

taxi LIBRE

ABRIL 1988

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSION NACIONAL
2.ª EPOCA, AÑO IX N.º 52

FIAMM

presenta

SUS NOVEDADES

EXPOMOVIL 88

Professional



LAS BATERIAS
DE LAS
GRANDES
PRESTACIONES



italauto SA

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:

C/ de L'Om, s/n. Polig. Ind. «Manso Mateu»
Tel. 370 96 11* - Télex 59381
08920 Prat de Llobregat (Barcelona)

AVANCE con **Advance**

la batería del futuro
sin mantenimiento
a carga seca.

PASQUAL MARAGALL
VISITA L'ESCOLA DE FORMACIÓ PER A TAXISTES

JOSE MARIA CAMPOS:
'QUEREMOS ACABAR CON LOS PROBLEMAS
ANACRONICOS DEL SECTOR'

taxitronic TX 22



LA MAS ALTA TECNOLOGIA EN EL MINIMO ESPACIO

taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSION NACIONAL
2.ª EPOCA, AÑO IX N.º 52

Portavoz de la Confederación Sindical
de T. Autónomos del Taxi de España

Primera revista del Taxi de España
Fundada el año 1980

EDITORIAL

En la última reunión del Secretariado Ejecutivo del STATC se convocó el IV Congreso del Sindicato, a celebrar el 26 y 27 de noviembre en Barcelona. Este IV Congreso debe significar para el mundo del taxi la culminación de un proceso de más de quince años de sindicalismo de clase en el sector. Un sindicalismo que ha permitido hacer llegar la acción del STATC a todos los rincones de Catalunya y haber consolidado el Sindicato en este país.

Hoy el STATC es en Catalunya una institución que forma parte del tejido social de esta nación. El Sindicato está representado en todas las Instituciones catalanas y es conocido por la opinión pública. Su línea combativa de defensa de los autónomos del taxi, y el esfuerzo realizado en elevar el prestigio y la honestidad del colectivo taxista son su mejor carta de presentación. Estos planteamientos nos ha creado problemas con grupos de profesionales, si así se les puede llamar, que se oponen a integrarse en el proyecto TAXI-92, pero el trabajo ahí está y nadie puede negarlo.

El Congreso del STATC contará con la presencia de delegaciones de Sindicatos de otros países, lo cual obligará a los afiliados a difundir los documentos que se elaboren antes del Congreso, a fin de que en su discusión participen no sólo el colectivo de afiliados, sino también ese otro colectivo no organizado.

De esta forma podrán sentir como propio el resultado del mismo. Solamente así seremos capaces de incorporar a nuestro proyecto sindical el mayor número posible de autónomos del taxi, como una alternativa válida al actual estado de las cosas.

SUMARIO:

Información del automóvil: Expomovil-88 y Trafic'88, dos salones de interés para el sector	Pág. 4	exención del 33 % de IVA a los taxis C	6	Cataluña: Asesinato de un taxista en Tarragona. Acuerdo con la EMT, Nueva Junta de la Asociación en Lérida	22
Buzón libre	5	Taller mecánico	9	Informaciones: Pasqual Maragall visita l'Escola de Taxistes, excursión a Osona, mapa de los ITV a Catalunya, el STATC os hace la declaración de la renta, otro éxito del STATC, el sindicato explica la problemática del taxi en la Universidad Autónoma, convocado el IV Congreso del STATC	29
Confederación: Presentación en Oviedo del Taxi-Inglés y por la		El Ministerio de Justicia quiere despenalizar los accidentes leves	11		
		Especial Expomóvil-88	14		
		Entrevista a José María Campos, vice-presidente de la nueva Entidad Metropolitana del Transporte	16		
		Inglés para el taxista (VI)	18		
		La Cooperativa Radio-Taxi de Barcelona, una empresa modelo	19		

Las Jornadas Técnicas que se han programado dentro de EXPOMOVIL-88, el certamen dedicado a los equipos, recambios, partes, componentes y accesorios de la Automoción, tendrán dentro de su temario un aspecto tecnológico e industrial de la máxima actualidad. Se trata del empleo de catalizadores en los escapes de gases de los vehículos industriales y de turismo, que como es sabido son ya obligatorios en algunos países de Europa Occidental y de América del Norte y cuya implantación en nuestro país se hará también gradualmente obligatoria en un futuro próximo.

Dirigirá estas Jornadas Técnicas Mariano de Izuzquiza, ingeniero en una industria del ramo de la Automoción y que había sido también director de los Symposiums que sobre aspectos tecnológicos o industriales se celebran dentro del Salón Internacional de Automóvil de Barcelona. Además, se cuenta con la colaboración de otros destacados técnicos del sector y de las firmas Harry Walker de Barcelona y Johnson Matthey, de Londres.

La fecha prevista para estas Jornadas Técnicas es la del lunes día 2 de Mayo, el tercer día de funcionamiento de EXPOMOVIL-88.

RESPONSABILIDAD DE LOS PRODUCTOS DEFECTUOSOS

La segunda parte de las Jornadas

JORNADAS TECNICAS DEL PROXIMO EXPOMOVIL-88

Como ya explicamos en el número anterior el próximo 30 de abril se inaugura la Feria EXPOMOVIL-88 en ella se efectuarán las VII Jornadas Técnicas donde se tratarán temas tan importantes como el empleo de catalizadores y la responsabilidad de los productos defectuosos.

Técnicas estará dedicada al interesante y actual tema de la «Responsabilidad de los productos defectuosos», aspecto previsto en el reglamento de las Comunidades Europeas y que en España ha de entrar en vigor el primero de Julio del año actual.

Dos fases tendrá el estudio a realizar por los participantes en las Jornadas. En la primera se tratará de encuadre y descripción de las repercusiones que un reglamento de la C.E.E. tiene en la legislación general española, mientras que en la segunda se examinarán las consecuencias concretas que en este terreno de la Automoción habrán de repercutir en los fabricantes españoles de equipos, partes y componentes.

EXPOMOVIL-88 SUPERA LA BARRERA DE LOS VEINTE MIL M.²

EXPOMOVIL-88 ha cubierto una nueva e importante etapa de su crecimiento continuado, como gran certamen europeo del sector de la Automoción. Se trata de la contratación de espacios por los expositores que ha superado ya, por vez primera, la barrera psicológica y hasta podría decirse mítica de los veinte mil metros cuadrados de superficie útil de exhibición.

Con ello, el certamen español de esta importante área industrial, se convierte en uno de los más importantes en su clase del continente europeo.

EXITO DEL PRIMER SALON DE LA SEGURIDAD VIAL. TRAFIC'88, REALIZADO EN MADRID

Con gran éxito comercial y de visitantes se clausuró el pasado mes de marzo, el primer Salón de la Seguridad Vial, radicado desde el día 8 en el Pabellón II del Recinto Ferial de Ifema, situado en la Casa de Campo de Madrid.

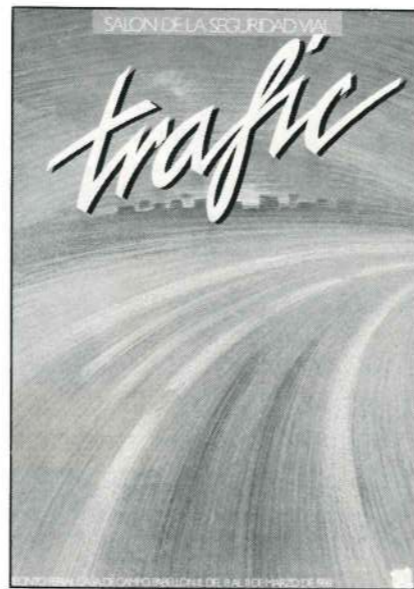
A este Certamen, coincidente con Sicur y novedad en el calendario ferial de la Institución madrileña, se acercaron durante esos días miles de visitantes interesados en conocer las últimas innovaciones tecnológicas en sectores relacionados con los sistemas de ordenación y regulación de tráfico, equipos de vigilancia, equipos para aparcamientos y sistemas de iluminación de viales, productos y servicios de mantenimiento de carreteras, equipos de

asistencia a inválidos en la circulación, y un largo etcétera.

En el marco de Trafic 88 tuvo lugar el acto de presentación de un sistema electrónico para la detección de vehículos que circulen en sentido contrario. Este equipo detecta la presencia de «pilotos homicidas» y ha sido adquirido por la Dirección General de Tráfico.

El Salón de la Seguridad Vial, inaugurado por la Directora General de Tráfico, Rosa de Lima Manzano, ha contado con la participación de sesenta firmas expositoras especializadas en el sector tráfico, todas ellas con un alto grado de tecnología incorporada en sus productos.

La mencionada Dirección de Tráfico,



Este es el cartel del Certamen Trafic'88, realizado en Madrid.

co, organizó en este Certamen las Jornadas Tecnotrafic 88: las nuevas tecnologías y la gestión de tráfico, en la que expertos nacionales y extranjeros trataron asuntos de gran interés, como es el caso de los programas europeos «Drive» y «Európolis».

LA GUERRA DEL PAPEL

Los taxistas del STATC no quieren esconder su afiliación de un abuso, pues no se puede hablar de una mala interpretación, ya que el tema colea desde hace tiempo, han calificado los afiliados del Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Catalunya (STATC) la actuación de la Corporación Metropolitana de Barcelona en relación con la retirada de adhesivos de identificación sindical de los vehículos en las revisiones metropolitanas.

Estamos totalmente de acuerdo con la decisión, de la CMB, de retirar todas aquellas pegatinas que tengan un carácter comercial y publicitario, pero considera que los adhesivos que luzcan los taxis, relativos a las asociaciones profesionales deben ser respetados, máxime si se tiene en cuenta el sacrificio que, por lo menos para el STATC, ello supone.

Esta manera de actuar de la CMB puede rallar en lo anticonstitucional, pues coarta los derechos sindicales de los trabajadores, al impedir a los mismos la difusión de sus sindicatos. Además deja en inferioridad de derechos al taxista, ya que el resto de los trabajadores asalariados, cuentan con tabloneros de anuncio, dentro de las mismas empresas, para promocionar sus asociaciones sindicales. Siendo éste un derecho innega-

ble que es recogido en el Estatuto de los Trabajadores y que hacen constar en sus convenios.

La Unión de Barcelona del STATC está trabajando en este problema y exigirá a la CMB la autorización escrita de todas las pegatinas del sindicato.

RECUPERAR LA IMAGEN DEL TAXISTA

Estamos cansados de oír aquellos de que los taxistas son unos chorizos, de que si ganan un fajo de billetes o que si son los dueños de las calles. Los taxistas no son nada de eso, sino unos trabajadores más que, para más pena, encima han de pagarse la herramienta de trabajo.

Es necesario dignificar esta profesión, y para ello es imprescindible que se trabaje en tres sentidos: El primero de ellos, erradicar al puñado de elementos que, por los motivos que sean, han elegido el engaño para aumentar sus ganancias. No hemos de olvidar que cuando uno de estos sujetos comete uno de estos actos, a ojos de la opinión pública son todos los taxistas los que lo cometen. Y para ello es necesaria una organización fuerte y decidida que con

unos planteamientos consecuentes, fuerce a la Administración a acabar con ellos.

El segundo llevar a cabo una campaña constante para recuperar la imagen perdida. Y es en ese sentido se deberá trabajar en varias direcciones. Es primordial dejar clara la profesionalidad y honradez del taxista, cosa que se puede lograr fácilmente con el correcto trato al usuario y la denuncia de los abusos. Por otro lado se ha de elevar la calidad del servicio, aprovechando los cursos de reciclaje que ya existen en alguna ciudad, renovando la flota con vehículos idóneos para el servicio, implantando servicios de radio-taxi, así como utilizando cualquier medida de modernización que saque al sector del estancamiento en que se encuentra.

También, existe un tercer punto que es vital: se ha de rentabilizar la profesión, pues la picaresca dentro del taxi.

La solución pasa por conseguir la reducción de la jornada laboral manteniendo una recaudación aceptable. La manera es sencilla, por una parte deberemos conseguir una situación que, sin ser de privilegio, facilite la circulación de los taxis en las ciudades y con ello se origine un servicio más cómodo y rápido, lo cual generará una mayor demanda del servicio. Por otro lado, en aquellas ciudades donde sea necesario se deberá reestructurar el servicio, disminuyendo las horas y la cantidad de taxis que circulan a un mismo tiempo.

F.M.

Recambios y equipos de inyección diesel

Recambios y equipos eléctricos

BOSCH

BOSCH
ENASA
GM y FB
CONDIESEL
CATERPILLAR

Distribuidores de Turbo Compresores

Filtros de aire y aceite
Recambios adaptables a PEGASO

recambios auto diesel. s.a.

Jacinto Verdaguer, 13.
Tels.: 331 37 98 - TELE X 54824 RAD-E
HOSPITALET (Barcelona)

CONFEDERACION

PRESENTACION EN OVIEDO (ASTURIAS) DEL TAXI INGLES

El pasado día 25 de febrero se procedió a la presentación oficial en Oviedo, del vehículo especialmente diseñado para taxi, METRO-CAB. Dicha presentación corrió a cargo de la Federación Asturiana Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi en estrecha colaboración con la Confederación Nacional, asistiendo a la misma el Secretario General Miguel Tomás Romero, así como el Secretario de Finanzas Rafael Carmona.

A dicha presentación asistieron representantes políticos del Ayuntamiento de Oviedo, así como distintas autoridades del Gobierno Regional Asturiano, recogiendo durante la misma una impresión unánimemente favorable, tanto de las autoridades, como de la prensa y público asistente a la misma.

Del mismo modo, la prensa asturiana, dedicó diversos espacios elogiando las cualidades innovadoras de este vehículo, desconocidas hasta la fecha en nuestra Región, TVE de Asturias ofreció imágenes de la presentación valorando muy positivamente la iniciativa emprendida. En definitiva todo un éxito que ahora deberá concretarse por parte de las Autoridades Regionales y Municipales en un apoyo sin reservas que permita llevar a buen puerto, un proyecto de vehículo-taxi que, a nuestro juicio, redundaría en una mayor seguridad y profesionalidad del taxista.

ASAMBLEA REGIONAL

Tras esta presentación se procedió a la celebración de la Asamblea Regional en el Hotel Samoa, con arreglo a la siguiente orden del día.

1. Lectura y aprobación, si procede del Acta anterior.
2. Estado de Cuentas y balance de las gestiones realizadas.



Arriba, prototipo de taxi inglés que fue presentado en Oviedo el pasado mes de febrero. Abajo, detalle de la mesa que presidió la Asamblea General, que se realizó el mismo día.

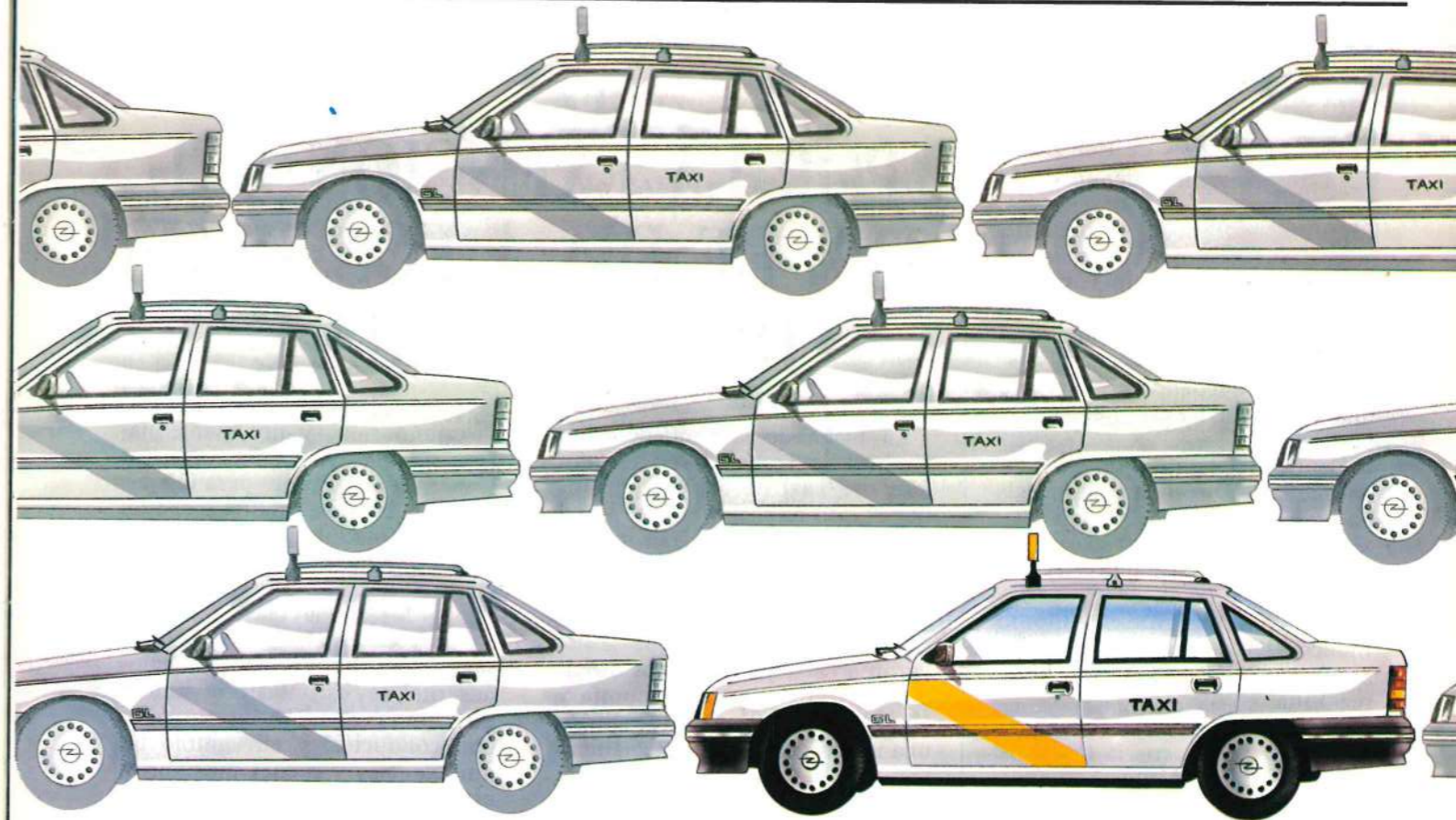


3. Debate del ejercicio realizado.
4. Cese de la Junta Directiva, elección de Mesa: un presidente y dos secretarios.
5. Programa presupuesto para el año 88.
6. Presentación de Candidaturas y elección de Nueva Junta Directiva.
7. Ruegos y preguntas.

Dentro de los acuerdos tomados en dicha Asamblea, figuran la iniciación de negociaciones con la Caja de Ahorros de Asturias, para

la consecución de créditos blandos para nuestros afiliados. Negociación que, en estos momentos se haya casi concluida y que permitirá la financiación de los vehículos a unos tipos de intereses mucho más asequibles que los actuales. Asimismo y debido al gran instruismo existente en las zonas rurales Asturianas, la Asamblea aprobó la creación de una Secretaría de Acción Sindical cuya misión fundamental será la de reunir datos de la actividad ejercida por vehículos particulares y colaborar ▶

Opel Kadett Un coche bandera.



A este coche le gusta llevar pasajeros. Por eso su espacio interior es amplio y acogedor.

Por eso su maletero es increíblemente grande, el más grande de su categoría: 550 litros.

A este coche le gusta el ahorro. Por eso su consumo es de tan sólo 4,4 litros a 90 Km/h. en la versión diesel.

Por eso su mantenimiento es de lo más reducido.

Por eso el precio está realmente a su alcance.

Elija el modelo de Opel Kadett que más se ajuste a sus necesidades.

Motor 1.3, 1.6 ó 1.6 diesel y equipamiento GL y LS.

Elija para su negocio un coche bandera.

Los encontrará en cualquiera de los 350 Puntos de Venta y Servicio Opel.

Opel Kadett. Ingeniería alemana a su alcance.



OPEL

RESPALDADO POR GENERAL MOTORS.

(viene de la página 6)

con los inspectores de transporte en la persecución y denuncia de los mismos.

Del mismo modo se presentó un seguro de automóviles para los taxistas rurales (Auto-Turismo) que viene a reducir en un 40% aproximadamente los costos existentes, en materia de seguros, hasta la fecha, quedando el precio de una póliza media en unas 28.000 pesetas.

Dentro del capítulo de elección de nueva J. Directiva, salió elegida la siguiente:

PRESIDENTE: Armando Alvarez Miranda
VICEPRESIDENTE: Antonio Blanco Díaz
SECRETARIO: Fco. Javier Alvarez Villa
TESORERO: Jose A. Fernández Arguelles
CONTADOR: Luis Fernando Díaz González
S. ACCION SINDICAL: J. Artemio Ardura Valdes

Posteriormente intervino el Presidente de la Federación Asturiana mostrando su satisfacción por la unificación del tipo impositivo IVA, para la compra de vehículos, quedando en un 12%, tanto para Auto-taxi como para Auto-Turismo, éxito este imputable a la gran labor desarrollada por la Confederación en colaboración con las distintas Federaciones.

Finalizada la Asamblea con la intervención del Secretario General de la Confederación, Miguel Tomás Romero, el cual valoró positivamente la labor desarrollada por la Federación Asturiana así como recaló la imperiosa necesidad de aglutinar a todos los taxistas en torno a las Federaciones, ya que sin esa unión es muy difícil llevar a cabo unas acciones sindicales que obliguen a la administración a tomar conciencia de nuestra problemática.

A esta asamblea asistieron 12 asociaciones las de: LLANES, GIJON, OVIEDO, AVILES, MIERES, C. DE ONIS, C. DEL NARCEA, ALTO NALON, SIERO VEGADEO, LANGREO, NAVA.

POR LA EXENCION DEL 33% DE IVA A LOS TAXIS DE CATEGORIA C

La lucha de la Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi de España por variar el tipo impositivo de IVA del 33% al 12% para los taxis que no llevaban incorporado taxímetro, ha sido constante desde que salió a la luz el Impuesto sobre el Valor Añadido. Las acciones que se llevaron a cabo y los escritos dirigidos al Ministerio de Economía y Hacienda dieron como resultado una modificación en el Reglamento.

No obstante la modificación señalada, a la implantación del Impuesto sobre el Valor Añadido en 1.º de enero de 1986, las Delegaciones de Hacienda de toda España discriminaron a los taxistas con licencias de la clase B y C, aplicándoles el tipo impositivo del 33% en la adquisición de vehículos en lugar del 12% y sin embargo en cualquier caso deben repercutir sólo el 6% en la facturación del servicio prestado al usuario.

Durante el año 1986 se han efectuado infinidad de reclamaciones al Ministerio de Economía y Hacienda para subsanar esta



Los vehículos de Clase C deberían pagar sólo el 12% de IVA.

discriminación, y finalmente parece ser que en los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio de 1988 se modifica el tipo reduciéndolo al 12% pero sólo para los vehículos con licencia de clase B) dejando otra vez excluidos a los de la clase C), pero además es totalmente ilógico e incomprensible que los vehículos adscritos a esta licencia sufran discriminación sólo los turismos con conductor, y en cambio las ambulancias y coches mortuorios estén al tipo del 12% desde la implantación del impuesto.

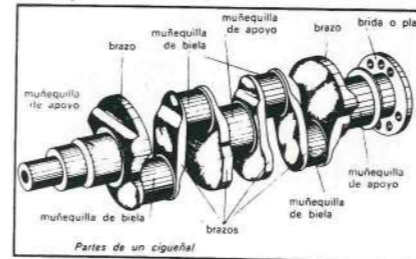
Al parecer, existe un desconocimiento del sector del taxi C en la Dirección General del IVA, ya que después de múltiples entrevistas y gestiones realizadas para la modificación necesaria, se nos solicita que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones les envíe una certificación al respecto haciendo constar que los taxis con licencia C) están incluidos o considerados como auto-taxis según la legislación vigente. Por lo cual la Confederación ha considerado necesario dirigirse mediante instancia al Sr. Director General de Tributos para solicitar que los vehículos auto-taxi clasificados en la legislación vigente, con licencias municipales o metropolitanas clases A, B y C sólo paguen el 12%.

Estos vehículos que están regulados por el Reglamento del Real Decreto 763/79 de 16 de marzo, se encuentran al servicio público de transporte de viajeros hasta nueve plazas, por lo cual en términos absolutos y sin exclusión de ninguna clase tienen derecho a la aplicación del tipo reducido del 12% en la adquisición de vehículos tanto si se dedican al transporte de servicio público de viajeros o mercancías.

CIGÜEÑAL (1.ª parte)

El cigüeñal es la pieza que recoge el esfuerzo de la explosión y los transforma en par motor a determinadas r.p.m. Constituye el eje del motor; recibe por medio de las bielas el impulso de los pistones en la carrera, transformando el movimiento alternativo que produce el motor a través de las bielas en movimiento rotativo continuo.

Por estar sometido a esfuerzos de torsión y flexión durante su movimiento normalmente se constituye de acero estampado y templado o de fundición gris por modelo, según las características del motor, presiones y trabajo a desarrollar.



LAS PARTES DEL CIGÜEÑAL

Muñequillas de apoyo
 Muñequillas de biela
 Brazos que al mismo tiempo suelen ser contrapesos que unen las muñequillas de apoyo con las de biela.

NUMERO DE APOYOS DEL CIGÜEÑAL

Los motores de 4 CL se construyen según el criterio de los fabricantes con tres o cinco muñequillas de apoyo, que giran sobre la bancada del bloque, con interposición de unos cojinetes.

Estos cojinetes o mejor semi-cojinetes de bancadas son de las mismas características que los casquillos de biela.

VOLANTE DE INERCIA O VOLANTE MOTOR

El volante motor es un disco pasa-



Sebastián Arto Villalba
 Profesor de mecánica.

do de acero o fundición cuidadosamente equilibrado junto con el cigüeñal y el embrague, fijado al extremo del cigüeñal correspondiente a la transmisión.

Su trabajo consiste en almacenar energía cinética durante los tiempos motrices del motor, posibilitando el funcionamiento en los restantes tiempos, sin pérdida sensible de velocidad.

Los contrapesos del cigüeñal se complementan en la misma función con el volante. El volante está rodeado exteriormente por una corona dentada, para el arrastre del motor durante la puesta en marcha por la acción del arranque eléctrico.



MONTEPIO DE CONDUCTORS

SANT CRISTÓFOL. BARCELONA

AUTOMOBILISTA

- DEFENSA JURIDICA PER RESPONSABILITAT CRIMINAL
- RECLAMACIÓ DE DANYS AL VEHICLE



Per a més informació i inscripcions
 passeu o escribiu-nos a les nostres
 oficines:

PROVENÇA, 173
 08036 BARCELONA

o bé truqueu-nos al
 253 40 05
 sereu ben atesos



Passat: un Volkswagen de bandera.

Le presentamos un Volkswagen con muchas carreras por delante: el Passat. Como experto del volante usted sabrá apreciar enseguida lo que le ofrecemos. En primer lugar, economía. Si todos los Volkswagen gastan poco, imagínese un Passat diesel. Y puede despedirse de los gastos superfluos. El Passat es un coche que no conoce las averías. Luego está la cuestión de la potencia. Con una versión turbo-diesel, de prestaciones realmente increíbles. Y no se olvide del confort. Decídase a elegir un Passat, aprovechando nuestros fabulosos sistemas de financiación. Tenemos uno libre para usted.

 **Volkswagen.**
Se sabe
lo que se tiene.

REPORTAJE

EL MINISTERIO DE JUSTICIA ELABORA UN ESTUDIO PARA DESPENALIZAR LOS ACCIDENTES LEVES

Se trata, según medios jurídicos consultados, de un paso impuesto por la necesaria adecuación a la normativa comunitaria en esta materia. Justicia se muestra por el momento muy cautelosa a la hora de manifestarse sobre el contenido del borrador de trabajo. Según fuentes profesionales, el sigilo de este Departamento vendría dado por lo delicado del caso y por los efectos colaterales que tal despenalización podría acarrear.

El artículo en cuestión —el 600 del Código Penal— estipula que serán castigados con multa superior a 1.500 e inferior a 30.000 pesetas los que por imprudencia o negligencia simples, sin cometer infracción de los reglamentos, causen daños en las cosas que, si mediare malicia, constituiría delito, y los que por cualquier clase de imprudencia causen daños en las cosas que, si mediare malicia, constituirían falta». Por ello y según los observadores del ámbito del Derecho, la despenalización no sería el fin de los juicios en tribunales penales del accidente de tráfico, puesto que si se

El elevado número de juicios de faltas que se acumulan en los juzgados españoles, derivados de accidentes de circulación, han obligado al Ministerio de Justicia a replantearse la modificación del artículo 600 del Código Penal. Este proyecto que aún está en estudio despenalizaría los pequeños accidentes de circulación y descongestionaría los tribunales penales.

presumiera conducta dolosa en el conductor o el accidente produjera daños en las personas, se aplicaría la ley hasta las últimas consecuencias. Sin embargo, si serían despenalizados los daños producidos de forma involuntaria en las cosas siempre que sus repercusiones fueran de carácter leve. Cabe preguntarse qué ocurrirá cuando se produzcan pequeñas colisiones y el juzgado no intervenga. ¿Quedará ahí una laguna, un vacío legal? Según fuentes oficiosas del Departamento de Justicia, las atribuciones sancionadoras podrían pasar a los Ayuntamientos o a la Guardia Civil, aunque este extremo no acaba de ser confirmado.

De acuerdo con las fuentes consultadas, la elaboración del borrador se ha realizado en una estrecha relación entre Justicia y las entidades aseguradoras agrupadas en UNESPA, la patronal de este sector.

«UNA ABERRACION»

Para muchos expertos la despenalización del accidente de tráfico leve viene por el cambio de procedimiento, ya que hasta ahora estos casos se ventilaban en los juzgados de instrucción, con la posible apelación a secciones de lo criminal. Después pasarán a ventilarse en juzgados de primera instancia.



Los accidentes leves, como el que vemos en la fotografía, quedarán despenalizados, si el proyecto que el Ministerio de Justicia está elaborando es aprobado por las Cortes Generales. El artículo del Código Penal que se modificaría sería el 600 y quedarían despenalizados los daños leves producidos de forma involuntaria.

REPORTAJE

Se da una serie de circunstancias en la situación que afecta al enjuiciamiento de los accidentes leves de tráfico que revierte en la congestión de las salas de lo penal. Hoy día se dan paradojas increíbles. En un juicio de faltas pueden condenar a alguien que pague hasta noventa millones de pesetas, mientras que en materia civil ese mismo juez sólo tiene facultad para fallar una sentencia de hasta cien mil pesetas. Eso se mire como se mire, es una aberración. Porque en lo penal del automóvil, el fallo puede llegar a noventa millones.

En cualquier caso, la despenalización del artículo 600 del Código Penal va a suscitar —y ya ha empezado a dar qué hablar esta modificación— una polémica importante en medios jurídicos. Por lo pronto, trescientos abogados de toda España se reunieron

do. Todo lo que depende de un accidente de tráfico se viene solventando en un juzgado de distrito con un juicio de faltas, en vez de acudir al acuerdo entre conductores implicados o entre compañías aseguradoras. Y eso, cuando lo más normal sería que se procediera a la reclamación civil por daños, dejando aparte la penalidad.

Todo esto va a desembocar en la saturación de los juzgados de distrito. Fuentes de Justicia consultadas por esta revista no han sabido aportar datos acerca del nivel de congestión que sufren las salas de distrito, puesto que —según explicaron— no se lleva estadística sobre estos aspectos. Según la experiencia en las compañías aseguradoras, «en los juzgados de distrito se da una media de cincuenta juicios de este tipo al día, de los que

dos, los clientes y las aseguradoras. Cuando el artículo 600 se reforme, las reclamaciones irán por la vía civil. Se acumularán, a partir de entonces, en los juzgados correspondientes, que son más lentos y todos saldremos perdiendo. Lo más inteligente habría sido cambiar las leyes de procedimiento y posteriormente pasar a la despenalización.

La Comunidad Económica Europea contempla la asimilación de todas las legislaciones en estos aspectos, en una iniciativa que sale de la Sección 15 de la CE relativa al sector del automóvil. Se prevé asimismo la declaración amistosa de accidente (Constat Amiable), por la que las aseguradoras tratarán de que todo quede en casa. Por ello, veinte países ya apoyan el «parte europeo», que los conductores rellenan en unas casillas, con original y



La despenalización de las infracciones de circulación que produzcan daños materiales perjudicaría, según algunos expertos, a los ciudadanos, ya que éstos cobrarían con mayor dificultad las indemnizaciones por daños que les fueran causados por otro conductor. Se va al acuerdo entre conductores o entre compañías aseguradoras.

el pasado mes de diciembre en Barcelona para protestar por tal medida, la que consideraron «un gravísimo error». La despenalización de las infracciones de circulación que produzcan daños materiales perjudicaría, según estos letrados, a los ciudadanos, puestos que éstos cobrarían con mayor dificultad las indemnizaciones por daños que les fueran causados por otro conductor.

EL PLAZO DE LA CE

Lo inexplicable de la situación actual es que resulta ridículo aplicar una condena penal a quien frena a destiempo o alcanza un guardabarros, cuando lo de ahí procede es solucionarlo por la vía de la indemnización. La Comunidad Económica Europea ha dado un plazo para que países como España, Portugal o Grecia modifiquen su legislación en este senti-

unos treinta y cinco se arreglan amistosamente antes de celebrar la vista. Uno o dos días a la semana se dedican a juicios de faltas y se emplea todo el tiempo, de nueve y media a una y media, para ventilar este tipo de casos. Y es muy frecuente que se aplacen juicios para otros días por falta material de tiempo. Así están las cosas».

El panorama que rodea a este importante volumen de juicios que se celebran en torno a los accidentes leves de tráfico es un tanto sombrío, en opinión de los aseguradores los juzgados de distrito ven que se les abren las puertas del cielo al desaparecer los juicios de faltas. En la actualidad, proyectan que haya el máximo de arreglos y se organiza un «mercadillo» de arreglos que forma una imagen denigrante para el asegurado: una imagen en la que intervienen la Administración de Justicia, los aboga-

dos, tramitado por las compañías aseguradoras, que pagan y el juzgado no interviene. Esto siempre que sea para daños materiales, porque si hay daños corporales sería otro planteamiento. Sin embargo, los procesos por daños materiales constituyen el ochenta y cinco por ciento del volumen de los juzgados.

SE PENALIZAN DEMASIADAS CONDUCTAS LEVES

Algunas opiniones recogen que para descongestionar los juzgados de distrito se va a colapsar a los de primera instancia. Aunque el fondo de la modificación resulta conveniente para los profesionales del Derecho. Porque hay demasiadas conductas leves que se consideran penales.

Funciones como el establecimiento

REPORTAJE



Los Juzgados de Distrito ven que se les abre las puertas del cielo al desaparecer los juicios de faltas. Ello provocará que se organice un «mercadillo de arreglos».

LOS EFECTOS SECUNDARIOS DEL PROYECTO

Con el proyecto en marcha, son muchos los sectores que no ocultan una cierta intranquilidad por lo que pueda resultar de la despenalización del accidente de tráfico leve. Así, fuentes jurídicas consultadas indicaron que «el tratamiento penal o no penal no es lo más importante para solucionar el problema, ya que en casos como éste los daños materiales de poca monta no tendrían mayor trascendencia. Lo preocupante es la pérdida de importancia social que sufrirá el fenómeno en cuanto se despenalice esa figura».

En este sentido, las citadas fuentes aducen que desde la despenalización de la conducción sin permiso hábil para ello, el número de personas implicadas en accidentes sin permiso de conducción ha subido alarmantemente. «Por cada caso que había antes de la despenalización, ahora hay dos. Si bien el Código Penal puede no solucionar nada, el hecho de despenalizar resta importancia a esa conducta. Y el Código de la Circulación no prevé nada en relación con accidentes; tan sólo da reglas y sanciona a quien no las cumple. Además, el que las compañías de seguros solucionen amistosamente los problemas económicos derivados de los accidentes es tan sólo el aspecto civil del tema, porque la parte penal no tiene nada que ver».

y control del pago de las indemnizaciones de los accidentes pasarían en el futuro a ser acometidas por organismos de conciliación y arbitraje de las aseguradoras, en lugar de los tribunales penales que vienen haciéndolo hasta la fecha.

En estos momentos veinticinco juzgados de distrito en Barcelona capital celebran juicios de faltas, con una media en cada uno de ellos de 4.037 juicios de faltas en 1986. Eso significa que en ese año se celebraron 100.946 juicios de faltas en la Ciudad Condal, de los cuales 61.243 lo fueron por accidentes de circulación (13.284 de ellos con lesiones y 47.959 con daños materiales). Luego el 79 por 100 de estos accidentes de circulación lleva-

dos ante los tribunales supuso daños materiales y sólo el 21 por 100 fue a causa de lesiones. El coste estimado de indemnizaciones dirimidas con sentencia condenatoria de los juicios de faltas de Barcelona en 1986 fue de 5.150 millones de pesetas, mientras que el coste medio de las indemnizaciones por este tipo de juicios ascendió a 86.600 pesetas. A los mencionados datos hay que añadir los acuerdos extrajudiciales previos al juicio, cuyas cuantías no entran en las sumas de las sentencias, que arrojarían el montante de 3.000 millones de pesetas adicionales. Y eso sólo en la Ciudad Condal, puesto que en el resto del país las cantidades pueden rozar cifras desorbitadas.

En el autolavado más moderno de Europa los precios se encogen.



A-WAGON trabaja de manera totalmente electrónica con tecnología proveniente de Estados Unidos de América. Eso le convierte en el mejor de Europa, tanto en el lavado como en el secado.

Y ahora, si nos presenta esta postal, le descontaremos 200 ptas. en cualquiera de nuestros 12 amplios sistemas de lavado.

Traiga su coche a A-WAGON. Le aseguramos que le quedará todo limpio (menos su cartera, por supuesto).

200 ptas. de descuento
presentando este anuncio en cualquiera de nuestros 12 sistemas de lavado

Provenza, 323 (entre Gerona y Bailén)

ANNA CUELLAR, DIRECTORA-GERENTE DE ITALAUTO, S.A. HABLA SOBRE EXPOMOVIL-88

Anna Cuellar directora-gerente de ITALAUTO, S.A. nos explica cuáles son las novedades que su empresa va a presentar en esta Feria.

-Sra. Cuellar, ¿es necesario un salón como el de EXPOMOVIL para una empresa como ITALAUTO?

-¡Cómo no! EXPOMOVIL es una Feria muy interesante para todo recambista como es mi caso, ya que el fuerte de mi Empresa es el Accesorio.

-¿Qué espera Vd. de EXPOMOVIL-88?

-Ante todo el poder estar en contacto directo con mis clientes de toda España, que se desplacen a Barcelona y visiten el Salón.

-¿Considera Vd. positiva para ITALAUTO, esta Feria que nos ocupa?

-Sí. Es raro el cliente que visite nuestro stand y no haga un pedido. Normalmente siempre hay alguna novedad y después de conversar siempre se llega a un acuerdo en mutuo beneficio.

-¿Va a presentar ITALAUTO alguna novedad en EXPOMOVIL-88?

-Claro que sí. Estaremos presentes en ella con 2 interesantes novedades en cuanto a las Baterías FIAMM. Una de ellas es el nuevo modelo ADVANCE, de carga seca para todo tipo de automóvil. Se trata de una nueva batería sin mantenimiento, suministrándose con botellines de electrolito para su activación instantánea. De esta nueva batería se ha venido hablando durante mucho tiempo, pero ahora, con motivo de EXPOMOVIL-88, ITALAUTO la podrá mostrar a los visitantes.

La otra es la nueva Batería FIAMM «PROFESSIONAL MAXI», que abre una nueva frontera para los vehículos industriales.

Italauto, empresa líder en el sector de recambios de automóviles va a estar presente en esta nueva edición del Salón EXPOMOVIL-88. Su actividad en todos los campos de la automoción es de sobra conocida por todos los profesionales del automóvil. Sus innovaciones en faros, bocinas, baterías y otros accesorios se ajustan de pleno a las necesidades del conductor.



Anna Cuellar, directora-gerente de Italauto, S.A. considera el certamen Expomóvil muy interesante para todo recambista. Su empresa presenta cada año numerosas novedades, que se ajustan a las necesidades del conductor.

Esta nueva Batería «PROFESSIONAL MAXI» tiene unas mejores prestaciones eléctricas (arranque en frío). Reducción energética de los tiempos fuera de servicio, etc... resultando ideal para los servicios pesados y prolongados.

Igualmente vamos a presentar en EXPOMOVIL-88 una nueva Bocina electrónica para vehículos de prioridad, con unas prestaciones muy interesantes. No presenta ningún problema de recalentamiento.

No precisa lubricación ni mantenimiento, funciona normalmente en bajas temperaturas, siendo ilimitado su tiempo de utilización.

Otras de las novedades que presentaremos será el renglón de ENCHUFES DE REMOLQUE, de 24 V., adaptables a todo tipo de Caravanas y Enganches. Están fabricados en termoplástico y homologados internacionalmente bajo normas DIN e ISO.

NOVEDADES ITALAUTO

Italauto, S.A. presenta algunas de las innovaciones más revolucionarias en el sector del accesorio. Las más importantes se detallan a continuación:

● **ALARMAS CON DISPOSITIVO ANTIRROBO Y SIRENA:** Puesta en marcha automática mediante llave de encendido. Sistema con ultrasonidos al cuarzo y sensores ultrasónicos.



● **BOCINAS ELECTRONICAS:** Bocinas FIAMM que reúnen las características de unidad electrónica de control muy compacta y silenciosa. Trompetas provistas de spoiler de protección. Protección contra la oxidación e ilimitado tiempo de utilización.

● **ACCESORIOS:** Nuevos defletores de aire para camión. Dos nuevos tipos de retrovisores universales para puertas. Kits de tornillos antirrobo con dos llaves de acero de seguridad también para vehículos todo terreno.

● **BATERIA FIAMM ADVANCE:** Se trata de una batería de gran resistencia que aplica dos de las tecnologías más avanzadas para conseguir una gran duración. Sus características más importantes son: Larga duración. No precisa recarga periódica de refresco. Activación fácil y rápida. Conserva el electrolito y la carga gracias a la tecnología «sin mantenimiento» y está construida bajo norma DIN. Las baterías FIAMM ADVANCE se instalan en: ALFA ROMEO, AUTOBIANCHI, CITROËN, FIAT, INNOCENTI, LANCIA y PEUGEOT.

● **BATERIA FIAMM «PROFESSIONAL MAXI»:** La ya conocida batería PROFESSIONAL fabricada con la característica «sin mantenimiento» y carga seca. Con sistema antivibraciones de placas. Mayor solidez. Mejores prestaciones eléctricas. Mantenimiento reducido y mínima autodescarga.

● **AUTO-RADIO DIGITAL CON CONTROL REMOTO DC 026**

- Sintonizador en caja negra oculta, invisible para posibles ladrones.
- Mando a distancia portátil, de bolsillo.
- Display de frecuencia y presintonía incluido en la unidad de mando a distancia.
- Instalación discreta. Nadie puede saber que su vehículo lleva auto-radio instalado.
- Conexión separable entre el mando y la unidad oculta mediante cable flexible.
- Sintonizador digital con bucle enclavado en fase PL, gobernado por oscilador de cuarzo.
- Ocho presintonías accesibles por teclado.



NOVEDADES PHILIPS

PHILIPS presenta también alguna de las novedades más interesantes en auto-radio cassette y en antenas automáticas y semi-automáticas, algunas de ellas realmente innovadoras y que se detallan a continuación:

- Posibilidad de acoplamiento a compact disc, lector de cintas y amplificador exterior a través de las entradas y salidas de líneas incluidas en la unidad oculta.
- **AUTO-RADIO CASSETTE DC 680**
- Sintonizador digital cuarzo PLL, con FM1, FM2, Autostore, OM y OL 24 presintonías (4 por banda y 8 por autostore).
- Platina de cassette autoreverse, bobinado y rebobinado rápidos.
- Etapa de potencia 4 x 6 W (Fader incorporado).
- Código de seguridad anti-robo.

● **ANTENAS AUTOMATICA Y SEMI-AUTOMATICA**
Las características de la EN 7302 son:

- Antena eléctrica automática.
- Subida y bajada gobernada directamente por «ON/OFF» del auto-radio.
- Y las de la EN 7300:
- Antena eléctrica semi-automática.
- Funciones gobernadas por pulsador.

● **AUTO-RADIO CASSETTE DC 568**

- Sintonizador digital de cuarzo PLL, con FM estéreo OM, Autoestore y 15 presintonías (5 por banda y 5 por Autostore).
- Cassette estéreo con bobinado y rebobinado rápido.
- Amplificador de potencia y muy baja distorsión.

JOSE MARIA CAMPOS: «TENEMOS VOLUNTAD DE ACABAR CON LOS PROBLEMAS ANACRONICOS DEL SECTOR»

—¿Qué es la EMT?

—La creación de los Entes, el de Transportes y el de Residuos Sólidos y Saneamiento de las Aguas, son consecuencia de la nueva Ley de Ordenación Territorial aprobada por el Parlament de Cataluña, que hizo desaparecer la Corporación Metropolitana de Barcelona. Esta Ley reduce el ámbito del Transporte que existía antes. El Ente pasa de 27 pueblos que tenía la Corporación a 18 pueblos.

—¿Cuáles son los pueblos que se han perdido?

—Hay algunos realmente incomprendibles, Cerdanyola no está dentro del Ente, Ripollet tampoco, ni Tiana, ni Sant Cugat. Estos pueblos que estaban dentro de la Corporación Metropolitana, ahora han quedado fuera. Nosotros no entendemos bien el porqué de esta exención, ni tampoco estamos de acuerdo, por eso como primer paso hemos ofrecido la posibilidad de crear un convenio para que puedan integrarse en el Ente Metropolitano, convenio que asumiría las obligaciones de los municipios que ya están dentro y también las ventajas.

—¿Cuáles son los problemas que la creación del nuevo Ente plantea?

—El principal es el de financiación. Se ha hecho una ley que no prevé fuentes de financiación y por lo tanto aún está en el aire. Nos vemos obligados a utilizar el presupuesto de la CMB y cuando ésta desaparezca definitivamente existe una propuesta de financiación que pasaría por el porcentaje de las cuotas que los municipios aún pagan a la CMB. Este porcentaje es un 3 % del presupuesto una vez reducidas las cargas financieras. Una parte de esta cuota iría a la EMT, otro a la EMS y otro a la Mancomunidad de Municipios cuando ésta esté creada. Igualmente recibiríamos lo que ahora se recibe del Fondo Nacional de Cooperación.

—¿En el sector del taxi, en qué le afecta este cambio?

—La problemática de funcionamiento

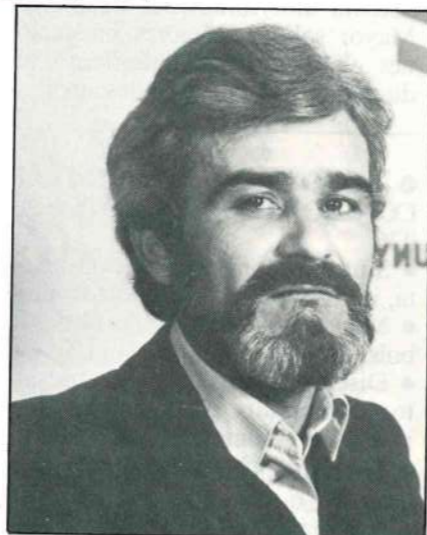
El Vice-presidente de la nueva Entidad Metropolitana del Transporte, alcalde de Montcada i Reixac y miembro de Iniciativa por Cataluña, explica a Taxi-Libre cuales son las competencias del nuevo Ente que ha venido a sustituir al Servicio de Transportes de la ya casi extinguida Corporación Metropolitana.

to y la multiplicidad de administraciones no tiene que afectar para nada al buen funcionamiento del sector. Lógicamente distorsiona, ya que la Ley ha sido creada para complicar la prestación del servicio y desde ese punto de vista sí que afecta, aunque el hecho de estar más parcelada hará que la atención al servicio sea también mayor. En cuanto a competencias, gestión y servicios lo que hace la Ley es continuar prestando los servicios que ya se realizaban y sólo afecta al nivel territorial como ya decíamos antes.

—¿Cómo se ha efectuado el traspaso de competencias?

—En este momento se está realizando el trasvase de patrimonio, de obligaciones, de personal y de medios técnicos y hasta que todo no se acabe de asentar la nueva situación no acabaremos de definir totalmente las líneas de funcionamiento.

«ES NECESARIO CONVOCAR ELECCIONES SINDICALES EN EL SECTOR DEL TAXI, PARA BUSCAR UN INTERLOCUTOR VALIDO Y EVITAR LA DISPERSION DE REPRESENTACION»



José María Campos, alcalde de Montcada i Reixac, es el vice-presidente de la nueva EMT.

—¿Qué puede aportar el cambio de criterios políticos que se pueden prever con la incorporación de Iniciativa por Cataluña a la dirección del Ente? ¿Cuáles van a ser los criterios a aplicar, la iniciación de una nueva política o la continuidad de la ya existente?

—Como ya decía antes acabamos de aterrizar y el pacto que se ha establecido entre los Socialistas e Iniciativa por Cataluña, no se ha planteado como un rompimiento de la dinámica de trabajo sino en todo caso como una mejora de esta dinámica. La pretensión que tenemos es la de estudiar en profundidad la problemática del taxi. Cómo se puede mejorar el servicio. Coincidiendo en la necesidad de convocar unas elecciones sindicales en el

sector, como una manera de evitar la dispersión de representación. Hay que dotarle de un representante válido para la Administración. Este es un elemento importante que vamos a estudiar con atención. Y después están todos los problemas históricos, como el del aeropuerto, ver cual es la mejor solución a aplicar y aquí ya hay datos que pueden indicar como mínimo como trabajar: la reducción del stock de taxis en el aeropuerto o el sistema de turnos, ya se verá. Intentar que una parte de lo que se invertía hasta ahora en la amortización de licencias, frenarla ya que el resultado es bastante cuestionable y procurar que una parte importante de esta inversión dedicarla a publicidad y mejora de la imagen del taxi, sobre todo desde el punto de vista de la utilidad del taxi. Pensamos que la ayuda puede ser más rentable si se hace así. Creemos que es necesario acelerar el aprovechamiento de la escuela del taxi, pensando sobre todo en el futuro, en las Olimpiadas del 92. Solventar la homologación de los cuatro o cinco tipos de vehículos que pueden dar un mejor servicio. Como ves es un tema que nos preocupa y al que podemos buscar soluciones.

—¿Existe en estos momentos interlocutores válidos para negociar todos estos temas?

—El sector del taxi está muy fraccionado. Existe muy poca representatividad. Hay poco taxista afiliado a un Sindicato. Nosotros pensamos que las elecciones podrían solventar este problema. Con el sector que está afiliado, con el mayoritario, en este caso el STAC, existen posibilidades de entendernos, porque en definitiva nos preocupan los mismos temas y aunque seguramente tendremos un problema de ritmos, los intereses son para todos los mismos: los de arreglar el sector.

—El hecho de que exista una figura política al frente de la Entidad ¿puede obligar a los técnicos responsables de la antigua CMB a tomar las medidas taxativas para controlar el sector?

—Hasta ahora la competencia del sector del taxi estaba dentro de un ámbito mucho más amplio el de la CMB, yo creo que el cambio, una vez solventado el problema de dotación de la administración, puede mejorar el servicio, ¿por qué? Pues porque si alguna ventaja tiene esta parcelación es la que se puede trabajar con mucho más detalle. Existe una sola entidad, la EMT que tiene una competencia clara y muy definida, por tanto la prestación de atención política y administrativa en el sector del taxi será forzosamente mucho más centrada.

«AL STAC Y A LA ADMINISTRACION NOS MUEVEN LOS MISMOS INTERESES: EL DE ARREGLAR EL SECTOR Y AUNQUE TENGAMOS UN PROBLEMA DE RITMOS DE ACTUACION, PODREMOS ENTENDERNOS»

«TENEMOS VOLUNTAD DE ARREGLAR LOS PROBLEMAS HISTORICOS: EL AEROPUERTO, LA DISCIPLINA... QUEREMOS EN FIN MEJORAR LA IMAGEN DEL TAXI»

Además como consecuencia del pacto existe una voluntad de trabajar seriamente en el tema, de prestarle mucha más atención, de no dejar que se pudra y en definitiva de acabar con los problemas anacrónicos del taxi: aeropuerto, disciplina, etc... porque de lo que se trata es de mejorar la imagen del sector y relanzar la solución de estos problemas lo que hace es perjudiciar al sector.

—En definitiva ¿la línea de actuación será más dura que la de los socialistas o no?

—Yo creo que nosotros aportaremos más rigurosidad. Podremos realizar un seguimiento mucho más estrecho

de los problemas y por tanto una solución más inmediata. Aquí el problema de fondo yo creo que era que había una persona responsable del tema que era Mercé Sala y que por sus extensas obligaciones lo dejaba todo en manos del Director del Servicio, que ahora es el Gerente y éste es un cargo técnico que no podía adoptar soluciones políticas. Eso ahora está solucionado.

—¿Cuál es el contenido del pacto entre el PSC e IC?

—El de poner en marcha los Entes Metropolitanos y el que las competencias que no han quedado claras en ninguno de los dos Entes, tuvieran un marco de atención hasta que las comarcas funcionen definitivamente. También nos pusimos de acuerdo en la puesta en marcha de esta Mancomunidad de Municipios que recogerá las competencias que estaban dispersas y que no tenían ningún tipo de atención. El pacto contempla el funcionamiento de un consorcio entre las comarcas más importantes de Cataluña, es decir, el Barcelonés, el Baix Llobregat y el Vallés Occidental, los Entes Metropolitanos de Transportes y Residuos Sólidos y Saneamiento de las Aguas, la Diputación y la propia Mancomunidad, algo parecido a lo que sería la antigua Región 1. La forma de organización está por definir y aún debemos decidir si consorcio o Mancomunidad intercomarcal. Este es un tema que está aún en discusión.

—Lo que sugiere este pacto es que existe un cierto aire de provisionalidad en la creación de los Entes y parece como si todos los acuerdos que ahora se tomen, puedan ser derogados por la Mancomunidad.

—El problema que ha habido en la negociación es que los socialistas han creído ver una especie de contrapoder en la Mancomunidad o de CMB bis, nuestro trabajo ha sido en cuanto a la Mancomunidad, no tanto en cuanto a los Entes ya que estaban creados por Ley y por tanto no cambiarán. Pero en cuanto a Mancomunidad que será de creación voluntaria hemos intentado vaciarla de contenido de competencias que no estuvieran claras y por otro lado enmarcarla en el tiempo, es decir Mancomunidad si, mientras no se compruebe que las comarcas funcionen y puedan prestar estos servicios.

INGLES PARA EL TAXISTA (VI)

Después de nuestras lecciones anteriores, aprendamos algunos saludos en este Idioma, a parte de algunas expresiones útiles en nuestro mundo del transporte urbano: nuestra profesión.

Good morning	Buenos días
Good afternoon	Buenas tardes
Good evening	Buenas tardes (al anoecer)
Good night	Buenas noches (al retirarse a dormir)
Hello	Hola
How do you do?	¿Cómo estás? ¿Qué tal?
How are you?	¿Cómo estás?
I am very well	Estoy muy bien
Thank you	Gracias
Good Bye	Adios
Where do you go, Sir?	¿Dónde va usted Sr.?
Do I wait for you?	¿Le espero?
When do I come back?	¿Cuándo regreso?
It is very near	Es muy cerca
When do you go to Madrid?	¿Cuándo va a Madrid?
Do you need any restaurant?	¿Necesita algún restaurante?
How much is it?	¿Cuánto es?
It is very cheap	Es muy barato
It is very expensive	Es muy caro
Today	Hoy
Tomorrow	Mañana
Yesterday	Ayer
Tonight	Esta noche
Your are welcome	Bienvenido

Sr. Alfonso Corcuera Linares cursó sus estudios superiores en EE.UU. y Suecia. Experto en inglés de los cursos para taxistas



El príncipe Carlos de Inglaterra conduciendo un taxi de Londres. Los taxistas ingleses suelen conocer varios idiomas.

THE FUTURE

Hay dos maneras de expresar el futuro:
1.ª Anteponiendo el auxiliar WILL a la primera palabra del enunciado del verbo.

I WILL WORK	TRABAJARE
YOU WILL SPEAK	HABLARAS
PETER WILL GO	PEDRO IRA
SHE WILL COME	ELLA VENDRA
THEY WILL DRIVE	ELLOS CONDUCIRAN

NOTA: En algunos casos se usa la palabra auxiliar «SHALL» en lugar de «WILL» en la primera persona del singular y del plural. De tal manera que el futuro queda así:

I SHALL DRIVE	CONDUCIRE
YOU WILL DRIVE	CONDUCIRAS
HE WILL DRIVE	CONDUCIRA (EL)
SHE WILL DRIVE	CONDUCIRA (ELLA)
IT WILL DRIVE	CONDUCIRA (ELLO) neutro
WE SHALL DRIVE	CONDUCIREMOS
YOU WILL DRIVE	CONDUCIREIS
THEY WILL DRIVE	CONDUCIRAN

2.ª Usando la forma progresiva del verbo GO (ir) y el infinitivo del verbo principal.

I AM GOING TO WORK	VOY A TRABAJAR
--------------------	----------------

I AM GOING TO WORK	VOY A TRABAJAR
YOU ARE GOING TO SPEAK	VAS A HABLAR
PETER IS GOING TO GO	PEDRO VA A IR
SHE IS GOING TO COME	ELLA VA A VENIR
THEY ARE GOING TO DRIVE	ELLOS VAN A CONDUCIR

VOY A TRABAJAR
VAS A HABLAR
PEDRO VA A IR
ELLA VA A VENIR
ELLOS VAN A CONDUCIR

REPORTAJE

LA COOPERATIVA RADIO-TAXI DE BARCELONA, UNA EMPRESA MODELO



Una de las encargadas de recoger las llamadas y dar avisos a los taxistas desde la central.

Pertenecer a un servicio de Radio-Taxi tiene sus ventajas. La posibilidad de obtener mejores servicios a través de la antena es una realidad que los miembros de la Cooperativa Taulat tienen muy claro. Entre sus clientes se encuentran alguna de las empresas más importantes de Barcelona y el nivel de servicios realizados a lo largo de todo un año supera la cifra de 70.000.

La Cooperativa Rádio-Taxi de Barcelona, más conocida como Taulat por encontrarse situada en los números 19 y 21 de esa calle, es una empresa modélica que funciona en régimen de coparticipación de todos sus socios. La junta actual fue elegida el pasado mes de febrero y su recién estrenado presidente Manuel Cacerés aún se encuentra acomodándose a esta nueva

situación que le obligará a vigilar por los intereses de un amplio colectivo de 374 socios que conforman la organización más democrática dentro del sector del taxi.

La cooperativa funciona con una central y dos canales de antena que dividen la ciudad en dos partes por la calle Balmes y la Avenida Tibidabo hacia el Besós por un lado y hacia el



EMISORES-RECEPTORES VHF/FM SINTETIZADOS



- 25 W • 100 canales
- 146-174 MHZ. • 12 V.C.C.

SE SUMINISTRA CON
TODOS LOS ACCESORIOS.

**PRECIOS ESPECIALES
PARA PROFESIONALES
DEL TAXI**

INSTALACIÓN, SERVICIO TÉCNICO Y RECAMBIOS GARANTIZADOS

servi PIHERNZ s.a.

ELIPSE, 32
Tels.: (93) 240 09 69 - 334 86 47

L'HOSPITALET DE LLOBREGAT
08905 Barcelona

REPORTAJE



Arriba, las telefonistas en pleno trabajo en una hora punta. A la derecha, la pegatina característica de la Cooperativa Radio-Taxi de Barcelona.

COOPERATIVA
RADIO TAXI
METROPOLITANO BARCELONA
Tels. 300 38 11
300 39 05



¡LLAMENOS! TENDRA EL TAXI
A SU PUERTA CON LA TARIFA MINIMA

Llobregat por el otro. La mayoría de los servicios que se realizan son para empresas, alguna de ellas tan importantes como TV-3, TVE, HYMSA, PEGASO, MOTOR IBERICA, TELEFONICA, RENFE o el HOSPITAL GENERAL DE CATALUÑA.

Estas empresas pagan una cuota de 1.000 pesetas al mes y a cambio tienen prioridad en el servicio. Además el coste siempre es más barato al no empezar a funcionar el taxímetro hasta el momento en que el taxi llega a la puerta. Esta cuota también la pagan algunos particulares socios de la Cooperativa.

FONDO SOCIAL PARA ACCIDENTES

Para poder trabajar en esta Cooperativa de Rádio-Taxi sólo es necesario pagar una cuota de 5.500 pesetas al mes. Además se deberá pagar la instalación de la antena y el equipo de radio-teléfono, el módulo luminoso y la pegatina que los identificará y que lleva inscrito el número del teléfono. Todo este equipo asciende a unas 140.000 pesetas que incluyen la cantidad que va a parar al fondo social de la cooperativa.

Los gastos se reparten entre todos los socios y a cambio existe un fondo para casos de accidente. En organizaciones de este tipo la solidaridad es un tema muy importante, ya que en ningún momento se siente la sensación de indefensión, clásica en un sector tan individualista como es el del taxi. En

la Cooperativa Rádio-taxi de Barcelona nunca se han detectado casos de corrupción y la seguridad ciudadana es más notable al poder comunicarse continuamente a través del radio-teléfono.

Muchos de los socios ya han instalado el sistema de cobro de la Taxi-Card, pero según opinión de su presidente Manuel Cáceres, «lo ideal sería que se pudieran utilizar todas las tarjetas de crédito. Así se facilitaría el sistema de cobro y se podrían efectuar muchos más servicios».

MAS AYUDAS DE LA EMT

El sistema de radio-teléfono se ha visto potenciado últimamente por el

La mayoría de los servicios que realiza esta Cooperativa es para empresas que pagan una cuota de 1.000 pesetas al mes. El nivel de servicios que se efectúan a lo largo de todo el año superan la cifra de 70.000.



Entidad Metropolitana del Transporte, sin embargo Manuel Cáceres se queja de que la Institución no les ha dado ningún tipo de ayudas ni subvenciones «el esfuerzo para instalar el equipo lo debe realizar el propio taxista y el coste por desgracia es muy elevado. Si la administración tomará conciencia del tema y ayudará con alguna subvención, se contaría con más socios y el servicio mejoraría evidentemente».

Otro tema que preocupa al presidente de la Cooperativa Taulat es el impedimento que la Guardia Urbana y la Grua ponen a los profesionales del taxi, «si es que parece que dan prioridad a los particulares, en vez de potenciar el servicio público» indica.



A Londres no s'ho creuen

La TAXI CARD!

Una targeta per a pagar el taxi. I és que a Barcelona hi ha imaginació, idees que ens estan donant fama d'innovadors a les grans capitals del món. La Taxi Card. El pagament net, còmode i sempre a punt. Per a dotar d'un instrument més de treball als qui es desplacen continuament per motius professionals. Per a controlar de manera eficaç les despeses de transport a l'empresa. Per a atendre viatges imprevistos.

La Taxi Card fa més rendible el seu temps i la seva capacitat de gestió.

La modalitat de «Targeta temporal» uneix a tots els avantatges de la Taxi Card els del prestigi, perquè vostè podrà obsequiar invitats, congressistes, assistents a fires i convencions, etc...

Taxi Card la manera més eficaç ràpida i còmoda de circular per l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Taxi Card, el plaer de viatjar en taxi.



CORPORACIÓ
METROPOLITANA
DE BARCELONA

"laCaixa"
CAIXA DE PENSIONS

CATALUÑA

ASESINATO DE UN TAXISTA EN TARRAGONA

De nuevo se pone de manifiesto el tema de la inseguridad ciudadana. En Tarragona un taxista de 60 años de edad, Josep Alsina soldevila, apareció muerto hace unas semanas en una masía próxima a la población de La Selva del Camp. El asesinato lo realizaron dos jóvenes de 18 y 17 años, para robarle 15.000 pesetas. Alsina presentaba once puñaladas en el tórax y el abdomen y su taxi fue incendiado. Su intención era jubilarse el próximo verano. Ahora deja viuda y un hijo.

Es lógico que para conseguir un pingüe beneficio se juegue con la vida de una persona. El vehículo que Alsina utilizaba para su trabajo apareció calcinado en las inmediaciones de la masía. Aunque la detención se efectuó antes de transcurrirse las 24 horas, los taxistas se manifestaron en señal de duelo y para exigir mayor seguridad en su trabajo.

La última vez que se vió a Josep Alsina con vida acababa de subir tres chicos y una chica jóvenes a su coche, en la Plaza del Mercado, justo en frente del edificio de Correos.

Este fue su último servicio, poco después desapareció al recoger a uno de los muchachos que le asesinaron.

Este joven le pidió que le llevara a Reus según sus propias declaraciones. Allí recogieron al otro joven. Entonces empezó el calvario del pobre taxista.

A pesar de pertenecer a una emisora de radio-taxis, la víctima nunca utilizaba la radio ya que había llegado a un acuerdo con la empresa para retirarse en el próximo mes de julio. Por lo general los taxistas tienen la obligación de comunicar en todo momento a la central el viaje que realizan y su posición a lo largo de la jornada, pero en esta ocasión no resultó así debido a ese pacto ya mencionado. Si hubiera llevado la radio abierta, seguramente habría salvado su vida.

COMPARTIA VEHICULO

El taxista asesinado compartía vehículo con otro taxista, Francisco Gallego, vecino de Reus, que solía coger el taxi a partir de las tres de la tarde. Francisco al no encontrar el coche en el lugar acostumbrado llamó a la familia que enseguida dió la voz de alarma. Gracias a sus declaraciones, se pudo detener a los dos criminales, ya que al primer joven fue él quien lo recogió.

La búsqueda duró más de 24 horas hasta que se encontró por fin el cuerpo en la mencionada masía. La Agrupación de Radio-Taxis de Tarragona colaboró intensamente en su búsqueda aunque nada se supo hacer por el malogrado compañero.

Sus compañeros de trabajo mostraron una vez más su indignación por el asesinato y convocaron para el día siguiente viernes 8 de abril una concentración en la Plaza Tarraco que tuvo un gran éxito de participación. La solidaridad para con la familia y la protesta por la inseguridad ciudadana fueron los temas aludidos en la manifestación. El STATC se ha erigido en acusación particular.

TARRAGONA YA VIVIO OTRO ASESINATO HACE 6 AÑOS

El último asesinato de un taxista en las comarcas de Tarragona tuvo lugar en Reus a finales de octubre de 1982. Manuel Sebastià Borrás desapareció el 28 del citado mes y su cuerpo fue encontrado unos días después en el pantano de Mequinenza, sin otros efectos personales que la ropa mojada y una pulsera de escasa calidad.

El cuerpo presentaba heridas por arma blanca y señales de estrangulamiento de una cuerda o un cable. Pese a las numerosas investigaciones de la Policía y la Guardia Civil aún no se ha encontrado el autor o los autores del

crimen. Según sus allegados Manuel Sebastià nunca llevaba demasiado dinero encima por precaución.

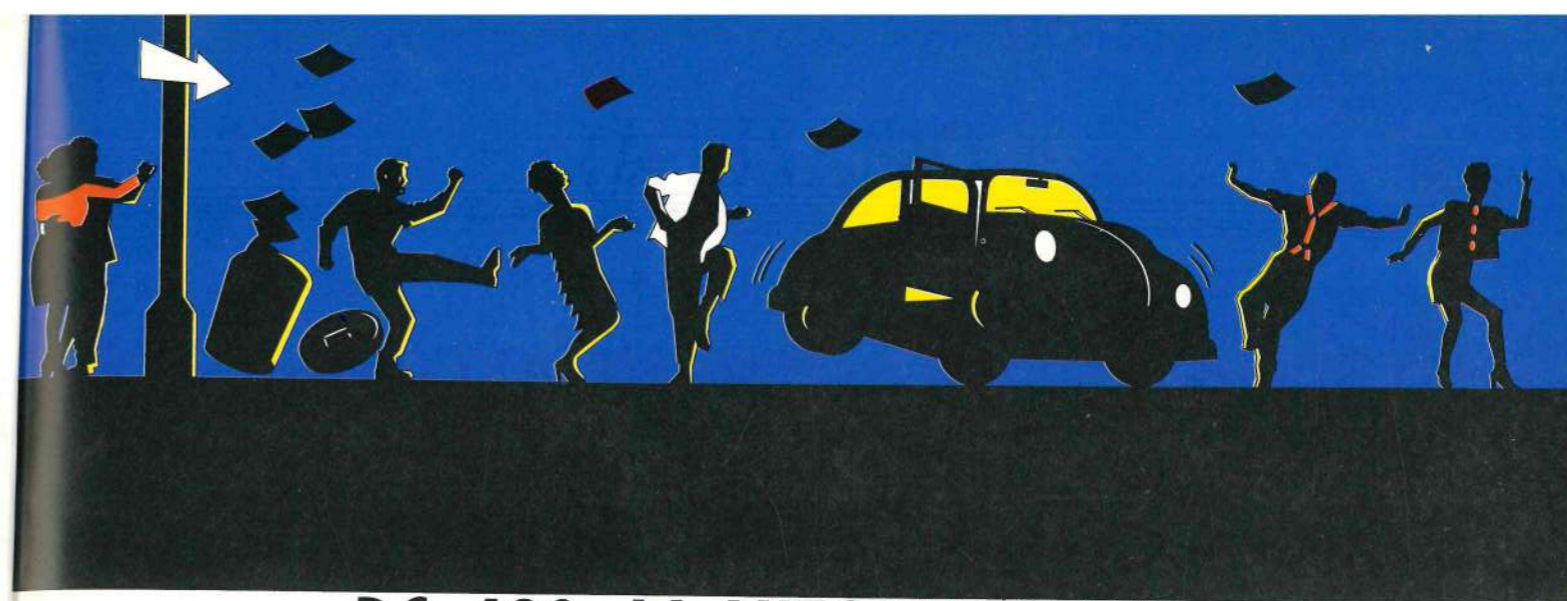
El taxista tenía 48 años de edad y dejó esposa y cuatro hijos. La repulsa en ese momento fue general al igual que ha pasado ahora con el asesinato de Josep Alsina. Esta ha sido la última víctima de la impunidad con que se desenvuelve la delincuencia por nuestro país. Esperamos que la denuncia que desde aquí dirigimos a las autoridades pertinentes tenga resultado y no se vuelvan a producir hechos luctuosos de este tipo.

ULTIMA HORA

Le destrozan el coche a un taxista

La inseguridad ciudadana también estuvo presente estos días en Barcelona Manuel Jiménez Muñoz, compañero del STATC, fue atracado en la madrugada del pasado 15 de abril. Dos hombres de aspecto normal, aunque algo desaliñados le pararon en la calle Valencia, esquina Castillejos, con la intención de que los llevara hasta la Ciudad Meridiana. Manuel los recogió obligado un poco por la falta de trabajo que había tenido aquel día. Ya en la entrada del barrio donde le habían pedido que les llevase, los dos hombres sacaron sendas navajas y amenazaron el pobre taxista que no pudo hacer otra cosa que bajarse del vehículo.

Manuel alertó rápidamente al cuartelillo de la Guardia Urbana que se encuentra en Fuente Canyelles y también a sus compañeros de Tele-Taxi, la central de radio-taxi para la que trabaja. La actuación de sus compañeros permitió localizar de inmediato a los ladrones cuando ya se encontraban en la Avenida Infanta Carlota. Al verse descubiertos éstos se lanzaron a una veloz carrera a más de 140 Km por hora. Al▶



DC-480. LA AUTODISCOTECA.

Llena tu coche de marcha.
Móntate el DC-480 de Philips,
el radio cassette de alta fidelidad
con los 40 W más a tope
que puedas encontrar.
Ecuilizador de 5 bandas,
autorreverse, reductor de ruidos,
conmutador para metal,
loudness.
Además, con el DC-480 de
Philips tienes un seguro
por robo de un año.
Y todo por un precio que
te sonará muy bien.

Es tu autodiscoteca. De Philips.



Philips Car Stereo



PHILIPS

(viene de la página 22)

llegar a la plaza de los Països Catalans, el taxi chocó con el bordillo que hay en el lado izquierdo de la calle Tarragona y el vehículo quedó literalmente destrozado por la fuerza del golpe. Los dos individuos fueron detenidos en ese mismo momento. Manuel Jiménez vio como su herramienta de trabajo ya no servía para nada.

Inmediatamente se generó una manifestación espontánea, de más de cien taxistas, que acompañaron a su compañero, junto al trailer que recogió su coche hasta la plaza San Jaime. Allí, delante del Ayuntamiento, exigieron ver al Alcalde para exigirle más protección y para pedirle que la Administración asumiera sus responsabilidades y le consiguiera otro taxi a Manuel. El Alcalde se negó a recibirlos pero en su lugar accedieron a negociar los dos responsables del Servicio de Transporte de la CMB, Joan Laporta y Andreu Neboí. La conversación fue muy tensa hasta que los dos técnicos accedieron a entablar una negociación más tranquila en la sede de la CMB y con la presencia del secretario general del STATC, Miguel Tomás.

La negociación se basaba en que la facilitara, lo antes posible, un nuevo taxi para Manuel Jiménez, sin que le representara, evidentemente, ningún gasto. Este fue el punto de fricción principal y finalmente y gracias a la intervención personal de Miguel Tomás se llegó al acuerdo de que el STATC abriría una suscripción popular en la que la CMB participaría con una cantidad importante. El STATC consiguió además que la casa OPEL le hiciera al taxista afectado un descuento considerable.

Manuel Jiménez perderá del orden de 200.000 pesetas como mínimo por los gastos que este asunto le van a repercutir.

Por otro lado se pudo comprobar, que el día anterior otro taxista del STATC había sido atracado, al parecer por los mismos individuos, que le robaron 3.500 pesetas y que se llevaron el taxi. Esta vez sin embargo lo pudo recuperar al día siguiente sin que hubiera sufrido ningún daño.

BARCELONA

ACUERDO CON LA ENTIDAD METROPOLITANA DEL TRANSPORTE

El STATC, juntamente con otras dos organizaciones profesionales del taxi, ha venido manteniendo conversaciones con la Corporación Metropolitana de Barcelona con la intención de resolver los problemas inmediatos del sector. Estas conversaciones han cristalizado en tres puntos concretos

si pensamos en la cantidad de licencias que sobran para que el servicio sea rentable. No obstante, estamos en el buen camino y Barcelona y su área metropolitana es el único punto del país donde la Administración está dedicando fondos a la amortización de licencias.



El STATC, fiel a su línea de siempre, ha llegado a un acuerdo con la EMT para acabar definitivamente con las tasas específicas del taxi y variar las tarifas.

de gran importancia todos ellos.

El primero de estos puntos ha sido consecuencia del compromiso por parte de la Corporación Metropolitana de Barcelona de elevar el importe de la cantidad ofertada por la C.M.B. en el tanteo a que tiene derecho en el momento de la transferencia de las licencias. Suviendo de los tres millones actuales a cuatro; este aumento es de gran importancia si tenemos en cuenta que desde el año ochenta y cinco hasta ahora sólo se han amortizado noventa licencias. Además es de recalcar que la C.M.B. dedicará TODO el dinero que recaude en concepto de transferencia a la amortización de licencias, a las que pueda acceder en dicho tanteo.

Ciertamente, este punto, a pesar de su importancia, nos sabe a poco

El siguiente punto conseguido ha sido uno de los «caballos de batalla» de este Sindicato, incluso desde antes de su legalización. El STATC, y antes de que la organización existiera como tal, sus hombres, desde siempre han luchado por la eliminación de las tasas del taxi.

Por fin, al menos aquí en Barcelona, se ha conseguido acabar con las tasas específicas del taxi, aunque ya se empezó a vencer la resistencia de la Administración el pasado año, cuando se rebajaron en un cincuenta por ciento. Esto demuestra que, a pesar de que sea un trabajo anónimo y lento, el STATC sigue fiel a sus principios.

El último punto negociado es, tal vez, el más delicado de todos, y por el que hemos sido criticados en la calle por personas que, o

bien no conocían nuestra labor o bien velaban por unos intereses totalmente distintos a los del taxista; las tarifas. Para el STATC la cuestión estaba muy clara, lo que había que negociar era la rentabilidad de la profesión y asegurar la misma para años venideros.

El STATC, aún a riesgo de ganarse la antipatía que esos grupúsculos pudieran sembrar entre la masa taxista no organizada, llevó las negociaciones por los caminos más ventajosos, llegando por fin al siguiente acuerdo: el Sindicato aceptaba sacrificar el aumento de las tarifas del año 1988 a cambio de unas profundas y ventajosas modificaciones en el tema de circulación, la administración se compromete a crear nuevos y numerosos carriles BUS-TAXI, giros especiales para los servicios públicos que faciliten la red viaria. El proceso se hará bajo la mirada vigilante del Sindicato, logrando en definitiva rentabilizar el servicio de una manera que beneficiará al usuario. Esta será la contraprestación que le llevará a utilizar el taxi, evitando el rechazo que automáticamente se produce después de cada incremento de tarifas.

A este acuerdo se ha llegado sin que el STATC olvidara el tema de las tarifas, las cuales se ha conseguido que sean revisadas automáticamente cada primero de año.



Otro tema importante era el de conseguir modificaciones importantes en la circulación viaria. La Administración se compromete a crear más carriles TAXI-BUS.

NUEVA JUNTA DE LA ASOCIACION PROVINCIAL DE TAXISTAS DE LERIDA

El pasado 14 de febrero se celebró en Lérida la elección de la nueva junta de la Asociación Provincial del Taxi. En una sesión donde se discutieron los temas más importantes que afectan al sector en la comarca se eligió la nueva Junta que queda compuesta por las siguientes personas:

- Presidente: Sr. Gatius.
- Vice-Presidente: Enrique Lasheras Tomás.
- Secretario: Isidoro Caldero Inglés.
- Contador: Enrique roca Guiu.
- Tesorero: Juan Francisco Jabato Alrriols.
- Vocales: Francisco Mas Alfredo Borrás Salmerón.



Central del neumático

BALART Y BADIA, S.A.

Tel. 337 24 62 - 322 72 04

PRECIO ESPECIAL TAXI

¡¡MONTE 4 NEUMATICOS NUEVOS Y PAGUE SOLO 3!!

BARCELONA

C/ Entenza, 184

C/ Rosellón, 118

Pº Zona Franca, 94

Gasolinera Mercabarna

L'HOSPITALET

Avd. Isabel la Católica, 10

Gasolinera Bellintze

Gasolinera Las Planas

Carretera del Medio, 171

CONSULTENOS!!

Vd. saldrá ganando !!

Gran Capitán, 1 SANT JOAN DESPI

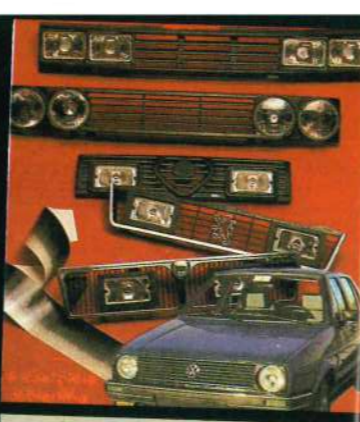
FIAMM

**moto
coche
náutica
camión**



**GRAN VARIEDAD
DE ACCESORIOS:**

Cubrellantas, Portátiles,
Barras antirrobo,
Colgadores,
Cintas de carga,
Embellecedores,
Cierres capot, Pomos
palanca de cambios,
Portanotas,
Rasquetas cristales, etc.



italauto

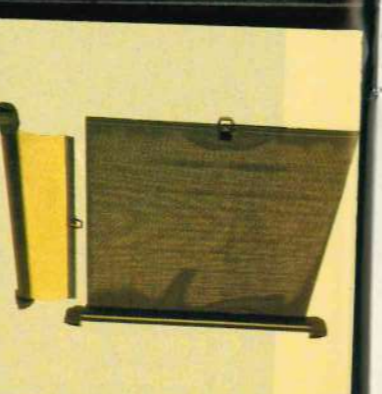
**La gama más completa
de accesorios para el automóvil**



Para más información, citar referencia núm. 80.

FIAMM

moto coche náutica camión



italauto C/ de l'Hom, s/n., Políg. Ind. Manso Mateu - Tel. 370 96 11*
sa Télex 59381 - 08820 El Prat de Llobregat (BARCELONA)

INFORMACIONES

PASQUAL MARAGALL VISITA L'ESCOLA DE FORMACIÓ DE TAXISTES

El pasado 10 de marzo el alcalde, Pasqual Maragall visitó l'Escola de Formació de Taxistes situada en el Patronat Flor de Maig a Cerdanyola. Era su forma de respaldar la escuela y felicitar a todas aquellas personas que han hecho posible el buen funcionamiento del centro, por el trabajo que están efectuando.

El Alcalde visitó las dependencias de la escuela y escuchó atento alguna de las explicaciones que los profesores explican en sus clases. Después se dirigió a los presentes para constatar el enorme esfuerzo que muchos taxistas están haciendo para asistir en su día libre a las clases de inglés, de mecánica o de turismo. «Estamos estudiando la posibilidad de compensar económicamente a todo aquel que asista regularmente a las clases» comentó.

También destacó que deseaba que ese ejemplo fuera seguido por muchos otros taxistas «es necesario que esta experiencia llegue a muchos otros profesionales del taxi -dijo y añadió- Es muy importante que el sector se recicle y aprenda idiomas. Vosotros sois los embajadores de la ciudad ya que dais la primera imagen de ella a todo aquel que nos visita. Recordad que dentro de pocos años se celebrarán aquí los Juegos Olímpicos y los taxistas jugarán un papel primordial».

El Alcalde de Barcelona finalizó su discurso descalificando a esa minoría que está desprestigiando el sector: «No transigiremos con los taxistas que, aunque en minoría, están dando una mala imagen de la ciudad. Hay mucho puesto en juego y si es necesario se les retirará la licencia.»

El STATC quiso aprovechar esta ocasión para hacerle entrega de una caricatura realizada por Eugeni, que

sirvió de portada a la revista TAXI LIBRE del pasado mes de septiembre, donde se ve a Pasqual Maragall con su bastón de Alcalde entre los dos símbolos más significativos de la ciudad: la fuente de Canaletas y un taxi.

Miquel Tomás, secretario general del Sindicato fue el encargado de hacerle la entrega de la caricatura, enmarcada en un cuadro. El Alcalde agradeció el presente y aseguró que lo colocaría en su despacho.



Pasqual Maragall, alcalde de Barcelona, recibe de manos de Miguel Tomás, secretario general del STATC, la caricatura que Eugeni hizo para una portada de TAXI-LIBRE.



El Alcalde se fotografió con toda la plantilla de profesores de la Escuela de Formación de Taxistas.



Pasqual Maragall y Mercè Sala atienden las explicaciones de las clases que se dan en la Escuela.



Radioteléfonos



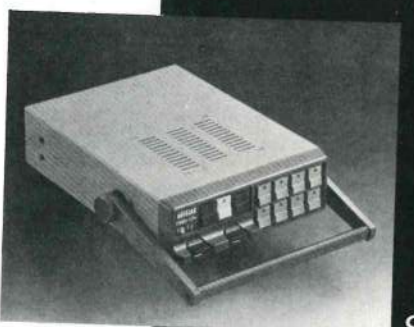
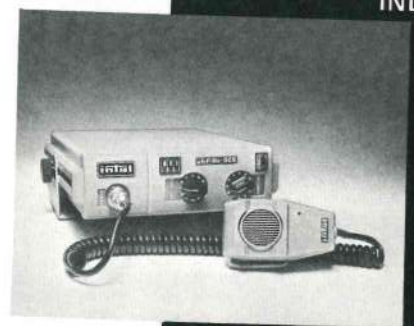
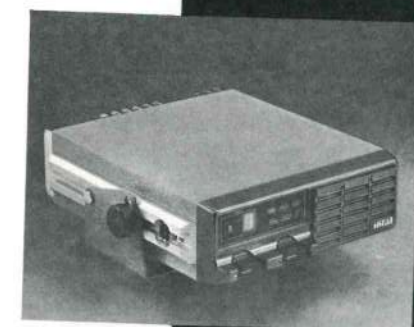
INDUSTRIA DE TELECOMUNICACIÓN ALMERIENSE, S.A.

EMPRESA ANDALUZA

TECNOLOGIA PROPIA
PRODUCTO NACIONAL
RADIOTELEFONOS
HOMOLOGADOS
Según Real Decreto
2296/1985 de 8 de Noviembre

SISTEMAS DE COMUNICACIONES
REPETIDORES
RADIOTELEFONOS FIJOS
RADIOTELEFONOS MOVILES
RADIOTELEFONOS PORTÁTILES
ALARMAS VIA RADIO

Polígono Industrial Camino Cortijo Grande
Apdo. Correos 371 - 04007 ALMERIA
Tfnos. (951) 24 39 66 - 24 37 45
Télex 78907 leco e



INFORMACIONES

OTRO EXITO DEL STATC

L'Entitat Metropolitana del Transport subvencionará las mejoras en los taxis.

Dentro de la campaña Taxi, posa't guapo que l'Entitat Metropolitana del Transport y el Ayuntamiento de Barcelona van a poner en marcha, en un intento de mejorar la imagen y el servicio del taxi se han recogido alguna de las propuestas del STATC en su proyecto Taxi-92, donde se solicitaba la concesión de subvenciones para efectuar mejoras en los vehículos.

Estas subvenciones se otorgarían a

aquellos taxistas que accedieran a cambiar el taxímetro para hacerlo más visible a la instalación de aire acondicionado y a la adecuación del sistema de combustión para cambiar la gasolina o el gas-oil en gas butano.

Este último cambio persigue una disminución de la contaminación atmosférica y también un coste menos elevado para el taxista en combustible. En cuanto a las otras dos mejoras, la

instalación del aire acondicionado y la recolocación del taxímetro se intenta mejorar el servicio del taxi al usuario.

Estas tres mejoras, según un primer estudio, estarían subvencionadas con un total de 234.000 pesetas repartidas en: 4.000 pesetas para la nueva instalación del taxímetro, 150.000 para la instalación del aire acondicionado y 80.000 para la adecuación del sistema de gas butano.

EL STATC EXPLICA LA PROBLEMATICA DEL TAXI EN LA UNIVERSIDAD AUTONOMA

Invitados por la Universitat Autònoma de Barcelona, el secretario general del STATC, Miguel Tomás y José Deltoro, secretario de la Unión Intercomarcal de Barcelona, explicaron, a principios de marzo, la problemática del sector y de la industria del taxi, ante setenta estudiantes de periodismo de la asignatura de Estructura de la In-

formación.

Se trata de un tipo de conferencias-rueda de prensa que sirve para que los futuros periodistas se habitúen al contacto con la problemática de la sociedad y, al mismo tiempo, practiquen la confección de noticias.

Tomás y Deltoro explicaron las dimensiones del sector del taxi, los pro-

blemas que se registran actualmente y las posibilidades que tiene la industria si se siguen adoptando medidas para estructurar el sector.

Los estudiantes, por su parte, se interesaron especialmente por los derechos del usuario y realizaron numerosas preguntas sobre el taxi del futuro.

El material informativo ofrecido por nuestros compañeros será utilizado por el profesor que convocó el encuentro para proponer a sus alumnos un trabajo valorativo.

Esta es la primera ocasión en que un sector como el nuestro es estudiado en una aula universitaria, aunque en la Facultad de Derecho se ha hablado en ocasiones de ciertos casos judiciales que han afectado al taxi.

El pasado día 22 de marzo se reunió el Secretariado Ejecutivo del Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Catalunya. Durante el transcurso de dicha reunión se adoptaron acuerdos de gran importancia.

En primer lugar la creación de una sociedad anónima para llevar la parte de los servicios comerciales de los taxistas, y que contaría con el sindicato como mayor accionista de la misma.

Esta sería la forma de abrir una vía de servicios hasta ahora vetados para el Sindicato y que, además daría un fuerte empuje al mismo en sus finanzas, lo que, en definitiva, redundaría en unas mejores prestaciones del STATC para sus afiliados y taxistas en general.

Por otro lado se ha concretado una fecha, los días 26 y 27 de noviembre, para la celebración del IV Congreso del STATC, máximo órgano de dirección del Sindicato, y la apertura del período precongresual (asambleas de las uniones territoriales para la elección de delegados y estudio de los documentos de trabajo) para el mes de septiembre.

Dentro del marco del IV Congreso se estudiará la posibilidad de confederación nacional de Catalunya del Sin-

CONVOCADO EL IV CONGRESO DEL STATC

dicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Catalunya en la Confederación Obrera Nacional de Catalunya, o sea en las Comisiones Obreras, abriéndose la posibilidad de aunar esfuerzos

y de la utilización mutua de los servicios de ambos sindicatos.

En esta línea, Comisiones Obreras orienta a los trabajadores autónomos taxistas para que se afilien al STATC.



El Secretario Ejecutivo del STATC, que preside Miguel Tomás, decidió el pasado mes de marzo, convocar el cuarto Congreso del Sindicato para el próximo mes de setiembre.

INFORMACIONES

EXCURSION A OSONA

El STATC organitza la IV Trobada a l'aire lliure a la Comarca d'Osona. El proper 26 de Juny s'efectuarà una trobada de tots els afiliats, familiars i amics del Sindicat al Pla de la Font de la Redorta, situat al poble de Sant Pere de Torelló a 20 quilòmetres de Vic (Girona).

Hi haurà música, ball i sardanes. Es jugarà un partit de futbol i la gresca està assegurada per a la resta del dia. A més el dinar és prou suggeridor, ja que el menú consta de paella d'arròs, carn i botifarres, postres i pa, vi cafe i copa. També es servirà cava com a rematada final. Recordeu que per poder menjar còmodes cal portar, plat, got, forquilla, gabinet i si es pot una cadira i una taula.

Tot els que vulguin acompanyant-se hauran de pagar el tiquet de 800 pessetes abans del dia 11 de juny tant a la seu de l'STATC de Barcelona com a la de Vic. Per a més informació troqueu als telèfons: 300 23 14 de Barcelona i 885 69 07 de Vic. A aquest últim només os podran atendre els dijous a la tarda i els dissabtes al matí.

MAPA DE LOS ITV DE CATALUÑA

Este es el Mapa de situación de todos los ITV instalados en Cataluña divididos por zonas. Lo publicamos para que el taxista sepa donde debe dirigirse para realizar la inspección

obligatoria de su vehículo. En caso de no saber a que zona se pertenece lo mejor es efectuar una llamada previa a los números de teléfono que se acompañan.

ZONA 1 - Estació Baix Ebre, Tortosa.
Tel. (977) 44 58 11
ZONA 2 - Estació Baix Camp, Reus.
Tel. (977) 39 14 14
ZONA 3 - Estació Segrià, Lleida.
Tel. (973) 20 03 70
ZONA 4 - Estació Pallars Jussà, Tremp.
Tel. (973) 65 01 29
ZONA 5 - Estació Alt Urgell, Montferrer.
Tel. (973) 35 16 54 - 35 17 23
ZONA 6 - Estació Bages, Manresa.
Tel. (93) 874 51 11
ZONA 7 - Estació Vallès Occidental, Viladecaballs.
Tel. (93) 780 75 55
ZONA 8 - Estació Osona, Vic.
Tel. (93) 886 10 33
ZONA 9 - Estació Gironès, Celrà.
Tel. (972) 49 28 88
ZONA 10 - Estació Maresme, Argentona.
Tel. (93) 799 42 11
ZONA 11 - Estació Baix Llobregat, Sant Joan Despí.
Tel. (93) 373 54 62
ZONA 12.E - Estació Barcelonès Est, Badalona.
Tel. (93) 383 57 11
ZONA 12.O - Estació Barcelonès Oest, Sant Just Desvern. Tel. (93) 372 18 11



EL STATC OS HACE LA DECLARACION DE LA RENTA

El Servicio Civil de Gestión y Asesoramiento del STATC comunica a todos los afiliados del Sindicato que, con el próximo mes de mayo se inicia el período para realizar la declaración de renta del año 1987.

Para realizar dicha gestión es necesario tener:

- Fotocopia del DNI del declarante y del cónyuge.
- Fotocopia del DNI de los hijos menores de 25 años con ingresos inferiores a las 100.000 Pts.
- Fotocopia del libro de familia para los hijos menores sin DNI.
- Justificantes de ingresos por: trabajo asalariado de cualquiera de los miembros de la unidad familiar (certificado de retenciones), intereses de cuentas corrientes, depósitos a plazo, acciones, obligaciones, etc., alquileres de bienes inmuebles y los del taxi u otras actividades empresariales o agrícolas (modelos 130).
- Justificantes de gastos: por compra

de bienes inmuebles, por gastos de viviendas alquiladas a terceros, por pensiones dictadas por tribunales, por enfermedad (médicos, mutuas, prótesis, etc.), por primas de seguros de vida, por compra de acciones, por compra

de bienes empresariales (por ejemplo el taxi) y por donativos.
- Declaración de Renta de 1986 y
- Doce etiquetas identificativas.
Te recordamos que nuestro servicio está a tu disposición para realizar esta tramitación.

Director: MIGUEL TOMAS ROMERO
Colaboradores: RAFAEL ARNAL MAÑEZ
Fotógrafo: LUIS BERGEL FLORO
Redacción: STATC. Carlos I, 82 - 08018-Barcelona - Tel. 300 23 14

Exclusiva de Publicidad: RECURSOS PUBLICITARIOS, S. A.
Villarroel, 204-206 - 08018-Barcelona - Tel. 239 41 67
Director de Publicidad: FRANCISCO GIBERT PERRAMON

Imprime: Canigó SCCL. Mallorca, 206. 08007 Barcelona. D.L.: B-40053/80

ES BUENO QUE SU TAXIMETRO PEGUE MUCHOS SALTOS pero el motor de su automóvil, no.

Si quiere Ud. suavizar su funcionamiento proteger las partes metálicas en fricción, limpiar el sistema de inyección y ahorrar combustible, siga el ejemplo de miles de taxistas en todo el mundo: Use productos Wynn's.



FILTROS MANN
para aire, aceite, combustible
Primer equipo de los fabricantes de
automóviles de mayor importancia



 Si quiere más información, anote el num. 101 en Tarjeta de Consulta