pactados por la Cooperativa y aquella agencia fijan un plazo mínimo de diez años de duración y será el organismo de la flota amarilla el encargado de supervisar el mantenimiento del compromiso. Los beneficios que se puedan obtener por ese control irían a parar, según Cuevas, a un fondo común de asistencia al taxista.

A TODOS LOS TAXISTAS

Todos los taxistas afiliados a este Sindicato sabemos que la finalidad de nuestra organización consiste en conseguir que todos los taxistas unifiquemos nuestros problemas, con objeto de buscar soluciones globales y con perspectivas de futuro.

Una de nuestras preocupaciones básicas, es la necesidad de financiación y servicio, y a tal efecto, nos pusimos el Secretario en contacto en el mes de mayo, con una de las más prestigiosas e importantes entidades de financiación de nuestro ámbito territorial: "LA CAIXA".

Después de diversas entrevistas mantenidas con representantes de la CAJA DE PENSIONES PARA LA VEJEZ Y DE AHORRO, "LA CAIXA", logramos para nuestro Sindicato las siguientes operaciones preferenciales:

PRESTAMOS: Hasta 300.000 ptas, al interés preferencial vigente, a devolver en 3 ó 4 años, para compra o cambio de vehículo, cambio de motor y reparaciones, compra de licencias, etc...

TRAMITACION: de las Cuotas a la Seguridad Social —autónomos— en condiciones especiales.

TRAMITACION Y CONFECCION de los recibos de la cuota sindical.

TARJETA 6000: Nos facilitarán a cada afiliado, un talonario de la llamada Tarjeta 6000, que nos permitirá disponer de DINERO INSTANTANEO en cualquier Oficina de todas las CAJAS DE AHORROS DE ESPAÑA, durante nuestros desplazamientos, y además comprar en establecimientos comerciales SIN DINERO.

EFFECTUAR DE INMEDIATO imprecisiones y reintegros en cualquiera de las 493 oficinas que LA CAIXA tiene abierta en toda Catalunya y Baleares.

Hasta la fecha el producto de nuestras relaciones con LA CAIXA ha sido la concesión de préstamos a nuestros afiliados por un valor de 128 millones de pesetas; esto significa una inversión muy importante de esta entidad en el sector de los taxistas autónomos. A esto sumamos la póliza de seguro de accidente por un valor de 500.000 ptas, a todos los compañeros que estén pagando o pasen a pagar la cuota de afiliación por esta entidad.

No ha habido ningún tipo de problemas en la gestión de los créditos, solo algunos compañeros, infima minoría, han tenido algunos pequeños incidentes antes de que se les concediera el préstamo pero gracias a la buena voluntad de cooperación del STATC y LA CAIXA han sido solventados.

La valoración de esta gestión es positiva, la posibilidad de estar respaldados por una entidad que nos asegura una ayuda económica para nuestra herramienta de trabajo evitándonos de esta manera los problemas que teníamos hasta ahora para la adquisición de coches, material y licencia, no es de ninguna manera despreciable.

A la gran mayoría de todos los afiliados al Sindicato le interesa que continúen nuestras relaciones con esta Entidad financiera. Para que así sea es necesario que la fuerza económica de los taxistas en LA CAIXA sea cada vez mayor para ello es necesario que todos tengamos una libreta o cuenta corriente en alguna de las muchas oficinas que LA CAIXA tiene distribuidas en toda Catalunya y domiciliar el mayor número posible nuestros pagos de los autónomos y la cuota sindical. De esta manera todos cooperamos para que cualquier compañero que tenga algún problema de tipo económico en un momento determinado, tenga asegurada una ayuda por parte de esta financiera. En un principio el Secretariado hizo la gestión, ahora depende de todos los afiliados para que los beneficios de la gestión sigan produciéndose.

Pasemos a recordar los requisitos indispensables para acceder a los préstamos en LA CAIXA por mediación del STATC:

- Domiciliación de los pagos de los autónomos y la cuota sindical por algunas de las sucursales de La Caixa con una anterioridad de 3 meses, antes de la petición del préstamo.
- Llevar por esto, un mínimo de 3 meses afiliado al STATC.

El peticionario debe estar afiliado al sindicato durante el periodo de la vigencia del crédito.

Secretariado del STATC



"LA PROBLEMATICA DEL TAXI VIST DESDE LA COMARCA DE OSONA"

INGRESOS: Considerem que a les comarques y degut a que la majoria de serveis els realitzem per carretera, resulta de que al final de mes la nostre recaudació es mínima, degut a les baixes tarifes que actualment es venen aplican al sector per aquests serveis, amb comparació a les que figuren per els serveis urbans, degut entre altres coses a la constatació de l'elevació del preu del combustible, reparacions (preus de taller), compra de nous vehicles, etc., y per tant, em de fer una quantitat elevada de Km. cada mes amb el conseqüent desgast del nostre vehicle per poder recollir un mínim d'ingresos, y per tant considerem que es del tot necessari l'actualització de les tarifes per carretera per evitar la merma dels nostres ingressos, ja que del contrari ens veuríem en la necessitat molts de no-saltres d'abandonar aquesta activitat, doncs em de tenir en compte que alguns dels nostres companys es veuen inclús obligats a darse de baixa de la cartilla de asistencia sanitaria, degut per una part a la merma en els seus ingressos i per altra, a les constants puges de la seguretat social.

SEGURITAT EN EL TREBALL: Un altre punt que ens te molt preocupats és la retirada del permis de conduir, considerem es tindria de demanar a les Autoritats competents que tinguin en compte que si s'ens priva del carnet, s'ens treu el nostre mitjà de vida amb el greu perjudici que ens produeix moral i materialment, fins i tot, pot arribar a produir la desgràcia d'una família, ja que molts ens troben que tenim unes obligacions molt greus, ja que hem tingut de comprar el cotxe, la vivenda per mitjà de crèdits que tenim de complir puntualment, a part de molts altres gastos com són els de la casa, els col·legis, metges, etc.

Fem-nos aquesta pregunta. ¿Qué passaria a un de nosaltres si per culpa d'un accident, cosa a la que estem exposats ja que sempre estem a la carretera, si destrosséssim el cotxe que encara no tenim pagat del tot i s'ens hagués d'internar a un centre hospitalari per possibles lesions, ja no diguem en cas de mort sense poder aportar cap ingrés a la família, ja que la majoria som autònoms i per tant no cobrem res per estar de baixa, o si tinguéssim la sort de sortir-ne ben aviat ens trovéssim que no poguéssim tornar a treballar perquè s'ens hagués estat retirat el permis de conduir junt amb la corresponent sanció econòmica?.

Si hi penséssim gaire deixariem aquesta feina, però creiem que no és aquesta la solució, ja que els que ocuparien el nostre lloc es trobarien amb lo mateix que ens trobem nosaltres; per tant cal donar-hi una solució que sigui la més adequada. Creiem que és necessari fer un estudi ben fet tant pel que ens afecta al permís de conduir, com de la Seguretat Social i d'uns preus que ens permetessin viure dignament com als altres sectors de la Societat, i no haver d'estar dotze o tretze hores a la parada cada dia, sense vacances ni festa setmanal.

REVISIONS PERIODIQUES: Creiem que les revisions periòdiques de Servèi Públic, que és obligat passar-les una vegada a l'any no serveixen per a res, es a dir si, per fer-nos perdre el temps i els diners a més d'haver de deixar de complir amb les nostres obligacions de la feina.

Les revisions que es fan actualment als vehicles del S.P. son simple burocràcia, ja que l'enginyer que les passa té més feina a posar els timbres corresponents que mirar detingudament els vehicles, degut a la gran quantitat d'ells, doncs a la Comarca d'Osona solament venen a passar-la una vegada al més.

Nosaltres pensem que un vehicle que surt nou de la fàbrica no hauria de passar dita revisió fins al tercer any de vida, sempre que no s'hi hagués fet cap mena de transformació important, per els punts següents:

1. Un vehicle es pot considerar en bon estat almenys els 3 primers anys de vida.

2. Les possibles averies que podrien sortir durant aquests 3 anys ja ens preocupen d'arreglar-les ja que el cotxe és el nostre mitjà de vida.
3. Per altre part hi han els Guàrdies de Tràfic i Guardia Urbana que poden observar i fer subsanar les anomalies en els vehicles de S.P.

Tampoc no podem comprendre el que un vehicle de fabricació nacional que surt de fàbrica, amb unes característiques ben concretes tingui de passar una revisió al transformar-lo al S.P. Creiem que estan suficientment homologats per a poder-los utilitzar com a taxi sense passar aquesta revisió, ja que tampoc es miren el cotxe, cosa que ens produeix un estancament de la documentació fins i tot d'un a dos mesos de la data de matriculació, amb el corresponent rics que comporta l'haver de circular sense documents amb perill d'esser sancionats econòmicament molt fort.

BUTANO: Un altre cosa que ens afecta es el Butano com a combustible, no sabem el perquè però les botelles no venen totes amb el mateix pes, ni la qualitat del butano es sempre igual, doncs hi ha una diferencia molt notable entre el kilometratge que es pot fer d'una botella amb l'altra. Per altre part tenim els distribuïdors que ens deixen sense butano el vespre, dissabtes a la tarda i tots els dies de festa.

Secretariat Unió Intercomarcal d'Osona.
Vic, Junio 1980



UNION INTERCOMARCAL DE TARRAGONA

Estamos viendo con satisfacción como lo que en un pasado fueron ilusiones hoy se convierten en realidades, la más reciente es la puesta en marcha del Radio-Taxi Tarragona que afortunadamente ya está funcionando desde primeros de mayo, nosotros les deseamos todo tipo de aventuras y esperamos que estos compañeros que han dado un paso tan decisivo encaminado a crear una mejora dentro de nuestra profesión y que desde el primer momento contaron con la colaboración del Sindicato y su apoyo incondicional, saquen el beneficio merecido como recompensa al esfuerzo y sacrificio que sabemos les ha costado para vencer las dificultades por las que han tenido que pasar.

Ateniéndonos a la solicitud que nos hacen estos compañeros comunicamos el teléfono del RADIO-TAXI TARRAGONA que es el 205540 por si algún compañero necesita de ellos en cualquier momento, se ponen a disposición de todos en general.

También queremos aprovechar para anunciaros que tal como se decía en el número anterior ya está abierta la nueva sede del STATC en Tarragona, en la calle TRINQUET VELL, 25 o PESCADERIAS 14, ya que dá a ambas calles, el teléfono es el 205355, esperamos vuestra visita a la casa de todos.

Informamos a la vez que en la pasada asamblea que se celebró en Tarragona hubo ciertos cambios entre los miembros del Secretariado, habiendo sido elegido nuevo Secretario General al compañero JOSE MARQUEZ CERRILLO, de Reus, quedando compuesto el Secretariado de la Unión Intercomarcal de Tarragona como se detalla.

Secretario General
José Marquez Cerrillo
Vocales
José Martinez Gutierrez
Miguel Martinez Martinez
Salou: Juan Ruano Rayo

Salou: Tomás Martínez Pinel
El Vendrell: Manuel López Lechuga
Reus: Domingo González Vázquez
Cambrils: Eduardo Robles García
Montroig y Miami: Rafael Herrera Ruiz
Valls: José M. Baldric Balcells
S. Carlos Rapita: Miguel Perez Ramo
Amposta: Bernardo Cardona Margalef
Mora la Nueva: Ramon Font Solé
Flix: José Ant. Fernández

DENUNCIAR EL INTRUSISMO EN LA PROFESION

Quisiera llamar la atención de todos los compañeros para que por unos momentos olvidaran las rencillas que entre nosotros existan convirtiendo en el enemigo número uno de nuestra profesión: el INTRUSISMO.

El intrusismo es el fenómeno que hoy nos invade y está minando nuestro trabajo mermándolo considerablemente nuestros ingresos, y si no lo combatimos a tiempo puede llegar a potenciarse de tal forma que en una mañana muy cercano si no ponemos medios será muy difícil de eliminarlo.

Quiero poner varios ejemplos para que vayais tomando conciencia del problema. Desde hace un tiempo la seguridad social paga los desplazamientos que hacen los enfermos con coches particulares de familiares o amigos a un precio más barato que el taxi, constantemente se ven furgonetas y vehículos particulares haciendo los servicios de las fábricas, hoteles o empresas los bancos y cajas de ahorros han cogido la moda de hacer los servicios de carteras contratando coches particulares que pagan igual que un taxi y no son empleados suyos sino personal que actúa por libre, y así podía contaros muchísimos casos más como los piratas que hacen rutas fijas para Andalucía, Extremadura, Andorra u otros lugares de la geografía hispana. Todo esto es alarmante y más cuando vemos que esta competencia ilegal aumenta por momentos.

Consciente el Sindicato de la gravedad del problema solicita de todos sus afiliados que aporten los datos que conozcan de casos concretos para poder presentar las denuncias correspondientes ante la autoridad competente, sabed que el año pasado en Tarragona el STATC consiguió a través de la Guardia Civil de Tráfico varias redadas que dieron como resultado la detención y denuncia de la mitad de la relación de matriculas presentadas.

Creo que la iniciativa que tomó Tarragona es viable siempre que se aporten los datos necesarios para poder cursar estas denuncias con corrección.

Secretario Organización
del Secretario Ejecutivo
JOSE MARTINEZ GUTIERREZ

LLAMADA DE ATENCION DE LOS TAXISTAS DE MOLLET DEL VALLES

Mollet como mucho ya saben, es una población que queda dentro del llamado tercer cinturón, en la carretera nacional 152 que va dirección Granollers.

Muchos compañeros taxistas del AREA METROPOLITANA no saben, al salir de Barcelona dirección Granollers y viceversa, que solamente pueden poner el "LIBRE" en MONCADA.

Los compañeros taxistas de Mollet estamos muy enojados con los desaprensivos taxistas del Area Metropolitana que no respetan las normas vigentes.

A tí compañero taxista, que no sabes que en Mollet no debes poner el "LIBRE" o el "PILOTO" si es de noche, a tí te pedimos la colaboración y te rogamos que aprendas estas mínimas normas del servicio.

Secretario General Unión Local
de Mollet del Vallés.

LOS TAXITAS DE VALENCIA CREAN UNA EMPRESA AUTOGESTIONADA Y SOCIAL

Los taxistas de Valencia han sido artífices de una experiencia piloto de enorme importancia. Han creado una empresa socialista autogestionada. Pasado mañana, entrará en funcionamiento la Cooperativa Metropolitana de taxi que cuenta con 23 socios fundadores. Esta empresa de carácter socialista puede disponer ya de un crédito oficial de un millón de pesetas del Banco Español de Crédito.

Los taxistas que se unan a esta cooperativa aportarán la licencia municipal, el vehículo y su trabajo, quedando el 60 por ciento de la recaudación en el fondo cooperativo y el 40 por ciento pasará directamente a ellos. Todos los gastos de mantenimiento, combustibles, reparaciones, compras, renovación de vehículos, etcétera, correrá a cargo de la cooperativa.

El proyecto será presentado el día 7 de junio en el Palacio de Benicarló, sede de la consejería de Economía y Hacienda. Este organismo ha sido el

que ha apoyado la idea y la persona que ha desarrollado todo el engranaje socializante fue Plácido Picón Suarez, presidente de la cooperativa. Este realizó unas declaraciones al corresponsal de la agencia Efe en Valencia señalando las ventajas de la nueva empresa socialista: Las ventajas son una mayor seguridad, mayor confort y abaratamiento de costos. Racionalizará y rentabilizará el sector. Esta es la única salida a la crisis del taxi, muy notoria a partir de las últimas subidas tarifarias.

TRES PUESTOS DE TRABAJO

Cada vehículo de la cooperativa ofrecerá tres puestos de trabajo en sus distintos turnos de las 24 horas diarias, lo que contribuirá ostensiblemente a la disminución del paro de taxistas. La racionalización programada supondrá en Valencia y su área metropolitana el ahorro de 400.000 kilómetros al año de rodaje inútil, 100 millones de pesetas en



Con la empresa socialista autogestionada, cada taxi ofrecerá tres puestos de trabajo por cada turno de 24 horas

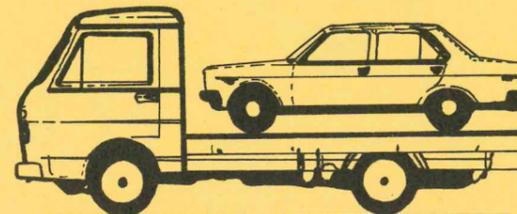
combustibles, 100 millones más en mantenimiento y otros 100 millones en seguros. Los vehículos irán todos dotados de radioteléfono y aire acondicionado, en la medida de las posibilidades económicas de la cooperativa, que contará con la aportación inicial de un crédito de medio millón

de pesetas por trabajador cedido por el ministerio de Trabajo. Igualmente, habrá unas tarifas especiales para aquellos usuarios (médicos, servicios de urgencia, funciones públicas, etcétera) que precisen en circunstancias especiales el taxi.

RADIO GRUAS

SANTY

SERVICIO PERMANENTE



Servicio Plataforma por toda España y Europa
Recuperación vehículos - Siniestrados

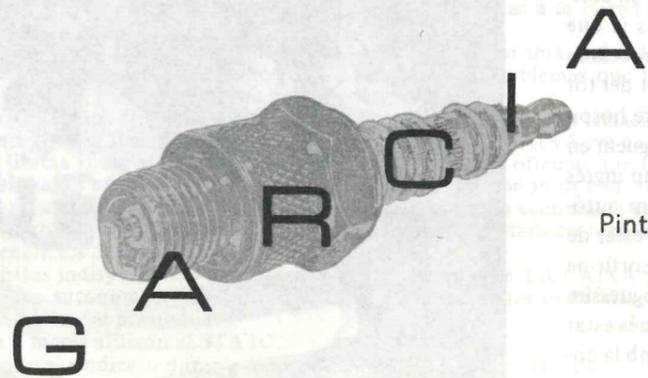
AFILIADOS AL S.T.A.T.C. CON CARNET AL CORRIENTE DE PAGO DESCUENTO ESPECIAL

Camino Antiguo del Guinardó, 8, 10, Entlo. 2a

Telf: 236 52 07 - 300 38 11

BARCELONA-26

Automóviles y Recambios



Pintor Mestre Castellví, 5-7
Teléfono 333 93 58
HOSPITALET
(Barcelona)

COOPERATIVA AUTONOMOS DEL TAXI

Compañeros, recientemente se ha constituido la Cooperativa de Trabajadores Autónomos de Taxi, cristalizando de ésta manera la idea de muchos compañeros, de unirse con otros para conseguir mediante la colaboración mutua, un potencial económico, capaz por sí mismo de gestionarse la compra de productos directamente del fabricante, eliminando el que hagan negocio con nuestros haberes, los talleres y las casas de recambios particulares.

El S.T.A.T.C. ha sido desde el principio impulsor de ésta tu Cooperativa, ayudando en todo momento a la creación y puesta en funcionamiento de la misma.

La Cooperativa es una entidad eminentemente económica-social, sus fines son estrictamente comerciales y de servicios, cumpliendo de esta manera una importante función social, dado que no es de su cometido, nunca se entrometerá, en el campo sindicalista ni político, que para eso existen otras entidades, y que dada las diferentes formas de pensar, sería un elemento inagotable de polémicas, discusiones y divergencias, con el consiguiente desgaste de la armonía, el entendimiento y en definitiva del deterioro de la unidad de acción cooperativista.

La Cooperativa limitará su campo a la cooperación, intensificando su acción y esfuerzo en conseguir, para sus asociados, las condiciones más favorables posibles, fortaleciéndose y ofreciendo cada día mejores servicios, que además de cumplir la función social para la que fué creada, hará aumentar el entusiasmo cooperativista, tomando cada día más fuerza y ampliando su ámbito cooperador.

Os esperan vuestros compañeros de la Cooperativa.
Cordialmente.

LA JUNTA RECTORA

¡A todos los compañeros Autónomos del Taxi!

¡¡Por fin ya tenemos Cooperativa!!
con los siguientes servicios:

MECANICA	(funcionando)
RECAMBIOS	(funcionando)
LUBRICANTES	(funcionando)
NEUMATICOS	(próximo servicio)
BUTANO	(funcionando)
TAXIMETROS	(en proyecto)

Con tu participación haremos un verdadero cooperativismo.

Te esperamos en

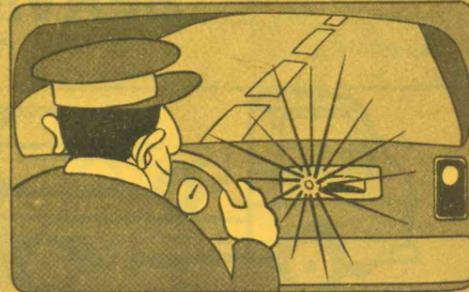
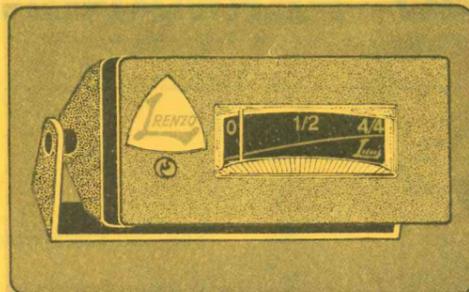
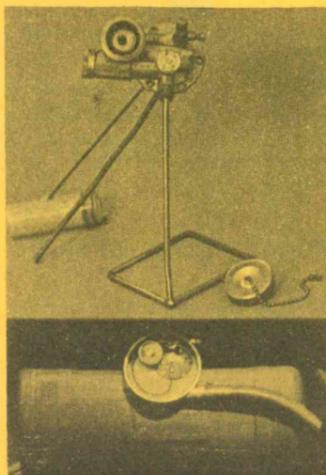
Carlos I - Llull (Llull, 30 bis).

Equipos para G. L. P.

MONTAJE EN COOPERATIVA DE TRABAJADORES AUTONOMOS DEL TAXI
c/. Lluch, 31 bis

RENZOMATIC

GAS OLLO, S. L.
C. Secundino España, 40-42
Telf: 27 65 94
SAN SEBASTIAN



INDICADOR DE COMBUSTIBLE EN EL CUADRO

Disponemos de un indicador de nivel de combustible del depósito, que se puede instalar en el cuadro del vehículo y a la vista del conductor; en una operación sumamente sencilla. Este indicador cuando el vehículo funciona con gas siempre está iluminado asimismo dispone de luz indicadora.

DEPOSITO DE COMBUSTIBLE

El depósito de C.L.P. dentro del cual se encuentra el gas (gas de petróleo líquido) viene generalmente montado en el baúl del automóvil.

El depósito de combustible nos dá una amplia autonomía y se fabrican en varias dimensiones.

SITUACION ACTUAL Y FUTURA DEL SECTOR DEL TAXI

Es una triste realidad, la situación que atravesamos en el sector del taxi, motivada por la crisis en general, que hace que cada día aumente el paro, que el poder adquisitivo de nuestros clientes mengüe, con lo cual perdemos clientes, los que están parados no pueden utilizar nuestros servicios y los que trabajan no pueden dedicar suficiente dinero para el taxi, lo que hace que nuestros ingresos cada día sean menores, con lo cual hemos de hacer más horas de trabajo, nos hemos de esclavizar cada día más.

A esta situación hay que añadir los costes fijos de amortización combustibles, seguros, neumáticos, etc, de explotación del vehículo que cada día aumentan más y que "ennegrecen" de forma peligrosísima la situación del sector, caminando hacia una situación insostenible, hacia la ruina del mismo. Si a lo anteriormente expuesto añadimos el incremento de abusos de una minoría de taxista para con los usuarios, abusos en cobros excesivos y malos tratos físicos y orales, siendo cómplice la administración por su ineficacia y total apatía a la hora de intervenir para acabar con estos hechos y que hace que a todos los taxistas se nos considere de forma igual y en sentido negativo, habiendo perdido el usuario la confianza en el taxista y retrayéndose de forma alarmante en la utilización del servicio. Así pues, la situación actual, no es precisamente de color de rosa.

Futuro del taxi: Por lo anteriormente expuesto, conforme avancemos en el tiempo, la situación empeorará. Empeorará la situación si no tomamos medidas que a medio y largo plazo solucionen total o parcialmente dicha situación. A largo plazo ya hemos conseguido acuerdos que por sí solos solucionen en buena medida los problemas del taxi, como es la contingentación de licencias al 2,5 por mil, es decir, hasta que no lleguemos a 2,5 vehículos por mil habitantes no se dará una sola licencia más, actualmente estamos al 5,6 por mil en Barcelona capital y al 3,8 aproximado en el conjunto del Area Metropolitana, lo que significa que con la contingentación conseguida en diez o más años no aumentará el número de licencias en Barcelona y Area, siendo esta medida, la que a largo plazo equilibre el desfase que existe en la oferta, actualmente muy elevada de taxis en relación con la demanda del usuario, muy baja, pero a corto y medio plazo tenemos que adaptar medidas que pueden ser la solución del sector, como pueden ser turnos de trabajo, rotativos mensualmente y en periodo de prueba. Turnos que en el momento de realizarlos ya equilibrarian por si solos el desfase de oferta y demanda anteriormente expuesto, porque de estar 11000 vehículos en la calle pasaríamos a estar 5.500 con lo cual el 3,8 por mil actual vehículos-habitantes

lo reduciríamos al 1,9 por debajo de la contingentación del 2,5 y muy cerca del 1,5 existente a nivel europeo. Subida de tarifas, como mínimo en un tanto por ciento que amortice el aumento de los costes fijos ya que si no lo hacemos así, el poder adquisitivo del taxista, bajaría de una forma muy rápida pues son dos tipos de costes los que sufrimos, el del vehículo con todos sus condicionantes y el del ciudadano normal, cesta de la compra, colegios de nuestros hijos, vestidos, calzado, etc.

Módulos de luces para darle confianza al usuario, pagados totalmente por la Corporación de lo cual hay una seguridad casi absoluta de que así será y para acabar con esos corruptos del taxi, que están haciendo una competencia desleal al verdadero profesional del taxi y que esta "espantando" a la clientela.

Por supuesto que hay otras medidas (a la que no me refiero por no extendernos en demasia) que ayudarían a paliar en buena medida la crisis, y que nuestro sindicato tiene pedidas, utilización libre carriles, bus, más paradas y limpias de particulares las actuales, vehículos blanco en franja amarilla, para su mayor valoración cuando lo hayamos de cambiar, taxímetros a salto para no actualizar más las tarifas, etc.

Estas y otras medidas, tenemos la necesidad de llevarlas a la práctica y lo tenemos que hacer los taxistas, los verdaderos profesionales, ya que nadie de otros sectores vendrá a solucionar nuestros problemas y lo haremos aunque un sector esté en contra de algunas de las medidas aquí expuestas, sector que estoy seguro no es totalmente profesional, no vive exclusivamente del taxi por lo tanto la crisis no le afecta directamente como a los que vivimos únicamente como taxistas medidas que no van contra la libertad de nadie ni a imponer nada, sino lisa y llanamente, vista de una forma real y práctica nuestra situación y cambiarla por otra mejor, aunque tengamos que cambiar nuestras costumbres, pero la crisis está ahí y los taxistas estamos totalmente dentro en cuanto a gastos por partida doble en relación a otros sectores, y no podemos salirnos de ella y mucho menos ignorarla.

Ant. Gamez Garrido
Secretario Unión Intercomarcal
de Barcelona.

MANIFESTACION DE TAXISTAS
Por los problemas con la Seguridad Social y Cruz Roja

Alrededor de una cincuentena de taxistas locales con sus respectivos coches, formaron ayer una larga caravana que, sobre las seis y cuarto de la tarde, partió desde la estación "Sabadell-Sur" hasta el Ayuntamiento. A marcha lenta y abriendo paso dos coches patrulla de la Policía Municipal, los vehículos subieron hacia el centro de la ciudad por la Avinguda de Barberá y la Rambla. Al llegar a la Plaça Sant Roc, los taxistas ocuparon las calzadas de las calles próximas por las que durante un cierto espacio de tiempo no se pudo circular.

Mientras sus compañeros esperaban en la calle, una comisión se entrevistó en el Ayuntamiento con Antoni Farrés, alcalde de la ciudad y Joan Moles, concejal del departamento de Gobernación, a quienes expusieron los motivos de su acto de protesta, porque no se les permite trasladar a los enfermos en sus vehículos, tal como sucedía hasta ahora. Las personas que, por asistencia médica o rehabilitación, se desplazaban a centros foráneos de la ciudad utilizaban habitualmente los servicios de autotaxis y, posteriormente, la Seguridad Social satisfacía las



facturas correspondientes. Con la nueva reestructuración, es la Cruz Roja la única autorizada para realizar estas labores, cuestión que según el Secretariado de la Unión Local de Sabadell del Sindicato de Trabajadores

Autónomos del Taxi de Catalunya (STATC) supone un grave perjuicio para las economías de los taxistas e incomodidad para determinado tipo de enfermos que, periódicamente, precisa desplazarse.

A última hora de la tarde, un grupo de taxistas se manifestó frente al ambulatorio San Félix de la Seguridad Social y a las 9 de la noche nos informaban que se habían encerrado en dicho edificio.

"EL TAXI NO ES UNA INDUSTRIA DE LLIURE COMPETENCIA"
Els vint taxistes opositors al projecte municipal:
"L'Ajuntament, víctima de les maquinacions d'una minoria"

El passat divendres va tenir lloc a l'Ajuntament una reunió amb els mitjans de comunicació local i representació de la premsa barcelonina acreditada a la nostra ciutat, convocats per la Comissió de Governació que va assistir-hi presidida pel Sr. Doménech.

Les línies generals del problema del taxi ja les hauran llegides els nostres lectors, ja que hem procurat anar-los tenint al corrent de les posicions d'uns i altres.

Ara però ha estat Governació del nostre Ajuntament qui ens ha donat una primera presa de posició dient, d'entrada, que havien procurat arribar a una entesa, fruit de la negociació amb tots els interessats. Tres reunions ha mantingut Governació amb tot el Gremi local, que per cert ara està sense president. També ha mantingut contactes amb responsables de Governació de diferents Ajuntaments de Catalunya i amb el President del Gremi Provincial de Taxistes.

La informació a tenir en compte pel nostre consistori procedeix concretament de Barcelona, Granollers, Lloret de Mar, Vilafranca del Penedès, Prat del Llobregat i Vic, com a més significatius.

De 29 ciutats consultades, 20 tenen telèfon únic. La conclusió de Governació, on estaven representades quasi bé totes les forces polítiques amb veu i vot al nostre consistori, és que cal fugir de la idea del taxi com a una indústria de lliure competència i enfocar-la com el que realment és: Un Servei Públic en el qual els interessos del ciutadans, com marca el Reglament Estatal, prevalguin sobre els interessos individuals dels propis professionals.

A les preguntes dels informadors varen respondre que creien que els taxistes, en general, en sortiran beneficiats encara que, en una primera fase, algú pugui veure minvada la seva clientela. Un cop adoptades les noves regulacions creuen que la demanda augmentarà pel fet que l'usuari tindrà la seguretat de servei a través del telèfon únic i d'una parada principal amb un nombre crescut de vehicles.

El que es proposa la Comissió és suprimir la parada de la Plaça del Rei. Eliminar el telèfon de la parada de l'Estació dels FF.CC. Els trasllats de la parada del Passeig de les Cabres a la Plaça de la Creu, on hi haurà la parada principal amb el

telèfon únic es faran les sortides per rigorós ordre d'arribada. Les parades de l'estació i Mercat subsistiran si bé caldrà tenir en compte uns torns rotatoris.

També es proposa d'establir un torn per atendre serveis no ordinaris com poden ser enterraments, dialisis, etc. i l'establiment d'unes tarifes fixes tant per al servei urbà com pel que fa als recorreguts interurbans més usuals. Esperen també que la innegable qualitat del parc local així com la voluntat de servei al públic demostrada pels nostres conductors, farà la resta cara a aconseguir un servei a l'altura de les altres ciutats catalanes.

A títol d'anècdota, però molt seriosa, es va afirmar per part de Governació que hi havia qui portava tres malalts a Barcelona en un sol viatge, cobrant-ne tres d'anada i de tornada i pagant-los inclús el dinar i el cinema durant l'espera. Es donà la xifra de 324.000 pessetes que pagava la Seguretat Social i que aquestes es repartien entre un nombre molt reduït de taxistes. Cinc o sis, segons Governació.

TERRASSA

El Ayuntamiento de TERRASSA ha aprobado doce licencias de auto-taxis.

Los taxistas de Terrassa tenemos miedo, miedo a esta crisis que cada día se acentúa más, miedo a esta recaudación que cada día cuesta más horas de trabajo para poder hacerla y el Ayuntamiento nos da doce licencias más, doce licencias a doce asalariados que quieren mejorar su vida, doce asalariados que dicen en el Ayuntamiento que hacen falta licencias para que les den una, doce asalariados que están porque un día no muy lejano unos taxistas también quisimos mejorar nuestra vida y compramos otra licencia (no la pedimos ni nos la regaló nadie), y por haberla comprado para mejorar, somos culpables de que estos asalariados estén aquí, somos culpables de que otros compañeros tengan que ver incrementada la flota de taxis por la presión de estos asalariados que nosotros contratamos.

Hagamos un poco de historia, retrocedamos a las pasadas elecciones municipales. En Terrassa las ganan los socialistas seguidos de los comunistas, se hacen cargo del Ayuntamiento y empiezan a hacer "limpieza" sección por sección, departamento por departamento, y así se llega a los taxis.

En Terrassa faltan taxis, hay horas que no hay taxis en las paradas, hay que dar licencias (¿por qué siempre miraran las paradas cuando no hay taxis y sin embargo nunca las ven cuando están llenas? y esto que las horas de estar llenas son muchas más que las vacías). Se habla de dar cuarenta, cincuenta licencias,

en Sabadell, al lado nuestro hay ciento cuarenta, si en Terrassa hay ochenta podemos dar sesenta y nos equipararemos, pues Terrassa no es menos, los terrassenses tienen que estar mejor servidos, cuando quieran un taxi tienen que tenerlo.

Esto era en el verano del setenta y nueve, imagináros el "AGUINALDO" que nos cayó en plenas vacaciones (y esto que no habíamos comprado ningún número de este sorteo), por suerte para nosotros nos "CAYO" el STATC, subió Tomás, nos entrevistamos con el Ayuntamiento, les demostramos que aún no nos habíamos comprado el YATE, y que tampoco íbamos a jugar a la ruleta a MONTECARLO, (todo lo más vamos a Lloret o a San Pedro de Ribas), reorganizamos un poco nuestro trabajo en el taxi, nos aprobaron nuevas tarifas que el gobierno civil se encargó de cargarse, valga la revundancia, no las volvieron a aprobar dándolas por buenas el gobierno civil el pasado cuatro de Marzo y las cuarenta o cincuenta licencias se tornaron en doce, licencias que aceptamos (quien no aceptaba un becerro habiendo visto tan cerca el toro), estas negociaciones se llevaron a cabo el último trimestre del pasado año.

Estamos en la segunda semana de Enero: huelga del taxi en toda España por la subida brutal del carburante, se acaba la huelga, se acabó el trabajo. Pasan los días y el trabajo no se levanta, sigue la crisis, sigue el cierre de las empresas, siguen los coches en las paradas (ahora nadie los ve) y el Ayuntamiento nos aprueba las doce licencias que un día aceptamos.

¿ES JUSTO?

MIGUEL VALLES

¿Conoce estas señales?



Si a su coche le pasa algo... todo lo puede resolver con una simple llamada telefónica

Inmediatamente, y sin que usted tenga que abandonar sus ocupaciones habituales, se pondrán en marcha nuestros servicios.

Para tramitar, gestionar y resolver toda la problemática del caso...

Para llevar a buen fin lo previsto en su póliza...

Para evitarle molestias innecesarias...

Utilice nuestro asesoramiento para asegurar su automóvil y los servicios expuestos no le representarán ningún coste adicional.

Si a su coche le pasa algo... ¿por qué ha de sufrir usted las molestias?

Usted, como es lógico, tiene contratado un seguro para su automóvil. Un seguro que, llegado el caso, habrá de sufragar los daños que puedan producirse.

Pero... ¿quién le asegura contra las molestias y las pérdidas de tiempo? Contactar con la compañía, llenar el parte, esperar, dialogar, estipular, ir y volver... Un cúmulo de trámites y gestiones que deterioran la imagen de su seguro.

Todo esto se puede evitar llamando a Mas Serra.



Mas Serra
AGENCIA DE SEGUROS
Trav. de Dalt, 73-75,
entº 1ª esc. drcha.
BARCELONA-24
Teléfonos
213 99 62 / 219 08 55



LLEIDA

Después de haber asistido a varias asambleas en Lleida y haber pasado el verano unos días en La Vall D'Aran creo poseer una visión bastante acertada de la problemática general del taxi en esa provincia. Durante mi estancia en el Pirineo asistí a varias reuniones con los compañeros del taxi de esa comarca y pude comprobar personalmente, en la serie de dificultades en que se desarrolla su trabajo, muy condicionado a la época del año en que se encuentran. Mientras en el verano el trabajo es algo rentable, en invierno es totalmente imposible vivir del taxi. Los caminos por los que se desarrolla su trabajo tienen que hacerse con Jeep para poder subir a los visitantes a contemplar los bellos paisajes del Pirineo, no sin grave riesgo porque el trabajo se hace hasta alturas superiores a los 2.500 metros sobre el nivel del mar, de ahí que ya en el reglamento Nacional pudimos introducir la autorización de las 9 plazas para esa zona.

El STATC va a defender para la alta montaña:

1. Que la licencia Municipal pueda aplicarse indistintamente a un Jeep, a un coche normal, según sea el servicio por montaña o carretera.
2. Una tarifa que sea superior a la de carretera para los servicios realizados en la montaña.
3. La concesión definitiva de la tarjeta de transportes V.T. de 9 plazas para todos los taxis-Jeep que prestan su servicio en la alta montaña.

LOS BARCELONESES COGEN MENOS TAXIS

A partir de esta semana, los taxis de nuestra ciudad deben llevar acoplada ya la triple tarifa según la orden de la Corporación Metropolitana barcelonesa. Esta situación vuelve a traer a colación el problema del taxi. Si hace unos años era una tarea difícil encontrar uno libre por nuestras calles, hoy cualquier ciudadano puede encontrar todos los que quiera a su disposición.

¿Cuál es la causa de este cambio? Hay varias, aunque tres de ellas son las principales: exceso de vehículos, la reciente huelga y la recesión en la demanda del servicio.

Como comentó a HOJA DEL LUNES Ignacio Cuevas Martínez, presidente de la Cooperativa de la Industria del Taxi, en estos momentos circulan por Barcelona unos once mil taxis, de los que sobran unos cuatro mil. Ignacio Cuevas considera la pasada huelga como "equivocada, sobre todo en su planteamiento, sin

anunciar y en la forma en que se continuó".

La verdad es que, si uno habla con los taxistas, todos están de acuerdo en que ese paro debería haberse producido antes, y por otro motivo, distinto al de la subida del precio de los carburantes: el del número excesivo de licencias concedidas.

La verdad es que, entre que han subido los precios, la huelga y el número de taxis en circulación, la demanda del servicio ha descendido de un 25 por ciento. Ignacio Cuevas opina que "los autobuses circulan más rápidos, al haber desaparecido de la circulación mucho coche particular debido a la subida de la gasolina. Por ello, las recaudaciones se han mermado en ese porcentaje y los gastos son más elevados porque se circula más en vacío".

Como posibles soluciones se ofrece la de la sindicación de los taxistas, que así podrán canalizar su opinión para hacerse oír. Otras posibles soluciones son los



4. Conseguir que el Director General de Transportes de la Generalitat visite el Pirineo para ver con sus propios ojos como se desarrolla el trabajo allí así como para mantener una reunión con todos los delegados de esas comarcas y que los mismos les planteen sus problemas.

También los taxistas de la provincia se han visto durante los últimos dos años asediados por Hacienda queriéndoles cobrar impuestos que superaban las 15.000 ptas., no obstante en estos dos años, gracias a las gestiones que realizó la Confederación en Madrid, el STATC y la Asociación de Lleida, se ha podido conseguir el evitar ese pago, ya que era el único punto de España junto con Palma de Mallorca que esto se había planteado.

Se ha aprobado en nuestro Congreso la elaboración de un Reglamento para Catalunya que recoja toda la problemática de las comarcas y de soluciones a las mismas.

En el apartado del Congreso de elección del Secretariado Nacional del STATC han sido elegidos varios compañeros de las comarcas lleidetananas así como el presidente de vuestra asociación en el ejecutivo del Sindicato.

Yo desde aquí quiero hacer llegar mi solidaridad con los compañeros de Lleida y sus problemas, y un llamamiento para que un futuro próximo la asociación de Lleida se transforme en la Unión Intercomarcal de Lleida del Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Catalunya, con toda su autonomía actual a nivel económico administrativo y de dirección, con el único fin de aunar esfuerzos y hacer del STATC la herramienta útil que sirva a todos los trabajadores autónomos del taxi de Catalunya.

M. TOMAS ROMERO
Secretario General

turnos de trabajo, dos fiestas semanales, mientras que algunos profesionales del taxi prefieren que las cosas sigan igual y trabajar todas las horas necesarias hasta conseguir una recaudación mínima para poder subsistir.

Ignacio Cuevas dice que, al parecer, la Corporación Metropolitana se ha decidido a poner un poco en orden la situación del taxi. "Pero no debe hacerlo unilateralmente —comenta— ni dejarse coaccionar por ningún sindicato, porque siempre existen unos deberes que cumplir y unos derechos que respetar".

Por otra parte, la Corporación Metropolitana ha creado una norma por la cual no se darán más licencias para taxis nuevos hasta que no se alcance una proporción de dos vehículos y medio por cada mil habitantes, cuando en la actualidad es de 3,6 por mil, con lo que alcanzamos niveles comparables sólo a ciudades tan graces como Nueva

York o París.

Finalmente, el presidente de la Cooperativa tuvo interés en que recordásemos a los lectores de HOJA DEL LUNES el sistema de aplicación de tarifas, ya que algunos taxistas sin escrúpulos utilizan algunos trucos, que van en perjuicio del público en día laborable, por Barcelona y hasta las diez de la noche, el taxímetro debe llevar acoplada la tarifa 3; si es de noche o día festivo, la dos, Fuera de Barcelona y Hospitalet, la tarifa en día laborable, hasta las diez, es la dos y la nocturna y festiva la una. Los taxis han de marcar 35 pesetas de salida y subir de cinco en cinco.

ALICIA MARSILLACH
Hoja del Lunes 10-3-80

COPIA TRAMESA

En Joan-Bosco Casasampere i Campmany, en qualitat de delegat i vocal del secretariat de l'unió Intercomarcal de Barcelona. STATC en plena representativitat del sector, prenen els acords de la reunió del día 10 Juny 1980 en la sala d'actes de l'Ajuntament de Sant Vicenç dels Horts, pel que exposo el manifest de les següents.

SOLICITUTS

1r. a/ Legalitzar tarifes, per les urbanitzacions de camins deficients, proposan una compensació de fins a 100 ptes, com a marc en general per l'area.

b/. Concretament el municipi de Sant Vicenç dels Horts, comporta una sèrie de barridats de mals camins, i que en els llocs més extrems, com és, La Font del Llarguerut, Rambla de Guadalajara, Rambla de La Laguna, Travessera de Bilbao, Rambla de L'Aragó, Ermita del Reimei, voltants, Sant Roc, (dipòsits del aigua). Es proposa una compensació de fins a 220,- ptes.

2on. La necessitat d'inclure un nou telèfon per posar en funcionament la parada de Can Ros (Sant Vicenç dels Horts), havent-hi un gran nucli de gent, parador de tren i mercat.

3r. La col·locació d'unes "tablilles" a les parades, per els informes oficials i sindicals.

4art. En la zona B, a la zona exterior de l'area, és molt convenient, i fa falta, també la col·locació dels indicadors assenyalant mostri l'acabament i començament de l'area, sigui per les carreteres nacionals, comarcals i autopistes, que lògicament, és per l'aplicació de les tarifes metropolitanas a les de carretera. Sense res més i esperan rebre resposta, atentament...

Copia tramesa a La Corporació Metropolitana de Barcelona. Serveis de Transports

PORQUE FUE EL TRANSPORTE PEQUEÑO A LA HUELGA

Plataforma reivindicativa del anteproyecto de Ley del Transporte en Catalunya presentado por A.T.A.C.

1. punto. Legalización de tarifas.
2. carnet profesional de plena dedicación
3. erradicación del Intrusismo.
4. cargas fraccionadas para vehículos de menos de 6 Tn.
5. Tarjeta de libre circulación por toda España.
6. Contingentación de tarjetas a 0 Tn.

TRANSPORTE INTERURBANO DE PASAJEROS

La demanda del movimiento de pasajeros entre distintas regiones se debe a las necesidades del comercio (rutas situadas en las grandes ciudades industriales y comerciales) en las que no importa el precio sino la rapidez. Otra demanda son las relaciones sociales que se realizarán generalmente durante el tiempo libre y no se prestará atención al tiempo invertido.

Otra categoría serán los viajes con motivo de las vacaciones en los que el factor tiempo queda por bajo del sector ahorro.

Estos tres aspectos suponen un 90 por cien de los viajes interregionales.

MEDIOS PARA LOS VIAJES INTERURBANOS

1. Carretera
 - a) Automovil personal, pero es caro a pesar de la disminución de tiempo por las grandes autopistas.
 - b) Autobus, servicios programados que suponen aumento de tiempo y menos economía al situarse hasta el lugar de embarque.
2. Tren, precio elevado y lento para viajes cortos.
3. Y transporte aéreo, aunque caros, suponen un gran ahorro de tiempo.

La mayoría de sociedades reconocen que el sistema actual es imperfecto, por lo que fomentan una clase de transporte tren, automovil, autocar, transporte aéreo).

TRANSPORTE EN EL INTERIOR DE LAS CIUDADES

Antiguamente los individuos de cualquier clase vivan muy cercanos a su trabajo. Pero con el desarrollo del transporte urbano las diversas zonas de las ciudades se fueron especializando. Se necesitan medios para viajar hasta el lugar de trabajo, cuyo costo es muy acusado.

Otra demanda del transporte urbano es la necesidad de la familia respecto a bienes y servicios (almacenes, correos, escuelas, etc), tiene bastante importancia el precio.

Una tercera categoría está formada por las visitas.

La cuarta categoría está formada por los fines recreativos importantes sobre todo en la época de vacaciones.



MEDIOS

1. A pie
2. Bicicleta.
3. Automovil.
4. Autobuses, son baratos en las rutas de mayor tránsito.
5. Tranvías, con tránsito muy elevado resultarían muy económicos.
6. Ferrocarriles, urbano y subterráneo, implica costes de reconstrucción y mantenimiento elevados.

TRANSPORTE Y DESARROLLO

Muchos dicen que el transporte es la causa del desarrollo. Por ello el gobierno de los distintos países no debe permitir que quede anticuado y por lo tanto intervendrá de manera que quede asegurado un servicio adecuado.

En algunos casos el tema del desarrollo ha sido relacionado con necesidades políticas y estratégicas; la decisión de construir el sistema de autopistas interestatales en E.U.A. fué justificada de manera explícita por motivos de defensa, al igual que se ha hecho con los recientes intentos de conservación de la red ferroviaria norteamericana.

POSIBILIDADES DEL TAXI

La utilización de taxis, que resultan más rápidos que los vehículos colectivos y son más caros para el usuario, constituye otro argumento hacia los problemas del tráfico urbano.

VENTAJAS

- Transporte individual
- Servicio de puerta a puerta a petición
- Sin paradas intermedias
- Implantación relativamente fácil en zona urbana.

INCONVENIENTES

- Velocidad global débil.
- No hay fiabilidad de horarios.
- Capacidad reducida.
- Coste de transporte elevado
- Motor contaminante.

El hecho de que 200 personas puedan desplazarse en 140 coches, pero solo en dos autobuses y 16 taxis, y como los utilizados en Londres, demuestra que el transporte público, debidamente administrado, podría aliviar muchos de los problemas que hoy afectan a las ciudades.

A nosotros los taxistas sino racionales el kilómetro en las ciudades más o menos densidad de tráfico, nos encontramos que el kilómetro-persona que transportamos resulta muy caro, para el pasajero y para nosotros, pues en vez de beneficiarnos reprende contra nosotros.



COOPERACION

Está claro que no vamos nosotros a descubrir el cooperativismo; éste está descubierto y en funcionamiento desde hace ya muchos años, siglos ya.

Lo que sí pretendemos —y hemos de poner todo nuestro empeño en lograrlo— es desarrollar espíritu cooperativista entre compañeros que, con predisposición a pensar y obrar cooperando (aportar todos y cada uno el trabajo y dinero necesarios para que el esfuerzo común resultante redunde en beneficio individual y colectivo de los cooperadores), dando al cooperativismo el sentido altruista y desprendido de colaboración, sin caer en la tentación de “medir” o “contar” o —con egoísmo personal— si uno ha hecho o puesto más dedicación o esfuerzo que otro.

Es así como ha de entenderse y practicarse el cooperativismo que nosotros propugnamos, tarea nada fácil ni sencilla si no va acompañada de la voluntad de todos y cada uno de sentir y actuar como que así sea. A más voluntad de cooperación, más compañerismo; a más compañerismo, mejor vida social; a mejor vida social, más convivencia humana del individuo y de la familia.

Es ese sentido humano y familiar el que todos hemos de esforzarnos por conseguir en nuestra cooperativa.

Hemos dicho en nuestras asambleas que queremos una cooperativa diferente (diferente, especialmente, a todas las que hemos conocido). Conseguirlo, depende exclusivamente de nosotros; habremos de no cansarnos de explicar y de entender que sólo con acopio de paciencia, voluntad, sana y noble intención de comprender a los demás y colaborar todos en la mejora de las deficiencias y defectos que advirtamos, añadiendo el ánimo y disposición para corregirlos, es como triunfaremos.

Sólo así podremos llevar adelante una obra que nace débil, aunque llena de ilusiones, y que será fuerte, útil y ejemplar en la medida que sus integrantes nos lo propongan.

Porque, eso sí; deficiencias y defectos, tendrá. Y no pocos; y a unas y otros habrá de añadir dificultades de todo tipo. Pero el tesón, la armonía y la ausencia de egoísmo en nuestros proceder, moverá montañas, derribará obstáculos y vencerá.

Ya sé que a oídos de no pocos compañeros de profesión, mis palabras sonará a cánticos celestiales, pero también sé que hay compañeros en el taxi —y es a estos a los que me dirijo— que son conscientes de que sólo en la medida en que nos esforcemos (como veis, insisto mucho en lo de esforzarnos, porque sin esfuerzo nada alcanzaremos) en aglutinar voluntades y medios, es en la medida que mejoraremos nuestra vida colectiva y familiar, que es la resultante final a que aspiramos.

LEO

NOTA DE PRENSA

El pasado día 26 de Junio la Audiencia Territorial de Madrid falló el recurso Contencioso Administrativo interpuesto por el letrado de la Confederación General de Trabajadores Autónomos del Taxi del Estado Español, Sr. Erasmo Hernández contra la multa gubernativa impuesta por el entonces Gobernador Civil de Madrid Sr. Rosón contra el Presidente de la Confederación y Secretario General del S.T.A.T.C., Miguel Tomás Romero, por su participación en la manifestación efectuada por los taxistas de Madrid en Castellana, 3, sede de la Vicepresidencia de Gobierno a causa de la huelga del taxi del pasado mes de enero.

La multa impuesta fue de 500.000 ptas, y en el recurso se hacía notar la falta de Constitucionalidad de la misma. No obstante el fallo ha determinado la exención de la susodicha multa así como el pago por parte del Gobierno Civil de los costos del Proceso.

Barcelona, 27 de Junio de 1980
SECRETARIO DE PRENSA

CONTRA LA CRISIS: SENTIDO COMUN

Nuestra profesión y la de camionero son las que “disfrutan” de un mayor número de horas de servicio y como consecuencia de un índice más elevado de enfermedades profesionales. Es claro que el exceso de horas de trabajo continuadas inciden no solo en el deterioro físico del individuo sino también en el mental. Lo que no sabría decir con exactitud es si lo primero contribuye a lo segundo, o viceversa.

No es tan fácil determinar las causas (porque son varias) por las que en esta profesión se han de hacer jornadas interminables, superiores a las doce horas de trabajo. Es claro que la crisis que padecemos es un factor determinante de esas inevitables diez o doce horas de trabajo que son imprescindibles para hacer la “hoja”. Aquí solo nos vamos a ocupar de las causas motivadoras de las jornadas de más de doce horas y solo de algunas de ellas, las que tienen más incidencia.

Puede afirmarse con toda rotundidad que las jornadas de más de doce horas de trabajo son provocadas por una deficiente administración, a excepción de casos aislados, muy aislados. Es incomprensible e inaceptable por ilógica, que en tiempos de crisis profunda como los que atravesamos el comportamiento de algunos compañeros sea totalmente opuesto a la realidad. La austeridad brilla por su ausencia en deterioro de las condiciones de trabajo individual y colectiva.

Es claro que no disponemos de un vehículo-base homologado para trabajar en condiciones que hicieran más humanas las agotadoras jornadas de trabajo que nos vemos obligados a efectuar. En este campo nos llevan mucha delantera nuestros colegas de Londres que disponen desde hace muchos de Austin automático homologado y de uso exclusivo para Taxi que ha sido estudiado para que dé las máximas prestaciones para nuestra profesión.

El mercado nacional, único del que podemos abastecernos por los precios prohibitivos que los impuestos nos gravan los de importación, es amplio y variado en modelos, marcas y precios que van desde las cuatrocientas mil al millón largo de pesetas en las dos versiones, Gasolina y Diesel. Y precisamente esta gama amplia de vehículos es la que da lugar a desfases ya que los precios pueden llegar a ser dobles de un modelo barato a otro caro. Las tarifas son para todos igual y las prestaciones de estos vehículos no riman con su precio. Incluso en muchos casos un coche de inferior precio puede darnos un servicio más rentable. Aquí lo único que varía es el gusto, la vanidad o la inteligencia del comprador. Es sabido que un coche caro lo es desde su adquisición pasando por los recambios y su mantenimiento y reparaciones.

Un vehículo normal, cuyo precio no sobrepase el medio millón de pesetas, pagado en tres años, nos supone dos horas más de trabajo diarias y más de seiscientas anuales. Para un vehículo de doble precio la “letra” ha de ser, lógicamente, doble y las horas a efectuar para su amortización también. Esto da como resultado que el adquirente de un vehículo caro efectúa anualmente 600 horas de trabajo más que el citado anteriormente. Sumen Uds. los vehículos de precio elevado que existen en la Flota del Taxi de Barcelona (y que dicho sea de paso nunca la flota de Barcelona ha dispuesto de tanto vehículo caro como los que ahora vemos, lo que es un contrasentido dada la crisis por la que estamos atravesando), multipliquenlos por seiscientas horas cada una, dividanlas entre los oncemil y pico de taxis de Barcelona y sabrá Ud. lo que le cuesta la vanidad, la libertad o la mala administración de unos cuantos.

Podríamos poner muchos más ejemplos culpables de las jornadas agotadoras del Taxi. Pero vamos a dejarlo y culpemos también de lo que denunciemos a la falta de un vehículo - tipo pensado y diseñado para humanizar un poco esas interminables jornadas laborales.

Como la Administración no quiere asumir nuestro problemas yo me pregunto. ¿Podrían los Sindicatos solucionar este grave problema prescindiendo de la Administración y negociando directamente con el fabricante que dé más facilidades y que a la vez ofrezca un vehículo idóneo para nuestro trabajo?

Los Sindicatos tienen la palabra.

ISIDRO FERNANDEZ
SOCIO 251



TAXIMETROS PACO

Representante exclusivo de Taxímetros Amma y de los nuevos Taxímetros electrónicos Taxitronic TX-10.

Los nuevos Taxitronic TX-10 ofrecen toda la avanzada tecnología de la electrónica y una absoluta seguridad y precisión en su funcionamiento.

Estamos a su disposición para mostrarle las excepcionales características de los nuevos Taxitronic TX-10.

UNA COMPLETA ORGANIZACION AL SERVICIO DEL TAXI

Instalaciones, cambios de tarifa y reparaciones con la máxima rapidez y garantía.



AFILIADOS AL S.T.A.T.C. CON CARNET AL CORRIENTE DE PAGO
DESCUENTO ESPECIAL

TAXIMETROS PACO Provenza, 467. Tel. 255 22 11

CAJA DE PENSIONES
PARA LA VEJEZ
Y DE AHORROS

la Caixa

de Catalunya i Balears

