

TAXI LIBRE

Revista Profesional
de difusión nacional
mensual gratuita.

ZABALBURU

**EL FRAUDE AL TAXI:
3.000.000.000 PTAS.**



**Nuevo taxi español:
VOLKSWAGEN PASSAT
VARIANT
(TURBO DIESEL)**

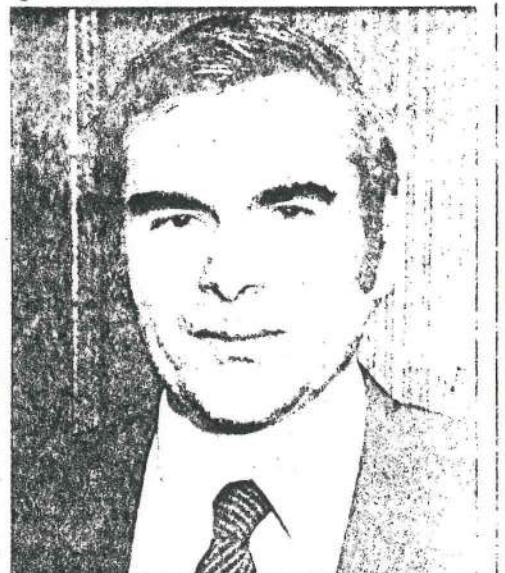
N.º 32 SEPTIEMBRE 1983

La Confederación Sindical, una vez más, ha conseguido un rotundo éxito frente a la Administración y contra la postura de contradicción al taxi de la U.N.A.L.T., organización que se dedicó a intentar desmoralizar al sector ante la Jornada de Lucha del pasado día 31 de agosto. Postura comprensible, si se tiene en cuenta que la citada organización (integrada en la C.E.O.E.), fue la que pactó con el Gobierno el tema de las retenciones a cuenta trimestrales; pacto que se realizó a espaldas de los taxistas españoles.

De no haberse convocado la Jornada de Lucha, tendríamos en estos momentos aprobado un decreto por el que se facultaba la creación de taxis paralelos, sin que la UNALT haya hecho gestión alguna en su contra, ni tan siquiera notificará a sus propias organizaciones el peligro que el Decreto conllevaba.

Una vez más ha quedado patente que la UNALT, organización vertical reconvertida a partir de la Ley Sindical de abril del 77, mantiene las posiciones de la clase empresarial, que le son innatas, de la época del anterior régimen, en contra de los intereses de los autónomos.

En otro orden de cosas, queremos felicitar al Ministro de Transportes, Sr. Barón por la posición del mismo en la denuncia del tema de las tasas ilegales, que suman la friolera de DOCE MIL MILLONES de pesetas. Tema que fue denunciado por la Confederación a anteriores Administraciones, llegándose en Catalunya a interponer una querrela criminal por el STATC ante la posible implicación de altos cargos de la Administración.



Revista profesional de difusión nacional mensual gratuita.

Portavoz de la Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del taxi de España.

C. Arroyo Fonatrón n.º 51 Tel. (91) 439 32 80
MADRID-30

Pujadas. 11
Te. (93) 300 23 14 BARCELONA-18

Director Ejecutivo:
MIGUEL TOMAS ROMERO

Director de Redacción:
JULIO CAYUELA TORMO

Colaboradores Redacción:
LUIS MARIA GONZALEZ. (Madrid)
MIRELLA MASIA. (Barcelona)
JUAN A. MOLINA. (Andalucía)
RAIMON BLANCAFORT. (Motor)
PEDRO PUJOL PARRAMON. (Información)

Taxi libre es una realización de Publicaciones OFFSET PRESS, S.L.
C/ Iglesia n.º 4 Tel. (93) 237 10 72.
Departamento de suscripciones. Tel. (93) 381 86 54.
Delegación y Publicidad en Madrid.
GERMAN MAYOR
C/ Arturio Soria n.º 102 Tel. 268 01 00
Madrid-27

IMPRENTA IBERICA · Alarcón. 13
SAN ADRIAN DE BESOS (Barcelona)

Deposito Legal: B. 15.991-81

Edición del presente número: 31.300 ejemplares

EL TAXI, DE LUTO EN EL NORTE

GRAVES INUNDACIONES EN EL NORTE DE ESPAÑA
AGRAVAN AUN MAS LA DIFICIL SITUACION DEL SECTOR



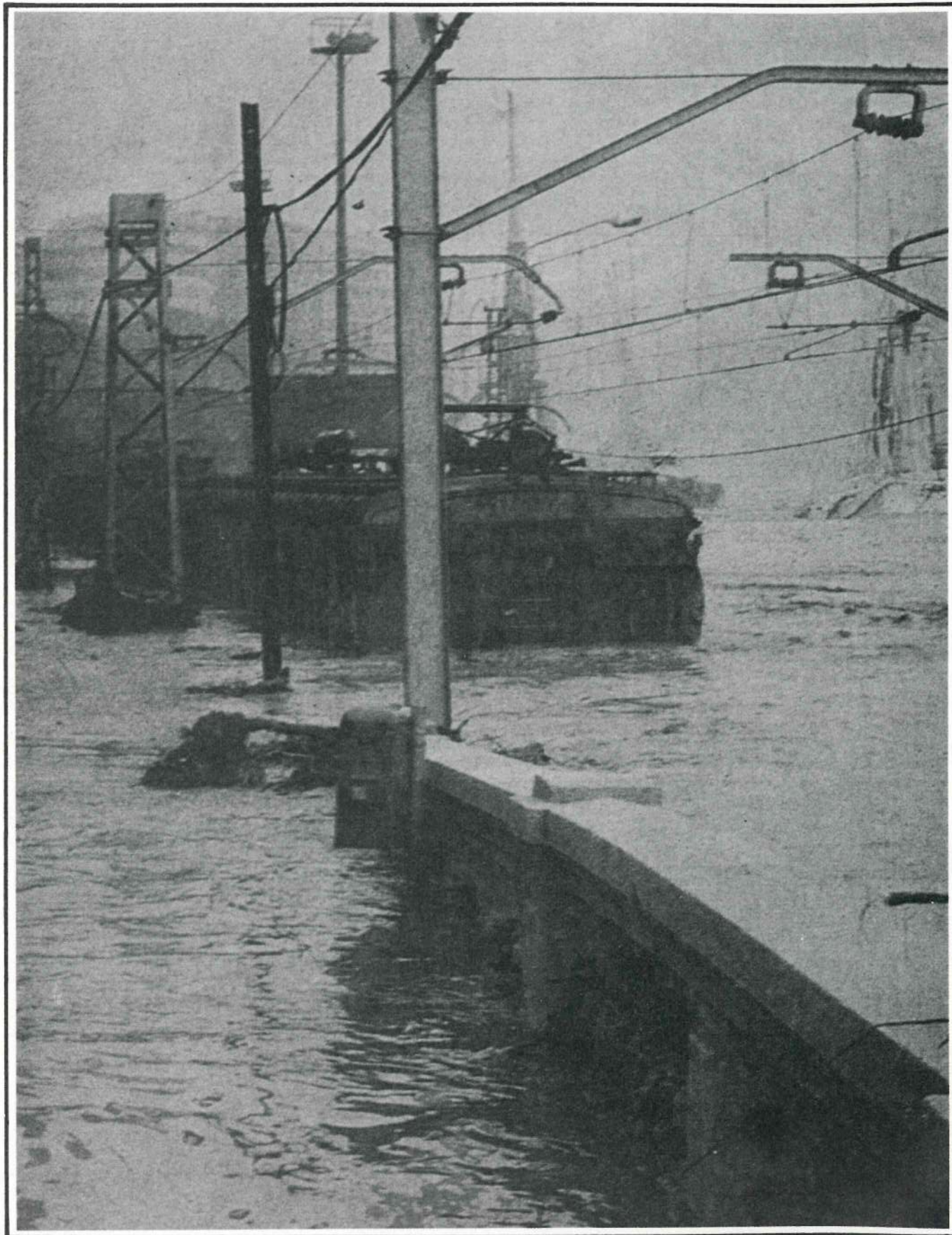
Las recientes inundaciones sucedidas en el norte han conmovido a toda España. Pero sólo con conmovirse no se arregla nada. Mientras se intentan dar soluciones a las desgracias después de haber ocurrido en vez de intentar preveerlas en lo posible, en este país las cosas seguirán yendo tan mal como siempre. Y los 160.000 millones de pesetas en que se han evaluado las pérdidas, son un lujo que nuestra economía no puede permitirse.

En el último mes se ha hablado en todos los medios de comunicación de los importantes daños producidos en las pequeñas, medianas y grandes industrias vascas, de las numerosas familias que han perdido sus pequeños negocios—que seguramente ya no podrán recuperar—, de las lamentables pérdidas humanas y de un sinfín de desgracias que “el diluvio” ha traído consigo.

Pero con todo, casi nadie—por no decir

nadie— ha tenido en cuenta a los taxistas. Muchos de ellos han perdido su único medio de sustento: el taxi. En Llodio, un pueblo industrial de la provincia de Alava, quizás el más afectado por las inundaciones, un grupo de vecinos se dedicaba la mañana siguiente a la catástrofe a reconocer los coches destrozados por las inundaciones, hundidos en el fango: “Mira, aquel es el del taxista”.

Además, debemos tener en cuenta que



LOS DIESEL DE SEAT PARA LOS PROFESIONALES DEL TAXI.

La gran oportunidad para cambiar a 131 Sofim/2.500



Al comprar un 131 Sofim, Seat se compromete en los precios de valoración para la recompra de su taxi usado, según los siguientes ejemplos (*):

Mod. 124 (1200 ó 1430)	110.000 ptas.
Mod. 124 Perkins 4 veloc.	150.000 "
Mod. 124 Perkins 5 veloc.	170.000 "
131/1430	140.000 "
131/1600	160.000 "
131 Perkins 4 veloc.	230.000 "
131 Perkins 5 veloc.	250.000 "

Con un consumo de 5,3 litros a los 100 Kms. y con toda la robustez de la nueva generación de motores Diesel Sofim, el Mirafiori 2.500 es un coche perfectamente adaptado para el servicio del taxi.

(*) Tasaciones válidas hasta el 31 de Octubre de 1983. Las condiciones de recompra son también muy interesantes aunque su actual taxi sea de otra marca o compre Vd. un 131 de gasolina.

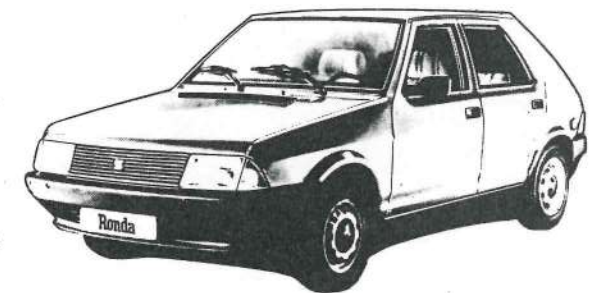
Esta es la gran ocasión de equiparse con un 131 Sofim/2.500, para dar mejor servicio.

Ronda Diesel L. Ahora 688.750 ptas. f.f.

El Ronda Diesel L se ha impuesto en el mercado por su capacidad de responder a las exigencias más amplias y duras del automovilista.

Es un vehículo ideal para las necesidades del profesional del taxi, por sus cualidades de robustez y economía.

Desde el 1.º de Septiembre, los precios del Ronda Diesel L han bajado y Seat mantiene las condiciones especiales que viene concediendo a los profesionales del taxi y que consisten en un descuento del 5% sobre el precio franco fábrica.



El taxi Ronda Diesel L cuesta ahora 688.750 ptas. f.f.

Red Seat. La garantía más fuerte.





muchos de los taxistas que afortunadamente no perdieron su taxi entre las aguas o el fango, permanecieron forzosamente sin trabajo durante algunos días debido a que era imposible circular en la mayoría de las zonas afectadas.

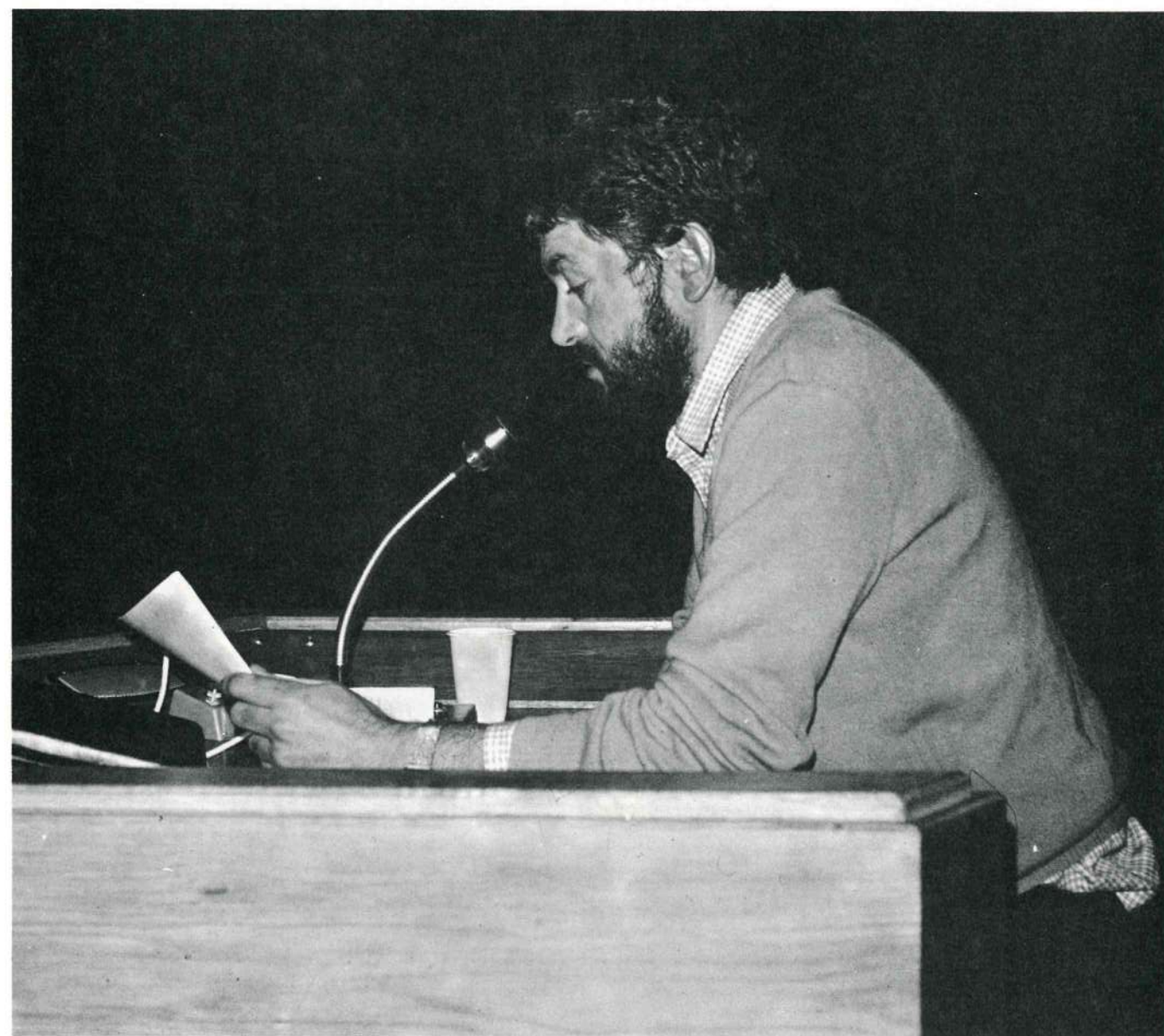
Y no sólo en pueblos como Llodio, también en Bilbao la circulación fue terriblemente difícil durante los primeros días, y más concretamente, en el casco viejo de la

ciudad, imposible. Toda la zona quedó convertida en un barrizal y tardará meses en volver a tener un aspecto normal o por lo menos presentable. En el barrio de Recalde, las calles se confundieron con la ría. Al retirarse el agua poco a poco, quedó el suelo descarnado, con coches completamente hundidos en el fango, mientras la gente ingeniaba pasarelas y hasta puentes para pasar de una acera a otra, de una casa a

otra. En general, todos los barrios que conviven con la ría vivieron una situación parecida.

Un desastre más, o menos de un año de las anteriores inundaciones de Valencia y Cataluña, que esperamos todos no se repitan, en el bien de nuestros compañeros los taxistas y del país en general.

LA ADMINISTRACION Y LA CONFEDERACION LLEGAN A UN ACUERDO



El día 29 de agosto, se desconvocó la jornada de lucha prevista para el día 31 del mismo mes, vistos los resultados positivos conseguidos por la Confederación en las reuniones mantenidas con la Administración.

En la reunión mantenida con el Director General de Tributos, D. Francisco Javier Eiroa, para tratar el tema de las retenciones trimestrales a cuenta sobre el I.R.T.P., la contestación por parte de dicha Dirección General, fue el compromiso for-

mal de respetar la no obligatoriedad de declarar y retener en aquellos casos que no se llegue al mínimo disponible.

Igualmente fue mantenida una reunión con D. Julián Revenga Sánchez, jefe del Gabinete del ministro de Transportes,

quien asumió el compromiso de total aparcamiento del Ante Proyecto de Real Decreto, hasta que no se elabore una nueva Ley del Transporte ya que la actual data del año 1947.

En el último punto reivindicativo que motivó la convocatoria de la jornada de lucha, D. José M.ª Benítez de Lugo, director general de Administración Local, con-

vocó a la Confederación Sindical para la segunda quincena de septiembre en la Comisión Interministerial, con el compromiso de dar respuestas a todos los puntos que se hallan aparcados en dicha Comisión.

Una vez más y pese a la oposición de la U.N.A.L., adherida a la CEOE, y otras entidades minoritarias del sector, la movilización

a través del proceso asambleario, dio los resultados previstos en la Asamblea Estatal celebrada el pasado día 23 de julio, que han logrado una base de acuerdo con la Administración que permitirá solucionar los problemas que tiene planteado el sector.



Q Auto Quer

Concesionario

SEAT



**DESCUBRA
LA MAGIA DEL
SEAT RONDA.**

VENGA A PROBAR LA MAGIA DEL **RONDA**

Q Auto Quer

Autopista de Valencia, Km. 7 MADRID-31
Tel. 777 80 00

SUCURSALES: Avda. Ciudad de Barcelona, 206 Av. de la Albufera, 74
Avda. Generalísimo, 7 (Leganés) Av. Palomares, 135

TALLERES Y RECAMBIOS: Autopista de Valencia, Km. 7

IMPORTANTES MEJORAS EN LAS PRESTACIONES DEL REGIMEN GENERAL

A partir del 1 de enero de 1984

El actual régimen de autónomos pasa al régimen general de la Seguridad Social con carácter obligatorio para todos los autónomos.

La base mínima de cotización será de 40.000 pts. mensuales, siendo la cuota o prima mensual del 29%, lo que significa una cotización mínima mensual de 11.600 pts. Esta cuota incluye lo que era antes autónomos, asistencia sanitaria e

incapacidad laboral transitoria.

Modificaciones

Los jubilados pasarán a percibir 14 pagas anuales, no 12 como hasta ahora.

Las pensiones se calcularán de acuerdo con la base de cotización de los cinco últimos años, no como anteriormente, que eran los 10 últimos.

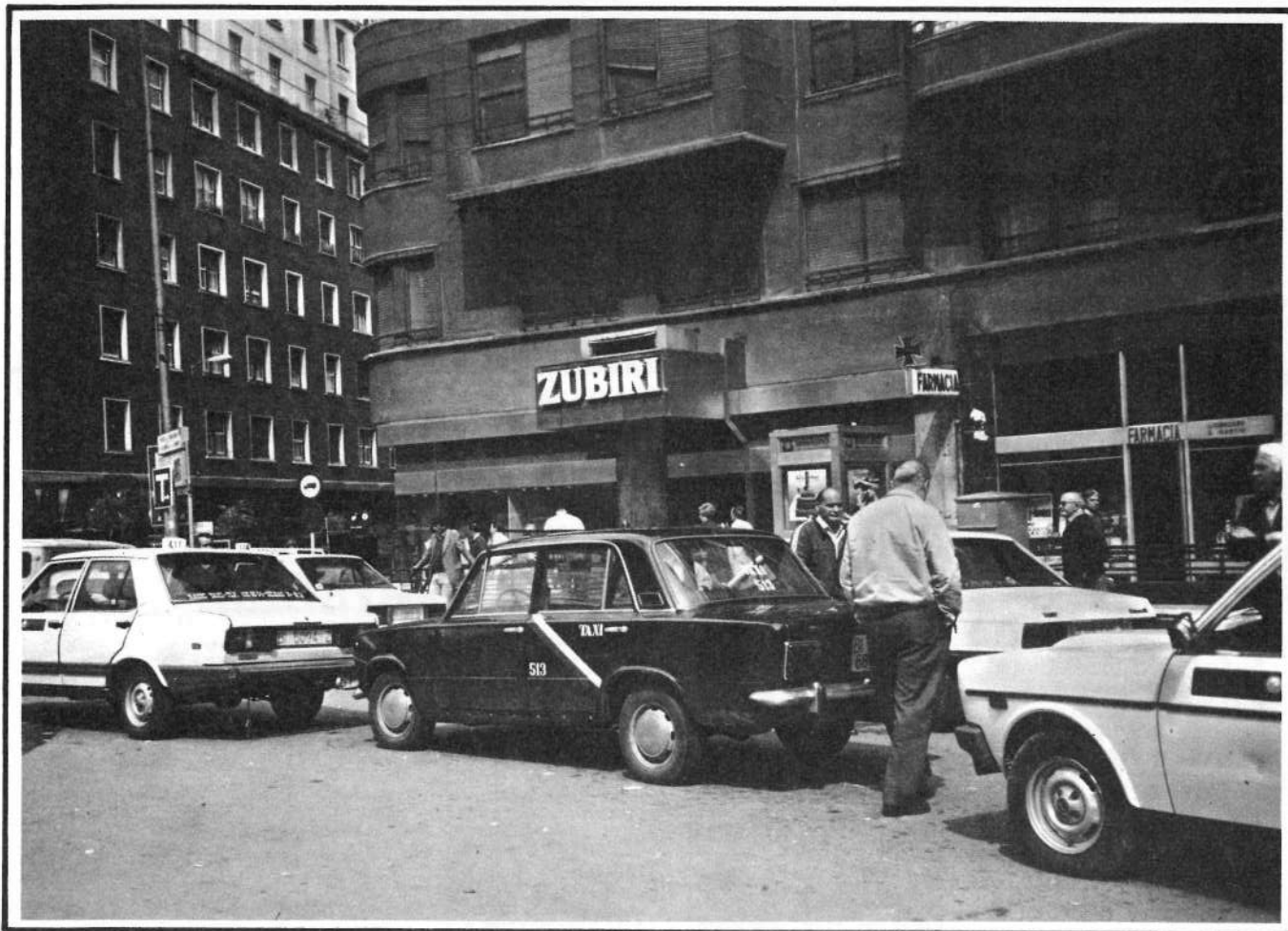
Incapacidad permanente total a cualquier edad. Actualmente están exentos de

la misma los menores de 45 años.

Modificación de los cálculos para las pensiones por invalidez permanente parcial y viudedad.

Baja por enfermedad, a partir del 5.º día, ahora es del 15.º.

La cuota se incrementará de acuerdo con los incrementos del salario mínimo interprofesional. Siendo siempre del 29%. De la base de cotización.



LOS TAXISTAS INCLUIDOS EN EL RÉGIMEN GENERAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL

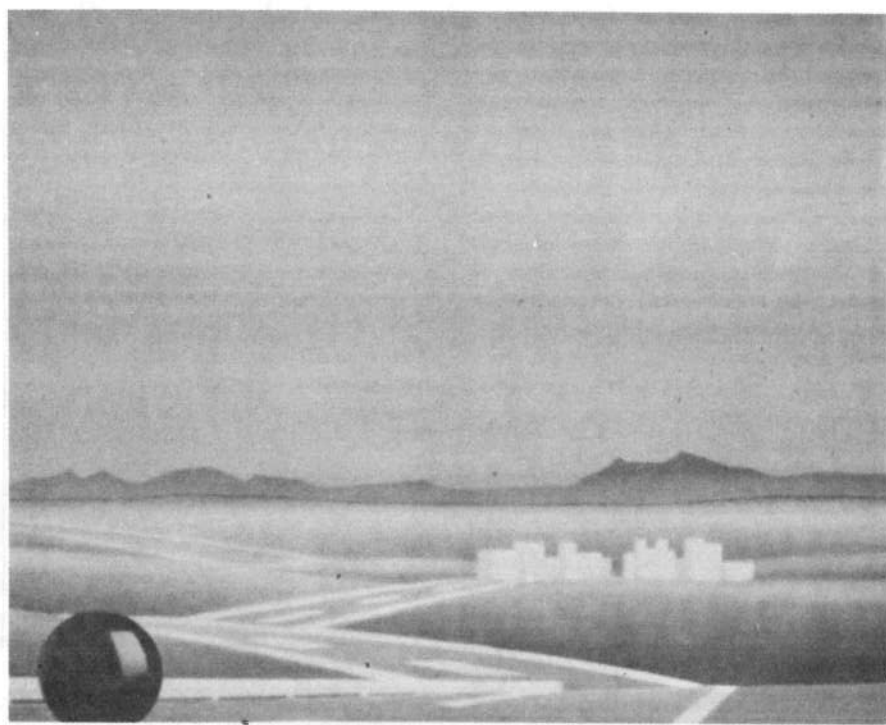
Quizás una de las reivindicaciones en la que más insistencia hemos hecho, sea la de lograr nuestra equiparación con el régimen general de la Seguridad Social. La Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi ha venido exigiendo de la Administración en los últimos cinco años la necesidad de dicha equiparación, que considerábamos un derecho al tener que cotizar una mayor cantidad económica y recibir a cambio una menor asistencia sanitaria.

Afortunadamente, el gobierno socialista ha tenido que ceder a las peticiones de los taxistas y ha aprobado recientemente en Consejo de Ministros, un proyecto de ley que se de
parlamento j

Quizás una de las reivindicaciones en la que más insistencia hemos hecho, sea la de lograr nuestra equiparación con el régimen general de la Seguridad Social. La Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi ha venido exigiendo de la Administración en los últimos cinco años la necesidad de dicha equiparación, que considerábamos un derecho al tener que cotizar una mayor cantidad económica y recibir a cambio una menor asistencia sanitaria.

Afortunadamente, el gobierno socialista ha tenido que ceder a las peticiones de los taxistas y ha aprobado recientemente en Consejo de Ministros, un proyecto de ley que se debatirá próximamente en el parlamento y que según todas las previsiones comenzará a aplicarse en enero de 1984.

Como es sabido, la CSTAT en toda España, ha criticado sistemáticamente las insuficiencias contenidas en el anterior régimen especial y que fundamentalmente eran: la imposibilidad de acceder a una pensión por Incapacidad Laboral Total si no se tenían cumplidos los 45 años; la no percepción por parte de la viuda de pensión alguna en caso de fallecimiento del taxista, si éste no había cumplido los 45 años; la imposibilidad de cobrar el salario



por Incapacidad Laboral Transitoria, en los primeros quince días de la misma; y la injusticia que suponía el tener que cobrar la pensión por jubilación en base a un baremo que correspondía a los últimos ciento veinte meses cotizados.

La lucha de la CSTAT por mejorar y en definitiva lograr la equiparación con el régimen general, ha sido una constante en los últimos cinco años. En Madrid, esta petición nos ha costado numerosas reuniones y un esfuerzo permanente de explicación y sensibilización a todos los taxistas, para que esta reivindicación fuera realidad. Pero al final podemos afirmar que el esfuerzo ha merecido la pena, pues en enero de 1984, según todos los pronósticos, entrará en vigor la nueva legislación en materia de seguridad social que incorpora a los taxistas al régimen general de acuerdo con la normativa vigente.

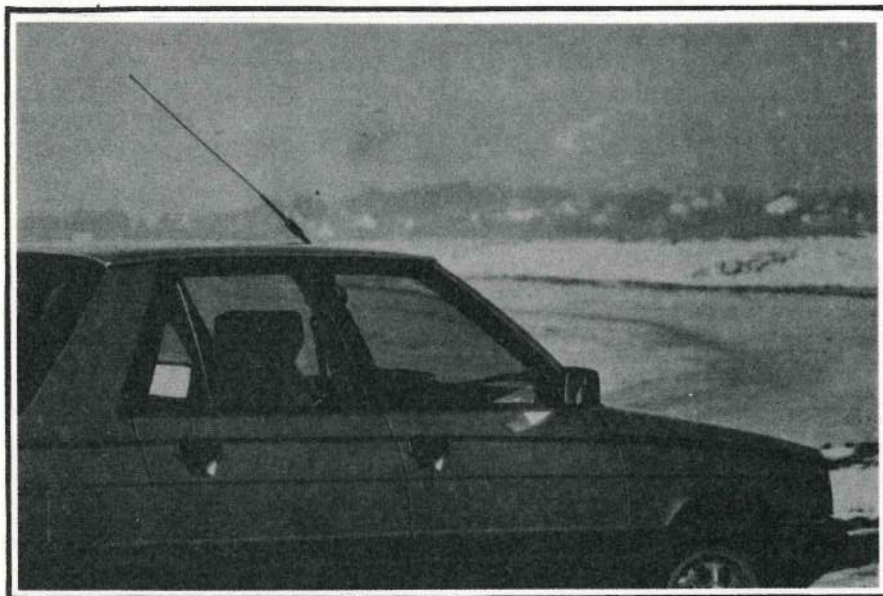
Ello significa, que pagaremos el 29,1

por ciento de una cantidad que corresponde a la suma del Salario Mínimo Interprofesional más dos pagas extraordinarias. En términos concretos, quiere decir que la cotización durante 1984 a la Seguridad Social por parte de los Taxistas será de 11.506 pesetas, cifra que sufrirá modificaciones si el Salario Mínimo Interprofesional experimenta en los próximos meses alguna variación.

En cualquier caso, la Confederación quiere expresar su satisfacción por la decisión adoptada en el Consejo de Ministros que viene a ratificar una vieja aspiración de los taxistas.

Queda así resuelto un problema importante que viene de lejos y paralelamente se superan las lagunas contenidas en la normativa del régimen especial que descargaba sobre el taxista la injusticia e ineficacia de unas medidas dictadas por la Administración franquista.

LOS TERRENOS PARA LAS INSTALACIONES DE DEPOSITOS DE BUTANO A GRANEL DEBEN CONCEDERSE A LA COOPERATIVA DE SERVICIOS



El 29 de junio de 1983, la Federación Sindical de Madrid, junto con la Cooperativa de Servicios y la Asociación Gremial, solicitó al Ayuntamiento madrileño la concesión de unos terrenos para la instalación de almacenes o depósitos de Butano a granel. Posteriormente se hicieron gestiones con el delegado de Urbanismo, Sr. Espelosín, sin que hasta la fecha hayamos obtenido respuesta alguna.

En realidad, los motivos de preocupación de la Federación Sindical de Madrid ante el silencio del que hacen gala los responsables de la Corporación Local madrileña, no se basan exclusivamente en la no solución a un problema que tienen planteado los taxistas, sino en posibles negociaciones paralelas que provocarían una fuerte reacción de protesta entre las organizaciones antes mencionadas.

Nos estamos refiriendo, a reuniones del Ayuntamiento de Madrid con miembros de la UGT del taxi, realizadas a espaldas de los trabajadores de nuestro sector. Se nos acusará de estar levantando una polémica

que no se sustenta en la realidad, pero bien es verdad que tenemos fundadas sospechas de que tales negociaciones están teniendo lugar.

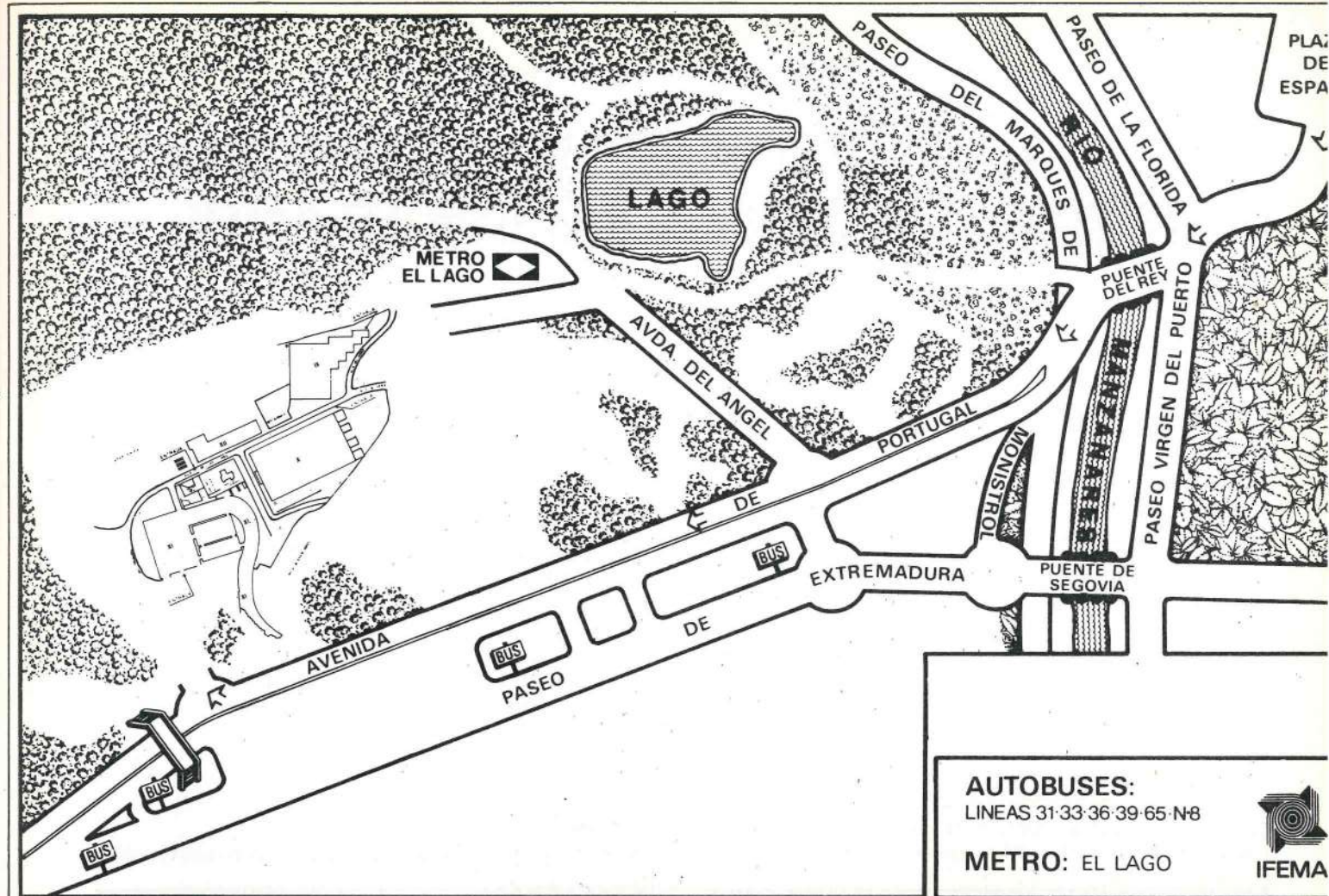
La Federación de Madrid, desde que actúa sindical y profesionalmente en el sector del taxi, ha denunciado siempre la política clientelista y de prebendas que caracterizaba a las administraciones franquistas y en menor medida, a las administraciones de UCD. Ahora resulta, que el gobierno socialista que anunció solemnemente la necesaria moralización de la vida pública y la superación de la política "de enchufes" cuando tomó posesión, se reúne con la UGT del taxi, para negociar bilateralmente una petición que le hicimos llegar hace ya meses, diversas organizaciones representativas del sector.

Y cuando afirmamos esto, se nos puede acusar de faltar estrictamente a la realidad de los hechos, pero sabemos cuando realizamos estas acusaciones que existen lamentablemente precedentes en la forma de actuar el gobierno socialista. Nos

gustaría, no tener que recurrir a este tipo de acusaciones, pero creemos que ha llegado la hora de llamar a las cosas por su nombre para que nadie se llame a engaño. En repetidas ocasiones, la administración del PSOE ha adelantado a la UGT el conocimiento de iniciativas y soluciones que correspondía conocer simultáneamente a todas las organizaciones sociales representativas. No estamos ahora hablando exclusivamente del sector del taxi, sino en general de la política de relaciones institucionales que ha venido practicando el gobierno de Felipe González.

Parece que en el sector del taxi, el gobierno está dispuesto a perpetuar esta política de conchabos y acuerdos en la sombra, que tanto frecuentaron gobiernos anteriores. Si el Ayuntamiento de Madrid concede a la UGT los terrenos municipales para los depósitos de Butano a granel, cometerá un doble error; por un lado, desacreditará a la UGT del taxi y con ello, a sí mismo, al aparecer ante los taxistas como el brazo oficial de un sindicato que en nuestro sector, goza de una escasa por no decir nula, representatividad; y por otro, estaría contribuyendo al lucro personal de algunos ciudadanos, hoy aposentados en la directiva de UGT, que no distinguen el interés general de los taxistas del suyo propio. En definitiva, se alimentarían negocios de tipo familiar que en nada ayudarían a solucionar los problemas del sector.

La Federación Sindical de Madrid, considera una vez más, que los terrenos deben concederse a la Cooperativa de Servicios, que representa al 90 por ciento de los taxistas y donde coexisten representantes de todas las organizaciones del sector. Así lo decidió la asamblea de dicha cooperativa, en su última reunión. Y sólo de esta manera, podrán revertir colectivamente entre los taxistas, los beneficios que la explotación de los depósitos de Butano a granel, produzcan.

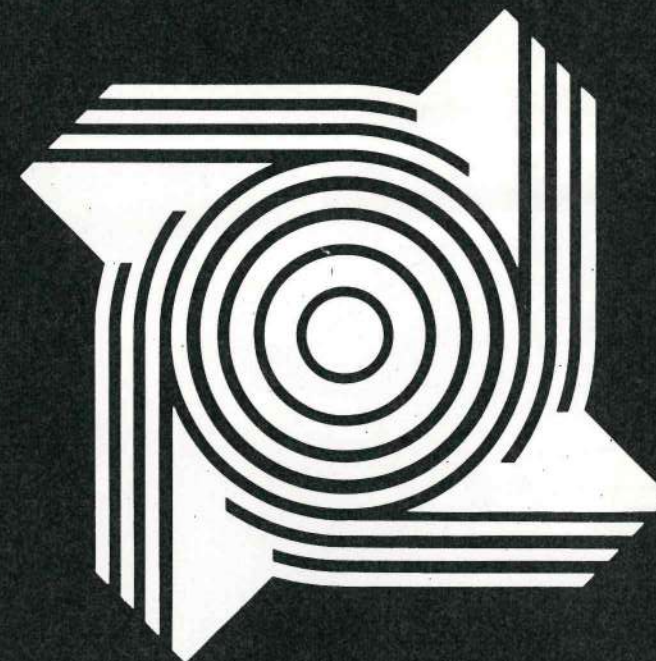


AUTOBUSES:
LINEAS 31-33-36-39-65-N8

METRO: EL LAGO



IFEMA



IFEMA

FIDEC
18/20 Septiembre
Casa de Campo

IBERMODA
30 Septiembre/2 Octubre
Casa de Campo

IMAGEN MODA
30 Septiembre/2 Octubre
Casa de Campo

**V SEMANA
DEL CALZADO**
30 Septiembre/2 Octubre
Casa de Campo

LIBER' 83
4/9 Octubre
Casa de Campo

EL CARNET PROFESIONAL SE PODRA OBTENER A PARTIR DE LOS 18 AÑOS

Hace ya muchos meses, en febrero del presente año, la CSTAT inició un largo proceso reivindicativo que, a simple vista, no requería grandes esfuerzos pero que indudablemente implicaba la buena voluntad de la administración para su solución. En su día, la Confederación solicitó a la administración la necesidad de que los mayores de 18 años pudieran acceder a la obtención del carnet profesional, de acuerdo con la legalidad constitucional que establecía la mayoría de edad a los 18 años. Además, la CSTAT argumentaba, que dicha iniciativa constituiría un paso adelante en la superación aunque mínima, de la actual desocupación que existe en el sector entre los familiares de los propios taxistas. Nuestra intención no era establecer pautas de privilegio y corpora-

tivismo familiar para los taxistas, sino dar respuesta a una reivindicación sentida en sectores importantes de nuestra profesión.

Después de ocho meses de reuniones y contactos con los distintos departamentos de la administración, el consejo de ministros aprobó por Decreto Ley una nueva legislación gracias a la cual se soluciona positivamente la petición realizada por la CSTAT.

En la actualidad estamos pendientes de su publicación en el BOE para que su aplicación entre en vigor y se arbitren entonces las fórmulas concretas que permitan a los mayores de 18 años obtener el ya conocido carnet profesional.

Según lo establecido en el citado Decreto Ley, se crea un nuevo modelo de Carnet

Profesional B2, para la conducción de vehículos de Servicio Público con una capacidad de hasta 9 plazas. Los carnets C1 y C2 requieren para su consecución, la superación de algunas condiciones que aparecen detalladas también en el Decreto Ley. No obstante, los mencionados carnets, se podrán obtener al igual que el B2, a los 18 años previa superación de un Curso Especial que se impartirá en las Delegaciones Provinciales de Tráfico. Este carnet permitirá la conducción de vehículos de gran tonelaje y alta seguridad.

En definitiva, la CSTAT saluda la aprobación de esta nueva iniciativa que habíamos hecho nuestra hace tiempo y que empezamos a tramitar en febrero del año en curso.



Vea latir su motor con Veglia.

El motor es la parte más importante de su coche y a la vez la parte más sometida a desgaste y averías. Conservar su buen funcionamiento es objetivo primordial de todo automobilista. Para ello, Veglia le ofrece una amplia serie de instrumentos que le ayudarán a prevenir a tiempo posibles averías ahorrándole molestias y costosas reparaciones de taller. Aptos para todos los coches nacionales y extranjeros, los instrumentos Veglia son fiables y seguros y le darán en todo momento "las constantes vitales" de su motor. Aquí se ilustran cuatro distintas gamas en todas las cuales podrá encontrar, con el mismo diseño para no romper la estética del salpicadero, voltímetros, amperímetros, termómetros, manómetros, cuentarrevoluciones, relojes horarios, etc.



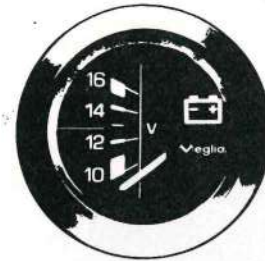
Cuentarrevoluciones

Cambiar y reducir a tiempo las velocidades es el secreto de la larga vida de un motor a la vez que significa una reducción en consumos. Un cuentarrevoluciones Veglia le ayudará a aprovechar la potencia de su motor "sin pasarse de vueltas".



Manómetros

La vida de un motor depende de su lubricación. Cilindros, casquillos de bancada, cigüeñal, etc. deben estar perfectamente lubricados. Con un manómetro Veglia tendrá siempre a la vista la presión del aceite del motor, en evitación de molestos y costosos "gripados".



Voltímetros

De la batería dependen los arranques, especialmente en invierno o en días lluviosos. Un voltímetro Veglia le da al instante la tensión de su batería con la posibilidad de intervenir a tiempo sin quedarse "tirado".



Relojes horarios

Los relojes de cuarzo Veglia le dan día y noche la hora exacta sin soltar los brazos del volante, lo cual a veces puede ser peligroso. Además con los cronómetros digitales podrá medir el tiempo de recorrido, calcular la velocidad media y el consumo de gasolina.

 **Veglia**

Solicite un folleto explicativo con toda la gama de instrumentos a Veglia, S.A.E. Ctra. de Barcelona, Km. 11,200. Madrid-22. ó Calle Enamorados. 34-36 Barcelona-13.

LOS TAXIS RECORREN AL DIA 100 KM SIN PASAJE

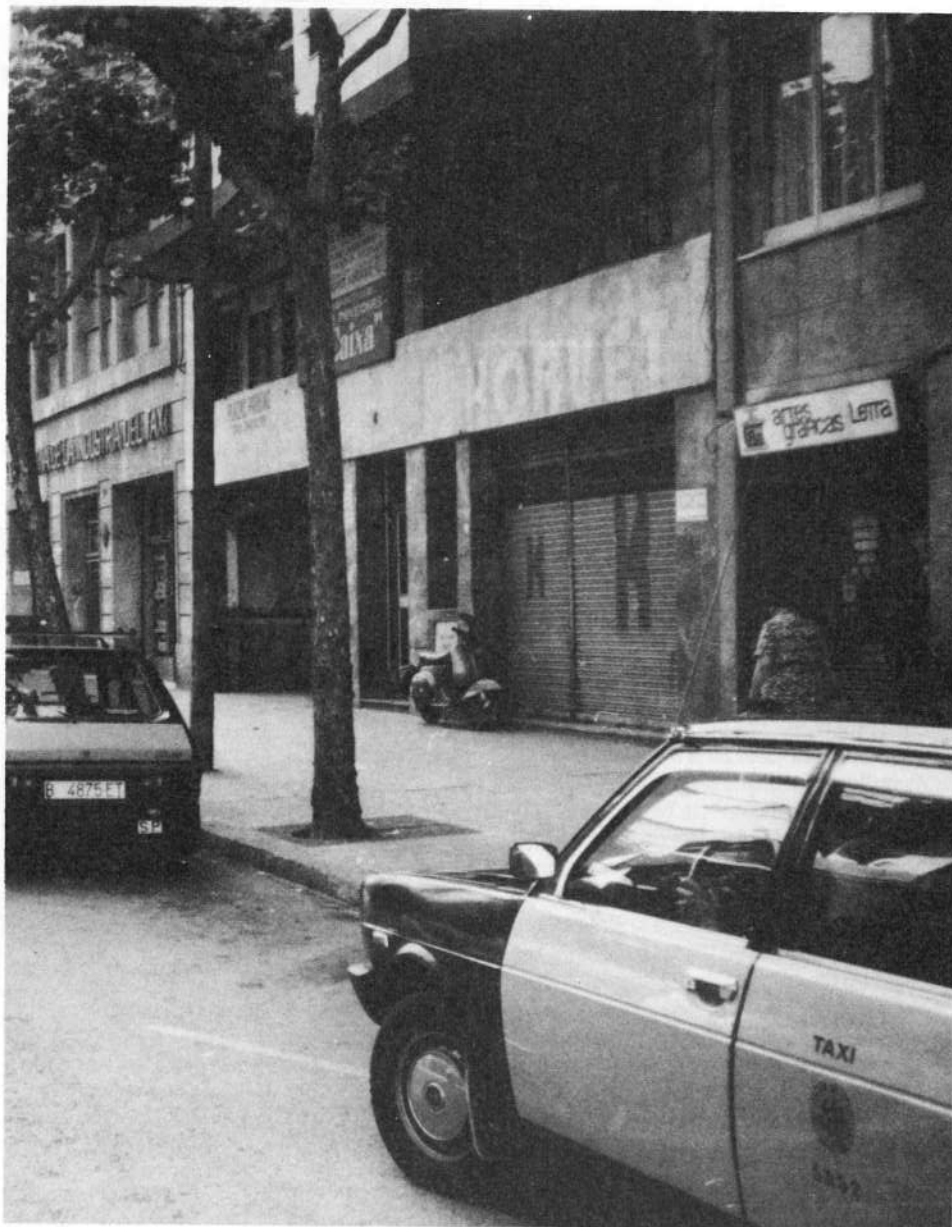
Según un estudio interno de la Corporación Metropolitana de Barcelona, los taxis de Barcelona recorren diariamente unos 100 kilómetros sin pasaje a bordo. Con unas 10 ó 12 horas de jornada laboral, perciben de media unas 52.000 pesetas al mes. A tenor de la demanda, sobran más de 3.000 taxis.

Sólo 86 de los 186 kilómetros diarios que recorre un taxi en Barcelona y área metropolitana, los hace con pasajero, mientras que los 100 restantes los hace de vacío. Esto significa que más de la mitad de la jornada laboral de un taxista se realiza con gastos y sin ganancia alguna.

Este informe técnico recoge datos extraídos a partir de una encuesta realizada a 421 taxistas sobre su horario real de trabajo, recaudación, número de carreras, kilometraje diario, etc., así como toda la información mecanizada de que dispone el Negociado del taxi de la Corporación Metropolitana de Barcelona.

Se calcula que la recaudación de un taxi oscila alrededor de las 5.000 pesetas. Esta cifra representa una media de 400 pesetas por hora fuera de su domicilio y de 461 por hora al volante. Lo que supone unos ingresos de 219 pesetas por carrera, con una longitud media de casi 4 km.

El promedio anual de ingresos del taxi se calcula en 1.333.800 pesetas sin contar los gastos que representa, con un recorrido total anual de 50.000 km.



70.000 pesetas mensuales

Pero a la cifra de ingresos hay que restar el importe que suponen los gastos, en los que hay que tener en cuenta el mantenimiento, amortización, combustible, etc. El informe evalúa el total de costes anuales en 699.725 pesetas, lo que reduce prácticamente a la mitad el capítulo de ingresos que antes señalábamos. Con todo, se estima que la retribución mensual de un taxista en Barcelona puede alcanzar las 52.000 pesetas a base de arañar cantidades a las partidas de mantenimiento, renovación de neumáticos, cotizaciones a la Seguridad Social, gastos administrativos, consumo de combustible, etc. En todos estos números no se tienen en cuenta las retribuciones por complementos (equipaje, bultos, horario), ni las propinas, que suponen un 5% de la recaudación anual, es decir, unas 66.000 pesetas.

La Corporación Metropolitana de Barcelona dispone hoy de 11.021 licencias de taxi, que proporcionan ocupación directa a más de 16.000 trabajadores. Sin embargo se calcula que el número óptimo de taxis en el área metropolitana no debería sobrepasar los 2,5 por cada 1.000 habitantes para dar una adecuada respuesta a la demanda. Y según esto, están de más 3.321 taxis.

El estudio constata que en los últimos años ha producido una gran disminución las transferencias de licencias —oscilan en el mercado de compraventa alrededor de millón y medio de pesetas— y se evidencia una disminución a la baja en el precio de transferencia. La Corporación Metropolitana tiene en proyecto rescatar unas 1.000 licencias y recientemente aprobó una ordenanza que supone un incremento del 4 por ciento en las tasas, al objeto de crear un fondo que permita amortizarlas.

La estructura empresarial de los taxis de Barcelona refleja que han desaparecido las grandes flotas y las 11.021 licencias se reparten entre 10.836 personas distintas. Se ha detectado, por otra parte, que cerca de 980 titulares carecen del carnet de ta-



¿Está dispuesto a ayudar a unos locos románticos?

Es una locura amar así. Pasarse los domingos al pie de la carretera, por si te necesitan.

Es una locura arriesgar la vida por salvar a un ahogado.

Es una locura acudir cuando ha habido un accidente y hacer esas tareas que a todos nos producen espanto, nos marean de sólo pensarlo, nos hacen vomitar.

La romántica locura de los voluntarios de la Cruz Roja. Algo que nos hace pensar que hoy, todavía hoy, sigue habiendo humanidad, siguen habiendo personas, con mayúsculas: PERSONAS.

Unas personas que sólo pueden seguir haciendo una labor tan importante y necesaria si tras ellos hay otros miles de personas, PERSONAS, que les apoyan. De otra manera también necesaria, también útil, también, en cierto modo, sacrificada. Los Socios de La Cruz Roja.

Usted no puede estar al pie de la carretera, ni sabe salvar a un

nadador que se ahoga, o extraer un herido de entre los hierros retorcidos de un autocar; pero puede hacer que esas cosas sigan siendo posibles. Con algo de dinero.

¿Mil pesetas al año? ¿Quizás un poco más, mucho más? No importa, usted hará lo que pueda, pero seguramente lo hará.

Es la única solución. Es el esfuerzo útil que vale la pena hacer.

Porque hace falta mejorar la Cruz Roja y se está mejorando. Con nuevas instalaciones, con más material, ambulancias, medicinas...

Mejorar significa poder salvar más vidas que de otra manera no se hubieran podido salvar.

Mejorar significa estar junto a más ancianos, enfermos y

minusválidos, luchando contra la soledad de los marginados...

Los 10.000 voluntarios de la Cruz Roja, locos románticos, ponen la entrega y el riesgo al servicio de los demás, gratuitamente.

Y usted, si quiere apoyarnos a hacer una sociedad un poco más humana, pone un dinero ganado con su esfuerzo.

Loco, loco romántico.

Yo quiero salvar a la Cruz Roja

Quiero ayudar a la Cruz Roja como Socio Colaborador, con el fin de que mi aportación económica sirva para atender los fines humanitarios de esta institución.

Suscribo la cuota de
 1.000 pesetas año. 1.500 pesetas año. pesetas año.

Autorizo al Banco/Caja
 Agencia _____ para cargar los recibos de Cruz Roja,
 a nombre de _____
 n.º cuenta corriente/libreta _____
 Nombre _____
 Domicilio _____ n.º _____ piso _____ puerta _____
 Población _____ Dto. Postal _____
 Provincia _____ Teléfono _____ D.N.I. _____
 Fecha _____ Firma _____

 **Cruz Roja**
 Apartado N° 435 F.D. Barcelona



xista, por lo que deben recurrir a asalariados. Pese a que no se dispone de datos fiables sobre el número de asalariados que trabajan por cuenta ajena, se estiman en 5.000 las personas que, a través del taxi, obtienen algún ingreso principal o com-

plementario.

Jornada media de 12 horas

Según el resultado de las encuestas realizadas, los taxistas permanecen fuera de

su domicilio 12 horas y 24 minutos. De éstas casi dos son de descanso, aunque el promedio varía según se trate del turno de día o noche. La mayoría realizan una jornada laboral de 10 horas, en la que recorren 186 kilómetros.

PROPUESTA DE NUEVAS TARIFAS EN BARCELONA



Todo sube, y por lo tanto el taxi no podía ser menos, era inevitable, el taxista ya no gana para mantener su "empresa", tal y como le gusta denominarla a nostálgicos de otras épocas.

Así parece que lo han entendido los taxistas de Barcelona, y como consecuencia, el pasado día 29 de septiembre, el STATC presentaba una solicitud de incremento de tarifas del orden del 22,38%.

A pesar, de lo fuerte que parece dicho incremento, nos informa un dirigente del STATC, el mismo sólo empareja el incremento medio resultante del aumento del coste de la vida y de los costes de explotación de un autotaxi en Barcelona. O lo que es lo mismo, parece ser que el taxista de Barcelona, se va a seguir llevando el mismo dinero a casa que se llevaba en mayo del año pasado.

También según las mismas fuentes, el taxista tras este incremento pasará a obtener una mensualidad de 49.432 pts, cantidad a todas luces, insuficiente, no ya para una familia, sino el mismo taxista. Y el taxista lo viene consiguiendo hasta ahora ¡Qué aprendan en la facultad de Económicas!

Las tarifas que el STATC solicita son de:	
BAJADA DE BANDERA	75 Pts.
KM/RECORRIDO T-3	38 Pts.
KM/RECORRIDO T-2	55 Pts.
KM/RECORRIDO T-1	70 Pts.
HORA DE ESPERA	900 Pts.

Ahora bien, tenemos una Administración que ofrece... Sin haber contado con el reciente aumento del Impuesto de Circulación del 40%. Y sin contar que para finales de año (está al caer) el carburante subirá cerca de un 10% o más y sin contar con los aumentos fijos de los gastos de la Seguridad Social... un 12,59%.

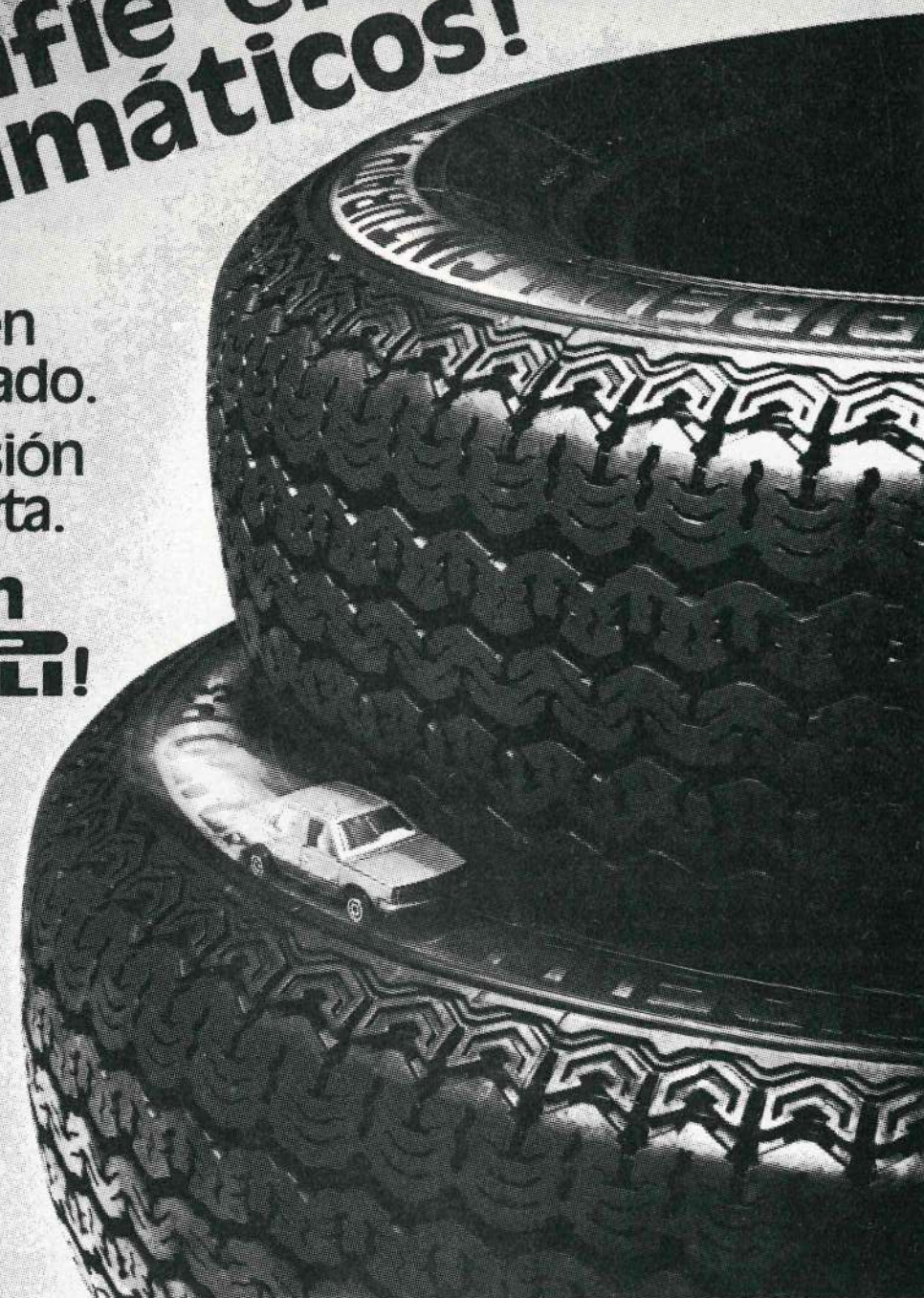
Ese porcentaje, no sabemos si la Administración se ha dado cuenta, no llegaría tan siquiera a ser auténtico, pues cuando se reparan taxímetros y lleguen los aumentos ya citados, ni siquiera habrá existido.



¡Confíe en sus neumáticos!

Si están en buen estado.
Si su presión es correcta.

¡Y si son **PIRELLI!**



Neumáticos **PIRELLI** robustos, seguros, confortables con el más alto nivel de prestaciones y kilometraje.

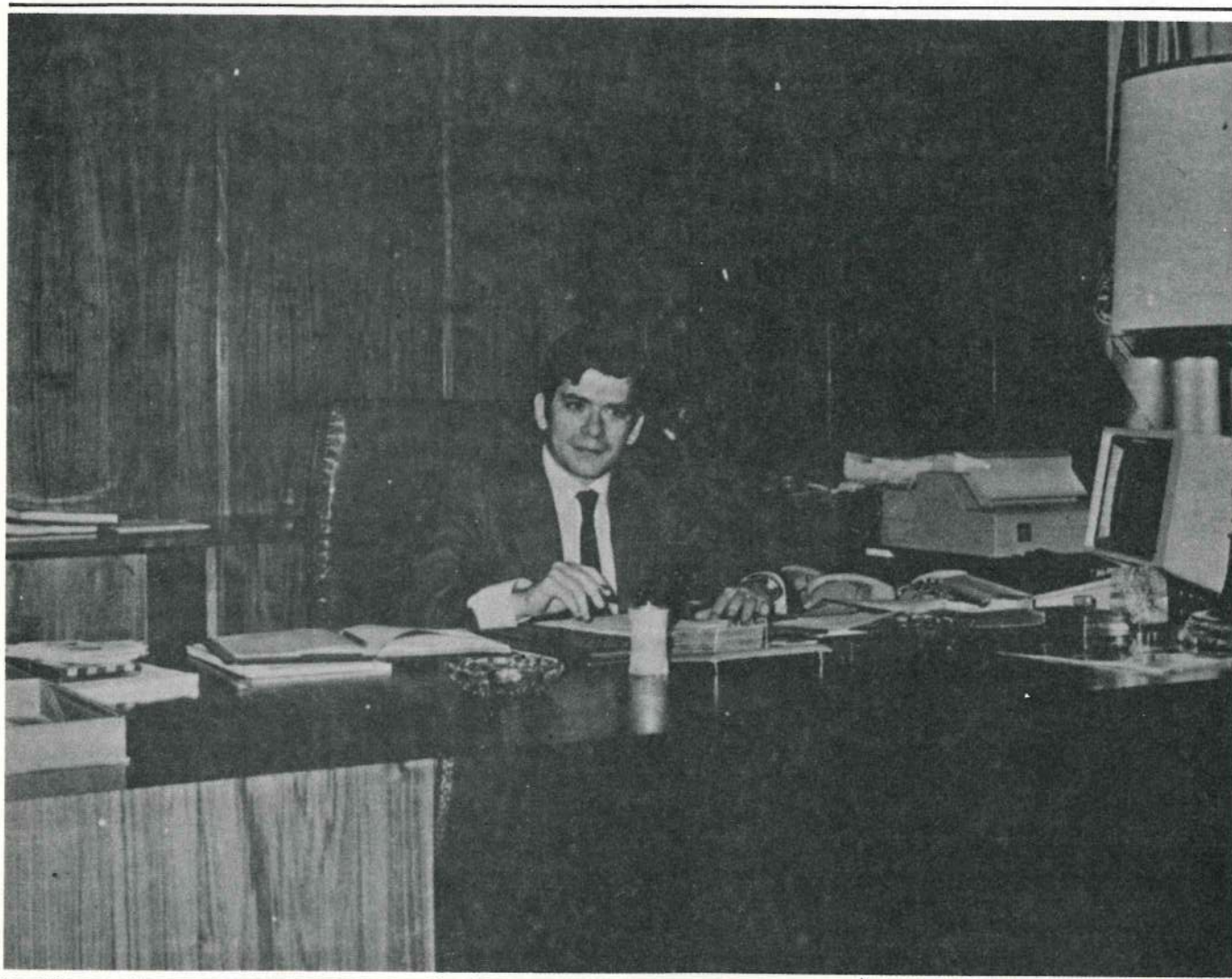
Neumáticos que han sido duramente probados por las máximas figuras de la competición.



PIRELLI una tecnología en constante desarrollo que ofrece el neumático más seguro.

LA CORRUPCION ADMINISTRATIVA

"FRAUDE EN EL TRANSPORTE Y TAXI"



Situación cronológica de los hechos

En fecha 14 de marzo de 1963, se crearon las Jefaturas Regionales de Transportes Terrestres, por mediación de decreto n.º 529, a la sazón se estableció una tasa ilegal en concepto de Registro de Empresas por la cantidad de 150 pesetas por

cada uno de los visados de las tarjetas de transportes anuales.

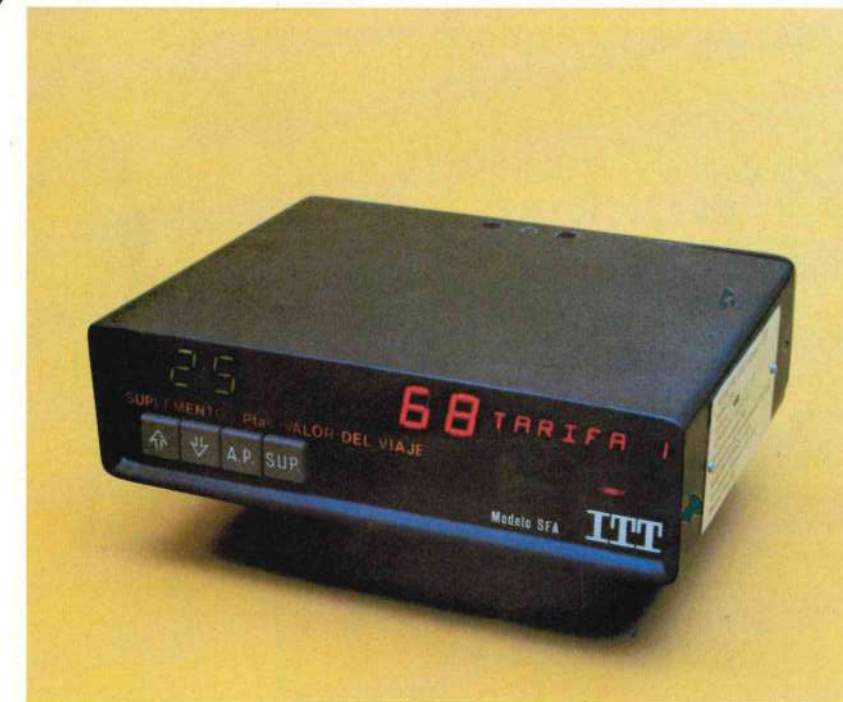
Posteriormente, en 1973, se suprimió la tasa existente y fueron creadas otras dos: la primera de 130 pesetas, en concepto de plastificación de la tarjeta y otra de 270 pesetas por "compulsa de los documentos del visado", lo cual arroja una can-

tidad total de 400 pesetas. Pareciéndoles poca la cantidad cobrada, añadieron a ella el importen obtenido por la venta de "Libros de declaración de la Carta de Porte" y "Libros de Hojas de Ruta", ejemplares gratuitos, que vendían al precio de 400 pesetas cada uno, libros por otra parte de uso obligatorio.

¡Haga carrera!

Taxímetro Electrónico SFA-ITT.

MARCONI ESPAÑOLA, S.A. ha lanzado al mercado un modelo de taxímetro electrónico (SFA-ITT) que mejora cuanto hasta ahora se conoce, tanto desde un punto de vista funcional como dimensional, ya que no ocupa más espacio que un autoradio comercial normal. Aparte de sus ventajas intrínsecas, el taxímetro SFA-ITT lleva incorporados reloj y calendario digitales, siendo su captador totalmente electrónico. Así mismo, se encarga de almacenar y proporcionar cuantos datos son necesarios para la específica contabilidad del taxi.



RED DE VENTA EN TODA ESPAÑA

Distribuidor en Madrid
COOPERATIVA DE AUTO-TAXI
Santa Engracia, 84
MADRID

Distribuidor en Cataluña
TAXIMETROS PACO
Provenza, 467
Travesera de las Corts, 182 - 188
BARCELONA

CARACTERISTICAS GENERALES DEL TAXIMETRO ELECTRONICO MOD. SFA-ITT

Elementos: Generador de impulsos eléctricos.

Taxímetro propiamente dicho. Impresora (opcional).

Tarifas: 1, 2 ó 3, según la reglamentación vigente, suplementos y totalizadores.

CONDICIONES AMBIENTALES

Temperatura: De 10 a 60° C.

Humedad relativa: Hasta el 93 %.

Vibraciones propias del automóvil: Preparado para soportarlas.

Constante del taxímetro: K = 8000 impulsos/Km.

Velocidad máxima de funcionamiento: 225 Km/Hora.

Tensión de alimentación: De 6 a 18 V.cc

Dimensiones: 168 x 132 x 48 mm. (Permite alojarlo en la cavidad standard prevista para el auto-radio).

Peso: 900 grs.

El dispositivo puede presentar las siguientes posiciones: Garaje, Libre, Tarifa a pagar, Información privada, Reloj/Calendario.

Marconi Española 

Una Asociada Española a

Relación hechos-nombres

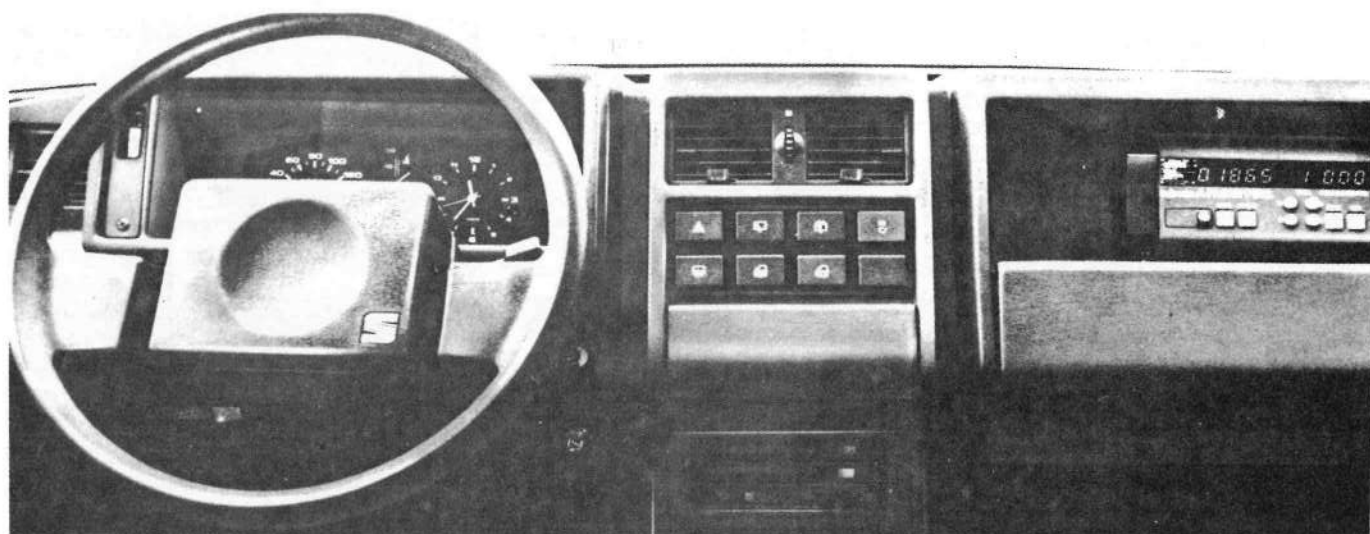
En la Vª Jefatura Regional de Transportes Terrestres (Catalunya), todo lo concerniente a la tramitación de Tarjetas de Transporte y su correspondiente Visado, quedo en manos de su jefe regional D. Salvador Montagut Cuadrat, un ayudante de Obras Públicas encargado de las mismas, D. Santiago Vallcorba y el ingeniero Juan Domingo Coix, que cuidaba de la recaudación de las provincias catalanas y baleares (Las islas formaban parte de dicha Jefatura Regional). Se procuró la no ingerencia de persona ajena al "clan", llegando a extremos irresponsables como el que se produjo cuando se jubiló el jefe regional, señor Montagut, que el propio jubilado, en una fiesta de despedida, nombró a su sucesor, sin mediar nombramiento de clase alguna, incluso se enviaron Saludas del nombramiento "ful". De este hecho se publicó un amplio reportaje en el semanario "Sábado Gráfico" del día 14 de enero de 1981.

Cuando nace la Autonomía Catalana, en 1978, puede decirse que prácticamente hubo transferencias de "funciones, funcionarios y fraudes", puesto que las mismas tasas ilegales, las siguió cobrando el ente autonómico. Como sea que el encargado de preparar las transferencias de transportes, fue el mencionado Sr. Montagut, éste procuró que el clan permaneciera intocable, para ello, intentó ser nombrado director general de Transportes de la Generalitat -cosa que no consiguió- y que el encargado de las Tarjetas en la Vª Jefatura Regional, se quedaría de Cap de la Demarcació de Transportes de Barcelona, en el ente autonómico, a pesar que dicho señor era titulado de grado medio, el ayudante Sr. Vallcorba, y en cuanto al recaudador de las provincias, señor Domingo Coix, permanecería de jefe en las dependencias de la Administración Central en Catalunya.

Al no conseguir, el Sr. Montagut, ser nombrado director general de Transportes, es nombrado para dicho cargo el ingeniero D. Alberto Vilalta González. Desde su flamante puesto de director general, el Sr. Vilalta, sigue al pie de la letra las lecciones que le diera el veterano Montagut, en cuanto al cobro de las susodichas tasas ilegales.

Con el triunfo de *Convergència i Unió*, cesa Vilalta de director general, pero consigue ser nombrado secretario general técnico de la *Conselleria de Política Territorial*, lugar clave para nombrar al nuevo director general y seguir dominando la si-





tuación desde las alturas. Para ello crea el cargo de secretario general de la Dirección General de Transportes, en favor de su amigo y hombre de confianza D. Juan Bertrán Reguera, cuya misión práctica es darle cuenta permanente de los ingresos de las mencionadas tasas.

El señor Bertrán es el encargado de abrir las cuentas para estos ingresos en la sucursal de la CAIXA de la calle de Balmes, esquina Mallorca. Los números de las cuentas son: cc 537/13 y cc 569/7.

Responsables

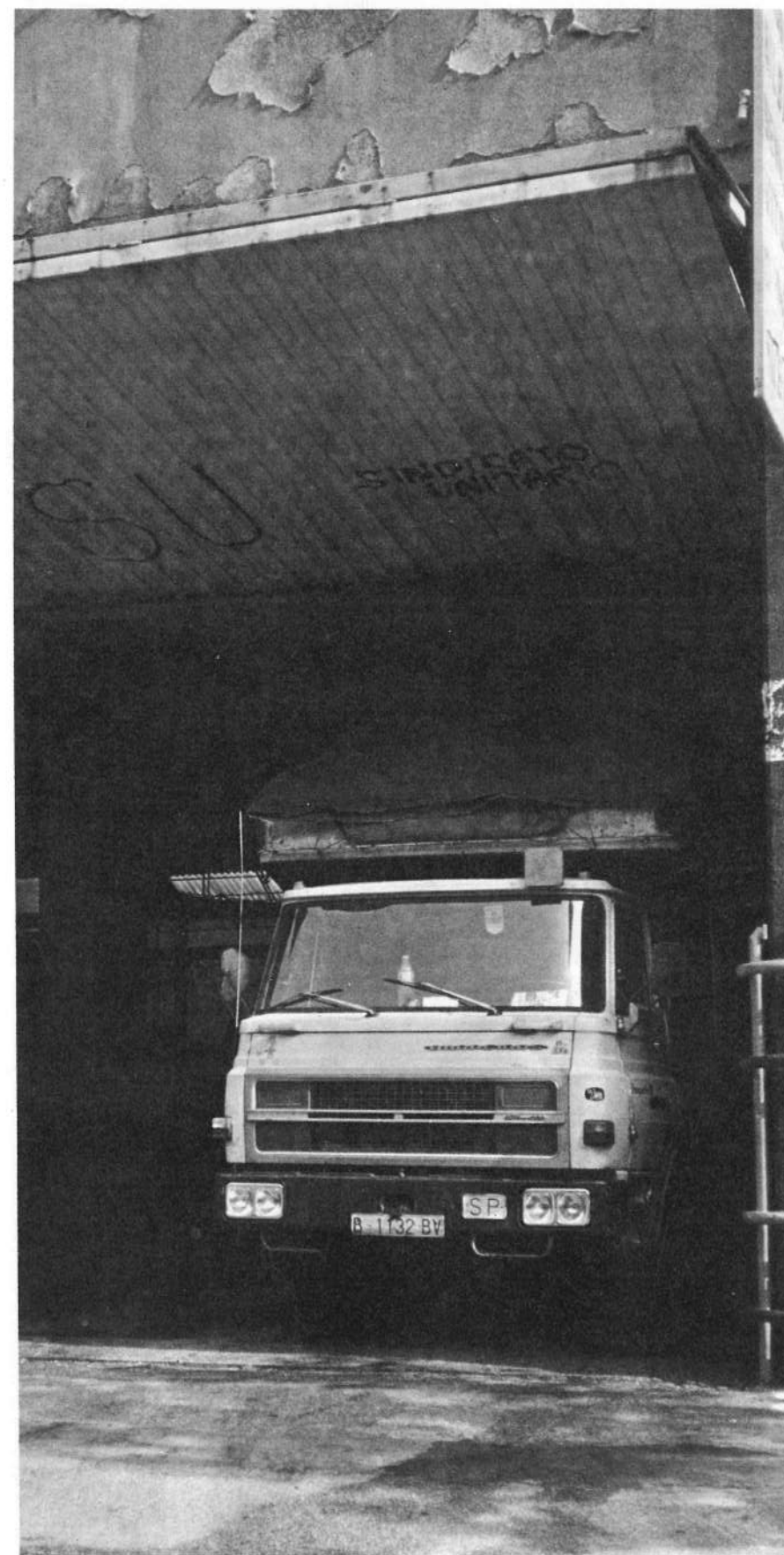
Las personas responsables directamente de las tasas indicadas son: el Cap de la Demarcació de Transports de Barcelo-

na -verdadero cerebro histórico del asunto- señor Santiago Valcorba Rocorba; el Cap de Explotació encargado de Girona, Tarragona y Lleida, señor Enrique Poulana Espona; el Secretario General de la D.G. señor Juan Bertrán Reguera; el Director General de Transports, señor Joaquín Tosas Mir y el Secretario General de la Conselleria señor Alberto Vilalta González.

Consecuencias del fraude en la misma Administración

A la sombra de estas percepciones ilegales, ha nacido una amplia tolerancia en favor del personal auxiliar que cuida de la tramitación y visado de las tarjetas. Resulta vergonzoso que este personal auxi-

liar exija a las gestorías cantidades fijas por cada visado que pasa por sus manos. Tenemos casos curiosos como el del auxiliar Pons, encargado de los permisos especiales, que al que no le da una propina (oscila entre las 500 y las 1.000 pesetas) le demora enormemente la entrega del mismo. Otro caso, es el del inspector Jaime Roselló Picornell, quien junto con el Gestor Lloréns, montó una Asesoría Fiscal para transportistas con el nombre ficticio de Antonio Pérez. El negocio tuvo que cerrar por haber fallecido una tercera persona, a la que le habían abierto una cuenta bancaria para depositar las cantidades de los transportistas que debían ingresar a Hacienda. La viuda se quedó con los millones y no quiso saber nada de los asuntos laborales de su difunto marido.



Asimismo, cabe señalar el caso del basculero, señor Fidel Ortega, que vendía el cuadro mensual de horarios de la báscula de Cuatro Caminos. El caso se denunció a la Guardia Civil de Tráfico y el entonces jefe regional, Sr. Montagut, hechó tierra estropeando la báscula, dejándola inutilizada voluntariamente durante un año.

El personal auxiliar encargado de la tramitación del visado de la Tarjeta de Transportes, señores Flaqué, Pradilla, Foriscot y Quinquilla, a cambio de las cantidades que perciben por visado, responden haciendo "la vista gorda" en la comprobación de los documentos del visado, así por ejemplo se entregan visados a vehículos desguazados hace tres o cuatro años.

Entre estos funcionarios y media docena de gestorías se ha creído un comercio vergonzoso de Tarjetas de Transportes, procedentes la mayoría de los casos, de las bajas voluntarias. Estas gestorías son: Sala-Torres, Guiral Carrera, M.^a Luisa, Carlos Pailí Tarifa, Angel Llorens Cabot, Mitalo y Días del P.^o Maragall.

Intervención y denuncia por parte del STAC y ATAC

En fecha 14-1-83 los sindicatos STAC y ATAC denunciaron estos hechos al Ministro de Transportes, Sr. Enrique Barón, enviándole un informe completo sobre las presuntas exacciones ilegales.

La respuesta por parte del Ministerio de Transportes, llegó a través de una Orden Circular de fecha 14 de abril de 1983, remitida a todos los jefes provinciales de Transportes Terrestres, en la cual se prohibía el cobro de dichas tasas en todo el Estado. Se confirmaba de este modo el fraude denunciado por dichos sindicatos.

En el mes de abril del presente año se solicitaba entrevista con el Honorable Sr. President, entrevista que es concedida para el 6 de junio. Una vez confirmada la entrevista se le remite el Orden del Día de la misma, que era la denuncia de los hechos ahora motivo de la querrela con fotocopias de los recibos de las tasas cobradas ilegalmente. Pero parece ser que el Honorable President, una vez conocido el contenido de la entrevista prefiere anularla o, posiblemente, aplazarla hasta después de las elecciones al Parlament, en función de los posibles implicados en el "affaire". Esta suposición se basada en que el nuevo Conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Sr. Bigatá, en entrevista concedida el pasado día 5 de septiembre, dice desconocer el tema y que se le dé un margen de tiempo, lo que confirma el poco in-

MODULOS COMERCIALES

Información y contratación. **93-3403391**

Un módulo: 4.000 ptas.

Un módulo anual: 30.000 ptas.

CAMBIOS AUTOMATICOS

REPARACION TRANSMISIONES
AUTOMATICAS

SERVICIO OFICIAL PARA
ESPAÑA Y PORTUGAL

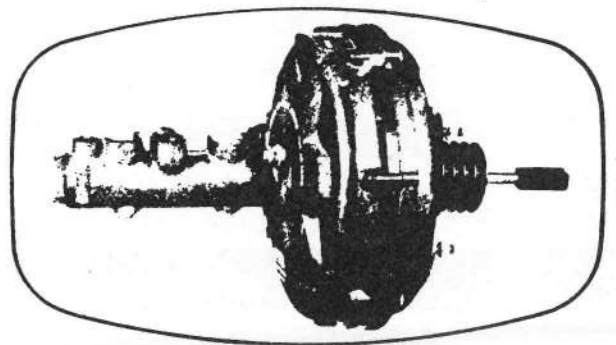
Falleres
HUDSON

HURTADO, 28
(junto a Creywinckel)

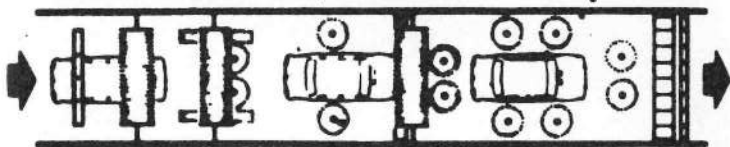


TELEF. 247 13 42
248 03 92
BARCELONA-22

autoplas **ap** Le garantiza una
frenada segura y eficaz.



La instalación más moderna AUTO-JET única en España



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

Garaje Condal (entrada
por plaza Letamendi)

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



Seat y Volkswagen, presentan un modelo muy interesante para el taxi español, un modelo que reúne una serie de cualidades muy recomendables, especialmente en zonas turísticas, donde se precisa de un vehículo de gran rendimiento, economía y mantenimiento.

Este es sin duda el denominador común del Passat Variant Turbo Diesel. Un modelo amplio y capaz para 5 cómodas plazas y un amplio maletero.

Recordamos muy especialmente al legendario 1500 de Seat en su versión "familiar" que fue muy bien acogido en sus días como práctico y polivalente taxi. Especial para grandes bultos o viajes interurbanos.

Desde aquellos años 50, no hemos podido volver a disponer de una versión "familiar" como aquella, a excepción de algún modelo de marcas como Ford pero que no han sido utilizadas hasta la fecha como taxi.

Ahora, una nueva posibilidad para el taxi, se ofrece como alternativa a un sector en crisis que busca nuevas salidas, y nuevas fuentes de trabajo. Los largos trayectos, los bultos o maletas, ya no son problema y con el Passat Variant se hacen ligeros y fácilmente transportables.

Una posibilidad que sin duda será muy bien acogida en el taxi español, que goza de un parque altamente diversificado y que permite la comparación de las cualidades de todos los modelos existentes en nuestro país. Un parque de "especialistas" en analizar las características ideales de un vehículo apto para taxi y que otorgará un calificativo de sobresaliente a esta alternativa de Seat-Volkswagen; el Passat Variant con motor turbo diesel.

COMO ES EL PASSAT VARIANT

El Passat Variant es un vehículo amplio y robusto, de fácil maniobrabilidad en circuito urbano y de comportamiento ágil y silencioso en carretera. Un vehículo "poderoso" con cinco plazas y carga.

Posee un corazón fuerte, su motor turboalimentado diesel de 70 CV con una característica importante, su bajo consumo. El habitáculo interior del Passat, es in-



menso; 560 litros para el maletero con 5 plazas o de 1831 litros de capacidad si pliega el asiento posterior y se queda con dos plazas, la suya y la del pasajero.

Una solución para los clientes de volumen y peso que quieren llevar consigo casi toda la casa y en taxi. ¿Por qué no? Si el cliente lo desea con el Passat podrá llevarle hasta casi un elefante de Castellana al Pilar, o de Diagonal al Tibidabo. No importa el tamaño de las maletas o si Ud. lo desea en su día de fiesta, podrá llevar hasta a los padres de sus Sres. padres y los niños detrás.

UN INGENIO ALEMAN SOFISTICADO

No cabe duda que los alemanes saben de automóviles. Las grandes marcas de prestigio montan principalmente vehículos de grandes cualidades y con marchamo "made in Germany" y ahora podemos escoger el vehículo que más interese a nuestra economía o trabajo.

El Passat Variant dispone de un sofisticado equipo y con los complementos que Ud. prefiera, casi los de un vehículo fabricado a mano o por encargo.

Repuestos ALVAREZ



Antonio Maura, 15

RECAMBIOS Y ACCESORIOS
PARA EL AUTOMOVIL
FILTROS, TUBERIAS, ETC.
PARA DIESEL



Teléfonos: 23 15 12 - 24 40 40

O V I E D O

Comandante Vallespín, 52

EXTENSO Y VARIADO SURTIDO EN FUNDAS
PARA VESTIR SU COCHE.

VISITENOS Y SE CONVENCERA.





Auto Quer

PRIMERA FIRMA AL SERVICIO DEL TAXI
CONCESIONARIO



CENTRAL: Autopista de Valencia, Km. 7
Tel. 777 80 00 MADRID-31

SUCURSALES: Avda. Ciudad de Barcelona, 206
Avda. de la Albufera, 74
Avda. Generalísimo, 7 (Leganés)
Avda. de Palomares, 135

**TALLERES Y
RECAMBIOS:** Autopista de Valencia, Km. 7

UTILICE LA FINANCIERA



Financiera Seat, S. A.

Condiciones especiales para los señores asociados