



TAXI LIBRE

REVISTA MENSUAL INFORMATIVA NACIONAL

abril 1.981

EJEMPLAR GRATUITO

EL PRECIO DEL CARBURANTE POR LAS NUBES

!por fin:
Paradas libres
en Bilbao

El S.T.A.T.C. se
marcho del Consell

MADRID:
El futuro
del TAXI



EDITORIAL

TAXI LIBRE

Revista gratuita de difusión nacional para los Trabajadores Autónomos del Taxi afiliados a la Confederación Sindical.

Hileras, nº 8-1º Dcha.
Tel. (91) 247 39 12/14 Madrid - 13

Editor:

JULIO CAYUELA TORMO

Director Ejecutivo:

MIGUEL TOMAS ROMERO

Secretaria de Coordinación:

CATY OLID

Colaboradores Redacción:

REGINA FARRE

LUIS Mª GONZALEZ

TANO GAVILAN

JAVIER XALEYAC

Redacción y Publicidad:

Pº de Gracia, 78 2º

Tel. (93) 215 64 88

BARCELONA - 8

Publicidad en Madrid:

Mª ISABEL SANZ

Tel. (91) 203 67 36

Fotolitos:

EUROGAMMA

Composición textos:

EURO-TEXT

Imprime:

SUPERGRAF

Deposito Legál:

B-40.053/80

Cuando estas líneas vean la luz pública se habrá producido un nuevo incremento del carburante. Una vez más la incongruencia del Gobierno habrá aumentado porcentualmente el GLP butano y el Gas-oil, 10 puntos de diferencia con respecto a la gasolina.

Hace tiempo que solicitamos la autorización del consumo en el taxi del Gasoleo B. Para conseguir no vernos sometido a la presión fiscal que la utilización del gasoleo A conlleva de acuerdo con la política energética del gobierno, que tiende a igualar el precio de estos dos combustibles, igual como sucede en la mayoría de los países comunitarios.

En cuanto al Butano se da una situación inexplicablemente contradictoria: se legaliza el depósito de butano y se sanciona el trasvase de botellas al depósito. Se aprueba un reglamento de estaciones de servicios que luego es imposible llevarlo a la práctica por la dificultad que representa amortizar la inversión de su instalación. Las instalaciones de las estaciones de servicio han de situarse a 10 km de las ciudades, en lugares descampados.

Es evidente que no sirvió de nada el viaje que, hace alrededor de dos años, realizaron a Italia y Holanda técnicos de Butano y del Ministerio de Industria y Energía, para recoger de estos dos países, la experiencia de más de 20 años en butano a granel de automoción sobre materia de instalaciones de estaciones de servicios de butano a granel, no tiene nada que ver con las existentes en los países visitados.

El Gobierno debe de clarificar si quiere o no el consumo de GLP a granel y no aprobar cosas que luego en la práctica son irrealizables. Los taxistas tenemos derecho a una clarificación de esta cuestión para poder saber a que debemos atenernos.

En otro orden de cosas, Taxi Libre quiere manifestar su repulsa ante los graves acontecimientos que se han producido recientemente en este país con un intento de golpe de Estado. Este sindicato que desde su nacimiento ha demostrado su vocación democrática, incluso en momentos difíciles, considera intolerable este atentado contra las libertades democráticas y espera y exige que se tomen medidas que garanticen que hechos como éste no volverán a repetirse jamás.

EL COSTE DEL CARBURANTE SE PONE POR LAS NUBES

INFORME SOBRE EL CARBURANTE

El butano, la gasolina y el gasoil van a aumentar su precio este mismo mes. Esta nueva subida pone sobre el tapete, una vez más, el grave problema del carburante que afecta de una forma especial y preocupante al sector del taxi.

La Confederación lleva luchando desde su creación para conseguir un carburante más económico y seguro como sería el gasoil B —el de la pesa y la agricultura—, y hasta el momento sólo ha encontrado puertas cerradas a la hora de negociar con la Administración.

Estudios efectuados en el país demuestran que el gasoleo en España es más barato que en otros países europeos. Ahora, el gobierno pretende equipar el precio del gasoleo con el de la gasolina, a través de una mayor presión fiscal de este combustible, en detrimento del transporte público que es quien más lo utiliza.

Un reciente informe elaborado por la Dirección General de la Energía, a propuesta de la Confederación, y que publicamos íntegro por su interés, recoge la primera documentación seria sobre el estudio de los diferentes carburantes y señala los más idóneos para el sector del taxi.

EL BUTANO CARO E INSEGURO

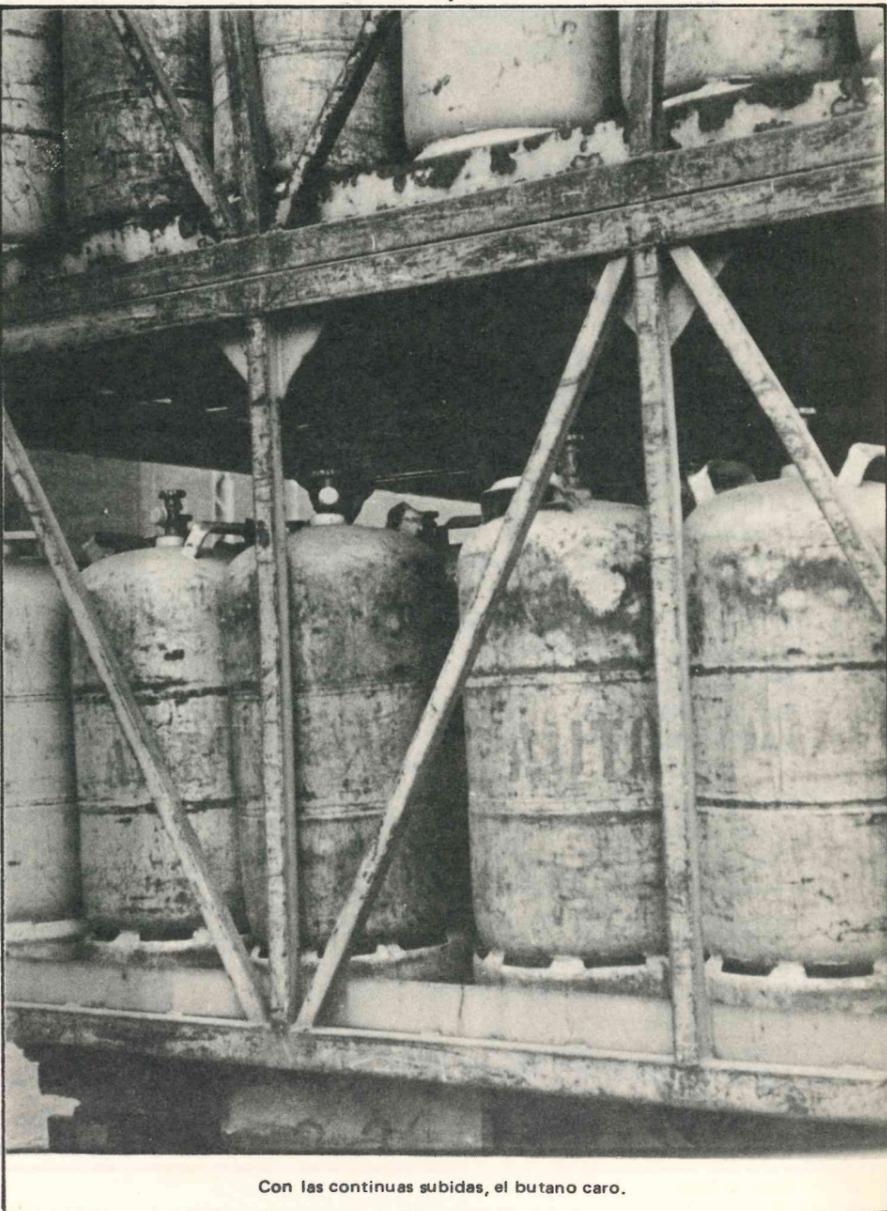
En relación al tema butano el sector del taxi sigue sufriendo los problemas que se derivan de la utilización de dicho carburante. Según un estudio realizado por una comisión interministerial de la que formó parte la Confederación, el consumo del butano GLP es superior al refinado del crudo importado por las refinerías españolas, lo que le cuesta al tesoro público un desembolso adicional, en divisas, de 36,75 dólares. En consecuencia, el actual empleo del GLP, en la automatización representa una pérdida de unos dos millones de dólares al año.

Sin contar con los problemas de coste hay que hablar también de los problemas de distribución del carburante que dificulta la utilización del mismo. Por otra parte el actual sistema de botellas no tiene garantías de seguridad, debido a la manipulación

de las mismas y a la falta de válvulas de seguridad. Las actuales botellas de butano, sólo llevan un grifo que al deteriorarse puede producir accidentes. Otro tema a tener en cuenta es el de la falta de control por parte del taxista del peso y la cantidad de las bombonas, lo que da pie al fraude, como se demuestra en la irregularidad del rendimiento de botellas.

En un estudio encargado por nuestro sindicato al Colegio de Ingenieros de Catalunya con botellas de diferentes lugares del Estado se demostró que se producen irregularidades en los tantos por ciento de butano y propano.

EL BUTANO, CARO



Con las continuas subidas, el butano caro.

ANÁLISIS DE CARBURANTES

Marco Legal.—

La distribución de los GLP (butano y propano) en el mercado nacional, se encomendó por O.M. del Ministerio de Hacienda de 11 de junio de 1957 a la Empresa BUTANO, S.A.

Mediante la Orden del Ministerio de Hacienda de 5 de diciembre de 1964, sobre la distribución y venta de gases licuados de origen petrolífero (B.O. del E. del día 26 del mismo mes), se aclaró y complementó la Orden del citado Ministerio de 11 de junio de 1957 (B.O. del E. de 19 de junio) que autorizaba la constitución de BUTANO, S.A. y la distribución y venta de dichos gases derivados del petróleo, encomendando estas funciones a la mencionada Sociedad.

La citada Orden Ministerial de 5 de diciembre de 1964 delimita, en su artículo 1º, las funciones de BUTANO, S.A. para atender la distribución de los gases de butano-propano y otros igualmente licuables de origen petrolífero, exceptuando la utilización de los referidos gases como carburantes.

Las únicas disposiciones que han permitido hasta el momento atender esta excepción han sido las asignadas de cupos, mediante órdenes comunicadas a través de la Delegación del Gobierno en CAMPSA. Dichos cupos fueron otorgados inicialmente a la Agrupación Nacional de Auto-Taxis y Gran Turismo para la utilización en los vehículos destinados al servicio público y que se hallaban encuadrados en la entonces citada Agrupación Sindical, integrada, a su vez, en la Dirección General de Transporte.

Por otro lado, la Orden de 6 de febrero de 1961 del Ministerio de Industria (B.O. del E. de 24 de marzo), aprobó las "Normas sobre instalaciones Alimentadoras de los motores de los vehículos automóviles con gas "butano-propana", normas técnicas en las que, lógicamente, al tener un carácter genérico, no se especificaba que dichos vehículos automóviles hubiesen de ser necesariamente vehículos de Servicio Público.

Sin embargo, en la O.M. de Presidencia del Gobierno de 31 de julio de 1979, publicada en el B.O. del E. de 2 de agosto de 1979, se especificaba, de un modo explícito, que la conversión de motores de auto-

móviles para el uso de GLP quedaba exclusivamente reservada a los Servicios Públicos.

Esta disposición fué ulteriormente refrendada por la Ley de Impuestos Especiales 39/79 de 30 de noviembre en cuyo artículo 27 se señala que el uso de propano y butano comerciales destinados a automoción, está autorizado "sólo en motores de vehículos de Servicio Público y por razones de contaminación".

Se halla actualmente en preparación en la Dirección General de la Energía la normativa aplicable a las estaciones de servicio o instalaciones de distribución de GLP a granel, para su utilización en automóviles con los adecuados depósitos para este combustible.



Consumo actual.—

El consumo de GLP en 1979 para automoción, ascendió a unas 125.461 toneladas, es decir, a unas 8.364.000 cargas de 15 Kgs. en toda el área del Monopolio de Petróleos (en Canarias, Ceuta y Melilla no se emplea, dado el menor coste del gas-oil y gasolina). Como en 1978 el consumo fué de 118.418 toneladas (7.894.539 cargas), se ha producido de 1978 a 1979 un aumento del 6%.

Evidentemente, en estas cifras se incluyen los consumos no autorizados de un incierto número de vehículos privados, que de modo irregular obtienen GLP envasado para el Servicio Público. No se incluyen



aquellos casos, asimismo fraudulentos y con mayor peligro potencial, en que se empleen botellas destinadas al uso doméstico.

Este incremento ha sido acumulativo durante los últimos años. La razón para ello es indudablemente económica, dada la baturra artificial del GLP, puesto que no sólo carecía de la fiscalidad que gravaba a las gasolinas y gasóleos, sino que a través del sistema de subvención aplicable a BUTANO, S.A., resultaba bonificado con cerca de 2 pts/Kg.

Desde el 8 de enero de 1980 carece de subvención y le resulta aplicable una fiscalidad de 5 pts/Kg. equivalente a 2,55 pts/litro de gas licuado. (Debe de recordarse aquí que la fiscalidad aplicable a las gasolinas es de unas 30 pts/litro).



El gas butano a granel, la solución ya

Costes comparativos.—

Para efectuar una comparación homogénea vamos a considerar dos casos aplicables a vehículos destinados a intenso tráfico urbano (Sector en el que se halla más justificado el uso de GLP) y cuya vida se supone de 300.000 Kms.

a) Dos vehículos funcionando actualmente a gasolina que se transforman a GLP o a diesel.

— Transformación del vehículo de gasolina GLP estimado en 34.000 pesetas: Consumo una botella de 15 Kgs. cada 200 Kms.

35 pts/Kg x 15 Kgs/botella
200 Kms/botella

34.000 pts. 2,74 pts/Km.
300.000 Kms.

— Transformación del vehículo de gasolina a diesel (adquisición del motor diesel e instalación 190.000 pts. (Venta del motor de gasolina 30.000 ptas 160.000 pts.). Consumo 9 litros cada 100 Kms.

26 pts/litro x 9 litros
100 Kms.

160.000 pts. 2,87 pts/Km.
300.000 Kms

b) Dos vehículos nuevos, uno a gasolina (que se transforma a GLP), y otro diesel. — Vehículo nuevo de gasolina, transformado a GLP, da el coste calculado en el caso a), esto es 2,74 pts/Km. — Vehículo nuevo diesel (Seat 131, tarifas diciembre 79, 150.000 pesetas de mayor precio que el de gasolina)

26 pts/litro x 9 litros
100 Kms.

150.000 pts. 2,84 pts/Km.
300.000 Kms.

Frente a estos carburantes la gasolina no puede competir en precio. Supuesto un reducido consumo urbano de 14 litros cada 100 Kms. su coste es:

14 litros x 54 pts. 7,56 pts/Km.
100 Kms.

Es decir, casi tres veces que el coste del gasóleo o butano. De aquí que para el Servicio Público de taxis se emplee casi exclusivamente estos últimos cuyos precios están actualmente bastante equilibrados.

Sin embargo, la duración de motor diesel se considera algo superior al de GLP y el suministro de gasóleo es mejor que el de butano, dado que éste por razones de seguridad, debe ubicarse en estaciones acondicionadas especialmente y separadas de los núcleos de viviendas. De aquí que el taxi con GLP se vea forzado para repostar a recorrer distancias superiores que en el caso de utilizar gasóleo. Consecuentemente, el GLP debido a estos recorridos suplementarios ve disminuída su ventaja con el gasóleo y, en algunos casos, resultará más caro.



EL CARBURANTE SE PONE POR LAS NUBES

POLITICA A ADOPTAR EN EL FUTURO

Debe señalarse que los actuales precios responden a los costes reales de los respectivos productos, sin subvenciones distorsionantes y con una fiscalidad razonable. El GLP es por otro lado, el producto petrolífero que ha experimentado el incremento de coste más rápido en el último año en los mercados internacionales.

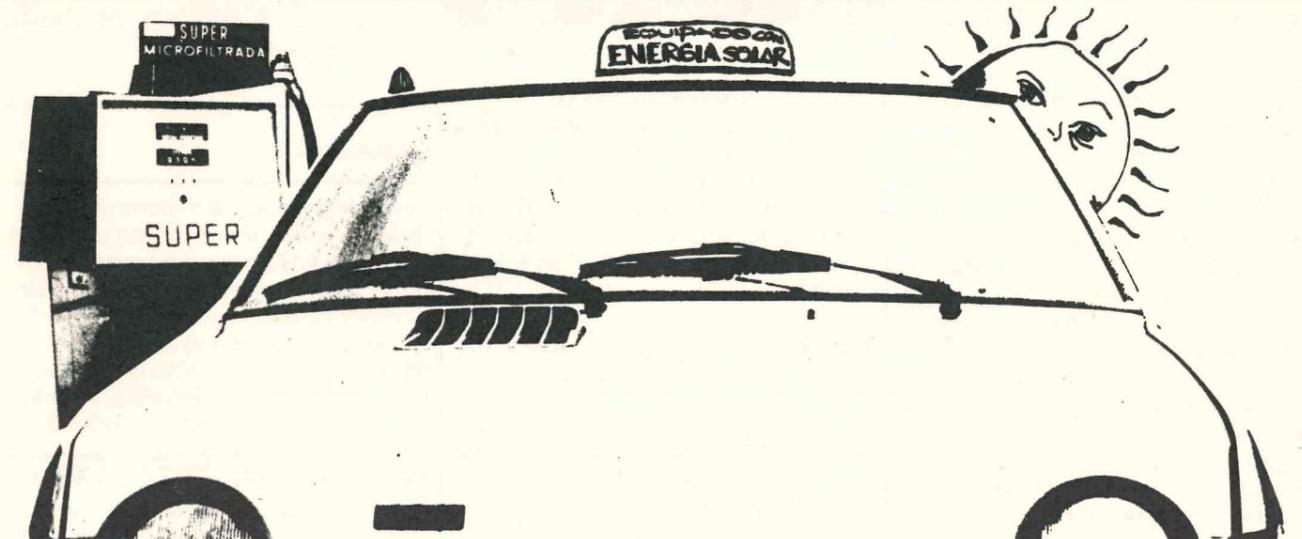
De cara a la política a adoptar en el futuro, respecto a promover un mayor uso del butano o del gasóleo de automoción, las incógnitas son importantes. En un panorama tan cambiante como en los últimos tiempos, se ha revelado el mercado de los derivados petrolíferos, no es fácil establecer directrices seguras.

Examinaremos, sin embargo, los datos conocidos con sus ventajas e inconvenientes.

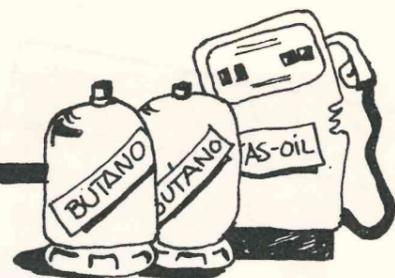


Comparación de los precios de los productos petrolíferos en Europa

País	Gasolina súper pesetas-litro	Gasolina normal pesetas-litro	Gas-oil automoción pesetas-litro	Gas-oil calefacción pesetas-litro	Fuel-oil pesado pesetas-Tm.
	Total	Total	Total	Total	Suma precio I + T
Bélgica	60,67	59,33	43,81	27,37	21.236
Dinamarca	61,96	61,33	36,21	33,20	21.482
Alemania	49,60	47,61	46	26,26	16.006
Francia	60,84	56,87	42,90	29,03	17.490
Irlanda	44,84	44,10	35,52	23,40	17.656
Italia	64,24	62,95	28,26	27,14	16.106
Holanda	53,21	51,96	34,46	25,06	14.094
Inglaterra	50,87	50,05	55,31	27,79	17.257
España	68	62	34	24	15.000 Fuel-oil n.1 14.000 Fuel-oil n.2



ANALISIS DE CARBURANTES



BUTANO.—

Contaminación.— Indudablemente una de las mayores ventajas es la de su reducida contaminación ambiental. Su perfecta combustión en los motores y su casi nulo contenido de azufre (0,1% como máximo), permiten la evacuación de unos gases de muy baja toxicidad y turbiedad. Ello hace este combustible particularmente idóneo para zonas urbanas y desde este punto de vista es claro su interés. Pero sus desventajas son también importantes. En primer lugar por su naturaleza gaseosa su manejo es más delicado, y también su peligrosidad. El riesgo de explosión, en determinados accidentes, es en general mayor que con la gasolina, e indudablemente muy superior al del uso del gasóleo.

Abastecimiento.— Por otra parte, el abastecimiento de este producto está sujeto a circunstancias probablemente peores que el resto de los derivados petrolíferos. De hecho, nuestro actual suministro de los demás productos se efectúa íntegramente importando crudos petrolíferos que se destilan en las refineries nacionales. Es decir, que la materia prima como producto no elaborado, es más barata y el valor añadido en su proceso queda en el país. La flexibilidad de obtención de crudos de multitud de procedencias ya ún de algunos productos de otras refineries internacionales, si ocasionalmente se requiere, es grande.

No es este el caso de los GLP. De los 2,7 millones de toneladas que se prevé han de consumirse en 1980, las refineries españolas sólo producirán un millón de toneladas.

Es decir, que habrá de importarse, como producto ya terminado, el 63% del consumo nacional.

Pero a su vez este abastecimiento tiene menos diversidad de orígenes que el petróleo y más dificultades de transporte. Actualmente como procedencias se cuenta con algunos países productores de petróleo que lo recuperan del gas asociado a la extracción de los crudos, y el que se obtiene en las refineries. En el futuro se cree que ambos orígenes aumentarán su producción, tanto por el aprovechamiento de casi todos los gases que actualmente se queman en muchos campos petrolíferos,

como por la incorporación de producciones del Mar del Norte, Méjico y otros países. También el aumento de refineries con equipos de conversión de productos pesados en ligeros, aportará como subproducto cantidades significativas de GLP.

La evolución de estos parámetros no es fácil de predecir para el futuro, aunque parece lógico que se vaya alcanzando un mejor equilibrio entre oferta y demanda para ambos tipos de transporte.



Fraude de Butano, estafa en la calidad Fraude de Butano, estafa en el peso

La incógnita reside en conocer si estos aumentos crecerán más o menos deprisa que las necesidades mundiales.

Debe de señalarse aquí que en caso de crisis de abastecimiento de GLP, la prioridad está en el suministro del butano doméstico, en detrimento del destinado a automoción.

Transporte.— Actualmente existen muy pocos barcos adecuados para el transporte de butano y propano. Lo contrario ocurre con los petroleros, el exceso internacional de unidades y el tamaño de las mismas, ha hecho descender el precio de los fletes hasta extremos inimaginables hace pocos años.

GASOLEO.—

Contaminación.— Los motores diesel producen gases que, si bien son menos tóxicos que la gasolina, en cambio aportan mayor turbiedad u opacidad al aire. Este es acaso su mayor defecto.

Sin embargo debido a su escasa inflamabilidad, su utilización es notoriamente segura. El riesgo de explosión, en caso de siniestro, es prácticamente nulo.

Rendimiento.— Por otra parte, para los motores en uso, su rendimiento energético es ciertamente más elevado que el de

ANALISIS DE CARBURANTES



la gasolina y los GLP. Por el hecho de trabajar con índices de compresión muy superiores a los de aquellos motores, la energía mecánica rendida, por termia consumida, es también mayor. Es decir, que desde el punto de vista de ahorro o conservación de la energía, su comportamiento es mucho mejor que el de los motores de gasolina o butano. Debe señalarse, sin embargo, que en motores concebidos expresamente para butano, los rendimientos son próximos a los del gasóleo.

Abastecimiento.— Actualmente el abastecimiento de gasóleo queda cubierto con la producción de las refineries nacionales. Ocasionalmente se han importado algunas partidas, pero también durante años hemos exportado toneladas importantes. La evolución del abastecimiento de este producto en el futuro, no parece despertar inquietudes mayores que las de otros derivados petrolíferos.

Fletes.— Los excesos de flota ya comentados y la relativa flexibilidad para su utilización en el transporte de productos acabados o crudos, garantizan un grado de seguridad bastante amplio.

CONCLUSIONES

Las características y expectativas ya reseñadas para los GLP y los gasóleos de automoción, no definen una política que pueda afirmarse como segura o definitiva en el apoyo o promoción de uno u otro de los productos, particularmente para el sector del transporte o Servicio Público. Posiblemente lo conveniente sea la coexistencia de ambos tipos de consumo, de modo que si se produjese una emergencia de abastecimiento de uno u otro producto, se pudiese cubrir, al menos, parte del Servicio.

Adicionalmente hay que reseñar que la Comisión de la Comunidad Económica Europea, subraya la adecuación de combustible gas-oil y GLP para automóviles, en su documento de 21 de junio del 79 COM (79) 313 de Bruselas, "Tercer informe sobre el programa comunitario de economías de energía" en cuyo apartado 4.4.2.1. dice:

"Otra medida que afectaría a las economías de carburante sería la promoción de automóviles y camionetas de motor diesel que consumen menos combustible que los coches equivalentes de motor de gasolina, particularmente en tráfico denso. Se debe también estudiar de modo más profundo, la posibilidad de alentar la utilización de gases licuados de petróleo (GLP) en los coches y camionetas bajo la óptica de un aumento probable de la oferta de este carburante. Sin embargo, se requerirán nuevas investigaciones para determinar las consecuencias que en materia de contaminación de ambiente, pueda tener la elección entre los automóviles y camionetas con motores que consuman gas-oil, GLP y gasolina".

RESULTADOS de los ANALISIS EFECTUADOS en UNA BOTELLA DE GAS, ENTREGADA AL LABORATORIO OFICIAL DE INVESTIGACION Y ENSAYO DE APARATOS A GAS POR EL SINDICATO DE TRABAJADORES AUTONOMOS DEL TAXI.

1.— Botella con etiqueta "Guadalara", cuyo peso total era de 26,15 Kg (tara contenido en gas), ha dado el siguiente resultado:	2.— Botella con etiqueta "Valencia", cuyo peso total era de 27,9 Kg (tara contenido en gas), ha dado el siguiente resultado:	3.— Botella con etiqueta "Barcelona", cuyo peso total era de 32,9 Kg (tara contenido en gas), ha dado el siguiente resultado:
Nitrógeno : 0,23%	Nitrógeno : 0,07%	Etano : 0,19%
Metano : 0,71%	Metano : 0,22%	Propano : 34,97%
CO ₂ : 0,04%	CO ₂ : 0,03%	iso butano : 18,67%
Etano : 8,22%	Etano : 4,81%	n - butano : 45,65%
Propano : 67,06%	Propano : 57,75%	iso pentano : 0,42%
iso butano : 8,28%	iso butano : 16,10%	n - pentano : 0,10%
n - butano : 15,30%	n - butano : 20,96%	
iso pentano : 0,13%	iso pentano : 0,05%	
n - pentano : 0,01%	n - pentano : 0,01%	
Poder calorífico superior: 25.364 Kcal/m ³ N	Poder calorífico superior: 26.723 Kcal/m ³ N	Poder calorífico superior: 29.290 Kcal/m ³ N.



PRIMERA FIRMA AL SERVICIO DEL TAXI

Q Auto Quer

Servicio **FIAT**

CENTRAL: Autopista de Valencia, Km. 7 **SEAT**
Telf. 777 80 00

SUCURSALES: Av. Ciudad de Barcelona, 206
Av. de la Albufera, 74
Av. de la Albufera, 232
Av. de Palomeras, 135
Carlos Martín Álvarez, 69
Av. Marqués de Corbera, 50 (Elipa)
Antonio López, 149 (Usera)
Av. Generalísimo, 7 (Leganés)

TALLERES: Autopista de Valencia, Km. 7
RECAMBIOS: Avenida Ciudad de Barcelona, 208
Antonio López, 149

y en...

Autopista
de Valencia, Km. 7

GRAN CENTRO

Q Quer

Condiciones especiales para los señores asociados

CONFEDERACION

El pago de las cuotas

NOTA DE LA SECRETARIA DE FINANZAS

COMPAÑEROS:

Por la presente, quiero recordaros que debéis efectuar ya, el pago de las cuotas correspondientes al primer trimestre del actual, en la cuantía acordada en nuestro II Congreso. En este sentido paso a recordaros las cantidades aprobadas y que se relacionan a continuación:

— Cuota de siete cincuenta Ptas. (7,50) por mes y socio más la cuota fijada a cada Asociación según el número de socios de la misma.

BAREMOS CON CANTIDADES AL TRIMESTRE

DE 1 A	50 SOCIOS, AMBOS INCLUSIVE	1.000,— Pts.
DE 51 A	125 SOCIOS, AMBOS INCLUSIVE	2.000,— Pts.
DE 126 A	250 SOCIOS, AMBOS INCLUSIVE	4.000,— Pts.
DE 251 A	500 SOCIOS, AMBOS INCLUSIVE	6.000,— Pts.
DE 501 A	1.000 SOCIOS, AMBOS INCLUSIVE	8.000,— Pts.
DE 1.001 SOCIOS EN ADELANTE		10.000,— Pts.

Madrid, Marzo de 1981

EL SECRETARIO DE FINANZAS
FELIX MERENCIO SOLANO

FEDERACION DE MADRID

TELETAXI, UN SERVICIO QUE RESPONDE

El domingo, día 8 de marzo se celebró una asamblea general de Tele-Taxi, a la que asistieron la práctica totalidad de sus socios. En el transcurso de la misma, fueron ampliamente debatidos todos los puntos del orden del día y posteriormente votados.

De forma, obligadamente resumida, el desarrollo de la asamblea viró marcado por las siguientes cuestiones:

- 1.— Previa presentación del mismo, quedó aprobado el balance del año 80, y fué decidido asimismo, el presupuesto de 1981.
- 2.— La Junta Directiva informó de la gestión de Teletaxi, que para aclaración de los socios más recientes, abarcó desde el inicio de la misma. Se recordó la contratación laboral de personas minusválidas, que a la vez, que comportaba algunas ventajas económicas para la sección de Teletaxi, se contribuía desde nuestra limitada posición a la creación de puestos de trabajo, para un sector tan marginado por la Administración y el Gobierno.
- 3.— Se tomaron numerosas decisiones que previamente fueron presentadas por la Junta Directiva. Igualmente se recogieron



diversas propuestas de socios que una vez debatidas, fueron unas aprobadas y otras asumidas, para su posterior estudio por la Junta Directiva.

La asamblea ratificó la buena acogida que Tele-taxi está teniendo en el sector, ganando progresivamente credibilidad y prestigio. Al mismo tiempo todos los socios eran conscientes de la nueva imagen que ante el cliente ofrece Teletaxi, imagen que no sólo responde a nuestros deseos, sino a las

demandas del mismo cliente.

La rentabilidad de ésta iniciativa se ha expresado, en concreto, con el aumento permanente de los socios de Teletaxi, que en términos generales ha triplicado los mismos, desde su nacimiento.

JOSE ANTONIO VALLANO

A MULTAZO LIMPIO

PRESCRIPCIÓN DE LAS
MULTAS DE TRAFICO

Desde hace un tiempo a esta parte, hemos podido comprobar que los Ayuntamientos, a través de sus dependencias de Recaudación Ejecutiva de Multas de Circulación, especialmente el de Madrid, están pretendiendo el cobro por vía de apremio de las multas por hechos de tráfico ocurridos hace más de un año, llegando incluso, al embargo y notificación de pre-cinto del vehículo, sin respetar el orden y la forma que al respecto establece la Ley de Enjuiciamiento Civil para esta clase de actuaciones.

En tales circunstancias, esta Asesoría Jurídica ha estimado conveniente orientar a los taxistas sobre el particular, aunque ello sea redundar en informaciones de todos conocidas, a través de los innumerables contactos que tenemos con el sector. Por este motivo debemos recordar, que de una correcta interpretación del artículo 284 del Código de la Circulación, podemos establecer las siguientes conclusiones. 1º.— Si han transcurrido dos meses, desde la fecha de la infracción, sin que se haya practicado notificación alguna por dicho motivo al presunto infractor del expresado Código, éste puede alegar a su favor, si fuere notificado con posterioridad a dicho plazo, la prescripción del citado artículo 284 del mencionado cuerpo legal, derecho que deberá necesariamente invocar dentro del término de diez días concedidos para presentar descargos.

2º.— Si no obstante, a pesar de haber recaído sanción en el expediente incoado en contra del infractor y hubiere transcurrido un año, contado a partir de la firmeza de la resolución, es decir, contra la que no cabe recurso alguno, el afectado puede invocar la prescripción contenida en el apartado II del referido artículo 284, del Código de la Circulación.



Evidentemente, esta prescripción puede verse interrumpida por las actuaciones encaminadas a su ejecución y por el comienzo del cumplimiento de la sanción, sin embargo, conviene tener presente, que transcurrido más de un año, sin que el afectado reciba notificación alguna, como consecuencia de la sanción impuesta, puede y debe invocar el mencionado derecho,

mediante los oportunos recursos.

Las denominadas recaudaciones ejecutivas pretenden imponer en esta materia la aplicación del Reglamento General de Recaudación, el que establece una prescripción de 5 años, criterio que esta Asesoría no comparte, por cuanto el Código de la Circulación es una norma de rango superior al citado Reglamento.



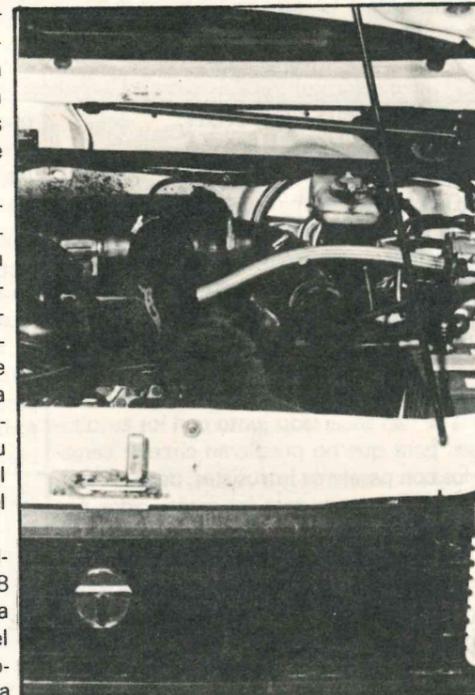
MANFER cierra

EL CIERRE DE MANFER, FABRICA DE CARBURADORES PARA AUTO-TAXI

Desde Bilbao nos ha sido remitida a nuestra redacción, con el ruego de su publicación, la nota sobre el cierre de la fábrica MANFER dedicada exclusivamente a la fabricación de carburadores y reductores para gas que utilizan actualmente más de 13.000 taxistas en toda España.

Ante la grave repercusión que podría suponer el cierre de esta empresa para nuestro sector, teniendo en cuenta que a su vez, dejarán de fabricarse también los repuestos necesarios para el vital mantenimiento de los taxis y el perjuicio económico para los usuarios, revista Taxi Libre ha mantenido una entrevista telefónica con los trabajadores de esa empresa afectados los cuales nos han manifestado su grave problema y nos han confirmado el contenido de la nota recibida y que es el siguiente:

"Los Trabajadores de la empresa MANFER, compuesta por una plantilla de 18 obreros ha recibido de la dirección de la misma la notificación de que se tramita el expediente de regulación de empleo, motivada por la grave situación económica



por la que atraviesa la empresa.

Su propietario D. Manuel Fernandez, no acepta dialogo alguno con los trabajadores para intentar solucionar la situación, siendo intransigente en su decisión y por la intención de seguir irremisiblemente al cierre de la empresa.

Los trabajadores hemos sido incluso amenazados con pegarnos cinco tiros a cada uno si seguimos "molestando" al sr. Fernandez.

Los trabajadores, ante esta situación, denunciamos públicamente y en especial por mediación de la revista Taxi Libre, al problema que representa para obreros y usuarios taxistas, el cierre de la mencionada empresa que dejará sin servicio ni repuestos a más de 13.000 taxistas del país". La nota finaliza al igual que la entrevista mantenida en dejar patente la falta total de diálogo del empresario con los trabajadores, muchos de los cuales llevan más de 20 años en la empresa y que ahora se encuentran tirados en la calle por la falta de escrúpulos de unos determinados señores.

PARADAS LIBRES PARA LOS TAXISTAS GADITANOS

Bajo el slogan "CON PARADAS LIBRES EL PUBLICO ESTARA MEJOR SERVIDO", que llevan en sus coches la inmensa mayoría de los taxistas gaditanos, la Unión Local de Autónomos del Taxi de Cadiz, ha iniciado una campaña de explicación y presión, para que el Ayuntamiento solucione la actual situación.

Como anteriormente expresaban los taxistas de otras regiones y nacionalidades, es inconcebible que a estas alturas, se mantengan estos privilegios y arbitrariedades, más propios de las Corporaciones del pasado. Las paradas libres deben ser una realidad en todas las ciudades españolas, aca-

bando de una vez y para siempre con las prebendas hereditarias del viejo régimen. La Confederación hace suyas estas peticiones de los compañeros de Cadiz y haremos las gestiones procedentes para que la mencionada Corporación, asuma su papel y dé solución a las reivindicaciones de los taxistas gaditanos.

SECRETARIADO de la
CONFEDERACION SINDICAL de
TRABAJADORES AUTONOMOS del
TAXI

Sin más

El Congreso no quiere butano para los coches

MADRID. — La Comisión de Industria y Energía del Congreso de los Diputados ha rechazado la toma en consideración de la proposición de ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, que planteaba la autorización del uso de los productos propano y butano comercial destinado a carburante de automoción en todo tipo de vehículos automóviles. Hasta ahora sólo está autorizado para los taxis.

ALMERIA



INTRUSISMO EN ALMERIA

LOS AUTOBUSES DE ALMERIA PIRATAS DEL TAXI

Desde Almería, Revista TAXI LIBRE, denuncia el grave intrusismo que se está llevando a cabo por los transportes urbanos y de viajeros de forma totalmente arbitraria y desleal.

El problema planteado, no es tan solo de autentica piratería moderna, ya que los viajeros son esperados en la misma puerta de la estación o del trasbordador de Melilla, si no que además se agrava el hecho de haber sido denunciado ante las Autoridades repetidamente y se sigue sin encontrar una solución a este conflicto que tiene en jaque a todos los taxistas de Almería.

Los autobuses, no tan solo son ya servicios públicos discrecionales, hacen paradas donde les viene en gana, sin señalar y donde el viajero les indica. Igualmente recojen el pasaje en cualquier punto de la ruta, que en algunas ocasiones según nos han comentado, desvian para poder ofrecer un mejor servicio al pasajero, realizando una autentica piratería y marginando a los taxistas de la ciudad con el grave problema de generar el paro, problema ya de por sí grave en esta Zona de nuestro País, donde el trabajo solo puede realizarse en temporadas turísticas y el resto del año pasar con lo que uno tenga.

LA ADMINISTRACION, IMPASIBLE AMENAZA

¿Qué hace la Administración con este problema? Se han realizado varias denuncias repetidas veces frente a los organismos competentes, la respuesta brilla por su ausencia y no aporta ninguna solución. Impasibles al ademan de solucionar los problemas planteados con un servicio público como el taxi. Los taxistas de Almería se han encerrado junto con los autobuses para que no pudieran circular cargados con pasajeros intrusistas, pero sin conseguir otra cosa que ser amenazados por la policia para ser desalojados, cuando se está defendiendo el medio con que ganarse el pan para mantener a la familia según nos promete la Constitución y que según parece en Almería no cuenta. ¿Qué pasará si los taxistas nos dedicamos a realizar viajes discrecionales como los autobuses? ¿Qué pasará si nos dedicamos a recoger pasajeros con distinto destino, al igual

que el autobus? Si es legal realizar el intrusismo para los autobuses, también lo será para nosotros, dicen los taxistas de Almería.

Taxi Libre ha visto en Almería caras serias, rostros tristes y con coraje a la vez, Almería es una zona maltratada por los caciquismos que han llevado hasta la desesperación en muchos casos de gente trabajadora que no tiene que hacer ni que llevarse a la boca para comer. Solo piden justicia igual para todos y una solución pacífica para sus problemas.



TALLER DE MECANICA
MECANICA EN GENERAL

"PACO EL DEL BUTANO"

MONTADOR AUTORIZADO DE GAS BUTANO
SERVICIO OFICIAL MOTOR V.M.
DISTRIBUIDOR DE BOTELLAS DE AUTOTAXI

PRECIOS ESPECIALES PARA LOS TAXISTAS

AVD. DE MONTSERRAT nº 22
TELEFONO - 22 27 54 ALMERIA



LA FEDERACION SINDICAL DE TRABAJADORES AUTONOMOS DEL TAXI, AUTO TURISMO Y GRAN TURISMO DE LA PROVINCIA DE MALAGA, INFORMA:

UN SINDICATO EFICAZ.....

Estos son nuestros servicios y las gestiones que ofrecemos a todos nuestros aliados:

— En la actualidad contamos con cuatrocientos cincuenta afiliados de Málaga y provincia, teniendo representación prácticamente en todos los pueblos de Málaga, es decir, allí donde hay compañeros taxistas, existe algún afiliado nuestro.

— Pertenece como miembros de pleno derecho a la Confederación Nacional de Trabajadores Autónomos del Taxi, mayoritaria en el sector a nivel Nacional.

— La Unión Local de Auto-turismos de Marbella, pertenece a esta Federación, y es el único Sindicato de la provincia, hasta la fecha, que está en la Confederación Nacional.

— Las cuotas que satisfacen nuestros afiliados son de 300 pts. mensuales para los de la capital y 125 mensuales para los de pueblos.

— La Federación se rige por principios democráticos, tal y como dicen sus estatutos, siendo las Asambleas Generales las que eligen a los miembros de la Junta Rectora.

— No existe ningún cargo en la Junta Rectora que sea remunerado.

— La Federación ofrece a sus afiliados: Servicios propios del Sindicato, todos relacionados con el taxi.

Servicios de gestoría, con los precios más reducidos.

Servicios de Jurídicos.
Montepío de Conductores, como entidad anexa

Servicios no Sindicales pero que inciden en la problemática socio-laboral de nuestros afiliados, como pueden ser confección de impresos solicitud de becas para los estudiantes, asesoría en Declaraciones de Impuesto sobre la Renta y todas aquellas gestiones en que se pueda facilitar la labor a nuestros afiliados.

Servicio de radio-teléfono, Tele-Taxi.
Este servicio está íntimamente ligado con los compañeros de otras provincias, existiendo en la actualidad en Granada, Málaga, Velez-Málaga, Marbella (S. Pedro), Algeciras, Sevilla, Cádiz y Madrid, próximamente en Jerez, Huelva y Cáceres.

Mediante este servicio se mantiene pleno contacto durante las 24 horas del día y todos los días del año entre los tele-taxistas y la central (sita en los locales de la Fed-

eración), dando al mismo tiempo un excelente servicio al público.

Tras la concesión, por parte de los Organismos competentes de la Administración, de un Repetidor, nuestros tele-taxistas pueden comunicarse dentro de un radio de 200 Km.

El precio de los equipos radio-telefonos es el más bajo del mercado (contrato especial con la industria nacional fabricante de es-

tos equipos)

Es deseo de la Federación poner Tele-Taxi en todos los pueblos de la provincia. Si algún compañero desea más amplia información sobre cualquiera de los problemas sindicales o proyectos de Tele-Taxi, con gusto en esta SU CASA le informaremos ampliamente y facilitaremos su gestión.

LA FEDERACION TRABAJA SOLO POR Y PARA EL TAXI

FEDERACION SINDICAL DE TRABAJADORES
AUTONOMOS DEL TAXI, AUTO-TURISMO Y
GRAN TURISMO DE LA PROVINCIA DE MALAGA

PLAZA SALVADOR PONCE, Local 4

Teléfono 33 94 46 - MALAGA

DEPARTAMENTO TELE-TAXI 33 64 00

Conózcamos!

Afiliate a un sindicato independiente y fuerte

Tras la huelga del mes de febrero
PRIMERA ASAMBLEA EN ZARAGOZA

Zaragoza

A principios de este mes se ha celebrado en Zaragoza la primera asamblea de la Federación sindical Trabajadores Autonomos del Taxi de Aragón, tras la reciente huelga de taxis que aconteció en dicha ciudad. La asamblea se había convocado para estudiar los sucesos recientes y buscar formulas válidas de negociación con la administración que posibiliten a los autónomos evitar manipulaciones como las que se produjeron en la última huelga. En este sentido se vió la necesidad de formar parte de la comisión consultiva de Transportes y de la comisión mixta ayuntamiento-taxistas creada a raíz de la huelga para estudiar el tema de las licencias. En otro orden de cosas se acordó crear un servicio de gestoría que puede ofrecer a los afiliados de la Federación la tramitación de todo tipo de documentación que genera la condición de taxistas.



CAMBIO DE COLOR EN LOS TAXIS DE ZARAGOZA

Desde hace algunas semanas, los taxis de Zaragoza han cambiado de color. El antiguo de color negro con banda horizontal de color amarillo, ha sido sustituido por el color total del vehículo en blanco, con una banda lateral en ángulo con fondo amarillo y cuatro franjas rojas, correspondientes a la enseña de Aragón, situadas en la puerta del conductor y en la de acompañante. Completa el nuevo cambio con el escudo de la ciudad y el número de licencia.

Es de destacar la gran bistosidad del conjunto que realza mucho más la visión del vehículo y la estética en general del mismo, en contraste con los colores antiguos un tanto fúnebres.

Felicitemos desde nuestras páginas a todos los compañeros del taxi de Zaragoza por el resultado obtenido, felicidades.



NOTA ACLARATORIA DE LA ASAMBLEA ANUAL DE LERIDA:

En nuestro número anterior, informabamos de la celebración de la Asamblea Anual de Lérida de la ASOCIACION PROVINCIAL DE AUTONOMOS DEL TAXI Y GRAN TURISMO, en la que por error la definiamos como UNION INTERCOMARCAL, queda así aclarado este pequeño equívoco.

!POR FIN! PARADAS LIBRES EN BILBAO

SANGRE, SUDOR Y... AMAGO DE INFARTO

Por fin, el Excmo. Ayuntamiento de Bilbao, en acuerdo pleno del día 5 de febrero, a las 12 de la noche, aprobó el Reglamento Municipal, por el que se regulan los Servicios Públicos en Automóviles Ligeros, y en el cual se contempla la tan ansiada **PARADA LIBRE**.

Solamente dos palabras que han significado, 17 meses de lucha constante, de incertidumbre y de incompresiones (incluido amago de infarto), pero que jamás doblegaron el temple de nuestro Presidente Luis Riaño Allende, el cual arropado por los compañeros de la Asociación ASGRETA, como soldados incondicionales y disciplinados consiguieron su objetivo, porque cuando se está seguro de que te asiste la razón, la meta no puede ser otra que la **VICTORIA**.

Pero compañeros, ahora nos queda la tarea más difícil, consolidar esa gran batalla. En primer lugar atendiendo todas las paradas existentes, así como las de próxima creación, pues no debemos olvidar que nuestro Presidente empeñó su palabra ante las Autoridades Municipales en el sentido de que el servicio se atendería mucho mejor, saliendo beneficiados los propios taxistas y el usuario.

Ante esto, considero que bajo ningún con-



cepto le podemos defraudar, y os pediría más, que por todos los medios tratarais de hacer amistad con los compañeros que anteriormente no compartían vuestras opiniones, que jamás os consideraseis vencedores, pues ellos se considerarían vencidos, y éste resquemor no olvidaría rencillas. Al mismo tiempo os pediría que la revista TAXI-LIBRE la compartierais con los que no pertenecen a nuestra Asociación ASGRETA, de esta forma se enterarían que tras nuestras espaldas tenemos a toda una organización, cual es la CONFEDERACION SINDICAL DE TRABAJADORES

AUTONOMOS DEL TAXI, la que tras muchas vicisitudes se va haciendo notar, pues lucha con un lema tan bonito como es la **dignificación del taxi**, sin olvidar a nuestra FEDERACION VASCA, la cual trata, con la oposición de algunos FIGURONES Y ENTROMETIDOS, de unificar el taxi en Euzkadi.

FERNANDO CAREAGA

LA PUBLICIDAD EN LOS TAXIS,
UNA REALIDAD

ASAMBLEA ANUAL DE OVIEDO Y COMARCA

La Federación Asturiana de Trabajadores Autónomos del Taxi, celebró recientemente su Asamblea Anual, correspondiente a Oviedo y Comarca.

De acuerdo a los estatutos, el acto transcurrió con vivo interés por parte de los asistentes siguiendo el orden del día establecido.

Tras la lectura del acta anterior, siguieron las distintas exposiciones y matizaciones por parte de la junta a todos los compañeros afiliados asistentes, quedando patente una vez más la necesidad de que por parte de todos, se colabore en cuantas manifestaciones tengan lugar sobre el taxi, quedando de manifiesto que solo con el esfuerzo de todos se consiguen los logros en beneficio común. Que nadie se queje si antes no presta su apoyo al esfuerzo que realiza la Junta velando por los intereses de los demás.



Igualmente quedo patente la falta de celeridad en cuantas gestiones tienen que tramitarse y decidirse frente a los distintos Ayuntamientos y frente a la Administración Central, que en la mayoría de los casos, funciona a pasos de tortuga. En base

a una reestructuración del Sector del Taxi en España, finalizó esta Asamblea, con el ánimo en todos los presentes de conseguir todas las aspiraciones planteadas y de que sólo con la unidad se consigue la fuerza.

DE INTERES PARA LOS TRABAJADORES del TAXI



S. COOPERATIVA DE CONSUMO

Le ofrece una cadena de Centros Comerciales creados para la defensa de los intereses de los consumidores y su capacidad adquisitiva frente a la carestía de la vida mediante precios y servicios COOPERATIVOS

COEBA

es una cooperativa de consumo
abierta a todos los ciudadanos de Madrid~Región.

INFORMACION: SECRETARÍA DE SOCIOS - GRAL. PALANCA, 26 - MADRID-7 - TELS: 467 08 54 - 467 09 67

"EL SECTOR DEL TAXI HA MEJORADO, Y VA A MEJORAR MAS"

MADRID ESTA CAMBIANDO

ENTREVISTA CON EL CONCEJAL-RESPONSABLE DE CIRCULACION Y TRANSPORTES
DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID, JOSE LUIS PALACIN

Luis M^a González

En Abril de 1979 se celebraron las primeras elecciones municipales de la democracia. Casi dos años después, el concejal de circulación y transportes, José Luis M. Palacín, se adentra en el complejo mundo del taxi y explica a los lectores de "Taxi-Libre" los principales problemas del sector y la actuación de la Corporación Municipal de Madrid para buscar soluciones a los mismos. A lo largo de la entrevista, José L. Martín Palacín demostró tener un riguroso conocimiento y una amplia documentación sobre el sector del taxi.

"Taxi-Libre": ¿En qué situación se encontraba el sector del taxi, cuando la actual corporación quedó constituida?

RESPUESTA: En términos generales los principales problemas, entre otros, eran: a) el excesivo número de licencias, a lo que tanto el Gobierno Civil y el Ayuntamiento anterior, como las distintas asociaciones sindicales, a excepción de la Federación, habían propuesto; b) La publicación, cinco días antes de la toma de posesión de la Corporación Municipal, del nuevo Reglamento Nacional, en cuya elaboración no participamos, y que sin embargo teníamos que aplicar estrictamente. En dicho Reglamento había cosas buenas y cosas malas, por lo que su aplicación resultaba a veces contradictoria; c) Tarifas desajustadas en relación con los costes del taxi; desajuste agudizado por la inminente subida de combustible, que en enero de 1980 se materializó con un aumento del 60%; d) Fuerte nivel de indisciplina, intrusismo, prácticas fraudulentas con los clientes, establecidas casi como costumbre en épocas anteriores. Hay que decir, no obstante, que tales irregularidades eran patrimonio de un sector muy minoritario de los taxistas; e) política de prebendas, con pocas sanciones y casi todas económicas. Aquí hay que señalar, que el nuevo Reglamento Nacional ya introduce otro tipo de sanciones como la retirada de licencias, f) Junto a todos estos problemas, había que indicar la irracional organización del trabajo en la sección administrativa, que imposibilitaba una mayor eficiencia de los funcionarios. Estamos ahora con un proyecto de mecanización de todos los datos del taxi para facilitar éste trabajo y hacerlo más ágil.

"Taxi-Libre": Han transcurrido dos años desde entonces, ¿Qué modificaciones o mejoras ha habido con la nueva gestión municipal?

RESPUESTA: Con la referencia puesta en la anterior enumeración de problemas, podíamos decir: 1º) Respecto a las licencias y siendo conscientes de su elevado número nos vimos obligados a otorgar las 118 licencias, cuya exigencia nos venía dada y ante la cual se inhibían los que previamente lo provocaron, 2) Compromiso de no

afectaban y afectan al taxi, la primera en noviembre de 1979 que con la subida del combustible en un 60% en enero del 80, quedó desfasada. A partir de aquí nos planteamos el procedimiento en la subida de tarifas y realizamos un estudio de fondo de los componentes del gasto, que más tarde contrastamos con los realizados por las distintas organizaciones y sindicatos. Como conclusión deducimos que el déficit para el sector había que fijarlo en un 28%, con 8 horas trabajadas, y situamos



EL SECTOR DEL TAXI HA MEJORADO

dar nuevas licencias, acompañado de un estudio profundo del sector con participación de las organizaciones representativas, para actuar en consecuencia, 3) Aplicación Reglamento Nacional con una Ordenanza municipal en la que participaron las organizaciones sindicales con modificaciones que en parte fueron asumidas por el ayuntamiento, posteriormente sería aprobada por la Dirección General de Administración Local con ligeras modificaciones. Con la aplicación de la Ordenanza municipal surgieron algunos problemas al entrar en contradicción con determinados aspectos del Reglamento Nacional (sanciones económicas y no administrativas etc, 4) Efectuamos varias subidas de tarifas como consecuencia de los elevados costes que

la segunda subida de tarifas en un 24% que fue aprobada en pleno municipal, en noviembre de 1980. No consideramos oportuno una subida que cubriera todo el déficit existente, porque dicha medida podía restar clientes al Taxi. Al calor del estudio efectuado, vimos que el objetivo sería la autosuficiencia de las tarifas como perspectiva de futuro 5) Con estos antecedentes, discutimos la conveniencia o no de las Areas Tarifarias; después de un intercambio amplio de impresiones con las distintas organizaciones sindicales, consideramos improcedente la media y lo que sí aumentamos fueron los suplementos; 6) El hilo conductor de todas las peticiones era, evidentemente la Reestructuración del sector, preocupación que aún persiste.

LAS REVISIONES EN MADRID

CON LAS NUEVAS GARANTIAS QUE EXIGE LA DELEGACION DE INDUSTRIA

En el anterior número de nuestra revista, advertíamos, casi de manera telegráfica, de los nuevos problemas para los taxistas, con la revista municipal y la ficha técnica anual.

Amparado en una argumentación, aparentemente racional, la Delegación de Industria, ha introducido notables modificaciones en la revisión de los vehículos que inexorablemente, dificultará el desarrollo normal de nuestro trabajo.

Para la Delegación de Industria, se trata de reducir al máximo, el número de accidentes, y para ello lógicamente se deben perfeccionar e intensificar, los pases de la revista, buscando una mayor garantía en los resultados. La medida no puede ser tachada de incoherente. Junto a la revisión de luces, taxímetro e intermitencias, hay que comprobar además, faros, dirección de frenos y holguras; como diría Industria, es mejor prevenir que curar.

Ahora bien, lo que resulta innegable, es que la Federación, como sindicato responsable y en defensa de sus afiliados y de los taxistas en general, no puede permanecer impasible ante las consecuencias de las mencionadas medidas, exigidas por Industria; porque en el fondo de la operación, subyace el encarecimiento de la revista para el taxista. Lograr mayores cotas de seguridad cuidando más el vehículo, no debe estar reñido con la búsqueda de otras soluciones, que permitan una mayor economía más saneada para el taxista.

La Delegación de Industria, fiel a la política económica del gobierno, arbitra sus soluciones sin contar con los afectados, y casi diríamos, contra los afectados. Evidentemente, una completa inspección del vehículo, es siempre una medida a tener en cuenta. Pero seamos claros. ¿Por qué siempre las gravaciones económicas recaen en los mismos?

A nadie se le escapa, la posibilidad de que con las nuevas exigencias, aumente el número de vehículos que no cumplan con las condiciones señaladas, y cuya puesta a punto, va a suponer más desplazamientos y nuevos gastos. Las revistas serán ahora más exhaustivas, lo que lógicamente conduce a una reducción de coches en la revisión diaria.

Creemos que es necesario que se reúnan todas las asociaciones y sindicatos del sector, para estudiar conjuntamente, iniciativas y soluciones que alivien nuestra situación.

LA REVISION, MAS DIFICIL TODAVIA

DOBUGAS,s.a

VENTA DE GAS PARA
AUTOMOCION

SERVICIO DE VENTA
PERMANENTE

Carretera Cuatro Vientos
Km. 2 – MADRID.

SERVICIO DIARIO
MANOTERAS

C/. Golfo Solanica, nº 8

HORARIO:
Diario de 8 a 22 horas.
Domingos y festivos: 10 a 15 horas.

SERVICIO DIARIO
VALLECAS PUEBLO

Camino del Congosto, s/n.

HORARIO:
Diario de 8.30 h. a 20 horas
Sábados, hasta las 14 horas

ACUERDO ENTRE LA INSPECCION TECNICA DE VEHICULOS Y LOS SINDICATOS

MAYOR COMODIDAD EN LA REVISION DE TAXIMETROS

Dado el alto porcentaje de taxímetros, cuya revisión en la Inspección Técnica de Vehículos, resultaba deficiente, con las consiguientes nuevas revisiones, los sindicatos del sector, en reunión con la mencionada entidad, han logrado ver satisfecha una petición concreta. Un coche-taller reparará "in situ", los taxímetros averiados evitando las excesivas molestias anteriores. La medida ha sido asumida por la Cooperativa, cuyo representante Sr. Utrilla aceptó en la reunión.



ACUERDO ENTRE EL AYUNTAMIENTO Y LOS SINDICATOS

LA UNIFICACION DE PUEBLOS, PARALIZADA

Asistieron a la reunión: José Luis Matín Palacín, concejal responsable de Circulación y Transporte; José Carlos Delegado técnico; concejales de, Pinto, Parla, Fuenlabrada y Alcobendas; representantes del taxi de Parla y Fuenlabrada; y los sindicatos, SU, CC.OO., UGT, AMAT, A. Gremial y la Federación.

TURNOS

Aunque no se tocó el tema, la Federación recuerda, una vez más, su posición al respecto; si bien, defendemos la introducción de los turnos, queremos dejar claro, que previamente deben pronunciarse todos los taxistas, en referéndum libre y democrático, para que posteriormente se aplique la decisión mayoritaria. Si los taxistas deciden los turnos, se debe establecer un período provisional de tres meses, para que colectivamente valoremos, sin traumas, el resultado de los mismos.

SUPLEMENTOS

Como ya adelantábamos en el número anterior, el suplemento del Aeropuerto de Barajas, queda reducido a 100 pesetas, frente a las 150 que solicitaba la Federación. El resto de los suplementos no experimenta variación, y son los que ofrecimos en su día.

LA INCORPORACION DE PUEBLOS PARALIZADA

Con la participación de todas las partes afectadas y una vez escuchados los argu-

mentos de unos y otros, el Ayuntamiento no ha considerado oportuno, por el momento, incorporar los mencionados pueblos. No obstante, y como afirma José Luis Martín Palacín, en la entrevista que en este número ofrecemos al lector, para el Ayuntamiento, siempre que no se perjudique al conjunto de los taxistas y previa aceptación de las organizaciones del sector, no habría problemas en incorporar los mencionados pueblos.



FLASH INFORMATIVO

La voluntad de diálogo del Ayuntamiento y su aceptable comprensión de nuestros problemas, se va expresando día a día, accediendo a nuestras peticiones.

- 1.- La capilla "TAXI" no será obligatoria para los vehículos negros.
- 2.- El libro de reclamaciones será obligatorio llevarlo en el taxi, sin que esto signifique que haya que presentarlo, con el mismo carácter, en la revisión municipal.
- 3.- No habrá obligación de eliminar los posacabezas del coche, que vengan fijados de fábrica.
- 4.- Se mantiene el plazo de tres meses para la renovación de los coches que hayan sido rechazados en la revista.
- 5.- La Delegación de Industria respeta el calendario de revista, presentado por el Ayuntamiento.
- 6.- Si tienes multas atrasadas, antes de hacerlas efectivas, pasa por la Federación.
- 7.- Recordamos que los vehículos al pasar la revista municipal, no tienen que llevar ningún tipo de pegatinas ni anuncios publicitarios, excepción hecha de las que revistan carácter humanitario; ejemplo: Donantes de sangre.



FEDERACION SINDICAL DE TRABAJADORES AUTONOMOS DEL TAXI DE MADRID Y PROVINCIA

CONTESTANDO A LA SECCION SINDICAL DE UGT

LAS COSAS EN SU SITIO

En el anterior número de nuestra revista, la Sección Sindical de UGT, lanzaba acusaciones de todo tipo contra la Federación, a la vez, que desmiente a su manera, las consideraciones que yo hacía en el primer número de la revista "TAXI-LIBRE". Resulta estimulante para nosotros, insertar en las páginas de nuestra revista, la opinión de compañeros que discrepan, aunque nerviosos, de nuestros puntos de vista. "TAXI-LIBRE" es un órgano plural, como plurales son los pensamientos de los hombres y mujeres en esta vida.

Empezar diciendo a los compañeros de UGT, que el trato reverencial que me dedican —DON Antonio— no lo merezco y, en última instancia, no se corresponde con la necesaria relación amistosa, que siempre debe presidir la actividad sindical. Yo, al menos, me voy a dirigir a la sección sindical de UGT, como compañeros de profesión, y espero que dicho trato, no despierte falsas expectativas.

En la reunión que celebramos en el despacho de nuestra Asesoría Fiscal, sobre las nuevas tarifas, tengo que reafirmar que la UGT se retiró de la misma. En esto, parece ser, coincidimos todos. Y hay que decir, compañeros de UGT, que vuestra retirada no estuvo acompañada de explicación alguna que hiciera referencia al tema que estábamos tratando. Eso sí, proclamásteis textualmente, que había consignas que acatábais.

No nos parece el procedimiento más adecuado, funcionar por consignas, pero ese es vuestro problema. De lo que podéis estar seguros es, de que tal método, no se ajusta a nuestros planteamientos como sindicato.

A partir de aquí, los compañeros de UGT, ajenos ya a la reunión, hacen uso de la hipótesis y la ficción. Nos acusan de defender tarifas insuficientes y acuerdos que perjudican al sector del taxi. A lo largo de la historia, éstas formas de proceder no son nuevas. Primero y desde su exigua representatividad, abandonan responsabilidades, y más tarde sustituyen su impotencia sindical por acusaciones infundadas a la Federación.

LOS ESTUDIOS ECONOMICOS Y LA GREMIAL

Vuestro estudio económico, hablaba de un aumento del 60% en las tarifas. En principio no se debe juzgar a los sindicatos por lo que exigen, sino por lo que consiguen; y difícilmente podíais vosotros conseguir el 60% o el 20%, cuando abandonais la reunión, ni siquiera lo defendéis en la COMISION de PRECIOS; la coherencia brillaba por su ausencia en vuestro planteamiento.

Metéis en el mismo saco a la gremial y a la Federación, y vosotros sabéis que tal afirmación no se corresponde con la realidad. Quizá en el fondo de ese deseo, subyace la debilidad de quienes lo expresan. Desde aquí hacemos votos para que, en la mayor brevedad, se invierta la relación de fuerzas, y la UGT se convierta en un sindicato fuerte a costa de la gremial. Todos defendemos el sindicalismo de clase, pero no podemos confundir los deseos con la realidad. Nuestra práctica sindical no puede ignorar a un sector de taxistas que apoyan a la gremial. Solo el debate abierto, la crítica seria y la eficacia en la solución de los problemas podrá inclinar la balanza en favor del sindicalismo de clase.

LOS TURNOS, LA CRISIS Y NUESTRO II CONGRESO

Los taxistas no tienen que soportar en exclusiva, la crisis económica. Tal afirmación sólo puede ser patrimonio de la ignorancia y la irresponsabilidad. El sector del taxi está inmerso, como otros sectores, en la grave crisis que vive el país, y debe tenerla en cuenta, porque podemos subir las tarifas el 60 o el 80% y llegar a la lamentable conclusión de que tales aumentos restan clientela al taxi. Las soluciones a los problemas del taxi, pasan también por otras medidas de reestructuración, que hagan más rentable nuestro trabajo.

Respecto a los turnos, les recuerdo a los compañeros de UGT que nuestra posición es inequívoca. Son los taxistas quienes deben decidir libre y democráticamente sobre los turnos. La Federación también opina que los mismos pueden significar una alternativa racional a la actual situación. Pero nada debe imponerse sin con-

tar con la opinión de todos los afectados. Nuestro II Congreso, compañeros de UGT, no está para segundas lecturas. Nos alegra que sigáis de cerca las resoluciones de la Confederación, pero conviene que no confundáis las mismas, con interpretaciones unilaterales e interesadas que, en todo caso, os corresponde hacer en vuestros congresos, cuando tengan lugar. El punto 5 de nuestro II Congreso, dice textualmente que "se tiene que ir a una tarifa urbana e interurbana, como mínimo suficiente...". Decimos que se tiene que ir a una tarifa autosuficiente, y esa debe ser la orientación; pero compañeros, no queráis conseguir en un año, lo que no se ha conseguido en cuarenta. Personalmente creo, que se han dado pasos en éste camino. En el mismo contexto, aparece redactada la resolución 6, cuando habla de una Ley de Transporte. Como dice textualmente "hay que partir de la situación actual y real del taxi" para elaborar estudios en consecuencia. En ese terreno se mueve la Federación, con estudios serios y coherentes, siempre ligados a las preocupaciones de la mayoría de los taxistas.

EL SERVICIO DE TELE-TAXI

Acaba su carta acusatoria, la Sección Sindical de UGT, con una última consideración sobre Tele-taxi. Para la Federación tales infundios, no hacen sino reforzar y reafirmar nuestra convicción sobre la gran idea de haber creado Tele-taxi. Cada día que pasa, estamos más satisfechos de dicho servicio. Además creemos que de establecerse los turnos, siempre por decisión mayoritaria de los taxistas, el citado servicio no saldría perjudicado. No será compañeros de UGT, que por encima de estrechos observatorios sindicales, la idea de Teletaxi, ha sorprendido como servicio eficaz, incluso a sus más directos opositores? Acabo estas aclaraciones, que espero sirvan para hacer más solidarias nuestras relaciones y fundamentalmente, para que sepamos profundizar en lo que nos une, evitando juicios de valor poco rigurosos.

ANTONIO RIVERA
Vicesecretario de la
CONFEDERACION SINDICAL de
TRABAJADORES AUTONOMOS
del TAXI

**SECRETARIAT NACIONAL
SINDICAT DE TREBALLADORS AUTONOMS
DEL TAXI DE CATALUNYA (S.T.A.T.C.)**

PUJADAS, 11, 1.º, 2.ª
TEL. 300 23 14 - BARCELONA-18

CATALUÑA

EL S.T.A.T.C. SE MARCHO DEL CONSELL DEL TAXI

POR INOPERANCIA TOTAL DEL
ORGANISMO METROPOLITANO

EL STATC SE MARCHO DEL CONSELL

Una reunión del Secretariado de la Unión Intercomarcal de Barcelona del STATC decidió el pasado 13 de febrero abandonar sus dos puestos en el Consell Coordinador del Taxi, debido a la incapacidad manifiesta de este organismo y los problemas de fondo que le aquejan.

Para que se entiendan bien las posiciones, creemos oportuno hacer un poco de historia, para ver donde radican los males y de cuando vienen.

Durante toda la etapa franquista, el mundo del taxi funcionaba al libre albedrío de los caciques del vertical y los del ayuntamiento, que se repartían el pastel entre ellos. Este hecho comportó la terrible corrupción, que todavía hoy seguimos padeciendo. El arrendamiento de licencias —ilegal— su concesión por méritos de guerra... eñan algunas muestras del pan de cada día. En época de socias y la transición política, la Corporación Metropolitana asume las competencias del taxi y se crea el Area Metropolitana que unifica 27 municipios de la comarca del Barcelonés. Esta decisión se tomó para acabar con el problema del Aeropuerto, que mantenía enfrentados a los taxistas del Prat —herederos de unos privilegios incontralados— y los de Barcelona.

El STATC, intentó potenciar este nuevo organismo que al frente de Albert Vilalta, hoy Secretario General de la Conselleria de Política Territorial de Catalunya, representaba un organismo nuevo, sin los vicios ni corrupciones de la etapa anterior. En definitiva, posibilitaba el abordar toda la amplia problemática del taxi desde el principio, y con unas bases nuevas y sobre todo democráticas.



ETAPA DE TRANSICION

En esta primera etapa del nuevo organismo, que coincidió plenamente con la transición política, y que por tanto se caracterizó por un vacío de poder, se creó un programa de actuación y regulación en el servicio. Se aprobó el primer Reglamento Metropolitano del Taxi, se crearon las dos zonas del area Metropolitana que hoy rigen y la aplicación de las tres actuales tarifas.

Barcelona se convirtió en la primera ciudad de España que contaba con una Area Metropolitana, al estilo de las que funcionan en París y Londres.

El segundo, período se abre con el cambio del Director de Transportes de la Corporación. Asume las funciones Joan Parpal, hombre ligado a los socialistas.

Socias crea en este momento una especie de comisión consultiva en la que se integra el STATC y las centrales sindicales; mientras la patronal se autoexcluye por problemas de representatividad. De este tiempo data el largo conflicto del arrendamiento de licencias.

El STATC quiere que se cumpla el Reglamento en cuanto a la prohibición de arrendamientos y pide la anulación de las licencias, mientras la patronal defensora de los arrendadores se opone absolutamente.

Taxímetro electrónico

TAXEK

EL TAXIMETRO TAXEK SE CARACTERIZA POR SER UN APARATO DE REDUCIDAS DIMENSIONES, APROXIMADAMENTE LAS DE UN RADIO CASSETTE.

¡el último grito de la electrónica!

- ES EL UNICO TAXIMETRO NACIONAL QUE NO PRECISA ENGRANAJES PARA SU ACOPLAMIENTO A CUALQUIER VEHICULO.
- ES DE FACIL MANEJO.
- CONSUMO NULO EN REPOSO.
- MEMORIZA LOS DATOS ACUMULADOS AUNQUE SE DESCONECTE LA BATERIA.
- EL CAMBIO DE TARIFAS SE REALIZA CON GRAN SENCILLEZ Y EN BREVE ESPACIO DE TIEMPO, ORIGINANDO UN CONSIDERABLE AHORRO ECONOMICO.
- TOTALMENTE ELECTRONICO, REDUCIENDOSE ASI LOS RUIDOS, LOS DESGASTES MECANICOS Y LAS AVERIAS.



GRANDES FACILIDADES DE PAGO
GARANTIA UN AÑO

JJB BITRONIK

REPRESENTANTE OFICIAL PARA ESPAÑA:

BILBAO c/. UHAGON, 4 TEL. 431 53 29

MADRID c/. INMACULADA CONCEPCION, 11 TEL. 469 38 73

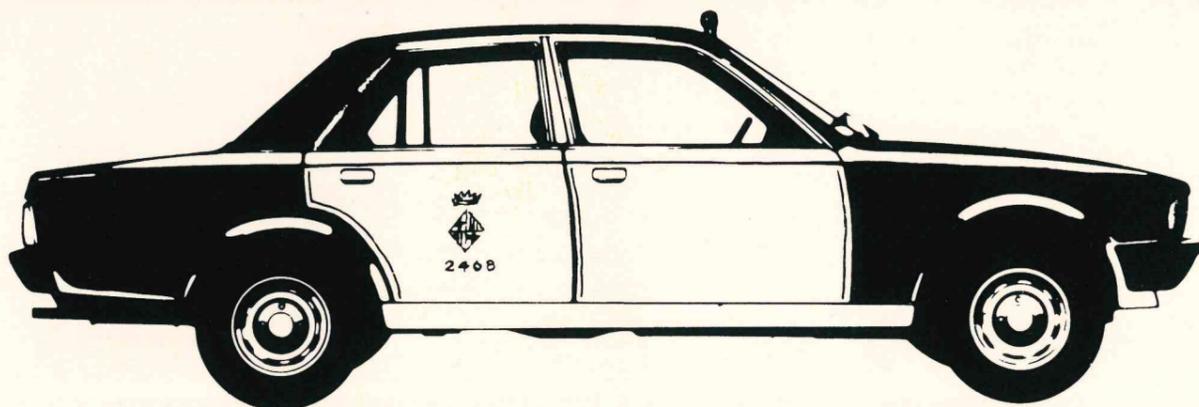
(entrada por Antonio López) (Frente cine Becquer)

DELEGACIONES PROPIAS, CONCESIONARIOS Y SERVICIO TECNICO EN TODA ESPAÑA:

ALMERIA - BARCELONA - GRANADA - HUELVA - IRUN - JAEN - LUGO - MANRESA
NAVARRA - OVIEDO - PONTEVEDRA - STA. CRUZ DE TENERIFE - SAN SEBASTIAN - SEVILLA - SANTANDER - TARRAGONA - VITORIA - ZARAGOZA -

ROMAGOSA

Concesionario Peugeot
desde hace más de 30 años.



PEUGEOT 505

- El coche ideal para el taxista.
- Motor diesel (Peugeot).
- Carrocería fuerte y segura como una coraza.

Venga a ver su Peugeot a Romagosa.

Padilla, 318 y Travesera de Gracia, 32. Tº 235 60 09

EN SABADELL

TAXIS PIRATAS DE LA CRUZ ROJA

PIRATAS MODERNOS CON EL SIGNO DE LA CRUZ

La Cruz Roja de Sabadell ha puesto en servicio una flota de coches de la marca SEAT 131, de características normales, igual que un taxi, pero disfrazados de ambulancias exteriormente. Su interior es el normal de un coche, ni camilla ni otros requisitos normales de ambulancias. Estos vehículos comprados por la Cruz Roja de Sabadell están libres de todo tipo de impuestos y otros aranceles.

Encargados de coaccionar y poner todo tipo de trabas, es el personal de la Seguridad social de Sabadell, que ponen todo tipo de trabas y pegas para que el enfermo acuda a dichos vehículos, teniendo que dejar el servicio de taxis que venían haciendo periódicamente, condenando así al taxista al pasto del hambre.

Los taxistas hemos visto reducido nuestro trabajo en un 60% del que habitualmente se hacía. Siendo este un negocio redondo para cuatro desaprensivos, que tras una cruz con tanto prestigio, están haciendo el agosto y condenando a pasto de hambre a más de cien familias.

Incluimos aquí un testimonio de un enfermo, que necesitando un medio de transporte, para asistir a la recuperación (servicio corriente de taxis) se dirigió al ambulatorio central de la Seguridad Social, con el fin de informarse del proceso a seguir para cobrar el importe del taxi que ya ha-

Receta para uso del Taxi-pirata de la Cruz Roja

bía contratado. La sorpresa apareció en el paciente, cuando una señorita de dicho ambulatorio, le dijo que no le sería abonado un servicio de taxi. Seguidamente le dio un número de teléfono, añadiendo que si llamaba a dicho número le sería facilitada una ambulancia. El paciente replicó que no necesitaba una ambulancia, que le impresionaba mucho el hecho, y que podía ir perfectamente en un taxi. La señorita no desistió y le contestó que sino hacía lo que le pedía, no sería pagado el taxi. Además lo perdería todo y tendría que trasladarse por sus propios medios. Le informó también que la ambulancia mencionada no era tal, sino un coche normal con aspecto de ambulancia. El asegurado no tuvo más remedio que aceptar. Estos testimonios se repiten, siendo una manera de coaccionar al enfermo y asegurado. También los médicos de dicho centro,

autorizan traslados con estos coches piratas, sin preocuparse si el enfermo necesita taxi o ambulancia. Desde esta revista queremos denunciar los hechos, para que todos los taxistas de España estén al corriente del tinglado mafioso que tienen montado al amparo de la insignia de la Cruz Roja. Compañero, esto ocurre en todo el Vallés y principalmente en Sabadell. ¿Mañana os puede afectar a vosotros?

Nota: Terminando la redacción del presente escrito, me comunican unos compañeros, que ya hay en la calle otros tantos vehículos, con la matrícula verde, de las mismas características.

SECRETARIADO de la Unión Local de Sabadell. Sebastian Delgado

ASAMBLEA DEL STATC DE MATARÓ

El pasado día 1 de marzo se celebró la Asamblea General de la Unión Local de Mataró del STATC.

La discusión de los asistentes a la Asamblea se centró fundamentalmente en dos puntos: la presentación en el Ayuntamiento de una propuesta de incremento de tarifas urbanas y la necesidad de la estructuración del Secretariado de la Unión Local. El Secretario General saliente, Juan Navas presentó un balance de las actividades lle-

vadas a cabo por el Secretariado hasta aquella fecha, resaltando la consecución de la regularización del servicio en cuanto a la explotación de las licencias. Por haberse obtenido la anulación de algunas licencias en situación de arrendamiento y en otras, lográndose su transferencia a los taxistas que la estaban trabajando. La estructuración del Secretariado Local se realizó en base a las necesidades concretas que se dan en esta Unión Local, resultando después del recuento de las papeletas de votos, el siguiente secretariado:

secretario general Juan Navas Palomo, secretario de organización, José Antonio Sánchez Jiménez, secretario de finanzas José Fernández Hernández, secretario de relaciones sindicales, Antonio Bodadera Vegas y secretario de prensa y propaganda Rafael Navarro Lozano.

El primer objetivo que el nuevo secretariado tiene planteado es conseguir las tarifas urbanas para el municipio, aprobadas en la Asamblea.

Sólo SEAT te ofrece el TAXI:

más
económico...

Porque la mecánica de SEAT obedece a criterios de funcionalidad y eficacia que simplifican y abaratan el mantenimiento. De forma que el costo medio de las intervenciones es aproximadamente la mitad que en los otros coches

que menos gasta,
y que mejor anda.



Servicio prioritario
en las reparaciones



... Y SIN PROBLEMAS DE FINANCIACION,
CON CONDICIONES ESPECIALES, ENTREGA
EN 24 HORAS, CON TODO EL EQUIPO Y
LISTO PARA CIRCULAR. ¡VALE LA PENA!
(con preguntar no te cuesta nada)

CAMBIE AHORA SU TAXI USADO
POR UNO NUEVO SEAT

**¡Gratis: pintura,
pirulí, placas SP.
..y 5% descuento**

Oferta exclusiva de Seat.
Un año de garantía sin límite de kilómetros.

VISITENOS SIN COMPROMISO, le esperamos



Vendedor especialista
en Taxis

German

TEL. 331 56 82
Particular

Serena

TEL. 371 64 34
Particular



Vendedor especialista
en Taxis

Seat Plaza Cerdá

Gran Vía de las Cortes Catalanas, n.º 90
TEL. 332 11 00
BARCELONA

Corporación Metropolitana de Barcelona

revisiones:

ABRIL

SEMANA DEL 6 AL 10 DE ABRIL.— LICENCIAS COMPRENDIDAS ENTRE LA NUMERO 3.251 Y LA NUMERO 3.900, AMBAS INCLUSIVE

LUNES DIA 6.—LICENCIAS QUE TERMINAN EN 7 y 8
MARTES DIA 7.—LICENCIAS QUE TERMINAN EN 9 y 0
MIERCOLES DIA 8.—LICENCIAS QUE TERMINAN EN 1 y 2
JUEVES DIA 9.—LICENCIAS QUE TERMINAN EN 3 y 4
VIERNES DIA 10.—LICENCIAS QUE TERMINAN EN 5 y 6

SEMANA DEL 20 AL 24 DE ABRIL.— LICENCIAS COMPRENDIDAS ENTRE LA NUMERO 3.901 Y LA NUMERO 4.550, AMBAS INCLUSIVE

LUNES DIA 20.—LICENCIAS QUE TERMINAN EN 7 y 8
MARTES DIA 21.—LICENCIAS QUE TERMINAN EN 9 y 0
MIERCOLES DIA 22.—LICENCIAS QUE TERMINAN EN 1 y 2
JUEVES DIA 23.—LICENCIAS QUE TERMINAN EN 3 y 4
VIERNES DIA 24.—LICENCIAS QUE TERMINAN EN 5 y 6

SEMANA DEL 27 DE ABRIL AL 1 DE MAYO.— LICENCIAS COMPRENDIDAS ENTRE LA NUMERO 4.551 Y LA NUMERO 5.200, AMBAS INCLUSIVE

LUNES DIA 27.—LICENCIAS QUE TERMINAN EN 7 y 8
MARTES DIA 28.—LICENCIAS QUE TERMINAN EN 9 y 0
MIERCOLES DIA 29.—LICENCIAS QUE TERMINAN EN 1 y 2
JUEVES DIA 30.—LICENCIAS QUE TERMINAN EN 3 y 4
VIERNES DIA 1.— FESTIVO. Las licencias terminadas en 6 la efectuarán el día 8 de Mayo. Las licencias terminadas en 5 la efectuarán el día 22 de Mayo.

MAYO

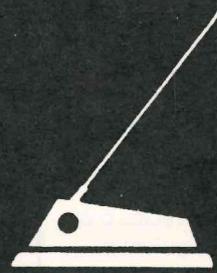
SEMANA DEL 4 AL 8 DE MAYO.— LICENCIAS COMPRENDIDAS ENTRE LA NUMERO 5.201 Y LA NUMERO 5.850, AMBAS INCLUSIVE

LUNES DIA 4.—LICENCIAS QUE TERMINAN EN 7 y 8
MARTES DIA 5.—LICENCIAS QUE TERMINAN EN 9 y 0
MIERCOLES DIA 6.—LICENCIAS QUE TERMINAN EN 1 y 2
JUEVES DIA 7.—LICENCIAS QUE TERMINAN EN 3 y 4
VIERNES DIA 8.—LICENCIAS QUE TERMINAN EN 5 y 6

SEMANA DEL 11 AL 15 DE MAYO.— LICENCIAS COMPRENDIDAS ENTRE LA NUMERO 5.851 Y LA NUMERO 6.500, AMBAS INCLUSIVE

LUNES DIA 11.—LICENCIAS QUE TERMINAN EN 7 y 8
MARTES DIA 12.—LICENCIAS QUE TERMINAN EN 9 y 0
MIERCOLES DIA 13.—LICENCIAS QUE TERMINAN EN 1 y 2
JUEVES DIA 14.—LICENCIAS QUE TERMINAN EN 3 y 4
VIERNES DIA 15.— FESTIVO. Las licencias terminadas en 6 la efectuarán el día 29 de Mayo. Las licencias terminadas en 5 la efectuaran el día 5 de Junio.

LA ANTENA ELECTRONICA PARA AUTOMOVIL



BETA 3

LICENCIA ALEMANA *Libra*

BETA 3 antena electrónica para automóvil de total recepción.

Su pequeño tamaño se debe a la técnica electrónica.

Ofrece el más elevado rendimiento de su auto-radio.

Dispone de un amplificador incorporado con circuitos independientes para F. M. y A. M.

LA ANTENA DE TECNICA MAS AVANZADA

Fabricada por

Mier Allende S.L

C/. Vella 41 barcelona 16



NOTA DE ULTIMA HORA

Ante la nueva subida del precio de los carburantes, sufrimiento una vez más del sector del taxi y en general, la UNION INTERCOMARCAL DE BARCELONA del S.T.A.T.C. comunica que ha solicitado a la Corporación Metropolitana de Barcelona la nueva subida de tarifas.

LA PUBLICIDAD EN LOS TAXIS

LA PUBLICIDAD EN LOS TAXIS, UNA REALIDAD

El pasado día 18, se firmó el contrato para la exclusiva de publicidad en los taxis a nivel nacional, por parte de la Confederación Sindical y la casa que lo realiza, la firma alemana establecida en España PUBLI-MOVIL ESPAÑOLA, con domicilio en Barcelona en la calle Diputación nº 249, 3º.

El contrato firmado entre la Confederación y esta empresa, permite el poder ofrecer un cuadro marco o punto de partida en las distintas gestiones que deban realizarse en las distintas provincias españolas para la implantación de este nuevo sistema publicitario. En cada caso, serán las distintas Federaciones y Asociaciones quienes ratifiquen o no, según lo considere independientemente, a la firma de este contrato.



¿CUANTO COBRARA EL TAXISTA POR LA PUBLICIDAD?

Esta es la pregunta que seguramente se haran nuestros lectores. Para información general les diremos que los precios o cantidades establecidas son los siguientes: 3.000 Ptas. MENSUALES PARA EL TAXISTA. La empresa anunciante pagará

además 150 Ptas. para cada Federación o Asociación de cada Provincia donde se efectue la publicidad y 50 Ptas. para la Confederación Sindical de toda la publicidad realizada a nivel nacional.

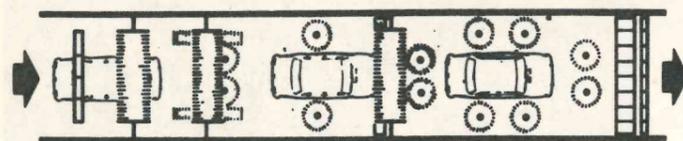
Es indudable, que tendremos con esta nueva aportación para la explotación comercial del taxi, una nueva posibilidad de ingresos extras, si bien, serán muchos los que posiblemente estén en contra, otros

muchos serán partidarios de ofrecer su vehículo para colocar publicidial al igual que se realiza en otros países de Europa y America, proporcionando unos ingresos netos a tener en cuenta en estos momentos difíciles.

Para más información sobre éste particular, pueden llamar al Tel. 300 23 14 de Barcelona, donde el S.T.A.T.C. les podrá informar ampliamente.

La instalación más moderna AUTO-JET única en España

AUTO-LAVADO SUPER RAPIDO-LETAMENDI
Aragón, 219 - Letamendi, 26
BARCELONA



El único sistema eficaz. Diecinueve cepillos realizan un perfecto lavado de su vehículo. Abrillantado y superencerado especial automático. Auto-Lavado Letamendi le ofrece además sus servicios de engrase, cambios de aceites, filtros y niveles.

PRECIO ESPECIAL

PARA TAXISTAS

PRECIO ESPECIAL TAXI
ABONO DE 25 Ptas.
al efectuar un lavado o servicio.
presentar en caja

VALE POR 25 Ptas.

APROBADAS LAS NUEVAS TARIFAS EN TERRASSA Y PALMA DE MALLORCA

Por la Comisión de Precios de Cataluña, dependiente de la Generalitat, el pasado día 5 de marzo, se procedió a la resolución de la solicitud presentada por la Unión Local de Terrassa del S.T.A.T.C.

La modificación y aprobación de las nuevas tarifas, es la siguiente:

Bajada bandera :	45 Ptas.
Km. recorrido :	26 Ptas.
Hora de espera :	645 Ptas.

Igualmente fueron aprobados los suplementos correspondientes:

Nocturnidad (de 22 a 6 horas) :	35 Ptas.
Días festivos:	35 Ptas.

Quedan así establecidas las nuevas tarifas, pendientes solamente de ratificación por si cabe presentar recurso frente al Conseller de Comercio y Turismo.

Asimismo han sido aprobadas las nuevas tarifas correspondientes al Servicio Público de Auto-taxis de la clase "A" de Palma de Mallorca.

La aplicación de las mismas será la siguiente:

Tarifa tercera : Servicios normales diurnos, excepto los días festivos.

Bajada bandera :	40 Ptas.
Km. recorrido :	20 Ptas.
Hora de espera :	645 Ptas.

Tarifa segunda: Servicios en días festivos o nocturnos (de 22 a 6 horas)

Bajada bandera :	40 Ptas.
Km. recorrido :	30 Ptas.
Hora de espera :	600 Ptas.

Tarifa primera: De aplicación en las zonas de "Can Pastilla", El Arenal y todas las incluídas en el plano aprobado por el Gobierno Civil.

Bajada bandera :	40 Ptas.
Km. recorrido :	36 Ptas.
Hora de espera :	600 Ptas.

En las zonas de aplicación de la tarifa primera, no se percibirá retorno alguno.

Las diferentes tarifas se aplicarán por zona, de forma sucesiva y tanto en el sentido de tarifas ascendentes como descendentes.

neumaticos HNOS. ROJAS

SERVICIO OFICIAL

VENTA DE ACCESORIOS
PINCHAZOS
NEUMATICO RECAUCHUTADO
Y DE OCASION
EQUILIBRADO ELECTRONICO
CAMBIO DE ACEITE, FILTROS
LAVADO MOTOR CON AGUA CALIENTE
Y CHAMPU



SERVICIO DE 7 MAÑANA A 9 NOCHE

NO CERRAMOS AL MEDIODIA
SABADOS TARDE ABIERTO

HERNAN CORTES, 17 Tel 226 54 63
BARCELONA - 18

OFERTA ESPECIAL GOOD YEAR
175/70-13 3.890 Ptas. TAXISTAS
Montada y equilibrada
para R-12, 124, 131 y Talbot.

**La Primera
MARCA**

**en lubricantes
para automoción**



Elegida por el
67,9%
de los turismos
de producción nacional
salidos de fábrica

Por el
51,1%
de los grandes
vehículos industriales
salidos de fábrica

Por el
52,1%
de los automovilistas
españoles, que
prefieren y utilizan.

**LUBRI
CAN
TES** 