



TAXI LIBRE

REVISTA MENSUAL INFORMATIVA NACIONAL

Febrero 1984

EJEMPLAR GRATUITO

**¿QUE PASA
CON LAS
TARIFAS?**



**LA CONFEDERACION
ANTE LA CRISIS
DEL TAXI**

**MADRID: F.S.T.A.T.
III ANIVERSARIO**



BRUJULA



M. REG. N.º 664.263

ORGANIZACION NACIONAL
DE
AYUDA AL AUTOMOVILISTA

PRIMERA EMPRESA DE AMBITO NACIONAL DEDICADA A LA
BUSQUEDA Y LOCALIZACION DE VEHICULOS DESAPARECIDOS.

¡¡SERVICIO A SUS ASOCIADOS!!

AUTOMOVILISTA

HAGASE SOCIO DE BRUJULA Y OBTENDRA TODAS ESTAS VENTAJAS.

PERMANENTE DIA Y NOCHE, LABORABLES
Y FESTIVOS EN TODA ESPAÑA.



PLANIFICACION

- Servicio gratuito de grúa permanente en toda España.
- Prestamo de un coche, en caso de avería, robo o accidente.
- Puesta a punto y reglaje de faros, dos veces al año.
- Por retirada de carnet, 15.000 ptas. mensuales.

- Auxilio en carretera con talleres móviles.
- Localización de vehículos desaparecidos.

OFICINAS CENTRALES:
C/. Salud, 17
Telf. 231 10 40 - MADRID-13

DEPARTAMENTO COMERCIAL
C/. Orense, 22 B - 4º C
Telf. - MADRID

DIRECCIONES de AREA
BARCELONA:
C/. Ausias March, 26 - Telf. (93) 302 70 96

BILBAO:
C/. Henao, 7 - Telfs. (94) 423 85 21 y 423 54 00

SEVILLA:
Alameda de Hércules, 9 y 10 Telf. (954) 37 20 54

VALENCIA:
Avda. Pío XII, 18 - Telf. (96) 340 55 00

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:
Tel. 247 39 12/14

Fotolitos:
EUROGAMMA
Composición textos:
EURO-TEXT
Imprime:
SUPERGRAF
Deposito Legál:
B-40.053/80

El año 1981 no se presenta nada favorable para el sector del taxi, hoy tenemos el caso concreto de las tarifas de carretera de ámbito estatal, que están presentadas desde el mes de julio del 1980 y hoy a último de enero aún están por aprobar por la Junta de Precios, dependiente del Ministerio de Economía y Comercio. El Gobierno clasista de la UCD, que no muestra el mismo interés en la defensa de los monopolios que en las clases populares y la prueba está en el retardo en aprobar la petición de tarifas del taxi, y la agilidad en la resolución de aprobar la solicitud de aumento de las tarifas, por vía de urgencia del teléfono y de la electricidad.

Queremos recordarle al Gobierno que el sector del taxi mantiene 71.200 puestos de trabajo, plantilla solo equiparable a la de RENFE, y doble que la del conjunto de los transportes urbanos de todo el Estado.

Acaban de ser aprobados los Presupuestos Generales del Estado, y si uno se interesa por ellos, descubre que en los mismos no se refleja para nada partida alguna destinada al sector de los autónomos. Nos preguntamos: ¿será que en este país solo existe la crisis para el empresario?, ¿será que los autónomos estamos generando riquezas sin fin?. Por favor, un poco más de responsabilidad, que a la hora de votar si que ustedes se acuerdan de estas capas sociales, prometiendo la panacea a todos los problemas que tenemos. Nos preguntamos qué pasa con la Seguridad Social de los autónomos ya incrementada desde el 1 de enero y la de Mutualidades a la vuelta de la esquina. Por favor Sres. del Gobierno, cuando negocien problemas concretos sociales, les recordamos que en este país a parte de la CEOE y las centrales sindicales, también hay organizaciones específicas de autónomos que algo tenemos que decir, ya que mucho nos estamos jugando.

De la pasada reunión que el Secretariado Ejecutivo de la Confederación mantuvo con los responsables de política municipal de A.P., U.C.D. y P.C.E. (queremos recordarle al P.S.O.E. que aún estamos a la espera de que nos conceda la posibilidad, de poder hacerle llegar las inquietudes del sector), se puso de manifiesto la importancia que para el taxi tiene la próxima aprobación de la nueva Ley de Administración Local en el Congreso de los Diputados. Importantes porque de la misma nacen y se desarrollan las atribuciones que los Ayuntamientos tiene sobre las licencias del taxi y donde se define el carácter de Servicio Privado de Utilidad Pública, que tantas contradicciones conlleva. Habrá que definirse de una vez por todas, si el taxi es un Servicio Público, y la responsabilidad que la Administración tiene sobre él, o si es un Servicio Privado, con lo cual llegaría la liberación del sector: en cuanto a tarifas, concesiones de licencias, etc. Estamos pues en un momento crucial en el cual debemos definirnos si potenciamos al trabajador autónomo (Servicio Público) o si potenciamos a las Empresas, estilo FEUU (Servicio Privado).

Es un período de reflexión y de análisis ya que antes de la aprobación de esa Ley, hay el compromiso formal, por parte de los Grupos Parlamentarios de mantener reuniones con el Secretariado Ejecutivo de la Confederación.

LA CONFEDERACION INFORMA

VUESTROS PROBLEMAS SON NUESTROS PROBLEMAS

La CONFEDERACION SINDICAL DE TRABAJADORES AUTONOMOS DEL TAXI DE ESPAÑA, expresa su voluntad de hacer suyos todos los problemas que expongais, tanto a través de nuestro órgano de información "TAXI LIBRE" como los que hagais llegar por otras vías. En este sentido la Confederación se esforzará al máximo, para orientar y sugerir alternativas ante todo tipo de situaciones.

Como sabeis compañeros de ASTURIAS, la Confederación, ha dado prioridad a lo que constituye una aspiración sentida por todos los taxistas: LA MODIFICACION DEL REGLAMENTO NACIONAL, previa negociación con la Administración, para poder llegar a la congelación de Licencias en todas las ciudades y pueblos de España; ésta medida estaría siempre avalada por un estudio, en el que aparecieran detallados la proporción nº de habitantes-transportes públicos, especificar si es zona rural, industrial, turística...etc. Con éste propósito, se han mantenido contactos con los GRUPOS PARLAMENTARIOS DE U.C.D., P.C.E., C.D., y estamos pendientes de ser recibidos por el P.S.O.E., para exponerle las mismas preocupaciones, y que en definitiva, irían encaminados a reducir los enormes costos que hay en nuestro sector, utilizando ESTUDIOS ECONOMICOS, PROYECTOS DE LEY DEL TRANSPORTE, DOCUMENTACION SOBRE SEGURIDAD SOCIAL EN REGIMEN GENERAL, CREDITOS OFICIALES, CARBURANTES ETC.

Respecto a la situación por la que atraviesa, los compañeros de las Islas Baleares, la Confederación se felicita por la redacción del artículo 1º del Reglamento Nacional, que curiosamente está siendo ignorada por la propia administración. La C.S.T.A.T., mantendrá próximamente una entrevista con el Director General de Transportes



En CARTAGENA, se trataría de demostrar al Ayuntamiento mediante un estudio pormenorizado, en el que se argumente razonadamente la verdadera rentabilidad del taxi. Es evidente que los compañeros de CARTAGENA, deberán colaborar con los datos necesarios en la elaboración de éste informe. Por otro lado, nos identificamos plenamente con las afirmaciones hechas por Luis Riaño, presidente de la Federación Vasca, en el número anterior de la revista, sobre las PARADAS FIJAS. Dicha medida nos parece aberrante y dice muy poco en favor del Ayuntamiento de Bilbao, para lograr una más justa y democrática or-

Terrestres, para afrontar dicha problemática, que está causando disputas y enfrentamientos entre los propios taxistas. Así mismo, seguiremos con interés, la evolución de los Ayuntamientos, en la actividad con los taxistas, y al calor de los resultados, tomaremos decisiones.

ganización del trabajo, entre los taxistas. Las paradas, deben ser LIBRES para que no haya NINGUNA DISCRIMINACION, NI ARBITRARIEDAD. La C.S.T.A.T., manifiesta su firme propósito de luchar contra todo tipo de intervención unilateral y arbitraria, que se dé entre los trabajadores del taxi, buscando siempre la mayor conjunción y solidaridad de todas las Federaciones y Asociaciones provinciales, nacionales o de nacionalidad, de los autónomos del taxi. Madrid, 14 de Enero de 1981.

**SECRETARIADO EJECUTIVO
de la CONFEDERACION**

NOTA DE PRENSA

Una comisión de la Ejecutiva de la CONFEDERACION SINDICAL DE TRABAJADORES AUTONOMOS DEL TAXI DE ESPAÑA (C.S.T.A.T.) encabezada por su secretario General Miguel Tomás Romero, ha mantenido reuniones durante el día de ayer con el responsable de política Municipal de la U.C.D. Sr. Pérez Puga y con el Vicesecretario General Nacional de A.P. Sr. Miguel Spottorno. Así mismo, ésta mañana siguiendo la serie de entrevistas solicitadas por la Confederación, se ha entrevistado con el responsable de política municipal del P.C.E. Sr. Carlos Alonso Zaldivar, en el transcurso de las mismas se les ha hecho llegar la inquietud de la C.S.T.A.T. ante la grave crisis que atraviesa el sector y la falta de una política definida por parte de los partidos políticos en cuanto al Taxi, lo que ocasiona graves enfrentamientos entre el Sector y diferentes Ayuntamientos del país. Así mismo, se les ha hecho llegar un dossier completo sobre la situación del taxi y las posibles alternativas que la Confederación lleva, como la futura ley del transporte y la Ley de Régimen Local, que aproximadamente va a ser llevada al parlamento y que son las que más inciden en el carácter de servicio público del taxi. Así mismo se está a la espera de la entrevista con el responsable de política Municipal del P.S.O.E., Sr. Fajardo. Madrid, 18 de Diciembre de 1980.

Secretario de Prensa: Balbino Sánchez García.

¿QUE PASA CON LAS TARIFAS POR CARRETERA?

Hace ya más de ocho meses, que la Confederación pidió a la Junta Superior de Precios, la revisión de las tarifas interurbanas del taxi. Anexo a dicha solicitud iba un estudio económico que trataba de argumentar con pelos y señales, nuestra demanda y que estaba basado fundamentalmente en dos puntos: a) el desfase de las mencionadas tarifas; b) el déficit económico, que como consecuencia de la crisis sufre el sector del taxi.

Actualmente la tarifa supone 15 ptas. por km. y 235 ptas. por hora parada. La Confederación sitúa su petición en 23,50 ptas. por km. y 600 ptas. por hora parada. De esta diferente interpretación podríamos sacar varias conclusiones, pero quizás lo que más nos sorprende es la pasividad del Ministerio de Transporte, más concretamente de su representante en la Junta Superior de Precios, ante nuestras reivindicaciones, que no son, sino las justas aspiraciones de los taxistas provocadas por la galopante carrera inflacionista. No hacemos ésta observación porque sí, conocemos las posibles reacciones que puede ex-



perimentar el usuario, pero no serían distintas a las ya sufridas ante la subida de precios en todos los productos básicos que diariamente consume. Y para abundar en nuestra argumentación, creemos que lo que pedimos es perentorio, conociendo la intervención de ese Ministerio, en las líneas regulares de viajeros, Transportes por carretera, RENFE, Compañías Electricas y Telefónicas. No se puede regular unos servicios en detrimento de otros. Son más de 72.000 autónomos los que están esperando la modificación de las tarifas. La CSTAT, seguirá insistiendo

ante la Administración y el Gobierno, para que se tomen medidas que puedan limitar al menos, los fuertes costes que sufre el sector del taxi. La subvención de los carburantes, la Seguridad Social en régimen general, créditos oficiales a bajos intereses y éste necesario reajuste en las tarifas interurbanas, son algunas de estas medidas que habría que efectuar con urgencia.

**ANTONIO RIVERA
Vicesecretario General
de la Confederación**

CACIQUISMO EN EL PAIS VASCO

En el anterior número de nuestra revista apareció un artículo de Luis Riaño, presidente de la Federación vasca, en el que denunciaba la actitud del Ayuntamiento de Bilbao, en relación con las paradas fijas. Aprovecho la oportunidad que me brinda TAXI-LIBRE, para exponer brevemente, pero sin cortapisas, mi opinión acerca de las paradas fijas.

UNA HERENCIA DEL PASADO

Durante muchos años en nuestro país, la política de las prebendas y los privilegios; sustituyó a una verdadera y racional organización del trabajo en nuestro sector. El paternalismo del antiguo régimen y su política falsamente proteccionista, llevaron a adoptar medidas, que introducían la división entre los taxistas, en detrimento de la gran mayoría. Se trataba entonces, de satisfacer las demandas, no de los taxistas en su conjunto, sino de aquellos sectores que constituían fraccionalmente una minoría para acceder a lo que se proponían. A través del extinguido sindicato vertical expresaban sus peticiones y con el visto bueno de los viejos ayuntamientos, conseguían entre otras cosas, medidas tan irracionales como las paradas fijas, frente a las paradas libres. Sin aceptar, claro está, aquella situación, entendíamos dichas medidas, porque se correspondían con el contexto político antidemocrático en que se daban. Pero es que a estas alturas, después de dos contiendas electorales libres, tras la constitución de los Ayuntamientos democráticos y conseguido el Autogobierno en el País Vasco, se sigan manteniendo posiciones como las definitivas por el Presidente de la Comisión de Transporte del Ayuntamiento de Bilbao, favoreciendo las Paradas fijas, nos parece aberrante.



PARADAS LIBRES PARA TODOS

No es necesario recurrir a muchos argumentos, para explicar la postura de nuestra Confederación. Bastaría hacer un ligero repaso a la realidad de nuestros países vecinos: como bien señala Luis Riaño, para comprender lo que planteamos. Ahora que tanto se mira a Europa, cuando nuestra entrada en el Mercado Común es exigida por la mayoría de las fuerzas políticas, se defienden sin embargo privilegios del pasado. Es indudable que el taxi se debe al público y, precisamente por ello, los taxistas deben concebir su trabajo como servicio público. Pero difícilmente puede ser así, cuando de antemano se establecen privilegios, que atentan contra el quehacer de la inmensa mayoría de los taxistas. Las paradas deben ser Libres, y de ésta forma, todos los taxistas podrán disfrutar de las mismas oportunidades. Lo que es realmente sorprendente es que el Partido Nacionalista Vasco, mayoritario en el Ayuntamiento de Bilbao y en el Gobierno Vasco, adopte esa actitud precisamente en el sector del

taxi. Todos hemos escuchado—hasta la saciedad, las acusaciones de centralismo que el PNV ha efectuado sobre el gobierno de Madrid. La Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi, defiende abiertamente la descentralización del Estado y la configuración del sistema autonómico. Coherentemente debemos criticar el comportamiento del PNV que cuando dispone de plenas facultades para racionalizar la organización del trabajo en el sector del taxi, no hace, sino perpetuar un sistema de paradas fijas, a todas luces injusto y antidemocrático.

Quiero acabar este breve artículo, haciendo un llamamiento al sentido común y seriedad de la Corporación Municipal de Bilbao, para que se imponga la fuerza de la razón y se acabe con el exclusivismo y la arbitrariedad. Ojalá cuando este breve texto vea la luz, el conflicto haya entrado en vías de solución.

ANTONIO RIVERA
Por el Secretariado
Ejecutivo de la
Confederación.

LA GRAVE CRISIS DEL TAXI

do en Madrid, los días 25 y 26 de Octubre pasado.

10.— Congelación de toda entrega de nueva licencia de taxi en todas sus modalidades, así como la no entrega de las que ya estén concedidas y no puestas en servicio, anulándose las que no acuden a prestar servicio diariamente a las paradas establecidas por los Ayuntamientos y procurando por parte de los Ayuntamientos su total colaboración con las Asociaciones mayoritarias del sector, para que bajo ninguna forma o pretexto sea aumentado el parque actual de Taxis en servicio.

20.— Qué el Gobierno y los Entes Autonómicos inicien la creación de una fórmula voluntaria y progresiva de Municipalización del servicio, amortizando el exceso de licencias, con medidas negociables, compensatorias a sus titulares y organizan-

do el servicio municipal de Taxis, adaptándolo a las necesidades actuales. Con esta fórmula acabaríamos con esa mal entendida especulación por transferencias de licencias, siempre que con ello, demos una solución en materia de jubilación digna a estos hombres, que han entregado su vida laboral al servicio público de viajeros en el Taxi.

30.— Qué el Gobierno y los Entes Autonómicos, aprovechando la experiencia que nos dá los errores anteriores, inicien una política de acercamiento a las Asociaciones Profesionales mayoritarias del sector para solucionar los problemas del taxi, y dispongan una política de desgravación de los impuestos del sector del taxi, al objeto de poder prestar un buen servicio al público con tarifas, económicas y políticas.

40.— Qué los Entes Autonómicos aceleren una legislación en materia de Transportes de Viajeros, en la que se inserte la reglamentación del Taxi, basándose en el principio de que el Taxi sea para quien lo trabaje directamente. Estos cuatro puntos pasarían a ser en principio una medida de retención en el empeoramiento progresivo de nuestra mal llamada industria.

El camino que nos espera es largo y difícil, nuestra voluntad, ha de ser muy firme y tenaz, en la lucha por conseguir nuestras reivindicaciones, tarea nada fácil para nuestros dirigentes, a quienes hay que apoyarlos y arroparlos para conseguir dichas soluciones.

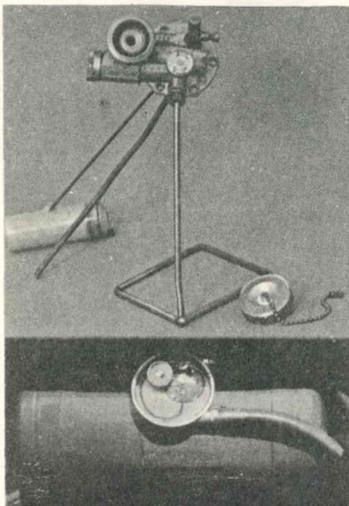
LUIS MIÑANO GARAY

Equipos para G. L. P.

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

RENZOMATIC

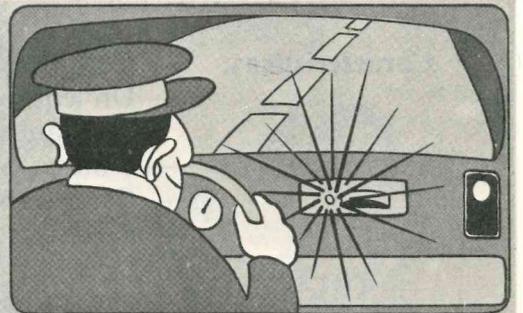
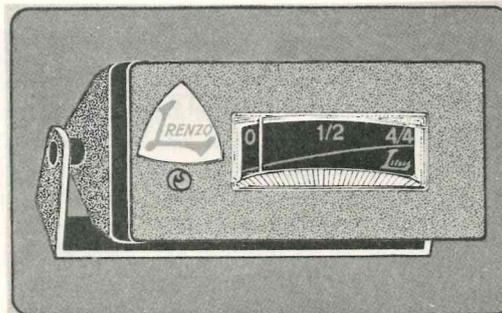
GAS OLLO, S. L.
C. Secundino Esnaola, 40-42
Telf: 27 65 94
SAN SEBASTIAN



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.



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.

BREVE RESUMEN POLITICO NACIONAL E INTERNACIONAL

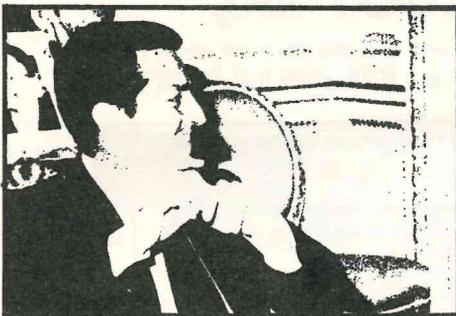
Por Luis M^a Gonzalez

De forma sucinta y obligadamente esquemática vamos a insertar todos los meses un breve análisis general, destacando los aspectos más importantes que se den en la situación política nacional e internacional. Evidentemente no podemos pretender ser exhaustivos; simplemente trataremos de facilitar al lector la comprensión y la información de dichos problemas.

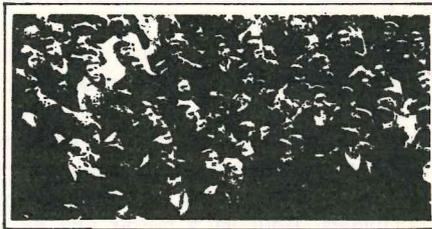
NACIONAL

ANDALUCIA: UCD EN BAJA

No solamente las encuestas hablan de pérdida de influencia de la UCD; recientemente y debida a una torpe iniciativa parlamentaria con el PSA, la UCD vió desdibujada su presencia en Andalucía, perdiendo los tres escaños al Senado, dos en Almería y uno en Sevilla que fueron a parar al PSOE. Esta era la segunda derrota después de que los andaluces votaran masivamente, y apesar de la recomendación de abstención de UCD, el referendun de autonomía, el día 28 de febrero de 1980.



Por otro lado, se ha abierto la polémica en UCD, con motivo de la celebración de su 2º congreso. Cuando este número salga a la calle, dicho congreso ya habrá tenido lugar. Se da por segura la reelección de Suarez, que será apoyado por los socialdemócratas de Fernandez Ordoñez y por los pragmáticos de Martin Villa, amen de otros sectores del partido. No obstante los llamados "críticos" —agrupados fundamentalmente con los democristianos y liberales— daran la batalla por la democratización del partido. No deja de ser curioso que los sectores más conservadores de la UCD, simulen luchar por una mayor democratización.



ESCASA PARTICIPACION EN EL REFERENDUM DE GALICIA

Sólo el 27 por ciento de los electores gallegos acudieron a las urnas en la convocatoria del referendun para la autonomía de Galicia. De ellos, el 21 por ciento votaron afirmativamente y el 5,5 por ciento dijeron no al estatuto. El resto, hasta el 100 por 100 constituyen una inmensa flota de abstencionistas, notablemente superior a la de anteriores consultas electorales. El caciquismo en Galicia, pues, sigue haciendo estragos, y alla donde no existe, gana espacio la indiferencia y la incomprensión de la población gallega. Sería un error, pensar que la abstención se ha producido únicamente en las zonas rurales. Vigo ciudad de 300.000 habitantes arroja indices de abstención preocupantes.

Haciendo análisis limitados, la responsabilidad de UCD es a todas luces, superior a la de otros partidos políticos. Las dos provincias en las que UCD tiene más fuerza, los porcentajes de abstención rebasan lo tolerable. Indudablemente la responsabilidad salpica a todos, pero no en los mismos niveles.

Ahora urge ser audaces e inteligentes. Habrá que pensar que la campaña no ha hecho sino empezar, y en consecuencia la izquierda deberá echar toda la carne en el asador, para tratar de paliar esa indiferencia del pueblo gallego, y ganar terreno al conservadurismo y al caciquismo.

A FINALES DE AÑO, 1.500.000 TRABAJADORES EN PARO

Esta cifra es ya reconocida por el mismo gobierno. Es sin lugar a dudas, el problema más grave del país. Los empresarios exigen mayor productividad, bajos salarios, y paz laboral. Los sindicatos, por el contrario, plantean sacrificios compartidos por todos y especialmente por los que más tienen. Los partidos políticos de izquierda discrepan de la política que practica el gobierno. Lo que es seguro es que, de seguir así las cosas, el país entero pagará las consecuencias. Sindicatos, empresarios, partidos políticos y gobierno, deben sentarse a la mesa y levantarse cuanto antes, con un PLAN URGENTE CONTRA EL PARO, que reparta los costes proporcionalmente a lo que cada uno tiene y representa. No se puede esperar más. El paro es un cáncer para la sociedad.



ACTUALIDAD

SINDICATOS LIBRES EN POLONIA

Después de varias semanas de huelga, los trabajadores polacos han logrado agruparse en sindicatos libres, para defender sus intereses. Dicha reivindicación ha llegado a buen término gracias a la intervención del gobierno polaco, que tras fuertes tensiones, ha comprendido la justeza de las demandas obreras. Algún sector del partido comunista polaco, no estaba de acuerdo con las decisiones tomadas; sin embargo se ha impuesto la fuerza de la razón, y los trabajadores polacos ya disfrutaban de organizaciones sindicales libres. Un hombre ha sido el verdadero artífice de este logro. Walessa, líder obrero y actual presidente de los sindicatos Solidaridad, es públicamente reconocido como defensor natural de los trabajadores polacos. Con esta modificación en la estructura económica de Polonia, se abren, una vez más, las esperanzas para avanzar en la democratización de los países socialistas. Se ha empezado a caminar.

INTERNACIONAL

PORTUGAL: LA IZQUIERDA CONSIGUIÓ SUS PROPOSITOS EN LAS ELECCIONES PRESIDENCIALES.

El general Eanes, candidato apoyado por las fuerzas de izquierda, ha sido el vencedor en las elecciones presidenciales celebradas recientemente en Portugal. La muerte, días antes del líder derechista Sa Carneiro, había sembrado la incertidumbre cara a los resultados de los comicios. Su desaparición podía ser utilizada para "moralizar" al pueblo portugués o distorsionar el voto. Pero no le salieron bien las cosas a la derecha portuguesa y ahora tendrán que aceptar un gobierno derechista, presidido por Eanes. Alianza Democrática, coalición de la derecha portuguesa, tratará de reformar la constitución que en su día votó el pueblo portugués. Aquí va a residir una de las principales batallas que se van a dar en Portugal en los próximos meses. Eanes debe ser fiel a su electorado —fundamentalmente socialista y comunista—

URUGUAY: LA DICTADURA PERDIO SU REFERENDUM

A pesar de las amenazas que las Fuerzas Armadas lanzaron a la población civil, días antes del referendun, los ciudadanos uruguayos han preferido la dignidad del voto democrático y no manipulado, que el encasillamiento en una dictadura, disfrazada en la Constitución sometida a referendun.

La mayoría de los uruguayos dijeron NO a dicha constitución porque tanto su elaboración como su cometido, suponían la legalización del proceso dictatorial y la negativa a la democratización del país. No hay que olvidar que junto al referendun, miles de presos de la oposición continúan en las cárceles, destacando el general Liber Seregni, actualmente el preso de mayor relieve político y que sus protestas contra las sucesivas intervenciones del ejército en el país, le llevaron a la incomunicación y a la cárcel.

Quizás el silencio que guarda la Junta Militar, una vez conocida su derrota, se deba en parte, a las promesas que el recientemente elegido presidente en Estados Uni-

ACTUALIDAD

TAXISTAS DE LAS DOS PROVINCIAS EXTREMEÑAS SE REUNIERON EN BADAJOZ

El Secretario General de Acción Sindical y Presidente de la Agrupación de Trabajadores Autónomos del Taxi en la Provincia de Cáceres así como la Junta ejecutiva de la Agrupación Provincial de Autotaxis de Badajoz, celebraron una importante reunión en la capital para tratar asuntos con relación a la problemática del sector en ambas provincias para poder aunar esfuerzos a fin de encontrar soluciones comunes. En esta reunión calificada de trascendente, se trataron distintos temas de interés, entre ellos la posible incorporación de la Agrupación de Badajoz a la Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi de España.

A fin de mantener lazos de colaboración y de amistad y solaridad de los trabajadores autónomos del taxi en ambas provincias, se acordó celebrar periódicas reuniones alternativas en cada Provincia.

Por parte de la Ejecutiva de la Agrupación de Badajoz, asistieron, su Presidente Julian González García; el Vice-presidente Miguel Sánchez Salor y los Vocales Domingo Rodríguez, Cipriano Martín, Leopoldo Romero, Francisco Marín y Bartolomé Díaz.

Por la Confederación Nacional, Alberto Barrado Presidente de la Asociación de Cáceres y el asesor jurídico de la misma, José Luis Macías Nuñez.

NUEVOS CONTACTOS EN ALMERIA Y SALAMANCA

La confederación Sindical ha mantenido distintos contactos y reuniones con las Asociaciones de Trabajadores Autónomos de ALMERIA, encaminadas a la incorporación de las mismas a la Confederación. Este nuevo miembro, que a la publicación de esta nota lo será de derecho, está ubicado en la calle Regocijos, nº 141 de Almería. Su Presidente es JUAN CUBILLO. Igualmente la Confederación mantiene contactos con la Asociación de Trabajadores Autónomos de SALAMANCA para su próxima filiación en un futuro muy próximo.



FEDERACION SINDICAL DE T.A.T. y G.T. de Valencia y Provincia

Adherida a P.Y.M.E.V.

Calle dels Gremits, 18 Teléf. 359 0288
Vara de Cuart (Valencia)

LA FUERZA DE LA UNION POR UN SINDICATO MEJOR

Son muchos los problemas que tiene planteado el taxi y muchas las soluciones que unos y otros apuntan para una solución ideal de la grave crisis que padecemos. Las distintas gestiones de los sindicatos, anteriormente verticales, su nefasta negociación en la mayoría de los casos, impulsados solamente por propios intereses particulares, han concluido en que la reglamentación del taxi tenga todavía grandes lagunas.

Ya han pasado algunos años de aquella gestión deprimente que llevó hasta la desesperación a muchos de nuestros compañeros, hoy los sindicatos libres tienen la responsabilidad y la obligación de luchar por los intereses de las clases trabajadoras y así, los trabajadores autónomos del taxi podemos a través de nuestros respectivos, en las distintas provincias del País, luchar y reivindicar nuestras aspiraciones. Esta Federación Sindical, quiere manifestar para información para el futuro, que comenzó el 28 de Noviembre de 1.973 cuando el Excmo. Ayuntamiento de Valencia presentó la nueva reforma de tasas que a todas luces nos perjudicó sin que los sin-

dicatos verticales de entonces hicieran nada por impedirlo.

Posteriormente, llegamos a la huelga en diciembre de 1.976 con la que pudimos conseguir su anulación, solo con nuestro esfuerzo y gestión.

Nuestra lucha consiguió también que en 1.980 el que el Ayuntamiento nos devolviera el importe de 15.000 Ptas. en concepto de la Tasa de Concesión de Licencia y así, otras muchas gestiones en beneficio de todos los que dedicamos nuestro esfuerzo y nuestro trabajo para un mejor servicio del taxi.

TRAS EL PASO CONSEGUIDO NUESTRAS ASPIRACIONES SON:

- Conseguir la integración de los Auto-Taxi en el Area Metropolitana.
- Modificar las actuales Ordenanzas Municipales, actualizandolas a la situación actual del Sector.
- Conseguir imponer el color para todos los taxis, ya autorizado desde el pasado 18 de Noviembre.
- Aumentar el número de afiliados en beneficio de toda la clase trabajadora.

DEFINITIVOS PARA TAXI. TALBOT 150, TALBOT 180 DIESEL Y TALBOT HORIZON.

CENTRAL Y TALLER
Dr. Castelo, 33 y 35
Teléf.: 274 08 93-4

SUCURSAL LA ELIPA
José Luis Arrese, 2. izda.
Marqués de Corbera
Teléf.: 256 01 99

SUCURSAL MORATALAZ
La Marroquina, 12-14
Teléf.: 430 80 38



ALBISA
EL ESPIRITU AUTOMOVILISTA.
TALBOT

- Financiación por Bienes de Equipo a 36 meses. — 10.721 ptas. /mes para el Talbot 150—
- Matriculación gratuita.
- Además le obsequiamos con: Rotulado de franjas, día libre y nº de licencia, piloto verde, placa S.P., juego de alfombras, escudo de Madrid, faldillas... y MAS REGALOS.
- Pida información de la Financiación Especial de 300.000 ptas.
- 4% descuento en la compra de su coche.
- La mejor tasación del usado. ¡Compruébelo! (Es nuestra especialidad)

ABRIMOS SABADOS TARDE

**TELE TAXI:
UN SERVICIO EFICAZ**

UN SINDICATO INDEPENDIENTE Y EFICAZ...

QUE FACILITA:

- 1º.- TODO TIPO DE TRAMITES RELACIONADOS CON EL TAXI, REVISTA, V.T., RENOVACION CARNET CONDUCIR ETC.
- 2º.- ASESORIA JURIDICA Y FISCAL TODOS LOS LUNES Y MIERCOLES DE 2 A 3 DE LA TARDE A LA QUE TIENES DERECHO SIN DESEMBOLSO ALGUNO, SIENDO SOCIO DE LA FEDERACION.
- 3º.- ECONOMATO (COEBA).
- 4º.- UN SERVICIO DE GESTORIA CON LOS PRECIOS MAS REDUCIDOS DE LA ACTUALIDAD Y QUE TRAMITA MATRICULACION, TRANSFERENCIAS ETC.
- 5º.- UN NUEVO SERVICIO DE RADIO TELEFONO, QUE LLEVA EL NOMBRE DE TELE-TAXI.



...con ventajas

ADEMAS, LA FEDERACION TIENE ACUERDOS CON LAS DISTINTAS CASAS COMERCIALES DE AUTOMOBILES, APARATOS DE BUTANO, TAXIMETROS ETC. QUE SUPONEN IMPORTANTES VENTAJAS PARA EL SECTOR. FINANCIACION, A TRAVES DE BIENES DE EQUIPO, QUE SUPONE UN AHORRO CONSIDERABLE.

¿A CUANTO ASCIENDE LA INSTALACION DE TELE-TAXI?

LOS PRECIOS EN LA ACTUALIDAD SON DE:

- 2.000 PTS. DE INSCRIPCION.
- 50.500 PTS. PRECIO DEL EQUIPO.
- 2.000 PTS. DE MONTAJE.
- 17.000 PTS. DE UN TITULO COMO PARTE PROPORCIONAL AL MONTAR CENTRAL Y REPETIDORES.
- 2.000 PTS. DE MANTENIMIENTO MENSUAL.



PARA UNA MAS AMPLIA INFORMACION Y SIN COMPROMISO ALGUNO PUEDES PASARTE POR LA FEDERACION C/ ARROYO FONTARRON, 51 - MADRID

FEDERACION DE TRABAJADORES AUTONOMOS
DEL TAXI DE MADRID Y PROVINCIA

MADRID

UN AÑO AL FRENTE DE LA FEDERACION

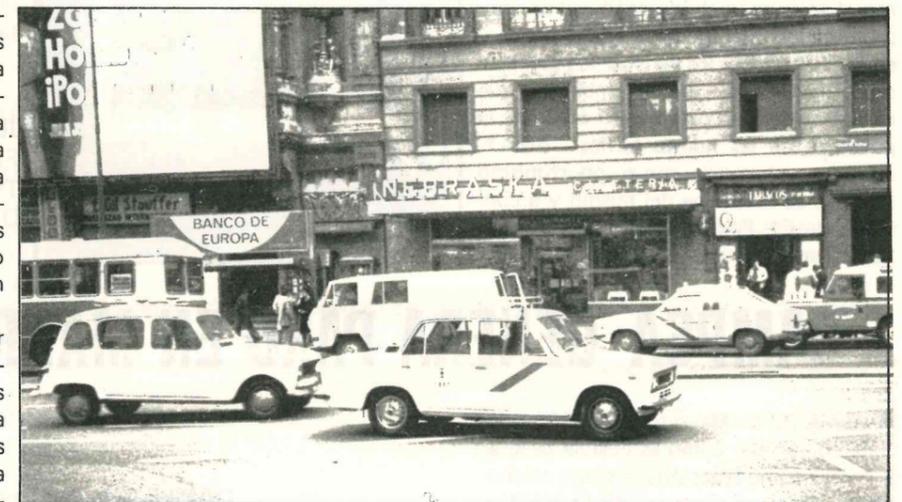
Al cumplir un año al frente de la Federación, ésta Junta Directiva, no sin muchos problemas, sigue haciendo frente a todas las dificultades que tiene nuestra Industria y a pesar de todo seguimos adelante, aunque muchas personas no nos dieron más de tres meses de vida al hacernos cargo de la Federación. Nuestra gestión no se puede decir que haya sido demasiado brillante, pero sí podemos decir que entre otras cosas, hemos puesto en marcha esa flota llamada TELETAXI, apodada cariñosamente los de "la Banda verde", y ahora sacamos a la luz pública ésta revista en la que tanta ilusión había puesto ésta Junta Directiva. El Boletín que se venía editando se acordó suspenderlo, dadas las pocas posibilidades de competencia, sobre todo publicitaria, con otras revistas de venta en el Sector.

Referente a Teletaxi, me gustaría dejar muy claro las razones que llevaron a la FEDERACION a tomar tal decisión. Hemos recibido muchas críticas y hasta se nos ha dicho que estábamos marginando a los compañeros; nada más lejos de nuestra intención. La Junta Directiva de la Federación en una de sus reuniones, vió la posibilidad de montar éste servicio. Todos conocíamos las dificultades que esto no iba a acarrear, y por qué no, una vez más las económicas, pues la Federación no tenía dinero, ni créditos para poder afrontar todo éste presupuesto que hoy día se aproxima a los treinta millones de pesetas. Pues bien, con iniciativas de todo tipo nos lanzamos a la calle realizando muchas y diversas gestiones encaminadas a facilitar la consecución de créditos que pudieran estar a disposición de todos los compañeros que quisieran solicitar la instalación de Teletaxi. La eficacia de éstas gestiones

Central concedía, para la renovación de material, como bienes de equipo etc. Las conversaciones de la FEDERACION con el Banco Central dieron sus frutos y hoy todos nuestros afiliados pueden disponer de los mencionados créditos, con un 11% neto anual.

necesita del esfuerzo de un colectivo de compañeros, sin que esto signifique, en absoluto, la marginación del resto de los compañeros. Otra de las gestiones de ésta Junta Directiva, fué la negociación para poder acceder a los créditos de 300.000 ptas., que el Banco de España a través del Banco

Central concedía, para la renovación de material, como bienes de equipo etc. Las conversaciones de la FEDERACION con el Banco Central dieron sus frutos y hoy todos nuestros afiliados pueden disponer de los mencionados créditos, con un 11% neto anual.



Este año, para no ser una excepción, también hemos tenido que negociar una nueva tarifa, con la notable colaboración, todo hay que decirlo, de las Autoridades Municipales. Teniendo en cuenta la situación económica que atraviesa el País, hemos solicitado un aumento de tarifa que, si bien sabíamos era insuficiente, servía para disminuir parcialmente los gastos que diariamente se ocasionan. Eramos conscientes también que esto podía ser un arma de dos filos, pues no podemos olvidar la situación económica del País, que afecta diariamente al usuario, y en consecuencia podía producir resultados inver-

sos a los propuestos. No obstante, hemos conseguido un porcentaje mayor que el año pasado.

Recientemente las organizaciones Sindicales y técnicos del Ayuntamiento, han llegado a un principio de acuerdo sobre algunos SUPLEMENTOS y LIMITES, de los que informamos en éste número, y que únicamente están pendientes de ratificación por un pleno del Ayuntamiento a celebrar próximamente.

TOMAS GARCIA CUEVAS
Presidente de la Federación
de Madrid.



**FEDERACION SINDICAL DE TRABAJADORES
AUTONOMOS DEL TAXI DE MADRID Y PROVINCIA**

**ARROYO FONTARRON, 51
TELEFONO 439 84 75
MADRID - 30**

MADRID

MENOS MULTAS Y MAS BARATAS

ESCRITO PRESENTADO AL AYUNTAMIENTO DE MADRID

La Federación de Madrid, teniendo en cuenta:

Que habiendo un excesivo número de sanciones por parte de la Delegación de Policía Municipal de ese Excmo. Ayuntamiento de Madrid, impuestas a los taxistas de Madrid por los siguientes motivos: estacionamiento del vehículo en doble fila, estacionamiento en lugares reservados para carga y descarga de viajeros o mercancías.

Que siendo la gran mayoría de éstas sanciones originadas, nó por negligencia de los conductores de éstos autotaxi, sino por dos causas principales:

- Ayudar a determinados viajeros del Taxi, ancianos, impedidos etc... a descender del vehículo y acompañarlos a sus lugares de destino por imposibilidades físicas.
- Necesidades fisiológicas completamente lógicas y comprensibles debido a la larga jornada de trabajo que nos vemos obligados a realizar y que nos motiva a muchas veces detener nuestros vehículos en los anteriormente citados lugares, normalmente próximos a locales públicos como bares, cafeterías etc...

Que no existiendo los suficientes y necesarios servicios públicos para efectuar estas necesidades fisiológicas.

Que muchas de éstas sanciones al efectuar el pliego de descargos correspondiente ni siquiera son atendidas las explicaciones de estos trabajadores por parecer estas alegaciones tópicas y no justificables.

Que la mayoría de las sanciones tienen unas aplicaciones económicas tan desmesuradas que la débil economía del trabajador autónomo del Taxi se vé gravemente deteriorada al verse obligado a hacer efectivo el importe de mencionada sanción, sin tener en cuenta que muchas veces fué por realizar un servicio de urgencia ó de humanidad ó por tener que realizar urgentes necesidades fisiológicas.

En su virtud,

SOLICITA:

Que se sirva V.E. tener por presentado este escrito, con las manifestaciones en el contenidas, dándole la tramitación que en derecho corresponda de tal modo que mediante una notificación directa al infractor-taxista en el acto se le permita abonar la sanción aplicándole en éste caso una reducción de un 50% en el importe de la misma si hace efectivo su pago en el momento.

Así mismo solicitamos una mayor comprensión para esta maltratada y desacreditada Industria del Taxi a la hora de imponer estas fuertes sanciones por parte de ese Excmo. Ayuntamiento de Madrid que en nada contribuye para reforzar la excelente imagen de unos hombres que como nosotros ante todo son trabajadores.



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

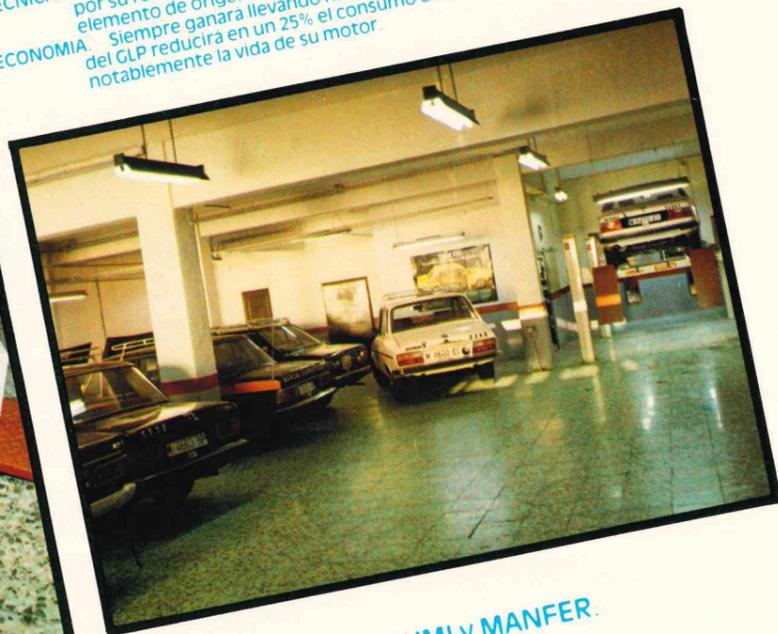
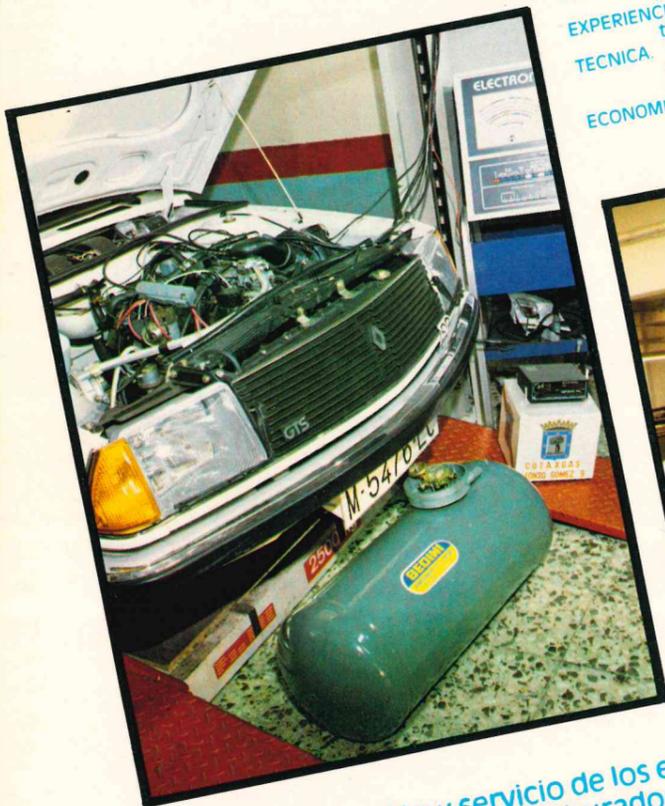
Q Quer

Condiciones especiales para los señores asociados

COTAXGAS

NUEVAS E INMEJORABLES
INSTALACIONES EN,

PRESTIGIO. Avalado por más de 30.000 equipos montados en toda España.
ASISTENCIA. Nuestra red de servicios avalan y garantizan la comodidad de su viaje en toda España.
EXPERIENCIA. Todos nuestros clientes y amigos nos conocen. llevamos tratándoles 20 años, para que hablar de experiencia.
TECNICA. Nuestros aparatos son acoplados a su vehículo con la mayor facilidad por su reducido tamaño, sin tener que modificar ni suprimir ningún elemento de origen en cualquier marca de vehículo.
ECONOMIA. Siempre ganara llevando nuestras marcas: su vehículo con el uso del GLP reducirá en un 25% el consumo de combustible, alargando notablemente la vida de su motor.



Instalación y servicio de los equipos BEDINI, LANDI, REHMI y MANFER.
Puestas a punto, carburadores, frenos, etc.

INFORMESE EN COTAXGAS
C/. Alfonso Gómez, 9 - MADRID-17
Telfs. 754 32 22 y 754 32 96
(No cerramos a mediodía)

PRECIOS ESPECIALES PARA LA INDUSTRIA DEL TAXI

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

JIB 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 -

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.

TAXIMETROS PACO Provenza, 467. Tel. 255 22 11

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

neumaticos HNOS. ROJAS

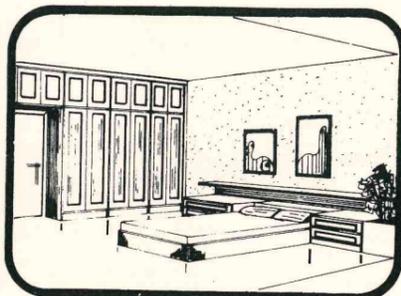
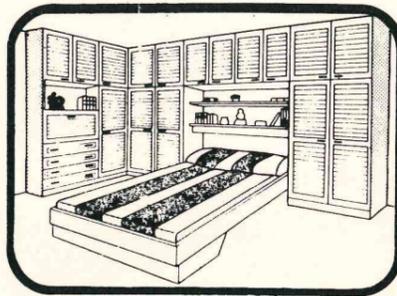
VENTA DE ACCESORIOS
PINCHAZOS
NEUMATICO RECAUCHUTADO
Y DE OCASION
EQUILIBRADO ELECTRONICO
CAMBIO DE ACEITE, FILTROS
LAVADO MOTOR CON AGUA CALIENTE
Y CHAMPU

HERNAN CORTES, 17 Tel 226 54 63
BARCELONA - 18
SERVICIO OFICIAL

¡ PRECIOS ESPECIALES TAXISTAS!

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

SERVICIO DE 7 MAÑANA A 9 NOCHE
NO CERRAMOS AL MEDIODIA
SABADOS TARDE ABIERTO



Construimos toda clase
de armarios y comedores
a medida

PIDA INFORMACION A LOS
Telefs. 422 72 11- 422 71 32

Muebles y Decoración
KORISA Rambla Catalana, 25
COLLBLANCH
(L'HOSPITALET)

Facilidades de pago hasta
36 meses y 12 sin aumento

FLASH INFORMATIVO:

SUPLEMENTOS (PENDIENTES DE APROBACION POR EL PLENO DEL AYUNTAMIENTO)

- Servicios de días festivos, exigibles desde las seis de la mañana de todos los domingos y días no laborables del año, hasta las veintitrés horas _____ 30 ptas.
- Salidas de estaciones de ferrocarril y autobuses, y desde las paradas previamente fijadas _____ 25 "
- Espectáculos en plazas de toros, campos de fútbol y piscinas del Parque Deportivo, Puerta de Hierro y Playa de Madrid, a la entrada y a la salida _____ 30 "
- Aeropuerto de Barajas, TRAYECTO DE IDA _____ 150 "
- Aeropuerto de Barajas, TRAYECTO DE VUELTA _____ 150 "
- Recorridos Interiores del Aeropuerto (Nacional-Internacional y viceversa) _____ 150 "
- Hipódromo de la Zarzuela, TRAYECTO DE IDA _____ 50 "
- Servicios nocturnos, todos los días, desde las veintitrés horas hasta las seis de la mañana _____ 30 "
- Cada maleta, baúl o bulto, sin exceder de dos, de dimensiones máximas de 85 x 55 x 28 cm. cuando pueda admitirlo el coche _____ 15 "
- Cada perro, si va custodiado por su dueño y no hay peligro para la salud pública. _____ 25 "

Madrid, 7 de enero de 1.981

LIMITES (PENDIENTES DE APROBACION POR EL PLENO DEL AYUNTAMIENTO)

- Carretera Andalucía: en Marconi _____ km. 10,200
- Carretera Barcelona: Glotieta Eisenhower _____ km. 10,400
- Carretera Valencia en la salida de Santa Eugenia: Carretera Pueblo Vallecas _____ km. 9,900
- Carretera Burgos: en Renault _____ km. 6,
- Carretera Fuencarral Alcobendas: en los Estudios Roma _____ km. 3,800
- Carretera Fuencarral-El Pardo: en el cruce de Colmenar _____ km. 1,
- Carretera de Colmenar -en el cruce- Carretera Pardo-Fuencarral _____ km. 10,600
- Carretera el Pardo: Con Avda. Cardenal Herrera Oria _____ km. 1,500
- Carretera Coruña: Bifurcación Aravaca _____ km. 9,
- Carretera Extremadura: en la Raqueta Cuatro Vientos _____ km. 8,700
- Carretera San Martín de la Vega: En la Central Eléctrica _____ km. 4,
- Carretera Castilla: Bifurcación Aravaca _____ km. 5,900
- Carretera Carabanchel-Zarzaquemada: En la salida del Cementerio de Carabanchel Alto _____ km. 8,900

Madrid, 7 de Enero de 1.981

TARIFAS NACIONALES

LIBRE

TARIFAS DE TAXIS

CIUDAD	BAJADA BANDERA	KILOMETRO RECORRIDO	HORA DE PARADA	SUPLEMENTOS (1)						
				LIMITE TARIFA NORMAL	BULTOS GRANDE	PEQUEÑO	AEROPUERTO	PUERTO	ESTACION FERROCARRIL	ESTACION AUTOBUS
ALBACETE (3)	35	18	450	Doble a partir límite	15	10			15	15
ALICANTE (3)	32	20	500	Retorno: 15	10	5		25	15	10
ALMERIA (3)	32	18	520	Retorno: 10			Servicio: 120			
AVILA	40	24	470		15	10				
BADAJOS (3)	32	Cada 166 m.: 3	480						35	
BARCELONA (2) (3)	42	23	645				75	30	30	30
BILBAO (3)	45	20	600				Servicio: 400, 450 ó 500			
BURGOS (3)	30	15	360			12				
CACERES (3)	36	22	500			10			15	15
CADIZ (3)	35	22	500	Retorno: 10				20	20	
CASTELLON	30	20	500	25 por 100						
CEUTA (3)	33	20	500					25		
CIUDAD REAL (3)			300						20	20
CORDOBA (3)	35	18	500	Retorno: 18					10	
LA CORUÑA (3)	45	21	460		47	18				
CUENCA (3)			400			10			50	50
GERONA (3)			500			10				
GIJON	33	15	480							
GRANADA (3)	30	21	480			10				
GUADALAJARA										
HUELVA (3)	49									
HUESCA (3)			310							
IBIZA										
JAEN (3)	35	15	400			6			10	
LEON (3)	35	22	500			10			10	10
LERIDA (3)	45	20	550			15			20	
LOGROÑO (3)	43	22	650							
LUGO (3)	38	Cada 75 m.: 2	550	Retorno: 15		15			15	
MADRID	40	24	575	Doble-partir límite		10	Ida o vuelta, 75		15	15
MAHON										
MALAGA (3)	32	16	400				75			
MELILLA (3)	45	17	500			10	30	20		
MENORCA (3)			300					120		
MURCIA (3)	40	20	500							
ORENSE (3)	34									
OVIEDO	35	18	500							
PALENCIA (3)	40	24	400			10			15	15
PALMA DE MALLORCA (3)	30	17	530			12	125			
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (3)	25	Cada 143 m.: 2								
PAMPLONA (3)	44	20	600						20	
PONTEVEDRA	46	15	480			15				
SALAMANCA (3)	40	20	480	35		15				
SAN SEBASTIAN	57	25	715			20			20	
SANTA CRUZ DE TENERIFE (3)	33	12	360					35		
SANTANDER (3)	36	21	500							
SEGOVIA	38	22	480							
SEVILLA (3)	36	15	500		20	15	Retorno: 100			
SORIA (3)			235							
TARRAGONA	50	23,50	600							
TERUEL (3)			300			10			15	15
TOLEDO (3)	37	20	500			15			15	
VALENCIA	30	19	500							
VALLADOLID (3)	35	23	500			15			15	15
VIGO	40	20	480			15				
VITORIA (3)	47	20	600	50	35	20				
ZAMORA (3)	40	22	450		17	11			22	22
ZARAGOZA (3)	29	18	470		21	7			10	125

(1) El aumento por suplementos se entiende sobre lo que marque el taxímetro.
 (2) Comprende los municipios de Barcelona, Hospitalet, San Adrián del Besós, Santa Coloma de Gramanet y Badalona.
 (3) Ver otros suplementos y tarifas especiales al final de esta relación.

NOTA: Estas tarifas, en algunas ciudades pueden variar en fechas próximas. En caso de que así ocurra, pondremos al día este cuadro, conforme nos llegue la información correspondiente.

Mundo nuestro

HOY ANDALUCIA QUIERE AUTONOMIA

Entre música y guitarras esperanzas de ilusiones, la autonomía tu votabas envuelta entre mil clamores.

Despierta pueblo andaluz que esta llegando tu hora, que en tu cielo hay tanta luz que todo el mundo te añora.

Que no te cierren el paso ni te engañen con promesas, que no se colme tu vaso ni te anulen lo que piensas.

Te alargan la autonomía mientras se amarga tu espera, tanto en cuanto Andalucía tienes el hambre a tu vera.

Verde y Blanca es tu bandera colores que al cielo brillan, verde color de esperanza, Blanca puerza y salinas.

Con el sabor del aceite y las marismas del mar, Andalucía esta ausente y la ha tocado emigrar.

El señorito andaluz no se a querido enterar, que para algunos la cruz es no ganar el jornal.

El centralismo pedia, no escucheis a las sirenas, porque vuestra autonomía a de llevaros más penas.

Hay en tus votos tanta ansiedad que hoy el futuro vas a buscar, con el tu quieres tranquilidad que haya justicia trabajo y pan.

Que no te nieguen nunca tu afán que hoy en tus hombres se ve brillar, y en el futuro buscan su PAZ QUE TODA ESPAÑA debe encontrar.

Y Andalucía no quiere más vivir ausente de la verdad, ni quiere trabas ni ir hacia atrás ni ver su tierra sin libertad.

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.

G X CANTALAPIEDRA EN MADRID 4 - 3 - 1980

**FEDERACION ASTURIANA SINDICAL DE
TRABAJADORES AUTONOMOS DEL TAXI**

C/. Río San Pedro, 6 - 1.º - Puerta 2
Teléfono 22 30 91
OVIEDO

**FEDERACION DE ASTURIAS
INFORMA:**

(POR FALTA DE ESPACIO, PUBLICAMOS EN FORMA RESUMIDA LA INFORMACION MAS IMPORTANTE)

OVIEDO

El Ayuntamiento lleva 18 meses para hacer la reestructuración de Paradas, y según nuestros informes va para largo, cosas de este Ayuntamiento, tener paciencia compañeros de Oviedo que seguro se solucionara cuando el PLURIEMPLEO deje de existir.

GIJON

No estamos ni a favor ni en contra del famoso DESCANSO OBLIGATORIO, es un problema interno de los Taxistas del Municipio de Gijón, pero deberiais pedir todos juntos responsabilidades a quien negocio ese Reglamento que ahora os obliga a descansar y con lo cual me parece que no estais de acuerdo.

VEGADEO

Los Taxistas de Vegadeo estan molestos por la actitud de algunos "Compañeros" de otros Municipios que asiduamente van a trabajar con su Taxi a esta Localidad, esto se denomina intrusos dentro de la propia profesión. LAMENTABLE.

LANGREO

La Corporación Municipal se opone a la unificación de tres Paradas de Taxis en SAMA DE LANGREO solicitada por la totalidad de los Taxistas que conllevaria un mejor servicio para los Ciudadanos porque siempre tendrían algún Taxi a su disposición, divididos, siempre se dara peor servicio.

NUEVA CAMPAÑA DE AFILIACION AL S.T.A.T.C.



STATC

Tu Sindicato

**Sindicato de Trabajadores
Autónomos del Taxi
de Catalunya**

¡ Afiliate !

El próximo 1 de febrero el STATC lanzará la campaña de afiliación que terminará el 28 de febrero del mismo mes. El contenido de la campaña es hacer llegar al conjunto de los taxistas de Catalunya la política Sindical del STATC, a través de la movilización de todas las Uniones Locales, Comarcales e Intercomarcales, haciendo Asambleas, reuniones, actos de todo tipo. Para esta campaña se van a utilizar 20.000 tripticos, 5.000 carteles en texto catalán y castellano, 7.000 calendarios que ya se están repartiendo y 3.000 parasoles viseras con el anagrama del STATC y la palabra central TAXI. El objetivo principal de la campaña es conseguir la creación de Uniones y por consiguientes la afiliación en la provincia de Gerona, única provincia que el Sindicato no tiene incidencia, y fortalecer el Sindicato utilizando todos los medios de organización y de propaganda de que disponemos.

**SECRETARIA DE ORGANIZACION
Y DE PRENSA Y PROPAGANDA**

Conózcamos!



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

**LA ACTUACION DEL
S.T.A.T.C.**

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

LA ACTUACION DEL S.T.A.T.C.

En el año 1980 la Generalitat de Catalunya asumió las competencias que en materia de transportes le vienen conferidas en el Estatuto de Autonomía, a través de la Conselleria de Obras Públicas y Política Territorial, de la cual a su vez, depende la Dirección General de Transportes de la Generalitat.

El primer paso que ha dado la citada Conselleria ha sido la de crear la Comisión de Transportes de Catalunya. En ella están representados los principales Ayuntamientos de Catalunya, los colegios profesionales y las Asociaciones del Transporte con incidencia en el Sector. Es de destacar que por el taxi, solamente pertenece a esta comisión el STATC, lo que representa el reconocimiento de este Sindicato por la Generalitat, en cuanto a ser el único sindicato del sector con implantación real en Catalunya. Las funciones primordiales de esta comisión son las de estudiar el conjunto del Transporte en todo el ámbito de Catalunya en cuanto a infraestructura y definición del mismo, y buscar soluciones de aplicación a corto, medio y largo plazo.

La comisión para ser operativa está estructurada en Ponencias técnicas, como son las de Discrecionales, Viajeros y Mercancías y de Estudios. En cada una de ellas se informa de los problemas del sector y en



la ponencia de Estudios se encarga de dar cuerpo a todo lo referente a la elaboración técnica, posteriormente a las informaciones de las ponencias para el Plenario de la Comisión que es quien definitivamente aprueba los informes y las medidas.

Actualmente a petición del STATC se está haciendo una encuesta a los taxistas, a través de un formulario, en el que se solicitan datos concretos de cuál es la situación del taxi en Catalunya, teniendo en cuenta, el número de taxis/habitantes por comarcas. Esta separación es debido a que en Catalunya hay taxis de zonas turísticas (Costa Brava y Costa Dorada) taxis rurales, (Comarcas del interior) taxis de zonas industriales (Sabadell, Terrassa, etc), y taxis de Alta Montaña (Pirineo). Solo a partir de tener datos reales de la situación actual del taxi en las comarcas se pueden aplicar soluciones concretas a la misma. Como hechos efectivos ya tenemos la

aprobación de las tarifas de carretera en el mes de agosto pasado en 23,50 ptas km. recorrido para 5 plazas, 27 ptas para 7 plazas y 29 ptas. 9 plazas, con 600 ptas la hora de espera para las tres categorías. Estas tarifas son de aplicación en todo el territorio de Catalunya y fueron aprobadas a propuestas del STATC.

Los sindicatos: STATC (Taxis), ATAC (Transportes), ACAPIC (intersectorial), CCOO, UGT y algunos grupos parlamentarios, estamos elaborando un anteproyecto de Ley del Transporte, de signo progresista, en la cual esté inmerso el conjunto del Transporte que incluya el transporte de mercancías y de viajeros con todas sus variantes. Una vez acabado el proyecto se mantendrá contactos con todos los Grupos Parlamentarios a fin de conseguir que una mayoría parlamentaria suficiente, lleve al Parlamento de Catalunya y apruebe este proyecto.

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

TAXI- CRISIS!

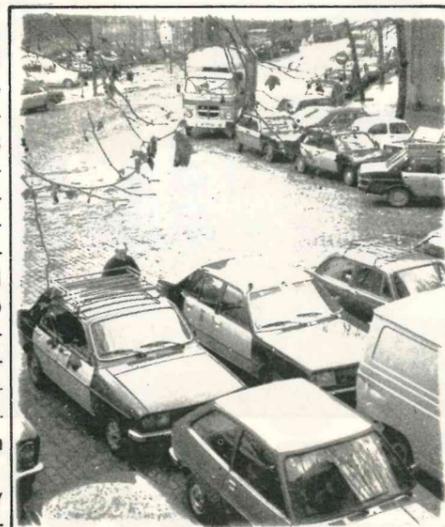
bases para la normalización

ALGUNAS SOLUCIONES PARA EL TAXI

Como todos sabéis, los días veinticinco y veintiseis de octubre, se celebró en Madrid el II congreso estatal de la C.G.T.A.T. (Confederación General de Trabajadores Autónomos del Taxi). EL VALLES ORIENTAL estuvo presente en el congreso en las personas de Sebastian Delgado de SABADELL y Miguel Valles de TERRASSA.

Se trabajó muy duro en estos dos días que duró el Congreso, pero personalmente estoy convencido que valió la pena, este trabajo, hubo debates, hubo discusiones, hubo sesiones de trabajo interminables como por ejemplo la comisión que trabajo por mejorar el reglamento nacional del taxi, que estuvo horas y más horas buscando las mejores soluciones para los taxistas de toda ESPAÑA, y que muchas veces lo que se creía que beneficiaba a unos, perjudicaba a otros y había que volver a empezar de nuevo, hubo la ponencia de Finanzas en cuya comisión estube trabajando, en la que estuvimos toda la tarde del sábado en encontrar una solución que no perjudicara los intereses de nadie, y poder hacerla pasar, y así todas las comisiones de trabajo, en ninguna pudieron echarse a dormir, pues el trabajo era mucho y había que hacerlo en dos días para poder terminar el congreso el domingo. Pero a pesar del trabajo, de los nervios, y de pasar las noches sin dormir, valió la pena, y valió la pena porque es fabuloso ver compañeros de toda ESPAÑA trabajando juntos buscando soluciones para el TAXI, buscando soluciones para este gremio tan pisoteado por todos, pisoteado por una administración que te cierra las puertas a todas nuestras reivindicaciones y no te sa-

be o no quiere darte ninguna salida a nuestra grave situación, pisoteados por los ayuntamientos, que necesitan meses y meses para aprobar unas tarifas y cientos y cientos de viajes, como si estuvieras pidiendo limosna, y sin embargo te suben las tasas sin mirarse los tantos por cientos, ni la cuantía, como si nosotros fuéramos los reyes del petróleo, pisoteados por nosotros mismos, por unos compañeros que no reparan en el daño que le hacen a la profesión cuando cobran precios abusivos escarmentando al futuro cliente, o cuando miran de no hacer un servicio porque es malo sin pensar que lo tendrá que hacer otro compañero, o aquellos otros que porque el trabajo está mal miran de hacer los servicios por bajo precio, sin mirar los



sudores que ha costado el conseguir unas tarifas aceptables (por carretera y solo en EUZKADI y CATALUÑA), pero a pesar de todo y de todos, es bonito y da esperanza ver que hay unos hombres que dejando las críticas de unos y la incomprensión o comodidad de otros, lucha, trabaja, se

mueve, para darle soluciones al problema, lo conseguirán o no lo conseguirán, lo harán bien o lo harán mal, pero lo hacen, y esto a mí me da fe, me da esperanza en que se van a conseguir muchas cosas, se que costarán, que se fracasara en muchas de las cosas que se hagan, pero tengo fe en que se conseguirán muchas otras, y es que compañeros cuando ves a tanta gente con tantas ganas de trabajar, de arreglar lo que haya que arreglar, de dar explicaciones a sus maneras de hacer las cosas por si estas maneras te pueden servir a ti, de preguntarte como las haces, tu por si les puede servir a ellos, tiene que darte fe y esperanza por fuerza, cuando ves esta unión entre todos los taxistas de ESPAÑA, uno piensa que no puede fallar que tiene que salir bien, que se va a lograr todo lo que se nos ha venido negando durante tanto tiempo, que vamos a conseguir ser unos trabajadores más, con una jornada laboral normal como todo el mundo, que vamos a poder tener tiempo para poder conversar con nuestra mujer, que vamos a tener tiempo para poder jugar con nuestros hijos, que vamos a poder cambiar nuestro coche sin problemas de financiera, ¿Qué esto es un sueño? pues la verdad yo no creo lo sea, yo creo que esto puede hacerse realidad, pero para ello tenemos que poner todos nuestro grano de arena, tenemos que arrimar el hombro todos, tenemos que quitarnos alguna manía como puede ser el comprar el coche más caro que no quiere decir que sea el más rentable, tenemos que comportarnos con los clientes, con los precios, con los compañeros, pensar que lo que no queremos para nosotros no tenemos porque quererlo para los demás y pensar, pensar en dar soluciones, dar ideas, dar soluciones aunque nos parezcan absurdas, pues muchas veces una mala idea puede ser una solución fabulosa, ¿Os habeis parado a pensar que en TERRASSA en estos mo-



CATALUÑA

INFORME SINDICAL

Debemos unificar nuestra acción con miras a defender nuestra maltrecha profesión. Se ha de llevar a cabo la organización del taxi de acuerdo con la opción de trabajo elegida por la mayoría de los taxistas que han respondido a la encuesta realizada por la Corporación Metropolitana de Barcelona.

Debemos aceptar la opción elegida (1), aunque el abstencionismo ha jugado un muy importante papel en el resultado de la encuesta, puesto que ha sido de un 50 % aproximadamente. Dentro de este abstencionismo, se encuentra la inmensa mayoría de los trabajadores autónomos, en cambio los pluriempleados no han despreciado esta ocasión para afianzarse una mayor seguridad de su doble sueldo, aún a costa de los verdaderos taxistas.

DELEGADOS DE LA C.M.B.

Existe la necesidad de nombrar uno o dos delegados por cada municipio de los existentes en el ámbito metropolitano, a fin de conocer de cerca las inquietudes y la problemática del taxi en cada uno de ellos, como son: paradas de taxis, camino vecinales, radio-taxis y otros que pudieran surgir. Sabemos de su problemática, así como no nos es desconocido el hecho de que la C.M.B. no ha sido asumida por los taxistas antes llamados de pueblos, sobre todo en lo que a tarifas se refiere. Ante esta situación, debemos tratar de llegar a un acuerdo entre los delegados elegidos y la secretaría técnica responsable de la C.M.B.

RELACION DEL STATC CON LAS CENTRALES SINDICALES OBRERAS

Se deben mantener contactos con las centrales sindicales obreras cuando así lo precise la situación. Ahora bien, se ha de hacer constar que la problemática no siempre es la misma, dado el carácter autónomo de unos y el asalariado de otros.

Somos conscientes del reducido número de asalariados legales que hoy existen, siendo infinitamente superior el del grupo formado por los pluriempleados y asalariados que además cobran el carnet de paro. Todo esto nos lleva a las inhumanas jornadas de hasta 16 horas, debido a la desleal competencia de que somos objeto por ese grupo los trabajadores autónomos lo cual beneficia únicamente a las "flotas" y a los empresarios sin escrúpulos.

OFERTA ESPECIAL DE AUTOMOVILES SEAT PARA EL SINDICATO DE TRABAJADORES AUTONOMOS DEL TAXI

NUEVOS MODELOS DIESEL 131 y RITMO

FACILIDADES EN LAS FINANCIACIONES

ACEPTAMOS EL TAXI USADO

TRATO DIRECTO Y PERSONAL

CONRADO CABANILLAS

Tel. part. 353 46 59
de 20 h. en adelante

Horas de oficina de 8 a 13,30
Tel. 330 81 13



OBSEQUIO: PILOTO VERDE – PLACAS SP –
– PINTURA Y 30 LITROS COMBUSTIBLE –

AGENTE DE VENTAS ESPECIALIZADO EN TAXIS

LLAMEME Y PASARE A VISITARLE DONDE VD. QUIERA

CONTRA EL FRAUDE

Barcelona, —La Corporación Metropolitana pondrá en circulación a mediados de enero una brigada móvil con cuatro o cinco funcionarios que se dedicará única y exclusivamente a controlar taxis. Se trata de inspeccionar los vehículos para comprobar que lleven los taxímetros en regla, así como la correspondiente licencia y documentación.

El equipo de la brigada móvil circulará por el área barcelonesa en un coche oficial, convenientemente camuflado para evitar ser reconocido por los taxistas y cuando el jefe lo crea oportuno, parará a determinado vehículo de la flota amarilla, se acreditarán sus ocupantes como funcionarios del servicio de control y llevarán a cabo la revisión.

IMPONER LA LEY

La Corporación Metropolitana intenta con este servicio que la Administración no sea vista sólo como un ente burocrático, sino un organismo vivo, con presencia en la calle que es donde diariamente surgen los problemas, especialmente en este controvertido servicio público.

Los miembros de la brigada secreta tienen también como misión controlar el pluriempleo, la correcta aplicación de tarifas y suplementos, la adecuada presentación del vehículo y la supuesta ilegalidad de determinadas licencias.

Si se descubre alguna irregularidad, se abrirá un expediente, que a partir de ahora se intentará resolver, no mediante sanciones administrativas —retirada temporal de licencias—, sino por medio de sanciones

PRIMER PASO PARA LOCALIZAR A PRESUNTOS TAXISTAS QUE NO CUMPLEN CON LA LEY: LA CORPORACION METROPOLITANA MONTA UNA BRIGADA SECRETA PARA SEGUIRLES LA PISTA Y MULTARLES.

económicas, es decir, multas.

Tanto el regente de la Corporación, Trias de Bes, como el director de servicios, Torres, informaron ayer durante una rueda de prensa que la consulta a los taxistas sobre la posibilidad de establecer cierto horario en el servicio ha dado como resultado, que la inmensa mayoría prefiere seguir como hasta ahora.

Ambos dirigentes apuntaron la posibilidad de poca demanda la aplicación del sistema de turnos que obligaría a los taxistas a trabajar media jornada, con lo que podría haber un mejor reparto del trabajo.

Los ingresos del Estado por la venta de gasolina de automóvil en España, son los más altos de Europa, a juzgar por uno de los cuadros estadísticos incluidos en la memoria de la gestión del delegado del Gobierno en Campsa correspondiente al pasado ejercicio.

En dicho cuadro se especifican claramente los datos de la distribución del precio final de las gasolinas super y normal y el gasóleo auto entre la suma de costes y beneficio empresarial y los ingresos para el Estado en trece países europeos.

España registra en los tres casos el coste y beneficio empresarial más bajo de todos

los países estudiados, así como los ingresos más altos para el Estado en lo que respecta a la gasolina super, que es de 30,75 pesetas litro, es decir, 66,83 por ciento sobre su precio de venta.

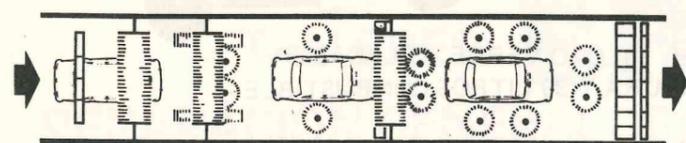
Por lo que se refiere a la gasolina normal, sólo el Estado italiano supera al nuestro. Los ingresos para el Estado español, son de 25,90 pesetas litro, es decir, el 64,7 por ciento del precio final.

En lo referente al gasóleo de automoción, el Estado ingresa 7,56 pesetas litro, es decir, un 36 por ciento del total, siendo en este caso superado por los estados de Alemania, Suiza y Francia.

Indiscutiblemente, estas cifras de ingresos por el concepto de los distintos gravámenes que sobre la gasolina o los otros derivados del petróleo, obtiene el Estado, no nos ofrecen otras perspectivas que preguntarnos, ¿hasta cuando seguiremos los automovilistas pagando la mayor parte del coste del petróleo, cuando de él se obtienen otros productos más importantes y no solo gasolinas o gasóleos?

Al paso que vamos, el precio del combustible llegará a superar al del oro y no precisamente al oro negro, si no al otro, más brillante y reluciente.

La instalación más moderna AUTO-JET única en España



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.

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

PRECIO ESPECIAL

PARA TAXISTAS

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



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

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

CATALUÑA

INFORME DE LAS REUNIONES MANTENIDAS POR EL CONSELL EN EL MES DE DICIEMBRE

Reunión del Consell del día 4

En esta reunión se discutieron puntos de bastante importancia como son: tasas y revisiones.

TASAS:

Este punto fue largamente debatido, dado el desembolso económico que debe efectuar el taxista, más teniendo en cuenta lo crítico de nuestra situación.

Después de dos largas horas de discusión, en las que el STATC ofrecía la solución de pasar la revisión del año 1.981, habiendo efectuado el pago de las tasas de 1.978, y 1.979, contra la dada por la C.M.B., que exigía el pago de las tasas hasta la actualidad es decir 1.981, no se llegó a ningún tipo de acuerdo, quedando pendiente de la próxima reunión.

REVISIONES:

Ante la petición del STATC para que se unificaran en un solo día las revisiones actuales, la C.M.B. se comprometió a solucionar el problema, ahora bien sería preciso hacer efectivas las tasas de 1.978, 1.979 y 1.980. Por otra parte la C.M.B. comunicó la inmediata creación de una comisión informativa (vigilantes) para el colectivo amarillo.

Revisión del Consell del día 23.

En esta segunda reunión del Consell Coordinador del Servei del Taxi, en lo que iba del mes de diciembre, se dió respuesta a la incógnita que quedó en la anterior reunión, es decir: ¿Qué pasaría con las revisiones y las tasas?

Esta vez la C.M.B. se comprometió a que, cumpliendo lo marcado en el Reglamento Nacional, las revisiones quedarían unificadas en un solo día. Esto está condicionado a que se paguen las tasas de 1.978, 1.979 y 1.980 en el presente año y a la aprobación de la Generalitat.

Asimismo se aprobaron las siguientes normas complementarias:

- Se debe llevar en el vehículo un letrero (adhesivo de papel parecido a los actuales horarios) de identificación especificando: fiesta semanal, descanso anual, horario de trabajo, núm. de licencia y matrícula del vehículo.
- Con respecto a los Radio-Taxis, se iniciará el cobro tan pronto se les adjudique el servicio.
- Según la última propuesta de nuestro sindicato, la fiesta semanal del martes se indicará con una M y el miércoles dejará de ser Mi para ser una X.

AVISO: Yá puede recoger los Vales para 5 pinchazos gratis en el STATC ó pasar directamente por LIPECAR

COMERCIAL LIPECAR

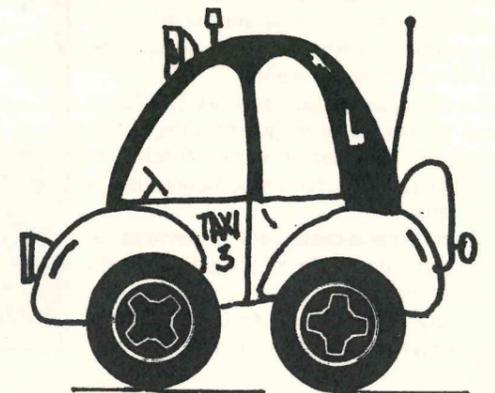
AL SERVICIO DEL
TAXI

Teléfono 245 08 73

MONTAJES RAPIDOS

Ausias March, 131-135 (esq. Cerdeña y Ribas) BARCELONA-13

NEUMATICOS TODAS MARCAS
RECAUCHUTADOS Y DE OCASION
PINCHAZOS EQUILIBRADOS
ALINEACIONES DE DIRECCION
AMORTIGUADORES DISCOS
PASTILLAS DE FRENOS Y
SUSPENSION



la opinión del lector

OBJECIONES A TAXI LIBRE

Madrid 1 de enero de 1981
Juan Pedro Triguero Martínez

Objeciones sobre la información, y alternativas del Congreso que aparecen en este su primer número.

Después de tanto tiempo, y lucha, por las libertades democráticas, amén de varias horas de trabajo robadas a la familia, lucha que en diferentes condiciones continuo llevando.

Sin embargo la política de este II Congreso, nada ha cambiado de la ya iniciada en el I. Por ello me hace presagiar que no se respeta la democracia que tanto hemos venido defendiendo en el pasado.

Mi oposición a la anterior política de la Federación de Madrid, tenía la esperanza, ante los últimos cambios habidos en la misma que acabarían de una vez con esa política estrecha, y cerrada de la anterior junta. No solo ha sido así, sino que han aumentado las contradicciones en este sentido.

Pués bien, ya no se trata de la Federación de Madrid en concreto, si no de la CONFEDERACION.

Se ha celebrado un Congreso, donde se han discutido el cambio de estatutos, y alternativas que solo conocemos a través de la revista, es preciso formular algunas preguntas al respecto. ¿Quién ha elaborado las tesis de ese Congreso? ¿Donde están las aportaciones de la base? ¿Quién ha elegido a los delegados al Congreso? Las declaraciones de un representante de la Federación de Madrid a una revista en contestación a la impugnación que yo y un grupo de compañeros presentamos al Congreso, de que los representantes habían sido elegidos en unas elecciones no sirve, puesto que en unas elecciones los elegidos tienen una misión concreta, la defensa de los intereses del sindicato o mejor dicho de sus afiliados. Pero la representación ante un congreso democrático le corresponde a la base, la elección de los hombres más aptos y honrados. Tampoco sirve argumentar que se ha hecho en base a los estatutos anteriores, aunque estos fueron de igual forma aprobados.

Pués estos recortes a la participación, solo demuestran oportunismo por ocupar los cargos en perjuicio de la democracia, y dan la razón a los enemigos de ella para criticar a los sindicatos de clase, por ello considero positivo esta crítica y que los dirigentes den una explicación de algo que en Madrid es de dominio público, debido, fundamentalmente a la propaganda que han hecho del Congreso y la poca información que han dado del mismo, razón por la que salimos al paso y pedimos explicaciones.

Yo en líneas generales coincido en algunos puntos, pero considero, que se deben simplificar marcando unos concretos a corto y medio plazo. Pero voy a tratar de ceñirme a los temas que se exponen:

El punto 1º trata de congelar las licencias, esto es correcto pero entiendo que si ponemos en marcha el programa de reestructuración, ya estamos congelando las licencias, aunque en este programa es preciso dar soluciones inmediatas que hagan posible la larga y difícil tarea que ello lleva consigo, tarea que de no dar esas soluciones muchos no aguantaremos la crisis que nos azota.

2º.— Hablais de negociaciones con las casas comerciales de vehículos, para conseguir, encauzar hacia un nuevo prototipo de vehículo, y con ello conseguir el abaratamiento. Entiendo que esta misión comercial es ajena al sindicato, y más propia de las cooperativas de servicios. La misión del sindicato debe ser la lucha política para organizar a los trabajadores presionando a las cooperativas actuales a que funcionen y a través de ellas crear esa CENTRAL DE COMPRAS bajo una misma dirección cooperativa.

Esto, como en el caso del combustible, es competencia de la cooperativa por muchas razones, porque posee la mayoría afiliada a ella, porque tiene más solvencia económica, y porque es el único vínculo donde todos podemos y debemos unificarnos, y al sindicato le queda la lucha o ayuda política.

En el apartado B exponéis de formular propuestas a la administración para mejorar la industria del taxi. Yo entiendo primero que las propuestas las debéis formular ante todo a la base y luego esta que decida, segundo que el taxi no es una industria sino una herramienta de trabajo, y este título debe ser una reivindicación del autónomo.

4º.— Sobre los créditos oficiales del estado y todo tipo de bienes de equipo sigo exponiendo que estos deben ser reivindicados a través de la cooperativa democrática de servicios, al Ministerio de trabajo, aquí el sindicato también tiene su lucha política hacia la cooperativa además de la propia que desarrolle como organización.

5º.— Hablais de las tarifas urbana, e interurbana, pero la tarifa interurbana se debe igualar a la hora parada en la ciudad respectiva e incluirla en el taxímetro, además normalizar los límites, que como es natural esto es competencia de cada localidad.

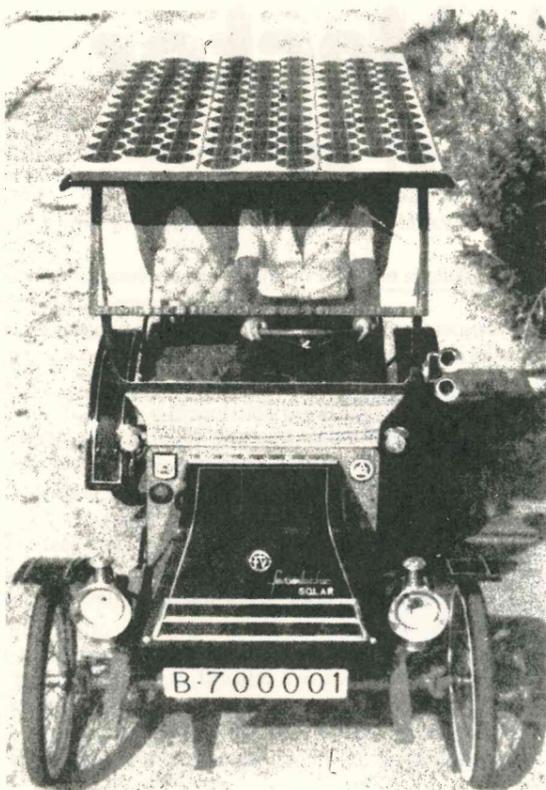
7º.— Exponéis hacer llegar a la administración, las propuestas de modificación del reglamento nacional aprobadas en vuestro Congreso. Si digo vuestro Congreso es porque eso parece que dais a entender, como si no contase el resto de los taxistas del Estado. Yo entiendo que lo democrático es que esas propuestas sean presentadas a una asamblea y cada organización unitariamente las presente pero con el apoyo de la base.

8º.— En el tema de las cooperativas, creo que no se debe tratar de hacer otras unicamente donde no existan ninguna, puesto que la tarea política debe ser de desarrollar las que existen y presionar para que funcionen, y así partimos de la unidad y no de la división.

10º.— "Hacer llegar al conjunto de los partidos políticos parlamentarios", esto me parece un tanto estrecho y antiunitario, lo suyo sería a todas las fuerzas políticas que luchan por la democracia.

11º.— "Que los automóviles taxi sean eximidos del impuesto de lujo a partir del cuarto año", no me parece correcto. Entiendo que el taxi para el autónomo que no tiene asalariados debe ser considerado como herramienta de trabajo, lo mismo ante Hacienda que ante el municipio, tanto en impuestos como en las tasas y transferencias y en este sentido no se puede pedir que sea exento para venderlo, cuando se adquiera como herramienta.

Espero que estas consideraciones sean publicadas, ya que como socio de base y de la Federación de Madrid tengo algo que exponer ante las alternativas que se traten de mi profesión, en cuyo caso me vería obligado a acudir a otras fuentes de información que no considero correcto siendo socio de este sindicato.



Con su carrocería antigua pero con una técnica revolucionaria, el «Fervelectric-solar» del señor Ferret rueda flamante por las carreteras españolas

YA RUEDA POR ESPAÑA EL PRIMER COCHE DE ENERGIA SOLAR

El hecho de que sea antiguo no significa que esté viejo, ya que el coche que vemos en las presentes fotografías es el más moderno y revolucionario automóvil de cuantos corren por el mundo. Su inventor ha logrado sustituir la carísima y cada vez más escasa gasolina por unas simples baterías solares que dan la suficiente energía para que el coche pueda viajar a buen ritmo.

Juan Ferret Carbonell, es un hombre sencillo, amable, simpático y abierto.

Su fama, conseguida en poco más de dos semanas, no ha cambiado su afabilidad ni se le ha subido a la cabeza. Sigue siendo el mismo de antes, aunque ahora aparezca en los periódicos y las revistas al lado de su prototipo solar.

Juan Ferret vive en El Vendrell, en la provincia de Tarragona, y allí, pieza a pieza, ha construido este coche que anda única y exclusivamente movido por energía solar, y que ha bautizado con el nombre de "Fervelectric-solar".

Con una velocidad media de 50 kilómetros hora sin consumir ni una gota de gasolina el señor Ferret pasea flamante con su nuevo automóvil por toda la población y la provincia.

—¿Cree usted en serio que este tipo de vehículos tienen futuro?



Luis Casals, el hermano del fallecido músico catalán Pau Casals, condujo el coche solar el día que cumplía 90 años

UN SENCILLO MECANISMO

—Desde luego que sí. Pero para ello sería necesario que las grandes fábricas de automóviles se volcasen en la investigación de los motores movidos por energía solar. Los esfuerzos aislados de personas como yo no sirven para nada. Hay demasiados intereses creados.

—¿Cómo se le ocurrió la idea?

—Todos conocemos los problemas que existen actualmente en el mundo entero, a causa de la falta de gasolina. Yo he querido simplemente aportar mi granito de arena.

—Y ¿por qué lo construyó sobre el chasis de un modelo antiguo?

—Por el problema de la matriculación. El chasis y la carrocería de este coche ya los tenía contruidos desde hace años y tomé como ejemplo un automóvil antiguo y sencillo de construir. Aun así tarde dos años en conseguir matricularlo. En la actualidad, querer matricular un coche con las características del mío y además construido en materiales modernos llevaría muchísimo tiempo de espera.

—¿Cuánto le ha costado construir su coche?

—Realmente, no lo sé porque en su construcción han colaborado muchas personas de El Vendrell y es muy difícil de calcular.

—Explíquenos como funciona su invento.

—Las placas fotovoltaicas del techo transforman los rayos del sol en energía eléctrica. Esta electricidad carga unas baterías que, a su vez, son las que suministran al coche la suficiente energía para moverse.

—Y, si el tiempo se nublara durante una semana entera...

—... Está todo previsto. El coche lleva un cargador normal de batería que puede conectarse a la red eléctrica, en casos de emergencia.

—¿Cuál cree que podría ser el precio de un automóvil solar fabricado en serie?

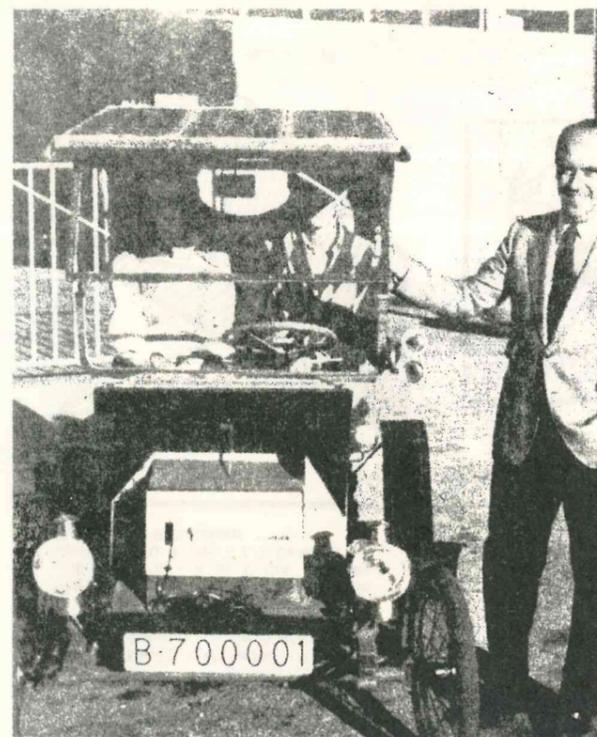
—Ahora mismo, no tengo ni idea, pero sí puedo decirle que mucho más bajo que el de un coche de ga-

solina, dada su sencillez y carencia de problemas mecánicos.

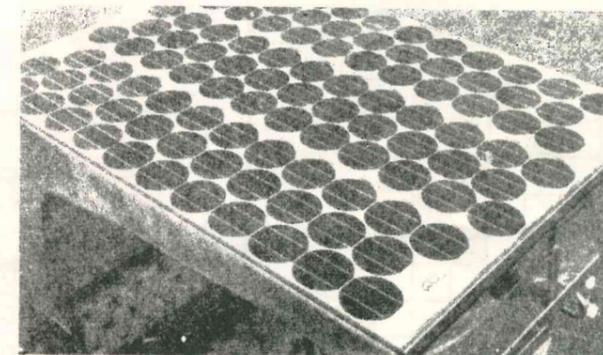
—¿Cuándo veremos los coches solares fabricados en serie?

—Esto no depende de mí. En cualquier caso es cuestión de las grandes empresas. Mi coche presenta aún muchos problemas y deberían ser perfeccionados con grandes investigaciones. Existen ya baterías capaces de acumular una grandísima cantidad de energía y deberían ampliarse los conocimientos para conseguir aprovechar al máximo todas las posibilidades que la energía solar nos ofrece. Pero esto hay que hacerlo entre todos. Ya le dije que el esfuerzo aislado no sirve apenas nada.

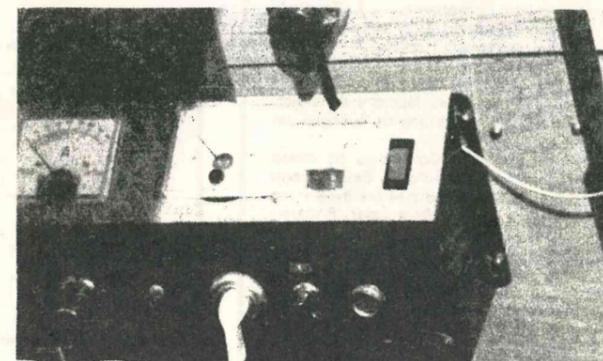
De nada o mucho, el esfuerzo de este hombre ha servido, al menos, para que supiéramos que es posible ya ahora, construir un coche que pueda prescindir del cada día más caro "oro negro". Sería interesante que la investigación continuara ya que, hoy en día, una de las pocas cosas gratis que aún nos queda es el sol. ¡Y más en España!



El inventor del coche muestra, abriendo el capó de su automóvil, cómo en su interior no queda una sola pieza del antiguo motor de explosión. La técnica superó al motor de gasolina



Las placas solares van estratégicamente situadas en el techo del coche para que recojan directamente toda la energía del sol. Este puede ser un sistema que revolucione la técnica



A través de estos amperímetros se sabe la intensidad con que las células fotovoltaicas, que recogen la energía del sol, cargan las baterías

**La Primera
MARCA**



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

**en lubricantes
para automoción**

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

**LUBRI
CAN
TES** 