



TAXI LIBRE

REVISTA MENSUAL INFORMATIVA NACIONAL *Gener 1981 ?* EJEMPLAR GRATUITO

**2º CONGRESO
C.S.T.A.T.
MADRID**

RITMO DIESEL

EL TAXI EN CRISIS



**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** 



TAXI LIBRE

De la Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi de España.

Secretario General
Miguel Tomás
Capitán Haya, 56, 9º, 6º
Tel. (91) 270 47 01
MADRID-20

Pujadas, 11, Entlo. 1ª
Tel. (93) 300 23 14
BARCELONA-18

REDACCION Y PUBLICIDAD
Pº de Gracia, 78, 2º
Tel. (93) 215 64 88
BARCELONA-8

Editor y Director:
JULIO CAYUELA TORMO

Secretaria de redacción:
CATY OLID

Colaboradores:
Montserrat León
Bell.
Javier Aleyac
Juanjo

Delegación y Publicidad en Madrid.
Zazuar, 2, 3º
Tel. (91) 203 67 36
Sta. Eugenia
MADRID-31

Revista gratuita de difusión nacional para los trabajadores autónomos del taxi.

Imprime:
SUPERGRAF
Aguila, 10 - Barcelona

Fotocomposición:
EURO TEXT

Fotolitos:
MACOLOR

Color:
EUROGAMA

Depósito Legal Nº

EDITORIAL

Coincidiendo con la aparición de este primer número de la revista TAXI!, se ha celebrado el II Congreso de la Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi de España. Este es un momento importante en el sector, ya que, debido a la situación económica que atravesamos, la rentabilidad del taxi cada vez es más problemática por la falta de poder adquisitivo del potencial usuario y del incremento desorbitado de los costes de explotación del vehículo, seguridad social, etc. A esta situación se ha de añadir la poca visión de los Ayuntamientos en su política de avestruz, al creer que el problema del paro se va a solucionar concediendo más licencias de taxi, sin tener definida la política municipal, sobre transportes públicos y haciendo del taxi complemento de aquellos, como servicio alternativo, con lo que esto conlleva.

De ahí nuestros esfuerzos por entablar un diálogo constructivo con los Partidos Políticos con representación parlamentaria y municipal, afín de hacerles llegar la situación del sector en cuanto a la falta de rentabilidad y conseguir la contingentación general de licencias a nivel Municipal.

Este congreso ha servido para elaborar una política sindical concreta, que recoge en su seno la problemática y alternativas del trabajador autónomo del taxi, hoy por hoy el 90% de los taxis del país. También ha servido para crear una infraestructura organizativa suficiente para llevar adelante nuestro proyecto sindical.

La confederación ha cubierto la etapa primaria de su creación y emprende una nueva fase, que va a hacer llegar al conjunto de los taxistas españoles nuestras alternativas, y esto se va a facilitar a partir de la publicación de esta Revista, vuestra Revista TAXI!.

Desde aquí hacemos un llamamiento para que os comuniquéis con nosotros y también a que vosotros, Trabajadores Autónomos del Taxi de España, exijais a las organizaciones donde estais encuadrados soluciones concretas a los problemas del taxi y planteéis la unión de las vuestras a las que ya hoy están trabajando con honestidad en nuestra Confederación.

Frente a la situación actual del sector, la Confederación va a intentar congelar las concesiones de licencias al número de Taxis por habitantes y elaborar estudios concretos de la situación económica y social del trabajador Autónomo del Taxi.

En este país no se tiene en cuenta por ejemplo el índice de peligrosidad que conlleva la conducción de más de 8 horas de trabajo continuado ni tampoco la cantidad de enfermedades profesionales que nuestra profesión genera.

Hay que tener en cuenta que en la actual ley del transporte no se refleja para nada el taxi, y en cualquier país se consideraría incompleta si no recoge al conjunto del transporte que se mueve a través de vehículos ya sean pasajeros o mercancías.

La confederación hoy ya tiene relación con Sindicatos afines de Europa así como intercambio de documentación con Francia, Italia e Inglaterra para poder incorporar todo aquello que de positivo tenga la explotación del taxi en éstos países.

Otro de los grandes problemas actuales es la financiación debido a que no hay una vía directa a los créditos oficiales mientras en este país los presupuestos del Estado son utilizados para salvar a las grandes empresas sin ningún tipo de garantías de situaciones definitivas.

La política Económica del Gobierno no recoge para nada al sector de Autónomos cuando somos más de cuatro millones, esta es una de las grandes contradicciones, pues mientras se buscan soluciones a las Empresas y al paso, nada se dice de soluciones a nuestros problemas.

Estos y otros muchos, son los que la Confederación tratará de llegar a su solución y lo conseguiremos sólo con el esfuerzo de todos los taxistas en beneficio de un interés común.

MIGUEL TOMAS
SECRETARIO GENERAL

2º CONGRESO C.S.T.A.T. MADRID, 25-26 OCTUBRE

DOCUMENTOS DE RESOLUCION
DEL II CONGRESO
DE LA CSTAT
CELEBRADOS EN MADRID LOS
DIAS 25 y 26 DE OCTUBRE

Los trabajadores autónomos del taxi no son ajenos a la situación de crisis en que está inmerso la totalidad del sistema de producción del país, al contrario, los trabajadores autónomos del taxi por su condición si cabe, inferior al asalariado y a los empresarios, reúnen una serie de factores que hace que la profesión este, dicho en términos empresariales, en quiebra.

La CSTAT, a través de los debates producidos, en las diferentes comisiones de trabajos que componían su II Congreso ha conseguido elaborar un análisis bastante exacto de cual es la situación de este sector, así como la forma de llegar a soluciones que racionalicen la prestación de los servicios del taxi en las diferentes ciudades del Estado Español. El II Congreso de la CSTAT ha resuelto las siguientes cuestiones:

1. A nivel organizativo, la CSTAT ha adecuado sus formas de gobierno así como sus reglamentos y estatutos, al nuevo contenido de la Confederación. Desde la celebración del I Congreso se entró en una época de incorporación de Asociaciones y Federaciones todas las regiones y provincias del Estado, necesitando por tanto dotarse de los organos de po-

der y de decisión de lo más representativo y de acorde a la nueva situación.

2. Nos ratificamos como sindicato que tiene como objetivos:

- a) la representación, defensa y promoción de los intereses de los trabajadores autónomos del taxi de carácter general que sean comunes a todas las organizaciones sindicales afiliadas.
- b) la gestión de los intereses comunes a las organizaciones afiliadas que sean susceptibles de ello.
- c) formular propuestas a la Administración sobre acciones, reformas o medidas para el desarrollo y mejora de las actividades de la industria del taxi.



Para nuestro sector la consecución de los gobiernos autonómicos en las diferentes regiones y nacionalidades, abre una puerta a una posibilidad de reestructuración del sector de acuerdo a las características de cada ciudad o población. Debemos en la medida en que nos sea posible la participación para la consecución de estas autonomías.

Debemos, no obstante, no olvidar las negociaciones que hasta ahora han sido mantenidas con el Gobierno Central, de cara a la consecución de aquellas reivindicaciones surgidas de este Congreso y que sean de su competencia.

La Confederación, como sindicato de los trabajadores autónomos del

taxi, se plantea unas alternativas muy concretas para el sector. Partimos de una concepción de lo que son los componentes de esta Confederación, esta concepción indudablemente, determina el tipo de alternativas que podemos lanzar. La línea que planteamos va hacia la problemática de los trabajadores autónomos. No nos planteamos ningún tipo de reivindicaciones o planificaciones como empresarios, ni tampoco cuestiones de carácter laboral como las que surgen entre empresa y trabajador nuestra problemática va encaminada a resolver todos los problemas que como trabajadores autónomos se derivan de nuestra condición.

vo. Llegándose a la contingentación de un número de licencias por habitantes de acuerdo con las necesidades reales de cada población.

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

3. Luchar por frenar el aumento de los costes de los carburantes y a ser posible, poder utilizar el gasoleo B a los precios actuales, aunque el Gobierno Central ha respondido con un no a cualquier tipo de subvención. control de la calidad y precio de bu-

dustrial). Creación de los mecanismos de aprobación anuales de las tarifas de acuerdo con el incremento del coste de la vida y del mantenimiento de explotación del vehículo. Ese sin duda, a de ser uno de los logros prioritarios a conseguir.

6. Una Ley del Transporte que garantice la profesionalidad y la adecuación de la explotación del servicio de taxi a la situación actual y real, a partir de estudios en profundidad de la problemática del sector.

7. Hacer llegar a la Administración las propuestas de modificaciones del Reglamento Nacional aprobadas en nuestro II Congreso y que recoja las características comarcales, locales, nacionales y del tipo de vehículo adecuado a la zona de prestación y donde de una vez para siempre se pueda acabar con la corrupción, el pluriempleo y las flotas, núcleo generadores de asalariados.

8. Creación de Cooperativas de consumo y servicios con carácter y funcionamiento democrático, denunciándose las que no sean más que meras entidades comerciales particulares.

9. Racionalización de los trámites, agilización de todas aquellas gestiones que conlleva la explotación de los taxis, unificación de las diferentes revisiones anulándose aquellas que no sean necesarias.

10. Hacer llegar al conjunto de los Partidos Políticos con representación parlamentaria a través de los responsables de política municipal de los mismos, a fin de dar a conocer la problemática del taxi para que se corresponsabilice con la misma.

11. Que los automóviles destinados al servicio del taxi queden totalmente eximidos del pago del impuesto de lujo, a partir del 4º año de su matriculación para transferirlo a servicio particular.

A propuesta de la comisión de candidatura fueron elegidos los siguientes compañeros que forman el Secretariado Ejecutivo de la CSTAT.



NUESTRAS ALTERNATIVAS SON:

1. Congelar las concesiones de licencias a nivel municipal, según la relación actual de taxis/nº de habitantes y anular aquellas que no presten servicio actualmente. Hacer estudios en profundidad de las necesidades de las diferentes poblaciones de España en lo referente al tipo de transporte público que necesitan y adecuar al taxi a una función de complemento de aquel nunca substituti-

tano y creación de puestos fijos de distribución a granel del mismo, así como una red de distribución suficiente.

4. Facilidad de acceso a través de la intervención del Estado a los créditos oficiales para poder renovar los vehículos.

5. Se tiene que ir a una tarifa urbana e interurbana, en España, como mínimo suficiente, para cubrir los costes de explotación del servicio, teniendo en cuenta, a todos los tipos de servicios (zona rural, turística, in-

Secretario General:
MIGUEL TOMAS ROMERO
Barcelona

Vicesecretario general
ANTONIO RIBERA
Madrid

Sec. Finanzas
FELIX MENENCIO
Madrid
ALBERTO BARRADO
Caceres
FELIX GALLEGO
Valencia
SILVIO VERAMENDI
Guipuzcoa
BALBINO SANCHEZ
Huelva



Madrid, 25 - 26 octubre 1980

NOTA PARA NUESTROS LECTORES TAXISTAS

NUESTRA REVISTA SE FINANCIA UNICAMENTE CON LA APORTACION ECONOMICA DE LAS FIRMAS COMERCIALES QUE INSERTAN SUS ANUNCIOS. DESEANDO EN BENEFICIO DE NUESTRA PROFESION, MANTENER Y AUMENTAR TANTO LA DIFUSION DE "TAXI" COMO LA CALIDAD DE LA MISMA, SOLICITAMOS DE TODAS LAS FEDERACIONES EN CAPITALES DE PROCINCIA SU COLABORACION PARA FACILITAR A LA REDACCION, LAS DIRECCIONES, CONTACTOS Y DEMAS DATOS QUE PUEDAN APORTAR NUEVOS ANUNCIANTES, LLEGANDO A CUBRIR FIRMAS COMERCIALES DE AMBITO LOCAL, PROVINCIAL O NACIONAL. CUALQUIER COLABORACION PRESTADA SERA EN EL BENEFICIO PROPIO DE TODOS NOSOTROS Y DE NUESTRA PROFESION.

MUCHAS GRACIAS
Miguel Tomás
Secretario General

ASTURIAS

LA FEDERACION ASTURIANA DEL TAXI INFORMA

Esta Federación, informa a todos sus afiliados que el próximo mes de Enero haremos nuestra Asamblea Provincial para la que tendréis cumplida información de los temas a tratar en la misma a través de vuestros Presidentes de zonas o vocales nombrados por vosotros. Como avance podemos daros ya que van a estar presentes nuevas Asociaciones como son: Cangas de Narcea y Comarca, Vega-deo y Comarca, Gijón, Aviles y Comarca

y además afiliados que aunque no se han constituido en Asociación vendrán de poblaciones como: Nava, Infiesto, Colunga, Villaviciosa, etc.

Para información general (Afiliados ú no) tenemos que comunicaros que nuestra lucha con las Administraciones Locales y Regional esta siendo dura, pero que no cesamos en nuestras reclamaciones lógicas y coherentes y éstas poco a poco nos van

escuchando cada vez más. Tenemos en este momento (12-11-80) la Reglamentación Municipal de Oviedo sin aprobar por la Corporación llevando casi un año de trabajo en la misma, por una parte, demuestra la ineficacia de la actual Corporación, y por otra, que lo que nos presentaron era una Reglamentación INACEPTABLE y a fuerza de machacar y negociar esperamos que salga aceptada por todo el conjunto de Taxistas de este Municipio (AUTO-

FEDERACION ASTURIANA SINDICAL DE

TRABAJADORES AUTONOMOS DEL TAXI

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



TAXIS y AUTO-TURISMOS) y que se van los Taxistas Ovetenses que la única que les a defendido a sido la Federación, porque nosotros anteponeamos los intereses generales a los particulares y en la mesa estaba la Asociación de Empresarios que lo unico que defendió fue el bien particular de cuatro "señores". No podemos dejar sin denunciar publicamente la DESAFORTUNADA Y TOZU-

DA actuación de la Corporación de San Martín del Rey Aurelio que en contra de todos los taxistas del Municipio acondicionó una nueva Parada de Taxis en El Entrego para cuatro compañeros que habiendo sido privilegiados por anteriores Corporaciones también lo están siendo por la actual. Esta nueva parada se encuentra a 50 metros de la que siempre existió para 15 vehículos que son los que

legalmente les corresponde trabajar en esa población. Todo esto se hizo en contra de la postura firme y coherente del Presidente de la Comisión de Transportes de dicha Corporación Sr. Campello López. Y por último queremos que se publique íntegramente o se fotocopie el escrito dirigido por nosotros al Exmo. Sr. Gobernador de Oviedo y su desafortunada contestación.

Con fecha del pasado 15 de Septiembre, se presentó una instancia solicitando al excelentísimo Sr. Gobernador Civil de la provincia de Oviedo que no se autorizaran la creación de nuevas licencias de autotaxi y auto-turismo en toda la provincia mientras no se justificara la necesidad de ampliación de las mismas. Igualmente se solicitó que fueran anuladas todas aquellas licencias de taxi que lleven más de 60 días abandonadas sin causa justificada a tal efecto el gobierno Civil de Oviedo nos mandó contestación por escrito con fecha 19 de Septiembre en la cual nos manifiesta que "según lo dispuesto en el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transporte en Automóviles Ligeros (R.D. 763/79, de 16 de Marzo de 1.979), las Corporaciones Locales pueden conceder las licencias aludidas conforme a lo dispuesto en el mismo, pudiendo los que se consideren perjudicados ejercitar ante los Tribunales competentes, las acciones de que se consideren asistidos". Lo que hacemos público para general conocimiento.

Oviedo a 12 de Noviembre de 1.980
José Luis Martínez Muñoz
Secretario de la Federación Asturiana
Sindical de Trabajadores Autonomos del Taxi.

La Confederación
Sindical os desea
a todos

FELIZ 1981



Asociación de Trabajadores Autónomos
del Taxi de Cartagena y Comarca

CARTAGENA

Carretera de la Palma, 20
Teléfono 51 11 23

Ante los problemas planteados en Cartagena y comarca, ésta Asociación de Trabajadores Autónomos, manifiesta públicamente lo siguiente:

Nuestros problemas ante el Ayuntamiento son varios y cada vez más agudos. Este Ayuntamiento definido como "democrático", pretende plantear la cuestión del control sobre la recaudación de los taxis, como si se tratase de la propia Hacienda pública. El control sobre las recaudaciones que el Ayuntamiento quiere someter a base del precintado del taxímetro, consideramos que está fuera de sus competencias y atribuciones.

Si se desea un control en general de todos los autónomos, sean o no del

taxi, estamos de acuerdo. Todos tenemos los mismos derechos y las mismas obligaciones para con la sociedad. No nos oponemos al control, siempre y cuando, este control se efectúe para todos por igual. No solamente del taxi como víctima una vez más de los problemas que pueda tener este Ayuntamiento democrático con su presupuesto. No queremos ser víctimas propicias para ello, nos oponemos a tal control por considerar que no es competencia exclusiva del Ayuntamiento.

El problema del taxi se agudiza todavía más cuando quieren solucionar otros problemas del sector, incorporando a la ciudad, taxis de otras zonas distantes en algunos casos hasta 15 kilómetros de la capi-

tal, en otras ocasiones se pretende también aumentar las licencias sin efectuar antes un planteamiento real del sector y sus consecuencias ante la crisis que se padece.

Las presiones de las centrales sindicales, con escaso número de afiliados que pertenezcan al taxi, quieren también intervenir dentro del sector, presentando a miembros que en otro momento fueron comerciantes del taxi y hoy no tienen relación con él.

Este es en resumen nuestra problemática actual que esperamos poder ampliar más extensamente en próximos números de esta revista, portavoz de nuestras inquietudes.

Cartagena, 18 noviembre de 1.980

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



- 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. ¡Comprúbelo! (Es nuestra especialidad)

ABRIMOS SABADOS TARDE

ALBISA
EL ESPIRITU AUTOMOVILISTA.
TALBOT



FEDERACION DE AUTONOMOS DEL TAXI DE LAS ISLAS

BALEARES

Reino Esclaramunda, 1 A, 3.º

Tels. 21 37 33 - 22 14 55 - 22 28 62

Palma de Mallorca

EL REY SE INTERESA POR LOS PROBLEMAS DE LOS TAXISTAS DE MALLORCA

Ante los distintos problemas planteados en estas islas sobre el sector del taxi y del cuál en distintas ocasiones ésta Federación ha cursado distintas notas a los medios informativos así como a las distintas Autoridades sin resultados positivos, para conocimiento general, esta Federación hace pública a todos sus miembros y demás taxistas del país la nota remitida a S.M. El Rey Juan Carlos y del acuse de recibo de la Secretaría del Rey, cursada durante la estancia de S.M. en Palma de Mallorca.

S. M. Don JUAN CARLOS I
REY DE ESPAÑA

Majestad:

Obra en nuestro poder la atenta carta de fecha 30 de Agosto que la Casa de Su Majestad el Rey nos remitió.

En contestación a la misma pasamos, mediante el presente escrito, a exponerle nuestro problema.

Pués bien, sabido es por la prensa que en la zona de la Bahía de Palma existe lo que se ha venido en llamar "la guerra de los taxis", motivada por las interferencias mutuas de los taxistas de los municipios de Palma, Lluçmajor, Marratxi y Calviá. Todo ello ha supuesto en no pocas ocasiones que sufrieran lesiones en propia carne quienes sólo pretendían ganarse el pan de cada día en una zona que por su configuración no tiene una delimitación clara. Otras veces han aparecido taxis incendiados y constantemente la Autoridad judicial debe intervenir en innumerables juicios derivados única y exclusivamente por las interferencias entre taxistas.

Toda esta enrarecida situación, como es fácil adivinar, exaspera los ánimos de los taxistas al no saber nunca qué pasará cuando se inicia una carrera que supone salir del término municipal otorgante de la licencia o incluso los taxistas de Palma que recogen pasajeros en el aeropuerto se ven amenazados e insultados por los taxistas del Aeropuerto, que se creen tener la exclusiva de la zona.

Con la publicación en el B.O.E. del día 13 de Abril de 1979 que aprobaba el Reglamento Nacional de Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros, la inmensa mayoría de los taxistas nos sentimos plenamente satisfechos por cuanto en su artículo 1º se dice textualmente: "Los municipios con área de influencia recíproca y, consecuentemente, interacción de tráfico, deberán coordinarse en fórmula jurídica adecuada (Mancomunidad, Agrupación, conciertos y otra) para la prestación de los servicios de este Reglamento, en forma unitaria, sujetándose el órgano gestor, en cuanto creación y adjudicación de licencias, a las normas subsiguientes y a las de la Ordenanza que puede dictar con arreglo al párrafo segundo de este artículo. Se presumirá que existe influencia recíproca e interacción de tráfico cuando entre el suelo urbano o urbanizable de uno y otro Municipio en Ente local no existe distancia superior a 25 kilómetros. Para el establecimiento de la coordinación señalada, que será obligatoria en los Municipios comprendidos en territorios insulares, "será preceptivo el previo informe del Ministerio de Transportes y Comunicaciones", todo lo cual significaba ni más ni menos que a partir de entonces podríamos trabajar sin ningún temor en el área de la Bahía de Palma.

Los meses, sin embargo, iban transcurriendo y la Administración no adoptaba ninguna resolución. Solicitamos entonces de los Ministerios competentes la creación del órgano adecuado para la prestación del servicio del taxi en la Bahía de Palma. Previamente los Ayuntamientos de Palma, Lluçmajor y Marratxi adoptaron el acuerdo de mancomunar este servicio, no así el de Calviá. Mientras tanto seguían las riñas, disputas y lesiones entre taxistas y la Administración permanecía impasible, continuamos las gestiones para ver de encontrar una solución entrevistándonos personalmente con el Gobernador Civil de la provincia, el Conseller de Transportes, el Delegado de Transportes y los Tenientes de Alcalde de los Ayuntamientos de Palma y Lluçmajor. Nadie parece tener competencia para resolver el asunto, una Autoridad nos remitía a otra y así van pasando los meses sin que se adopte ninguna solución.

Recientemente hemos tenido conocimiento que el Director General de Transportes Terrestres en escrito remitido al Gobernador Civil le notificaba que con carácter de urgencia convocara una reunión de las partes interesadas —Ayuntamiento y Consell— al objeto de formar un consorcio a los efectos establecidos en el señalado Reglamento, sin que hasta la fecha se haya siquiera convocado esta reunión.

Ante esta situación la pregunta de los taxistas es unánime: ¿es que nadie tiene facultades para hacer cumplir la Ley? Si un Real Decreto firmado por S. M. el Rey y el Ministro del Ramo, adoptado con las formalidades precisas dice que OBLIGATORIAMENTE SE MANCOMUNARAN LOS SERVICIOS DEL TAXI EN LOS MUNICIPIOS CON INFLUENCIA RECÍPROCA COMPRENDIDOS EN TERRITORIOS INSULARES, ¿por qué no se hace?, qué oscuras intenciones persiguen las Autoridades de esta Provincia para saltarse tan alegramente la normativa vigente en perjuicio de cientos de familias.

Por esto queremos mantener una entrevista con Su Majestad, para exponer nuestra indignación al ver cómo la Administración a través de sus representantes en estas Islas no quieren hacer lo que está en su mano para evitar de una vez para siempre todos los problemas del sector del taxi y para suplicarle que usando las facultades que la Constitución le confiere haga cumplir la Ley a quienes la ignoran.

Respetuosamente,

Palma de Mallorca, a 4 de Septiembre de 1980

La Junta Directiva

Fdo.: Antonio Martorell Marqués
—Presidente—



**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

El S.T.A.T.C. se define ante la
CORPORACION
METROPOLITANA DE
BARCELONA

“El taxi, hoy, en el Area Metropolitana de Barcelona, está decidiendo, a través de una consulta a todos los profesionales del ramo, la futura reestructuración del sector. Lógicamente, la consulta está paralizada en dos opciones fundamentales: la primera, que es continuar como estamos ahora y que defienden las patronales del taxi y los industriales con mentalidad empresarial, y la segunda que es reestructurar el servicio según las necesidades de la población, o sea hacer horarios humanos y pretender mayor rentabilidad por horas trabajadas. Esta opción está defendida por el STATC, CCOO, UGT y CNT. Como puede verse, dos formas distintas de enfocar nuestros problemas, por ser intereses de clases diferentes los que hay por medio.

No obstante, de nada servirá el resultado de la encuesta si la Administración Metropolitana continúa con la falta de control en el servicio

y no se ejecutan los expedientes abiertos por irregularidades graves en el mismo. El STATC denuncia públicamente, desde esta sección, a la Corporación Metropolitana de Barcelona por ineptitud y colaboradora por omisión del estado de corrupción del taxi. Como datos orientativos para la opinión pública, decimos que para qué sirve el control si no se sanciona correctamente, y preguntamos a la Corporación Metropolitana de Barcelona: ¿qué se ha hecho con los seis expedientes de sanción a titulares de licencias por cobros abusivos, qué se ha hecho con los doscientos taxis que la Corporación Metropolitana, en un control efectuado en el Aeropuerto, cogió aplicando tarifas indebidas? ¿Qué hace la Corporación para acabar con el pluriempleo de asalariados, cuando lo prohíbe tajantemente el Reglamento del taxi? ¿Qué hace con los titulares de licencias que falsifican las fiestas sema-

nales? ¿Qué hace para solucionar el exceso de taxis en la calle, sin reestructurar el sector, según las necesidades de la población?. ¿Qué hace la Corporación para evitar que conductores de un servicio público estén en condiciones físicas y psíquicas insuficientes para garantizar una seguridad al usuario y al conjunto de la circulación.

Estudios médicos efectuados en la Comunidad Europea nos dan en la conducción un índice de peligrosidad enorme en jornadas de más de 8 horas; hay, por ejemplo, el 40% de pérdida de reflejos. Otra conclusión, es que en los conductores de profesión de las grandes urbes se generan enfermedades profesionales que los sitúan en 2º lugar; primero son los mineros.

Estas y otras cosas más son las que la Corporación tiene que controlar y ejecutar, y que el STATC denuncia y está cansado de denunciar”.

MIGUEL TOMAS ROMERO
Secretario General STATC

TALLERES BERLANGA



MECANICA
DEL AUTOMOVIL

BOFARULL, 25 (Vizcaya/Palencia) - BARCELONA - 27
TELF 3409697.

*desea a todos
sus clientes y amigos
Felices
Pascuas*

Berlanga





**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

LA GENERALITAT DE CATALUNYA EN EL PIRINEO CATALAN

El pasado día 26 de octubre se reunieron en Viella, en pleno Pirineo de Lérida, representantes de la Generalitat de Catalunya con un grupo de taxistas delegados de todos los pueblos más importantes de estas comarcas que prestan el servicio de taxi en el Valle de Aran y Zona. Durante la reunión se trató de la problemática que tienen los taxis (Land-Rover la mayoría), en esta zona. Los taxistas presentaron una propuesta de V.T. para la zona de carácter comarcal, propuesta que fué recogida por el representante de la Generalitat para hacerlo llegar a la Dirección General de Transportes, organismo que le compete, para su aprobación. Aparte de la importancia, de que fueran dadas a la Generalitat pro-

puestas para solucionar la específica situación del servicio de esta zona, y de que ésta se comprometiera a tomar medidas inmediatas, hay que valorar la actitud del Gobierno Autonómico de Catalunya al desplazarse a pleno Pirineo, abandonando sus confortables despachos de Barcelona, para tener una reunión con los taxistas y conocer las condiciones

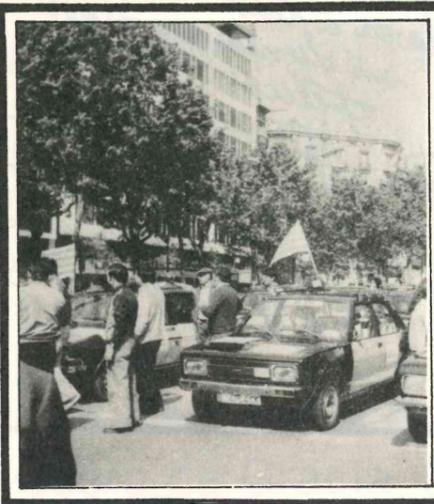
en que se desarrolla su trabajo, en su propio y peculiar terreno, con nieve y fango durante la mayor parte del año. Deseamos que no sea ésta la primera ni la última reunión de estas características y por ello el STATC se encargará de que en el futuro se produzcan nuevos contactos.



Por la subida de los carburantes

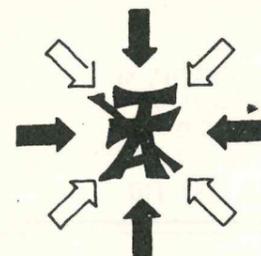
EL TAXI, EN SITUACION CRITICA

La reciente subida de precios de los carburantes, ha puesto a la industria del taxi en una situación crítica, según ha declarado públicamente la Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi. Según manifiesta la citada Confederación, el estudio presentado ante la Comisión Superior de Precios el pasado mes de julio, que establecía unas tarifas por carretera de 23,50 pesetas por kilómetro y 600 pesetas por hora parada, en lugar de las vigentes con anterioridad, que 15 ptas. por



kilómetro y 265 la hora parada, simplemente absorbía el déficit, pero la nueva subida de precio del carburante ha provocado un desfase que ha llevado al taxi a una situación crítica.

La nota que ha hecho pública la Confederación, afirma textualmente: "El gobierno tiene la culpa de que tengamos que realizar subidas en las tarifas del taxi, pues el aumento del carburante para el transporte privado ha sido de un cinco por ciento y el de los carburantes autorizados por el sector del taxi, de un 14 por ciento en el gasoil y de un 15 por ciento en el butano".



ASOCIACION PROVINCIAL DE TRABAJADORES AUTONOMOS DEL TAXI DE GUIPUZCOA

Avda. de Madrid, nº 3-2ª dcha
Telefono 46 54 98
SAN SEBASTIAN

La ASOCIACION PROVINCIAL DE TRABAJADORES AUTONOMOS DEL TAXI DE GUIPUZCOA, en distintas entrevistas y comentarios a través de los medios informativos, ha expresado reiteradamente su postura ante la grave problemática planteada por el Excmo. Ayuntamiento de Bilbao con relación a las paradas fijas de Taxi. Por tal motivo, ésta Asociación Provincial manifiesta una vez más su opinión para la información general de todos los profesionales del Taxi interesados. Nuestro Presidente Sr. Luis Riaño, como representante de los intereses de los taxistas Bilbainos, solicitó al Sr. Alcalde que el Ayuntamiento no tomará ninguna decisión en la espera de que se elaboren, después de las elecciones, unas normas para el taxi a nivel de todo el País Vasco. Por parte del Alcalde, se garantizó verbalmente que la ordenanza municipal, como primera medida no se presentaría en el próximo pleno municipal del Ayuntamiento.

PARADA LIBRE, NO

El grave problema de la inmensa mayoría de taxistas que no tienen parada fija y que no pueden acudir a las más centricas o privilegiadas. Pedimos solamente lo que en muchos países de Europa es norma común, las paradas de taxis son libres para todos, de esta forma, todos pueden beneficiarse por igual. El presidente de la Comisión de Transportes, señor Careaga, esgrimió en sus declara-

ciones como argumento, que es mejor la parada fija, el argumento de que el taxi se debe al público. No creemos que la parada libre vaya contra los intereses del usuario, cuando en todas partes funciona este sistema, y en todas parte se supone que quieren el mejor servicio al público. ¿Qué otros argumentos puede tener el Sr. Careaga más convincentes?. Nuestra postura es firme, No a la parada fija con privilegios para unos pocos y perjuicio para muchos. También estamos en contra de algunas declaraciones respecto a que la mayoría de los taxistas preferían el sistema de parada fija. En distintas ocasiones por parte del Ayuntamiento se ha manifestado que la mayoría de profesionales estaban a favor de este sistema. En contra de tales afirmaciones, la Asociación Provincial, no solo lo desmiente sino que además pide que el Ayuntamiento someta el tema a votación. Estamos convencidos de que un 75 por cien de los taxistas se manifestarán a favor de la parada libre, lo cuál está totalmente en contra de tales afirmaciones gratuitas por parte del Presidente de la Comisión de Transportes.

DERECHOS ADQUIRIDOS

La Justicia, debe ser igual para todos, para los más ricos y para los no tanto. No por tener más dinero se puede tener la mejor parada. Los derechos adquiridos que en Bilbao se pagan con dinero, son una injusticia para todos. El derecho es igual para todos, el de las personas, el de las paradas y el de los profesionales del taxi su trabajo igual para todos en las mismas circunstancias. Actualmente las paradas se compran con la licencia y por el dinero, el que puede, tiene derecho a una mejor situación. Por el contrario, las obligaciones son para todos las mismas, los mismos pagos al Ayuntamiento, los mismos gastos y los mismo impuestos. Es tristemente curioso que Bilbao sea la única ciudad en España que tiene el sistema de paradas fijas. Esta Asociación manifiesta y reitera una vez más su NO A LA DISCRIMINACION, NO AL EXCLUSIVISMO, IGUALES CONDICIONES PARA TODOS

LUIS RIAÑO
Presidente Asociación Provincial
de Trabajadores Autónomos
del Taxi de Guipuzcoa

auto radio service

AUTO-RADIO/CASSETTES/EMISORAS/RADIOTELEFONIA/TODAS MARCAS
VENTA - INSTALACION Y REPARACIONES
PRECIOS ESPECIALES PARA TAXISTAS

AVDA. MADRID, 38 - 40. TEL. 249 88 93 BARCELONA, 28



FEDERACION DE TRABAJADORES AUTONOMOS DEL TAXI DE MADRID Y PROVINCIA

ARROYO FONTARRON, 51
TELEFONO 439 84 75
MADRID - 30

LA VERDAD SOBRE LAS NUEVAS TARIFAS

En el mes de Julio, la Federación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi de Madrid (F.S.T.A.T.), elaboró un estudio económico para la petición de una nueva tarifa, que se concretaba en 40 Ptas. para la bajada de bandera, 24 Ptas. el Kilómetro y 650 Ptas. la hora parada, mientras los suplementos quedaban pendientes de la implantación de las áreas.

A ésta petición, contestó el Ayuntamiento con la aprobación de un 10% transitorio, hasta la puesta en práctica de las áreas. Esta propuesta fué rechazada por la Federación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi de Madrid (FSTAT), pidiendo una reunión con el Ayuntamiento y todos los Sindicatos, en la que se rechazó el 10% provisional y se demandó un aumento total de tarifas.

Pues bien, aunque la Federación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi de Madrid tenía ya elaborado el estudio económico, propusimos hacer otro, conjuntamente con AMAT, U.G.T. y la Gremial, facilitando la Federación sus servicios fiscales para elaborar el mencionado estudio. A ésta reunión en el despacho de nuestra Asesoría Fiscal, acudieron AMAT, ASOCIACION GREMIAL, U.G.T. y FEDERACION

retirándose la U.G.T. de la misma, sin dar explicación alguna. Se elaboró un nuevo estudio económico, que posteriormente sería discutido con el Ayuntamiento, y de ésta forma la Comisión de Precios recibiría un estudio apoyado por todos los representantes del Taxi y el Ayuntamiento.

Tras dos reuniones con el Ayuntamiento se llegó a un acuerdo basado en un aumento de un 24% (23 Ptas. Kilómetro, 40 Ptas. Bajada de Bandera y 575 Ptas. hora parada) condicionando los suplementos a la implantación de las áreas.

En ésta situación, AMAT dice que está de acuerdo con parte del estudio económico, es decir en lo que se refiere a los costos, pero no con el incremento que se pide, presentando unilateralmente al Ayuntamiento un estudio con la petición de un 40% de tarifas.

Cuando somos convocados a la Comisión de Precios, (Gobierno Civil) el ponente de la citada Comisión, dá lectura a los informes y ¡QUE CASUALIDAD!, no estaba el de AMAT. Se discutió sobre los informes presentados y al final se aprobó la tarifa del 20,73%, o lo que es lo mismo 40 Ptas. bajada de bandera, 22 Ptas. Ki-

lómetro y 600 Ptas. hora parada.

Por último queremos aclarar algunas cosas:

- 1º - Criticamos la actuación del Ayuntamiento por no asistir a la Comisión de Precios a defender su posición.
- 2º - No entendemos como hay Señores que en el año 1978 le dijeron al Pueblo de Madrid que no pagaran el aumento de tarifas ya que era ilegal (acordaros de los problemas que tuvimos algunos para cobrar) y ahora piden el 40%, rompiendo compromisos y acuerdos con los restantes Sindicatos.
- 3º - ¿No será que en la petición del 40% subyace de hecho el objetivo de imponer los turnos?
- 4º - Nosotros creemos que la situación en el año 1980 es peor, pues hay más taxis (15.500,—), más paro y es más acusada la crisis económica. ¡SEÑORES! ¡Menos demagogia y más sinceridad!.

ANTONIO RIVERA

ACERCA DE LAS AREAS TARIFADAS

La Federación presentó un estudio de áreas tarifadas en el Ayuntamiento que se hizo público a través de los medios de comunicación. Dicho estudio fué elaborado por los compañeros que forman parte de la Comisión Municipal conjuntamente con algunos miembros de la Junta Rectora, ajustándose a la Ley existente y que data de 1978.

¿Por qué se plantearon las áreas? Pues bien, ya hace años que se han venido defendiendo en las distintas Asambleas, y la Federación no ha hecho más que materializar los acuerdos tomados en las mismas.

Además, el Ayuntamiento en las reuniones que se mantuvieron con todas las Asociaciones para la aprobación de la tarifa anterior (1.979), se había comprometido para Junio del año en curso, a estudiar y más tarde poner en práctica, las áreas tarifarias.

Así mismo, el Ayuntamiento, no siendo partidario del suplemento fijo, como solicitamos las Asociaciones, nos ofreció un aumento del 10%

en tabla, planteando que después del verano se haría el estudio económico para introducir la tarifa resultante en el taxímetro, conjuntamente con las áreas. Todas las Asociaciones rechazamos el 10%, pues el público iba a interpretarlo como subida de tarifa y no como suplemento. Igualmente coincidimos en hacer el estudio económico conjunta y urgentemente no modificando taxímetros hasta que no estuvieran las áreas. El Ayuntamiento aceptó esta propuesta para posteriormente y en un plazo de 3 meses proceder al estudio conjunto de áreas tarifarias, y por tanto la puesta en práctica de las mismas.

En los últimos días de Noviembre, a petición de la Federación se mantuvo una entrevista con el Ayuntamiento en la que se le plantearon diversos temas, entre los que se encuentran las áreas tarifarias, arreglos de taxímetros etc... En relación con las áreas, el Ayuntamiento nos dice que no es partidario de las mismas pues va a suponer un excesivo encarecimiento para los habitantes de los pueblos del área unificada, y ade-

más podría provocar una pérdida importante de usuarios para el Taxi, y facilitaría la picaresca. Los argumentos citados en primer lugar pueden ser acertados, partiendo de la base que todo cambio o transformación comporta un riesgo. Sin embargo con respecto a la picaresca pensamos que quien la utiliza lo hace con áreas o sin ellas, y en todo caso el Ayuntamiento, debería regular éstas situaciones y poner las sanciones correspondientes.

La Federación ante la negativa del Ayuntamiento y sabiendo que la gremial últimamente no está de acuerdo con las áreas, propuso un nuevo replanteamiento del ya popular acuerdo de integración de los siete pueblos, corrigiendo el desfase actual. Ejemplo claro es: Que si un viajero se desplaza de Madrid a Móstoles se le cobra el retorno, y en cambio si lo hace de Alcorcón a Móstoles no se le cobra, medida a todas luces injusta. Así mismo la Federación propuso estudiar de nuevo, la situación de los límites de tarifa normal y actualizar los suplementos ya que están desfasados. Si esta propuesta es aceptada se procedería inmediatamente a adaptar los taxímetros a la nueva tarifa.

JUAN VAQUERO



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

ARROYO FONTARRON, 51
TELEFONO 439 84 75
MADRID-30

EN TORNO A LA COOPERATIVA

Por: FERNANDO MELLÉS MARTÍN

Es evidente que la marcha de la Cooperativa del taxi, no responde a las expectativas que en buena medida había despertado. Los servicios que en la actualidad presta, no sólo deben ser mejorados, sino también ampliados.

Estamos permitiendo que colectivos de ciudadanos ajenos a la profesión, sean los beneficiarios directos del dinero que los taxistas invierten en el mantenimiento del vehículo. Cabe destacar los gastos que ocasiona la reparación de los distintos modelos del butano, excesivos e injustos, pero ante los cuáles tenemos que ceder al no disponer de ellos en la Cooperativa. Igualmente los costes de distribución, en manos de las casas privadas deberían revertir en la cooperativa. Solamente la bonificación que BUTANO SA daba a la antigua agrupación era de cinco pts. lo que produce unos sustanciosos beneficios, (8.000 botellas diarias son 40.000 pts.). El ahorro, canalizado a través de la cooperativa, podía ser más rentable, si concentráramos nuestro dinero en un sólo banco, que los créditos que nos fuesen concedidos, indudablemente, nos reportarían mayores facilidades para nuestras diversas actividades. Al mismo tiempo, todos estos beneficios y alguno más que a todos se nos ocurren, podrían servirnos para crear una Mutualidad que nos amparara en la enfermedad y en la vejez, con un suplemento que mejorase la exigua pensión de la Mutualidad de autónomos.

Que todas estas cosas nos parezcan irrealizables, es debido, entre otras causas, a los protagonismos de ciertos "líderes" que encerrados en sí mismos, se niegan en redondo a facilitar la puesta en marcha de un movimiento progresista en el taxi. Esta claro que también nuestra propia irresponsabilidad nos lleva a crear cooperativas, Mutuas de seguros, etc, que más tarde se nos escapan de las manos, desvirtuándose los principios de origen.

De los debates y la ideas que exponen los taxistas, hay que sacar conclusiones y, a ser posible llevarlas a la práctica, por personal técnico adecuado, impidiendo que las mismas sean ignoradas o adulteradas.

La dirección de la cooperativa debe llevar siempre la iniciativa, sin atropellos y con la aprobación de la mayoría, buscando permanentemente el beneficio para los taxistas. Ahora, que la distribución del gas a granel parece un hecho, la cooperativa puede reclamarlo para sí, de forma que el beneficio podamos rentabilizarlo.

Así pues, debemos asumir conscientemente nuestra responsabilidad como taxistas, y convertir las asambleas en verdaderos centros de eficacia y decisión. De esta manera lograremos fiscalizar colectivamente, las tendencias al personalismo y reorientar la dirección de la cooperativa. Igualmente tendremos que estimular la asistencia a las asambleas entre todos nuestros compañeros.

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

2º CONGRESO C.S.T.A.T. MADRID, 25-26 OCTUBRE

UNA ALTERNATIVA SINDICAL
EN TODO EL ESTADO

Durante los días 25 y 26 de Octubre, se ha celebrado el II Congreso de la CSTAT. Más de veinte horas de debate repartidas en seis comisiones llevaron al plenario las diferentes propuestas que, previa presentación y discusión, fueron votadas por todo el congreso.

El congreso eligió un SECRETARIADO EJECUTIVO compuesto por siete personas que se presentaban en una lista abierta de diez compañeros.

Miguel Tomas Romero fué elegido secretario general por un amplio margen de votos. Luis M. Gonzalez le entrevistó para revista "Taxi-Libre" en la sesión de clausura.

Taxi.— Como resumirías los debates y conclusiones de éste Congreso.

Secre.— Si bien las seis ponencias fueron fruto de discusión, tres merecieron un más amplio debate: POLITICASINDICAL, donde por primera vez en el sector se elaboró un proyecto de política sindical que nos define como Confederación; ORGANIZACIÓN, donde la CSTAT ha adecuado sus métodos de gobierno y dirección, sustituyendo viejas formas de funcionamiento presidencialista por otras de mayor representación y participación. Del presidente que lo decidía todo hemos pasado a formulas de dirección colectiva, con la creación de distintas secretarías y elección de un SECRETARIADO EJECUTIVO compuesto por siete personas, todas con responsabilidades concretas (secretario general, finanzas, organización, etc.)

Por último, cabe destacar la ponencia de REGLAMENTO NACIONAL DEL TAXI, sin duda la más polémica, y donde a fuerza de ser sintéticos, señalaría dos posiciones: una MAYORITARIA que planteaba no introducir muchas modificaciones en el actual reglamento por considerarlo globalmente aceptable, pero si en los puntos superados por la propia realidad y que han sido objeto de diferentes interpreta-

ciones a niveles locales o provinciales. Y la posición MINORITARIA, defendida por los compañeros de Cordoba, que exigían una transformación sustancial del reglamento sin ver claro la necesidad de unificar a las distintas "clases" que componen el taxi. Cuando digo unificar, me refiero a buscar puntos unitarios de acción reivindicativa.

Fundamentalmente, esto ha sido lo sustancial del debate congresual.



T.— Dentro de la problemática general que vive el sector, cuáles serían las aspiraciones o peticiones inmediatas que plantea la Confederación?

S.— Partiendo de que no ha habido avances espectaculares, ante todo debido a la actitud de la Administración, nuestras peticiones a corto plazo son las siguientes: a) Congelación de licencias a nivel municipal, según la relación actual de taxis/nº de habitantes, y realización de estudios de las diferentes poblaciones españolas y el transporte público; b) Abrir la negociación con las casas comerciales de vehículos buscando la reducción de los costes y el mejoramiento de los precios del coche; c) Luchar por detener el aumento de los costes de los carburantes y por el control de la calidad y el precio del butano; d) Facilidad de acceso a través de la intervención del Estado, a los créditos oficiales para poder renovar los vehículos; e) Caminar hacia la creación de una tarifa urbana e interurbana, en España, como mínimo suficiente para cubrir los costes de explotación del servicio (zona rural, turística, industrial); f) Elaboración de una Ley del Transporte, que garantice la profesionalidad y que adecue la explotación del servicio del taxi, a la situación actual; g) Hacer llegar a la Administración las propuestas de modificación del Reglamento, aprobadas en nues-

tro II Congreso; h) Creación de Cooperativas de consumo y servicios con carácter y funcionamientos democráticos; i) Unificación de las diferentes revisiones anulándose aquellas que no sean necesarias; j) Hacer llegar a los partidos parlamentarios, nuestras propuestas, para que se responsabilicen con ellas; k) Que los automóviles destinados al servicio del taxi, esten exentos del pago del impuesto de lujo, a partir del 4º año de su matriculación para transferirlo a servicio particular. Estas, y perdona por el rollo, son nuestras aspiraciones inmediatas. Hay que dejar claro, que nadie debe pensar en milagros y que su consecución dependerá de enormes sacrificios; una cosa es plantearlo y otra conseguirlo.

T.— Como ves a nivel estatal en el sector, el panorama sindical o asociativo y, en este sentido, qué relaciones mantiene la CONFEDERACION con las restantes fuerzas sindicales.

S.— Habría que tener claro, en principio, la clasificación laboral que hay en el sector; es decir, ASALARIADOS, AUTONOMOS y EMPRESARIOS. En el primer capítulo tienen incidencia a nivel estatal, CC.OO. y UGT. Dentro de los autónomos, y siempre a nivel estatal, están la UNTAT y nuestra Confederación, especificando en Madrid, la presencia, aún limitada, de

AMAT. Mientras la UNTAT basa su actividad en el fortalecimiento del corporativismo,— son herederos del vertical— y en el acercamiento a la patronal, nuestra Confederación, busca permanentemente el entendimiento con los sindicatos de clase, contribuyendo en la medida de nuestras posibilidades, a mejorar las condiciones de trabajo de los asalariados. No estimulamos, sin embargo, la ambición de nuevas licencias entre los asalariados, porque dicha medida entorpecería aun más, la presión unitaria ante la Administración y en nada resolvería la situación del sector. Como señala la ponencia, habría que realizar un estudio de las diferentes poblaciones españolas y del transporte público así como la relación Taxi/nº de habitantes, para comprender nuestra actitud ante las licencias.

Resumiendo pues, tenemos buenas relaciones con los sindicatos de clase, tratamos de desenmascarar a la UNTAT, como instrumento verticalista y al servicio de la patronal, y también situamos en su lugar, a la AMAT de Madrid, que con viejos radicalismos verbales, se coloca objetivamente y en ocasiones al lado de las posturas reaccionarias.

T.— Cuál ha sido la actitud de la Administración ante vuestras demandas.

S.— Aquí la respuesta es sencilla y breve. La Administración no sólo no ha entendido nuestras demandas, sino que ha obstaculizado las posibles soluciones que a otros niveles hayan podido darse. El gobierno debe reflexionar y colaborar con los ayuntamientos en la satisfacción de nuestros problemas.

T.— Qué ha supuesto para el sector y para la Confederación, la constitución de los ayuntamientos democráticos.

S.— La constitución de ayuntamientos democráticos, indudablemente ha abierto nuevas vías de diálogo, y a la vez ha creado mayores expectativas entre los taxistas. Convendría no obstante, diferenciar unos ayuntamientos de otros, unas provincias de otras, etc, porque la actitud ante los sindicatos se expresa de manera diversa. En síntesis, las relaciones con los ayuntamientos son más transparentes, los problemas se exponen con mayor franqueza, e incluso ya ha habido en algunos ayuntamientos, balances favorables. A pesar de todo, hay que acelerar el proceso y entrar ya en el terreno de las soluciones concretas.

ENTREVISTA Y TEXTO:
LUIS M. GONZALEZ

UNA NOVEDAD MUNDIAL MADE "IN SPAIN" IMPRESORA DE TICKETS PARA TAXIS

Una novedad para el taxi mundial, acaba de ser presentada por la firma TAXITRONIC empresa pionera en la fabricación de taxímetros electrónicos en España.

Este nuevo aparato, cumple una función muy particular. Ofrecer al usuario un servicio más de acuerdo a los nuevos tiempos en que vivimos. Cada día es más frecuente que el usuario nos solicite el comprobante del servicio prestado, para su empresa, para su control de gastos particular, para la liquidación a Hacienda, para las Mutualidades, etc. hoy el usuario de cualquier servicio público, solicita el recibo justificativo del gasto efectuado y el motivo. Por ello, para un servicio más rentable, tanto para el profesional del taxi como para el pasajero, Taxitronic lanza esta novedad, la impresora de tickets electrónica.

Para conocer más a fondo de que se trata y de contestar a las preguntas que nos hacemos los profesionales cuando se nos presenta un nuevo aparato que añadir a los que ya llevamos instalados y por supuesto, un nuevo gasto también que añadir al presupuesto.

Revista Taxi!, se ha puesto en contacto con la empresa fabricante de esta impre-

sora y le realizamos en nombre de todos las siguientes preguntas:

Sr. Vicente Soriano, Director Comercial de Taxitronic, ¿se puede instalar esta impresora en cualquier modelo de taxímetro?

— Actualmente se está estudiando esta posibilidad, pero hasta la fecha, solamente es posible con taxímetros electrónicos.



T. ¿Qué ventajas tiene para el taxista?

— La ventaja principal es la de poder ofrecer al público, un servicio más completo. Cada día es más frecuente que el pasajero de un taxi, solicite el control del importe pagado por el servicio. Para el taxista le ofrece más comodidad, más rapidez y la posibilidad si lo desea de añadir al ticket su número de teléfono o de licencia para nuevos servicios, es a la vez que comprobante un mensaje publicitario y ello repercute en un mayor número de servicios, por lo que el aparato se llega a amortizar en poco tiempo.

T. Para información complementaria sobre cualquier otra duda, se puede llamar directamente a Taxitronic y ampliarán cuantos detalles se les solicite o también se puede llamar a cualquier distribuidor de la marca.

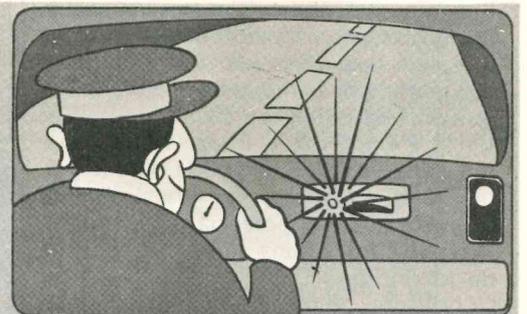
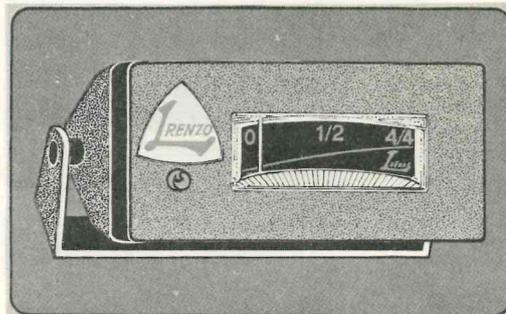
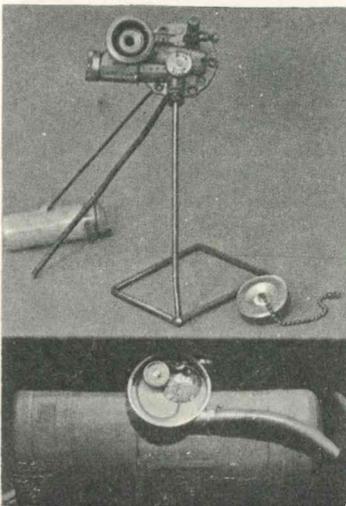
A pesar de no tener el precio exacto de este aparato, si podemos decir que es de poco volumen y que forma un conjunto moderno y estético. Su precio se amortiza ampliamente por su servicio y más teniendo en cuenta que es como una tarjeta para el usuario que nos recordará cuando solicite servicio.

Equipos para G. L. P.

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

RENZOMATIC

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



INDICADOR DE COMBUSTIBLE EN EL CUADRO

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

DEPOSITO DE COMBUSTIBLE

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

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

MOTOR

NOVEDAD PARA EL TAXI NUEVO SEAT DIESEL "RITMO" 5,6 litros de gas-oil

Por: Julio Cayuela Tormo

La SEAT acababa de lanzar al mercado una interesante novedad en la industria del automóvil de mediana cilindrada, ideal para la economía de la familia media y para todo aquel que desea un coche económico de consumo y de larga duración. Para nuestra profesión, ésta puede ser una importante solución, especialmente para las grandes ciudades congestionadas de tráfico por ser un vehículo de dimensiones aptas para circular sin problemas por cualquier calle de cualquier ciudad española. Sobre el Seat "Ritmo" se pueden decir varias cosas. A muchos, les desagrada su estampa un poco "futurista", para algunos tiene poco espacio interior y es un poco estrecho. Por supuesto también habrá otros muchos objetores de este modelo de la amplia gama Seat, pero sin discusión, el Seat "Ritmo" marca una nueva dimensión de los vehículos para los tiempos de crisis en que vivimos.

El "Ritmo" es un buen coche para unas determinadas ocasiones en que el profesional del taxi, no le interesa un vehículo mayor. Por lógica, a mayor cilindrada, mayor consumo, a mayor perfección técnica y más compleja mayores gastos de mantenimiento. "Ritmo" puede ser la solución ideal para el taxi, por sus dimensiones, por su diseño por su mecánica y por supuesto, por su economía. Y ahora con la novedad más sobresaliente e importante, su motor diesel con una potencia específica de 55 CV. a 4.500 r.p.m. con un consumo medio de tan solo 7,8 litros de gas-oil en casco urbano.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

El motor del Ritmo Diesel es un cuatro cilindros supercuadrados, de 83 por 79,2 mm. con una cilindrada de 1.714 c.c. y una relación de compresión de 20 a 1. Desarrolla una potencia máxima de 55 CV (DIN) a 4.500 r.p.m. El par motor máximo es de 10 m. kg. a 3.000 r.p.m. (o sea, un 20% mejor que los modelos de la competencia). La potencia específica, de 32,1 CV/litro, es una de las más elevadas de los motores Diesel comparables y su su brillantez de rendimiento se traduce en una economía de consumo excepcional. A una velocidad constante de 90 Km/h el Ritmo Diesel consume tan sólo 5,6 litros a los 100 kilómetros y de gas-oil. El consumo en ciclo urbano (reglamentación de la CEE) es de 7,8 litros a los 100 kilómetros.

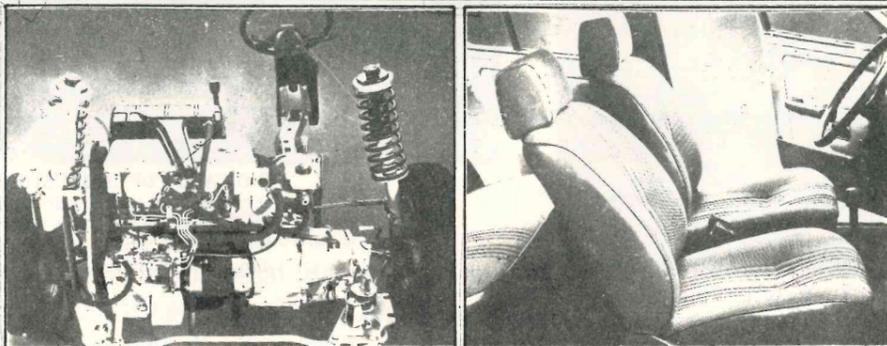
Ritmo Diesel

La dirección está un 10% más desmultiplicada con el fin de no exigir ningún esfuerzo supletorio al volante. También los neumáticos son de mayores dimensiones, al pasar a 155x13, sobre llantas 4 1/2 B-13. El sistema de frenos es del tipo mixto —discos delanteros, tambores posteriores— siendo los discos delanteros de gran grosor. Posee circuitos independientes, con corrector de frenada sobre el circuito posterior, que actúa en función de la carga instantánea sobre el eje. El sistema hidráulico está asistido por servofreno, accionado directamente por el motor.

El par de reducción es cilíndrico, con dentado helicoidal de funcionamiento muy silencioso. Su relación es 13/53, lo que proporciona un desarrollo en quinta, de casi 30 Km/h. por cada 1.000 r.p.m.

El sistema de refrigeración es completamente nuevo. Destacan en él un radiador de grandes dimensiones y dos electroventiladores de funcionamiento independiente. El segundo solamente llega a actuar en condiciones excepcionales, como podría ser una larga subida arrastrando una caravana.

Exteriormente el Ritmo Diesel se diferencia muy poco de las versiones de gasolina.



SEAT

La diferencia más notable se encuentra en el escudo delantero de protección, cuya parrilla posee un ranurado de ventilación uniforme a todo lo ancho, lo que asegura el adecuado flujo de aire al nuevo motor.

UN INTERIOR VERDADERAMENTE CONFORTABLE

El interior de los Ritmo Diesel, en acabado de Lujo y Confort Lujo, es equivalente al de las respectivas versiones de gasolina 65 y 75, incorporando asimismo determinadas innovaciones del CLX. Los asientos son en efecto idénticos a los del Ritmo CLX de gasolina, muy envolventes y con reposacabezas de notables dimensiones, regulables en altura e inclinación. Coordinando los revestimientos del habitáculo, tanto en color como en materiales, los paneles de puertas están tapizados con el mismo tejido de los asientos y todo el piso está revestido de moqueta.

El cuadro de instrumentos proporciona una información completa, incluyendo, además de los indicadores y testigos habituales, manómetro de presión de aceite, cuentakilómetros parcial y un amplio reloj horario. La disposición de los mandos es idéntica a la adoptada en los modelos de gasolina con la única salvedad de que el mando del dispositivo de arranque en frío o "starter" ya no es necesario. En cambio, va dotado de un acelerador de mano.

'PACO' EL TAXISTA

Me robaron por ligón

Relato Verídico

Hola amigos. Os saluda un compañero, que lleva en la profesión casi veinte años. Mi nombre es Francisco, pero los que me conocen bien me llaman Paco y no tengo palabras suficientes para deciros lo que sentí cuando me ofrecieron las páginas de la revista, de "nuestra" revista, para hablar de las experiencias vividas en tantos y tantos años de profesión. Estos casos, seguramente os serán comunes, pues ya sabéis todos que en nuestro trabajo, se plantean a diario situaciones de todo tipo, divertidas, insólitas o también y por desgracia, dramáticas.

Desde siempre había pensado que si pudiera contarle a alguien todo lo que sé, todo lo que la vida me ha enseñado, me sentiría muy satisfecho. Ahora tengo la oportunidad y además también sé que a través de estas líneas conoceré a otros compañeros y amigos que comparten conmigo el trabajo y la vocación. Sí, sí, la vocación, porque para ser taxista hace falta algo más que un carné y un coche. Esos que se creen que con la licencia ya tienen bastante están totalmente equivocados y pienso que muchos estareis de acuerdo conmigo en este punto, ya que lo que se necesita para desarrollar bien esta profesión, son una serie de conocimientos, que no se imparten en ninguna academia. Eso a veces se lleva en la sangre y no cuesta demasiado sacarlo a flote, pero en algunas ocasiones, la cosa se pone más difícil y solamente se aprende a base de muchos estacazos.

Yo siempre me he considerado de los últimos, aunque ahora me tengo por uno de los mejores, pero es aquello de que "más sabe el diablo por viejo, que por diablo", pues cuando empecé era muy confiado y vaya si se aprovecharon de mí. Luego, con el paso del tiempo, ya empecé a darme cuenta de que tenía que ir con más picardía si no quería que me tomaran el pelo. No creáis que eso me costó poco, pues yo era de buena fé por naturaleza y siempre me la daban con queso.

Recuerdo una de las ocasiones, con especial cariño, pues me enseñó bastante a no fiarme por las apariencias y en cierto modo, fué divertido, claro que esto lo digo ahora, cuando ya han pasado dieciocho años porque entonces me pareció todo, menos divertido.



Era un día de Nochebuena, pasadas ya las doce de la noche. Las calles de Barcelona, donde yo vivo, aunque soy nacido en el sur, estaban concurridas, como suele ocurrir cada año por estas fechas. De repente ví a una pareja que me llamaba. Me arrimé a la acera y detuve el coche, que por cierto no era mío, ya que en aquel tiempo yo estaba empleado a las órdenes del dueño del taxi. Al acercarse la pareja, ví que estaba formada por una chica rubia de unos veinte años y un hombre bastante mayor ya, lo cual me extrañó bastante. La dirección que me dieron estaba bastante lejos, en un barrio extremo, que por aquel entonces todavía estaba a medio poblar. Mientras íbamos hacia allí yo estaba callado, observando por el retrovisor lo que hacían. Iban abrazados, besándose, sin el menor disimulo. Eso era entonces una cosa que no se veía todos los días. Pensé para mí que vaya lote, pero no dije nada. A mí, si he de ser sincero, me divertía la si-

tuación y la chica era sensacional, joven, rubia, con el pelo largo y una cara de ángel, que había que verla. Para mis adentros, mientras llegábamos a nuestro destino, pensé que debían ser marido y mujer cuando no se preocupaban de mí para nada. Incluso deducí que debía hacer poco que se habían casado y que parecían muy enamorados. Con respeto hacia ellos, pero sin poderlo evitar, porque uno no es de piedra, me puse a cien, porque aquello no era para menos.

Cuando ya iba yo pensando como solucionar mi problema, porque entonces estaba todavía soltero, me indicaron que parase, porque ya habíamos llegado. Detuve el auto y antes de que detuviera el taxímetro, me dijeron que esperase allí, que subían un momento y volvían a bajar. Así lo hice, aunque ya no podía contenerme. Para matar el rato, me entretuve haciendo un crucigrama, debajo de la única farola que había en la calle, pero como me iba a

salir si no pensaba más que en otra cosa. Cuando ya empezaba a cansarme, bajó la chica sola y subió de nuevo al coche. Me extrañó que el tío no fuese con ella y le pregunté. Me pareció que se sorprendía con mi pregunta, porque abrió unos ojos como platos y balbuceó unas palabras sin sentido. Una vez repuesta de la sorpresa, me habló de que era su novio y de que habían ido a visitar a sus suegros, pero que aquellos no la querían como nuera y habían tenido una fuerte discusión a raíz de esto y por este motivo, había reniño allí mismo con su novio.

Esta respuesta me extrañó bastante, pero ella me miraba con aquella cara tan inocente, que lo único que pude hacer fué preguntarle el motivo por el que sus suegros no la querían. Ahí siguió la historia, me habló de que eran gente de buena posición, dueños de un edificio donde habíamos estado esperando y que no habían dejado nunca casar a su hijo porque ninguna chica les parecía suficiente. Esta era una explicación lógica a la diferencia de edad que se veía entre ambos. Yo la consolé, pues incluso le saltaban las lágrimas, y le dije que no se preocupara, que tal vez se capacitaría. Ella me contestó que aunque él quisiera volver, no lo aceptaría, porque se había dado cuenta de que vivía dominado por los viejos y un hombre así, no es hombre, ni nada. Tuve que darle la razón y a medida que íbamos de vuelta, me sentía arder todo el cuerpo. Entre lo de antes y el consolarla, es que vamos, ya no podía más. Mientras me hablaba, me parecía una niña desvalida y poco a poco se fue acercando hasta apoyarse en el respaldo de mi asiento. De esta forma, la sentía a un palmo de mí. Me iba diciendo cosas y cuando yo le respondía, me decía que así había que pensar el hombre. Aquello ya era demasiado para mí y me dejé engañar por sus dulces palabras. Sin pensarlo dos veces, le propuse acompañarla a cenar, pagando yo el taxi. La chica me había contado que cuando pasó todo, iban de camino a cele-

brar la Nochebuena y su novio había insistido en pasar por casa de sus padres a felicitarlos. Ella me contestó que tendría mucho gusto en aceptar mi invitación, pero que había quedado en recoger a su hermana y no podía dejarla sola, pues no tenían padres ni familia con quien pasar la noche. Con todo eso era ya la una de la madrugada y la gente empezaba a salir de la misa del gallo.

Yo quise quedar como un señor y desde luego, no puedo mentir, también había calculado la posibilidad de sacar tajada de aquello, ya me entendéis. Ella me veía como un hombre y no la iba a decepcionar. Dije que sí a todo, incluso a lo de su hermana, pensando que luego ya nos libraríamos de ella como fuera. Valía la pena pagar la cena de los tres, si el premio era Conchi, pues así se llamaba la chica.

Llegamos a una calle en las proximidades del Paralelo barcelonés y Conchi bajó a buscar a su "hermana". Salieron enseguida y subieron al taxi. La hermana no me gustó nada, era una chica más bien gorda y muy ordinaria. Me extrañó que no se parecieran en nada, pero no comenté ni una sola palabra. Rapidamente nos dirigimos a un bar, donde yo sabía que había cena de Nochebuena y que no cerrarían hasta la madrugada. Allí fuimos los tres y nos acomodamos. Todo transcurrió según mis planes, cenamos y bebimos hasta que los tres íbamos un poco colocados. Ellas se habían animado mucho y yo ya soñaba con la segunda parte de la noche, aunque lo de la hermana me tenía bastante mosqueado.

Como yo estaba de pensión, mi cabeza no paraba de dar vueltas para encontrar un sitio donde llevar a la chica. Dudaba que ella quisiera ir, pues parecía muy decente, pero como la había medio emborrachado, aquello me facilitaba las cosas. Le hablé en voz baja de ir a un sitio más tranquilo y le comente que antes pasaríamos a dejar a su hermana en casa, porque tres éramos demasiado. Ella bajó los ojos ruborizada y

de verdad que aquel gesto me cautivó. Cuando ví que aceptaba, me volví loco de contento. Pensé que lo mejor era irnos cuanto antes mejor y le dije por lo bajo que iba un momento al servicio y que aprovechase para darle cualquier excusa a su hermana. Me marché y cuando volví..., no estaban. Extrañado miré al dueño del bar y éste a su vez me miró con ironía. Le pregunté a donde habían ido las dos chicas que estaban conmigo y me respondió que a seguir "trabajando". No entendía nada de lo que aquel hombre decía, hasta que tuve que rendirme a la evidencia, eran dos fulanas y se habían estado aprovechando de mí. Me sentí tan mal, que avergonzado por ser tan tonto cogí la chaqueta y fuí a pagarle al del bar. Entonces sí que me quedé helado, me habían robado la cartera además de burlarse de mí. El hombre no quería creer que me habían engañado hasta aquel mismo momento y me decía: "Pero si se veía a la legua. Como me va a hacer creer que le han engañado". Le juré que era cierto, pero de nada me valió y terminé aquella noche en la comisaría, hasta que todo se solucionó.

Desde aquel mismo momento, me juré que nunca más volverían a engañarme. Buenos propósitos no me faltaban, pero me olvidé de contar con la opinión de los que iban a hacerlo, con los más variados métodos.

Y es que al estar todo el día en la calle, relacionándonos con gente de los más diversos tipos, tenemos por fuerza, que tropezar con estas cosas. Lo importante es saber aprovechar las enseñanzas que se encierran dentro de cada unas de estas situaciones y tomarlas por el lado bueno. Es inevitable que tengamos situaciones como ésta y ahora, después de los años transcurridos, hasta lo encuentro divertido, como si no me hubiese pasado a mí.

Me gustaría hablarlos también de muchas otras cosas, pero tiempo habrá y pienso que es importante que hayamos podido contactar por vez primera.

SUPERAUTO

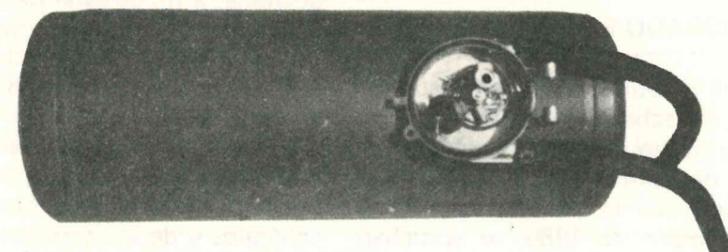
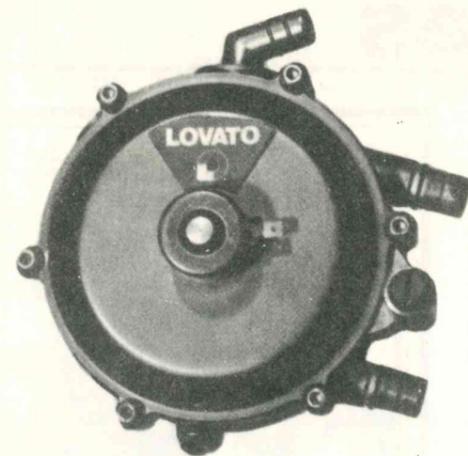
COMPRA-VENTA DE AUTOMÓVILES



CARTAGENA, 2 - MADRID-28 - TELEFONO 255 66 12

SEAT-RENAULT-FORD
TALBOT - CITROEN
PEUGEOT
Nuevos y usados

E. PATIÑO ALBENDEA



LOVATO AUTOGAS

LANZÓ AL MERCADO EL ÚLTIMO MODELO Y REVOLUCIONARIO
EQUIPO ELECTRÓNICO DE GAS
Y 18 MODELOS DE TANQUES FIJOS DE G. L. P. PARA
SATISFACER TODAS LAS NECESIDADES DEL MERCADO

LOVATO

Equipos buenos, seguros, potentes, duraderos y económicos

• Usted, que paga, exija calidad; exija la calidad, garantía y servicio **LOVATO**.

• Los que saben, exigen **LOVATO**. ¿Por qué?

- Porque **LOVATO** es el equipo que responde a todas las exigencias.
- **LOVATO** sigue ofreciendo a la industria del taxi el mejor precio y servicio.
- Porque, al no tener intermediarios, montamos nuestros equipos directamente de fábrica.

LOVATO: Amplia red de servicios en toda España.

LOVATO: Gran «stock» de repuestos garantizados.

LOVATO: Aparato reducidísimo.

LOVATO: Alto rendimiento.

LOVATO: No modifica ningún elemento del vehículo.

LOVATO: Siempre precios especiales para taxis.

LOVATO: La primera fábrica en Europa.

LOVATO: El equipo de gas más vendido en el mundo.

Dada la gran experiencia y dedicación plena a la fabricación de equipos de gas para automóviles, **LOVATO** ha conseguido el equipo que responde a cualquier exigencia.

REPRESENTANTE EXCLUSIVO PARA ESPAÑA:

CARRERAUTO GAS

Ricardo Ortiz, 50 y 52 (posterior). Teléfs. 255 79 87 y 255 08 03. Télex: 23336 TESA E. MADRID-17

la opinión del lector

INVITAMOS A TODOS NUESTROS LECTORES QUE DESEEN EXPRESAR SUS OPINIONES, DIRIJAN SUS CARTAS A NUESTRA REDACCION, "TAXI!" Pº DE GRACIA 78 2º BARCELONA-8, ESTA SECCION PRETENDE SER EL ESCAPARATE DE EXPOSICION DE CUANTAS OPINIONES SOBRE EL TAXI TENGAN NUESTROS LECTORES. PUBLICAREMOS TODAS LAS CARTAS QUE SE RECIBAN POR ORDEN DE RECEPCION Y DE INTERES GENERAL. ROGAMOS ADJUNTEN SU NOMBRE Y DIRECCION.

CARTA DE UN "VETERANO"

Apreciados compañeros, soy un taxista más entre los muchísimos que formamos esta profesión. Se que mi opinión tal vez no sea suficiente para expresar mi forma de pensar sobre el trabajo que entre todos intentamos realizar en beneficio de todo el estamento de la industria del taxi. Hace 38 años que me dedico a ésta profesión, de la que mis dos hijos también forman parte. Son la nueva generación de hombres que nos dará la alternativa en nuestro puesto de trabajo. Tienen ideas nuevas y renovadoras para nuestra profesión. La juventud tiene fuerza y opinión y ello nos beneficia a todos, pertenezcamos o no a los sindicatos que hoy son posibles, por fin. Recordando viejos tiempos yo que me he pasado la mitad de mi vida trabajando para otros, sin poder expresar cansancio o mi opinión sobre algunas cosas que hoy, gracias a Dios, ya no ocurren. Quisiera en esta ocasión en que sé que comienza una nueva etapa y mucho más importante para todos los taxistas, expresar mi felicitación por haber conseguido una revista que nos represente con dignidad y categoría, en la que todos podamos decir e informarnos libremente de cuantas noticias, comentarios o informaciones precisemos conocer, así como, que considerándola nuestra, de todos, encontremos en sus páginas temas que mensualmente nos proporcionen además de esa información precisa, un poco de distracción y entretenimiento.

Felicidades una vez más, para todos, porque todos somos un poco los protagonistas de que esta revista vea la luz con una dimensión nueva a pesar de las diferencias de criterios y de intereses que todavía existen y que nos distancian en algunas ocasiones.

Juan Manuel Garcia Torres

CARTA ABIERTA A TODOS LOS TAXISTAS DE ESPAÑA

Estimados compañeros:

Soy un taxista más como vosotros, que, ante la posibilidad que me ofrece la revista TAXI, me tomo la libertad de plantear mi punto de vista en cuanto a nuestro sector tan discriminado y pisoteado por la Administración.

Deberíamos de comenzar por analizar un poco la culpabilidad que a nosotros nos corresponde, porque si partimos de que todos somos TAXISTAS, sin fijarnos a que categoría pertenecemos, estaremos haciendo un bien muy grande a la profesión, mientras que si sigue sucediendo lo que hasta ahora, enfrentándonos a tumba abierta la clase A) contra la clase B), la Administración se reirá de nosotros sin compasión y si no nos extermina es porque necesita utilizarnos en momentos y situaciones determinadas.

Yo quisiera, desde aquí, hacer una llamada de atención a todos los TAXISTAS de España y pedirlos, sobre todo a las Directivas de Asociaciones o de Federaciones, que no forméis círculos cerrados, que los círculos estan marcados dentro de su ámbito territorial y que deben de afiliar a la mayor cantidad posible de Taxistas dentro de ese ámbito, tanto sea Comarcal, Provincial o Regional. De otra forma, si nos conformamos con afiliar una cantidad determinada o indeterminada, pero solo de aquella ciudad a la que pertenecemos, me pregunto que a quien representamos ¿al cincuenta por ciento de los taxistas de la ciudad?, ¿y los del resto de la Provincia o Región quien los representa?, o es que ese resto no tiene, en la mayoría de los casos, más taxis que la ciudad. Me atrevería a pedirlos un poco de reflexión, que sepáis exactamente los Taxis que circulan en cada Provincia o Región y, que dentro de vuestras organizaciones, analiceis a que porcentaje de profesionales representais, y si todavía no hemos afiliado al último de ellos no darnos por vencidos y tratar de afiliarle.

No se si habreis detectado que soy titular de una licencia de la clase B), la nº 32 del Municipio de Langreo (Asturias), pero para mí es un orgullo ir a todas las partes que tenga una u otra clase y que me traten como un compañero más, que es lo que en definitiva somos todos y que debe ser nuestro carnet de identidad.

Me gustaría leer en lo sucesivo en esta revista, que hoy nace, noticias de Asambleas celebradas (provinciales o regionales) donde hayan estado representados todos los Municipios de la Provincia, y donde se nos informe del progreso en afiliación de las diferentes Asociaciones o Federaciones, y que se acabe de una vez esa rencilla envidiosa que nos separa, para poder construir la columna vertebral del cuerpo que formaríamos los NOVENTA MIL TAXISTAS ESPAÑOLES UNIDOS

Un saludo para todos.

Langreo a 14 de Noviembre de 1.980 Fdo. José Luis Martín Muñoz

CONDUCTORES ASESINOS

AUMENTAN LOS CONDUCTORES CON UNA COPA DE MAS

Por: Javier Aleyac

Sé que para muchos de nuestros lectores, esta noticia les llevará sin cuidado, porque, seguramente muchos de ellos, serán abstemios o como mucho, después del desayuno tomarán café o un buen cortadito.

Pero para otros, para los de café, copa y puro, les parecerá una noticia un poco alarmante. Pues sí señores, cuidado los de la copa (el puro hasta cierto punto se les permite, faltaría más).

EL ALCOHOL ASESINO

Más de dos mil de los veinticinco mil conductores sometidos por Agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, a lo largo de 1980, a la prueba de alcoholemia en

carretera superaron el tope de 0,8 gramos de alcohol por cada mil centímetros cúbicos en la sangre, según fuentes de la citada Agrupación.

Los 2.279 casos contabilizados suponen el 9 por 100 del total, y lo que es más grave, un 39 por 100 del porcentaje de infractores superaba el índice de los 2,50 gramos y un 30 por 100, entre el 1,50 y 2,50 gramos. Ese 9 por 100 de infractores, según las mismas fuentes, podría ser responsable de, aproximadamente, la mitad de los accidentes mortales que se producen en España.

UNA COPA MENOS

Por esta razón las autoridades de Tráfico, al tiempo que advierten sobre

los riesgos que comportan las copas de más en los conductores a la hora de sentarse al volante, han puesto en marcha la campaña "Alcohol y conducción", última en el orden cronológico de las tres grandes acciones divulgativas programadas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 1980, que se desarrollará durante todo el mes de noviembre y el presente mes de diciembre.

Por lo tanto, cabe tener presentes estas recomendaciones, es preferible un café pero con gotas de optimismo antes que jugarse el puesto de trabajo por unas "gotas" de más, exponiéndonos en alguna ocasión a ser víctimas de la prueba del alcohol y perder el carné, y con razón.

AUTOACCESORIOS Y TALLERES

GARCIA

**ACCESORIOS Y RECAMBIOS
DE TODAS MARCAS**

REPARACION, PLANCHA, PINTURA, ELECTRICIDAD



**PRECIOS ESPECIALES
PARA TAXISTAS**

**PINTOR MESTRE CASTELLVI, 5-7.
TEL. 333 93 58 HOSPITALET DE LL.
(Barcelona)**

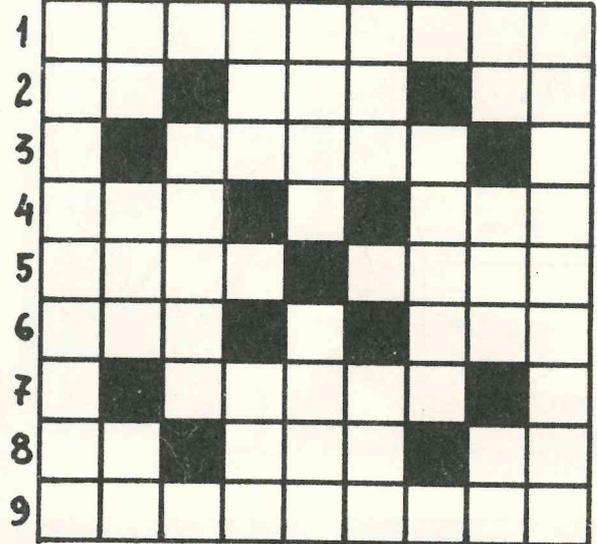
PASATIEMPOS

SOPA DE LETRAS

Busca de arriba abajo, de abajo arriba, de derecha a izquierda, de izquierda a derecha y en diagonal, 7 nombres de jerarquías eclesiásticas.

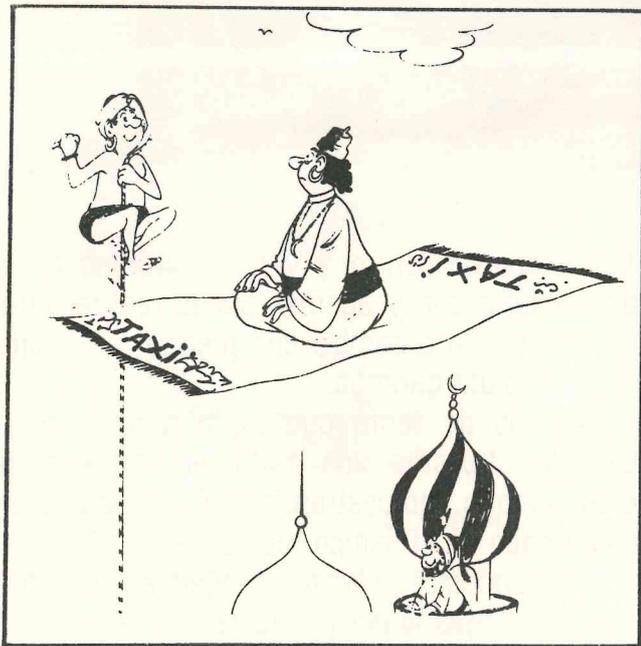
A I L A N E D R A C
 O M O T J O R L V T
 P A P A K Ñ O C D A
 S O S A L I R O N C
 I C I K J O M I A N
 B A B I T A J R O L
 O N O C A I D A J X
 Z A E I M E G C A F
 R R Ñ K E F O I M W
 A T O M L H K V G O

1 2 3 4 5 6 7 8 9

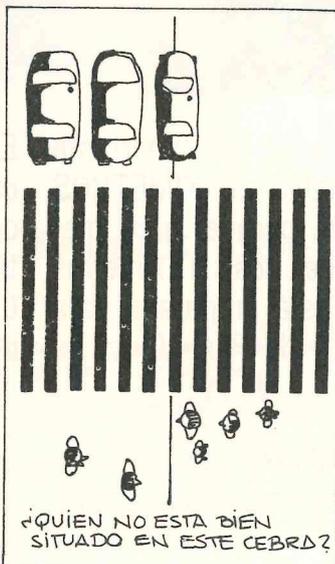


CRUCIGRAMA

HORIZONTALES: 1. - Relativo al comercio. 2. - Voz de arriero (al revés); diez veces cien; sociedad limitada. 3. - Mil; tenía temor. 4. - Base; mil cuatro. 5. - Levanta (al revés); lesioné. 6. - Roda; nave. 7. - Nivel. 8. - Marchar; cloruro de sodio; artículo neutro. 9. - Sistema de gobiernos.
VERTICALES: 1. - Repartir. 2. - Preposición inseparable (al revés); levanto la bandera; nota musical. 3. - Mil; máquina para tejer. 4. - Consonantes; de este modo. 5. - Poesía; cuerpo (al revés). 6. - Ciento cincuenta y uno; nombre de consonante. 7. - Uno; grata. 8. - Campeón; furia, pronombre. 9. - Fluvioso (plural).



* LOS PEATONES NO CRUZAN CORRECTAMENTE Y EL COCHE DEL CENTRO



¿QUIEN NO ESTA BIEN SITUADO EN ESTE CEBRA?

SOLUCION PASATIEMPOS

A I L A N E D R A C
 O M O T J O R L V T
 P A P A K Ñ O C D A
 S O S A L I R O N C
 I C I K J O M I A N
 B A B I T A J R O L
 O N O C A I D A J X
 Z A E I M E G C A F
 R R Ñ K E F O I M W
 A T O M L H K V G O

C O M E R C I A L
 O S M I L S L
 M O T E M I A U
 P I E A M I V
 A Z L A H E R I
 R O A A N A O
 T O R A S E A S
 I R O S A L O
 R E G I M E N E S

LA ELECTRONICA DEL FUTURO EN EL TAXI DE HOY

NOVEDAD MUNDIAL TAXIMETRO
CON IMPRESORA DE TICKETS

Ahora puede ofrecer a sus pasajeros el ticket del servicio efectuado. Más comodidad para Vd. y un trabajo más rentable. Instalación muy fácil, rapidez de montaje y funcionamiento perfecto.



La aplicación de los
más modernos sistemas
electrónicos

INSTALE RAPIDAMENTE SU NUEVO
TAXIMETRO CON O SIN IMPRESORA.

NO LO DUDE LOS TIEMPOS CAMBIAN
Y LOS SISTEMAS TAMBIEN. CAMBIE
AHORA SU VIEJO TAXIMETRO POR
UNO MODERNO, PRACTICO Y EFICAZ.



REPRESENTANTE EXCLUSIVO PARA CATALUÑA DE LOS TAXIMETROS E IMPRESORAS

taxitronic

PIDA INFORMACION AL TEL

(93) 255 22 11

TAXIMETROS PACO

FRANCISCO SANMARTI
representante oficial
TAXITRONIC Y AMMA

PROVENZA, 467 BARCELONA-25

SEAT presenta los taxis con más carreras por delante.

SEAT 131 Gasolina SEAT 131 Diesel Perkins y además 50.000 Ptas. de ahorro.

Dos coches de mecánica más que comprobada.
Con todas las características necesarias para ser transformados en taxis,
que ahora puede usted comprar con un ahorro de 50.000 pesetas.



Condiciones SEAT especiales para taxistas.

Seat siempre ha ofrecido a los taxistas, además de una amplia gama de vehículos para elegir, ventajas muy especiales. De las que usted podrá seguir beneficiándose mucho después de haber comprado su taxi.

- 5 % de descuento sobre el precio total del vehículo.
- Tarjeta de descuento para la adquisición de recambios.
- Primas* de permuta en algunos modelos para la renovación de vehículos con menos de tres años de antigüedad.
- Mejores condiciones de financiación:
En financiación normal, con intereses reducidos por tratarse de un bien de equipo.
En leasing. Sin entrada inicial, con un valor residual que permite cambiar de vehículo cada dos o tres años. En este sistema las cuotas pagadas se consideran, en su totalidad, gasto fiscalmente deducible.

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

*No compatibles con la bonificación especial de 50.000 ptas.

SEAT y el taxi.
De profesional a profesional.