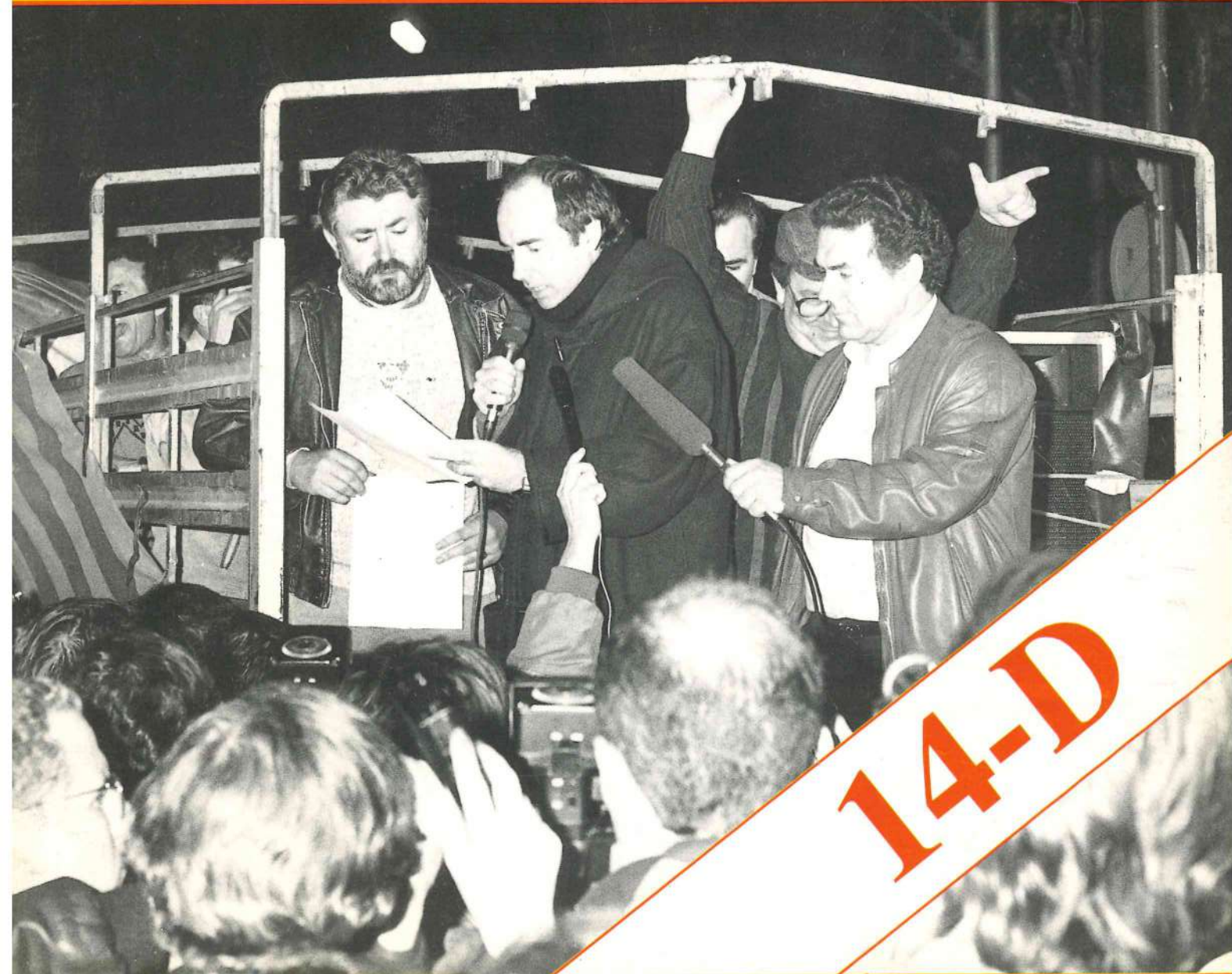


taxi LIBRE

DICIEMBRE 1988 / ENERO 1989

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSION NACIONAL
2.^a EPOCA, AÑO X N.º 56



GRAN ÉXITO DE LA HUELGA GENERAL DEL 14-D

PREPARAD VUESTRO COCHE PARA EL FRÍO

NOVES TARIFES A TERRASSA

taxitronic 22



LA MAS ALTA TECNOLOGIA EN EL MINIMO ESPACIO

taxi LIBRE

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSIÓN NACIONAL
2.ª ÉPOCA, AÑO X N.º 56

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

Primera revista del Taxi de España
Fundada el año 1980

EDITORIAL

El día después de la huelga del día 14 de diciembre hemos de hacer una valoración de la misma. Después de ver el nivel de respuesta de la clase trabajadora y sus aliados, los autónomos, en todo el país.

Aquellos que decían, que los trabajadores habían perdido su capacidad de lucha y movilización, han quedado en precario. Una vez más los trabajadores de este país han demostrado su capacidad de reacción ante la prepotencia del Gobierno y las medidas económicas y sociales de éste.

El sector del taxi no es ajeno a percibir las consecuencias negativas de esta política. Tenemos la situación de las tarifas interurbanas, la Seguridad Social discriminatoria para los autónomos, la burocracia fiscal, etc. Pero también el taxi ha dicho basta. El pasado día 14, y todos a una, el taxi fue a la huelga; desde las grandes ciudades hasta los pueblos más pequeños, los taxis no prestaron servicio.

Sólo la nota de algunos que, representando sus propios intereses, fueron en contra de ella. Casos concretos, como en Barcelona la Junta de la Cooperativa de Taulat que, pese a estar sin móviles en la calle, se empeñaban en ir contra ocho millones de trabajadores y cinco millones de autónomos y ochenta mil taxistas de este país que secundaron el paro general. Y la cosa es más grave si se tiene en cuenta que la citada Junta es mayoritariamente afiliada al STATC, sindicato que convocó el paro en Catalunya. No obstante, el Sindicato tiene los mecanismos estatutarios para alejar de sus filas a los esquiroleos, pregoneros del bienestar social y, en la práctica, mezquinos y oportunistas.

SUMARIO:

	PÁGINAS
14-D Aviso al Gobierno	4
Según una sentencia la Guardia Civil debe comprobar quién conduce antes de multar ..	8
Cómo preparar el coche	

para el invierno	10	El servicio de seguros del STATC, serio, eficaz... y nada caro ...	25
Resolución del IV Congreso del STATC ...	18	Servicio Butano	26
Nuevas Tarifas en Barcelona y Terrassa ...	20	ITV en Cataluña ...	27
Buzón Libre	22	La CE impulsa proyectos por 13.500 millones para reducir la mortalidad en las carreteras .	28
El servicio Civil de Gestión informa	23	Por fin un día de fiesta en Sabadell	29
Fondo Social para afiliados al STATC	24		
Mercedes a bajo coste .	25		

14-D AVISO AL GOBIERNO

El éxito de la huelga fue total

La huelga general convocada por los sindicatos contra la política económica del Gobierno fue seguida por 9.927.000 personas en toda España, el 84,8% de la población activa del país. En Catalunya, el seguimiento fue porcentualmente mayor —el 90%—, al sumarse al paro más de 1.700.000 personas, según la misma estimación.

Se trata sin duda del paro secundado por un mayor número de personas en la historia de España y el más importante que se ha registrado desde la huelga general de 1934, que tuvo unas características radicalmente distintas a la de ayer.

Los altísimos porcentajes de huelguistas, que han superado las previsiones de los propios sindicatos, se han alcanzado por motivos diversos. El primero, naturalmente, es el deseo de participar en la huelga por estar de acuerdo con las reivindicaciones planteadas por los sindicatos. Pero la segunda causa que han alegado los huelguistas para no asistir al trabajo es que la propia empresa no había abierto sus instalaciones.

La decisión de los sindicatos de no respetar los servicios mínimos en el transporte decretados por la Generalitat fue el factor distintivo de la jornada de huelga en Catalunya.

La falta de habilidad del Gobierno autonómico catalán para llegar a un acuerdo con los sindicatos —a diferencia de Madrid, provocó que el área metropolitana de Barcelona, con más de tres millones de habitantes, se quedara sin transporte público, a excepción de Renfe. En Tarragona, en Girona y en las comarcas del interior, tampoco circularon los autobuses y únicamente en Lleida capital existió un servicio mínimo en determinadas líneas a primeras horas de la

mañana. Esta ausencia de transporte contribuyó a acentuar todavía más la imagen de paro total.

La jornada se distinguió, además, por su tranquilidad. Los únicos incidentes graves se registraron al final de la manifestación barcelonesa, cuando unos provocadores incendiaron contenedores de basura y provocaron una contundente carga policial contra la cola de la manifestación.

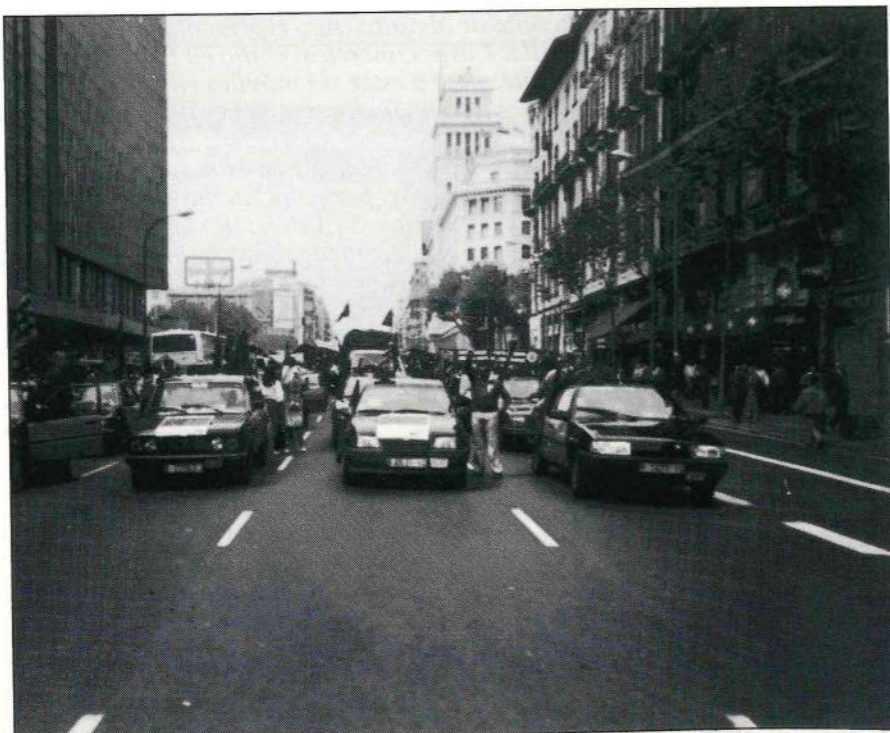
Menos actividad que un domingo

Catalunya amaneció con menor actividad que un domingo, salvo en las comarcas del norte de Lleida y en la Cerdanya, donde la jornada fue bastante normal. La circulación de vehículos privados en las grandes ciudades fue muy escasa y la población se levantó ya

con la idea de que no habría actividad de ningún tipo.

Los bares, comercios y mercados municipales del área barcelonesa no llegaron a abrir sus puertas, a excepción de un número reducidísimo de tiendas. La acción de los piquetes en el área de comercio se concentró en impedir la actividad de El Corte Inglés en la plaza de Catalunya de Barcelona, al que los sindicatos consideraban una pieza clave dentro del esquema de la huelga. En una carga policial frente a ese gran almacén, resultaron heridos levemente dos sindicalistas. Sólo en las comarcas gerundenses y leridanas abrió la mayoría del comercio.

El clima de miedo entre los comerciantes, que el Gobierno y el PSOE se habían encargado de aumentar durante las últimas semanas con sus predicciones



Los taxistas encabezaron de nuevo la manifestación que se realizó por las calles más céntricas de Barcelona.

sobre la violencia que crearía la huelga general, fue decisivo para que la mayoría de los comercios no llegara ni a abrir las puertas. El número de pequeños comercios que echaron el cierre tras la visita de los piquetes fue muy reducido.

La Confederació de Comerç de Catalunya se quejó de la falta de protección policial en los mercados municipales que decidió a los tenderos a no abrir sus paradas ante el temor a sufrir destrozos. La Confederació también denunció que en algunos mercados no comparecieron ni siquiera los funcionarios municipales encargados de los mismos.

La huelga fue secundada por todas las empresas industriales de más de 50 trabajadores, sin distinción de sectores, y en la construcción. El paro fue seguido también por la mayoría de las pequeñas empresas. Sólo algunos talleres con muy pocos empleados traba-

jaron con normalidad. En banca y cajas de ahorro, la incidencia de la huelga fue irregular.

El personal burocrático de la Administración central en Catalunya y de la Generalitat fue el colectivo que menos secundó el paro. Más de la mitad de los funcionarios estatales pararon, pero sólo el 30% de los funcionarios autonómicos se sumó a la huelga.

El 75% de la población activa secundó el paro en Catalunya, según cifras oficiales. La cifra se elevó al 80% en la provincia de Barcelona; fue del 89% en Tarragona y bajó al 56% en Girona y al 43% en Lleida. La total paralización de la actividad económica en Catalunya se dejó sentir en el consumo de energía eléctrica que cayó el 30%.

El convencimiento de gran parte de la población de que ayer sería una jornada inactiva, el temor a incidentes y la inexisten-

cia de transporte escolar y público provocó también que menos del 3% de los estudiantes asistiera ayer a las escuelas.

Trece detenciones

Finalmente, ese temor a una jornada violenta se reveló como sustancialmente infundado a pesar de la actuación de los piquetes.

La policía practicó un total de 13 detenciones. Una persona fue detenida en la plaza Tetuán de Barcelona cuando apedreaba un autobús privado; otras dos fueron en Parets del Vallès, cuando pretendían cortar el tráfico de la carretera N-152; y dos más en Terrassa, por poner silicona en las cerraduras de varias entidades bancarias de la población.

1 AÑO

taxi
LIBRE

Asegúrate la recepción de la revista puntualmente en tu domicilio cada dos meses.
SUSCRÍBETE, rellenando este boletín y remitiendo el importe de un año (6 números).



SUSCRIPCIÓN 1 año.

Nombre

Apellidos

Domicilio Tel.

Ciudad D.P.

Provincia

Deseo suscribirme a TAXI LIBRE por 1 año (6 números) al precio de 1.000 ptas. gastos de envío incluidos.

Abonaré el importe

Mediante talón adjunto a nombre de FGP y Asociados S.L.

Mediante giro Postal n.º fecha

Firma

FGP y Asociados S.L. - Villarroel, 204 - 08036-Barcelona

SIN SERVICIOS MÍNIMOS EN METRO, AUTOBUSES, TAXIS Y FERROCARRILES

Durante la jornada de huelga el paro fue total en el transporte del área metropolitana de Barcelona, sin que funcionasen servicios mínimos. Hasta el mediodía, únicamente entraron en circulación cinco unidades del metro, durante 90 minutos. Tampoco hubo más que 5 ó 6 trenes de Ferrocarrils de la Generalitat desde las 6 hasta las 9 de la mañana, momento en que se paralizó el servicio.

Un portavoz de Transportes de Barcelona indicó que en el metro y los autobuses no se había "registrado violencia física, pero sí presión psicológica". Entre un motivo y otro, los servicios mínimos decretados por la Generalitat no fueron respetados.

La jornada de huelga en este sector estratégico empezó pronto, exactamente a las cero horas, momento en que grupos de empleados de autobuses se situaron ante las cocheras de Zona Franca, Borbón y Levante.

Para luchar contra el frío y la humedad, encendieron hogueras, alimentándolas con traviesas de ferrocarril. Estos grupos crecían o menguaban según el momento de la noche. Numerosos piquetes motorizados se acercaban para preguntar si hacían falta allí.

En las cocheras de la Zona Franca fue donde hubo más movimiento. La presencia de grandes grupos de empleados constituyó una barrera infranqueable para los conductores que hubieran querido trabajar. La empresa calificó esta barrera de "presión psicológica que ha impedido a los trabajadores cumplir con los servicios mínimos".

'Romería' en la Zona Franca

La presencia policial garantizaba la entrada a toda persona que lo quisiera, aunque corrió la voz de que en la plaza Catalunya y la Rambla había piquetes que

interceptaban a los pocos taxis que aún trabajaban. En algunos momentos, llegó a haber más policías nacionales que miembros de piquetes. Incluso se personó una parte de la unidad de Caballería que no intervino. La hoguera, los caballos y un vehículo dotado de altavoces con música folclórica andaluza generó comentarios en el sentido de que en lugar de un piquete aquello parecía una romería de la Virgen del Rocío. El turno de las 3.30 no salió y tampoco lo hizo el de las 6 de la mañana.

Los sindicatos habían planteado respecto al metro una estrategia diferente a la de los autobuses. Se distribuyeron grupos en todas las terminales de línea para impedir, convencer o evitar que los empleados de la relación de servicios mínimos pudiesen incorporarse al trabajo.

Grupos de trabajadores intentaron inutilizar las puertas de varias estaciones. Utilizaron cadenas dobles con gruesos candados y, en algunos casos, intro-

dujeron silicona y clavos en las cerraduras. "Estos obstáculos no fueron problema, porque ya estábamos preparados para afrontarlos", según la empresa.

Ferrocarrils de la Generalitat logró que circularan casi la mitad de los servicios mínimos, pero sólo entre las 6 y las 9 de la mañana. "A partir de esta hora, los empleados dejaron sus puestos y ya no circularon más convoyes".

En el sector del taxi, los sindicatos que se adhirieron a la huelga -CCOO, UGT y STATC principalmente- desarrollaron una labor informativa muy importante para que los taxistas se adherieran a la huelga.

Desde los sindicatos salieron taxistas para paralizar la actividad de las emisoras de radio-taxi. Una, Taulat, intentó mantener su servicio toda la noche, pero ante las presiones no lo consiguió.

Los servicios mínimos de Renfe se cumplieron con normalidad en Catalunya entre 6 y 9 de la mañana, pero apenas tuvieron pasajeros.



La información permitió que durante todo el día no se vieran taxis en Barcelona.

ACUERDO DEL EJECUTIVO

El Secretariado Ejecutivo del Sindicato, reunido el pasado día diecisiete, decidió el cese inmediato de Manuel Cáceres Casero, en su cargo de responsable de Organización de la Unión Intercomarcal de Barcelona del STATC, por efectuar acciones encaminadas a romper la Huelga General del pasado día 14. Dicho

señor, que ostenta la presidencia de la Cooperativa Industrial del Radio-Taxi de Barcelona, actuando en contra de la decisión del IV Congreso del Sindicato, no sólo no secundó la Huelga, sino que incitó al trabajo desde la central de dicha cooperativa.

Por idénticos motivos, el Secretariado Ejecutivo del STATC ha

acordado solicitar al Secretariado de la Unión Intercomarcal de Barcelona del Sindicato la incoación de expedientes de expulsión del Sindicato a los miembros de la Junta de la Cooperativa Industrial del Radio-Taxi de Barcelona: José Antonio Botana Botana, Alfonso Menchén Sánchez-Elipe, Manuel García Andreu.

¡FELICIDADES POR LA UNIDAD DE LOS TRABAJADORES!

El Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Catalunya (STATC) felicita a todos los trabajadores (asalariados y autónomos) del país, por el magnífico logro que ha supuesto el éxito de la jornada de paro general del pasado día catorce de diciembre. Esta jornada ha supuesto demostrar a la Administración que los trabajadores podemos, en cualquier momento, incidir de manera sustancial en la política de nuestra nación, y recordarle a aquellos que arbitrariamente

deciden olvidarlo, que el poder emana del pueblo.

A nivel del sector del taxi en concreto, y podemos hacerlo extensible al resto de los trabajadores autónomos, esperamos que dicha manifestación de fuerza y unidad, obligue al Gobierno a tomar un giro en la política económica y social que discrimina al trabajador autónomo y nos lleve, de una vez por todas, a la consecución de todas las reivindicaciones que hace bastantes años tenemos planteadas.

El STATC, en otro orden de cosas, felicita a todos los taxistas catalanes, que en todas las ciudades han seguido el paro, consiguiéndose un 100% de paro en el sector. Porcentaje que, además tiene un gran valor, porque el mismo se ha conseguido de una manera voluntaria, salvo rarísimas excepciones protagonizadas por personas insensibles a la problemática del país o provocadores dirigidos desde sectores contrarios a los trabajadores.



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

SEGÚN UNA SENTENCIA LA GUARDIA CIVIL DEBE COMPROBAR QUIÉN CONDUCE ANTES DE MULTAR

El Tribunal Constitucional ha dado la razón al propietario de un coche que fue multado por exceso de velocidad, con la única prueba de una fotografía tomada por la Guardia Civil. El alto tribunal basa su amparo en la presunción de inocencia, ya que la Administración no llevó a cabo todas las pruebas pertinentes para demostrar la identidad del conductor del coche el día de la infracción.

Con esta resolución, el tribunal da la razón a Marcos Antonio Blanco Leira, un magistrado de Córdoba que un buen día se vio multado y que lleva cuatro años pleiteando contra la Administración por esta sanción.

Todo empezó cuando el juez recibió una comunicación de la dirección general de Tráfico por la que se le multaba con 12.000 pesetas y se le retiraba el carnet por un mes. En la comunicación se le notificaba que su automóvil había sido fotografiado en la carretera N-IV cuando rebasaba con creces el límite máximo de velocidad.

El magistrado recurrió administrativamente la sanción, alegando que Tráfico no le podía multar y, mucho menos retirarle el carnet, ya que él no conducía el automóvil cuando fue hecha la fotografía. En su recurso, Marcos Antonio Blanco explicaba que cualquiera de sus muchos hermanos podía haber cogido el automóvil aquel día, pero que desconocía cuál de ellos podía ser. La respuesta de la dirección general de Tráfico fue el silencio administrativo y consecuente mantenimiento de la sanción.

Identificador del conductor

El conductor, disconforme, presentó entonces un recurso contencioso-administrativo ante la audiencia territorial de Sevilla, que le dio parcialmente la razón, anulándole la retirada del carnet, pero no la multa. El paso siguiente fue pedir el amparo del Tribunal Constitucional.

La resolución ahora dictada por esta instancia recuerda que el artículo 278.II del Código de Circulación recoge que, ante una infracción, las primeras medidas del procedimiento se dirigirán a la identificación del conductor, "a cuyo efecto se notificará la denuncia al titular del vehículo, interesando los datos de dicho conductor, con la advertencia de que podrá verse obligado al pago de la sanción pecuniaria que en su caso

corresponde a la infracción, si aquélla no se lograse".

El tribunal entiende que a partir del escrito de descargo del conductor, ningún órgano administrativo practicó diligencia alguna para comprobar las alegaciones del recurrente. Ante esta falta de actividad, el tribunal entiende que no puede cumplirse lo establecido en el mencionado artículo, porque difícilmente puede lograrse una identificación si no se ha hecho paso alguno para intentarlo.

La filosofía de la resolución ha llegado a Córdoba antes que la sentencia, ya que desde hace un año Tráfico coloca un coche de la Guardia Civil un kilómetro después de donde se sitúa el cinómetro, para en caso de infracción parar el vehículo y comprobar la identidad del conductor.



Las cámaras y sus fotografías no son suficientes para multar.

SIN EMBARGO TRÁFICO NO RENUNCIA A LAS «FOTOSANCIONES»

La Guardia Civil de Tráfico continuará imponiendo multas por el sistema de fotografía a pesar de la reciente sentencia del Tribunal Constitucional en la que el alto organismo afirma que "es necesario probar quién conduce el vehículo antes de sancionar". El director general de Tráfico, Miguel Muñoz, dijo que dicha sentencia "no obliga a identificar de forma general a los conductores de los vehículos multados, sino que el fallo se refiere a un caso concreto y no tiene efectos generales".

El director general de Tráfico ha insistido en su punto de vista y menciona una parte de la sentencia donde se dice que "este tribunal no entra ahora, por no ser precedente ni decisivo para resolver el recurso, en el problema de si el precepto reglamentario consagra o no una responsabilidad de naturaleza objetiva en materia sancionadora". Esto es interpretado por Tráfico como un deseo del Tribu-

nal de permanecer al margen sobre el sistema empleado habitualmente.

No obstante, fuentes del Tribunal Constitucional han aceptado que la sentencia sólo afecta a un caso concreto, "pero los tribunales aplicarán criterios similares para todos los casos recurridos".

A pesar de ello, Muñoz indicó que se seguirá adelante con las fotosanciones como se ha hecho hasta ahora, "aunque también continuaremos solicitando al propietario del vehículo que identifique a la persona que conducía en el momento de la infracción".

Obligación de colaborar

La única novedad anunciada por el director general consiste en la orden dada para que "la Guardia Civil detenga, en todos los casos posibles, al vehículo objeto de la infracción poco después de que ésta se haya producido. Para

evitar problemas mayores -añadió Miguel Muñoz-, en la futura ley de seguridad vial existirá un precepto por el que se obligará al propietario de un vehículo sancionado a colaborar con la Administración".

La sentencia del Constitucional que ha dado pie a la polémica resolvía un recurso de amparo presentado por el magistrado de Córdoba Marcos Antonio Blanco Leira. Este conductor, propietario del vehículo, alegó que no era él quien estaba al volante del coche fotografiado y sancionado por exceso de velocidad. Tráfico no llevó a cabo ninguna diligencia para averiguar la identidad del infractor y multó al propietario del vehículo.

El presidente del Real Automóvil Club de España (RACE), Fernando Falcó, ha declarado que se recomendará a todos los socios, la presentación de reclamaciones por la vía contencioso-administrativa.

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).

Provenza, 323 (entre Gerona y Bailén)

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

CÓMO PREPARAR EL COCHE PARA EL INVIERNO

Facilitar el arranque en frío

En todo momento es importante que las bujías se encuentren en buenas condiciones, pero en invierno el frío dificulta el arranque, haciéndolo más lento y trabajoso, por lo que su mal funcionamiento tiene una directa y negativa repercusión en la puesta en marcha del vehículo. La época ideal del año para revisar bujías o, simplemente, para sustituirlas si su kilometraje es elevado es la marcada por la llegada de los primeros fríos. Este comentario es igualmente válido para las bujías de calentamiento de los motores diesel. En verano, y con temperatura ambiente alta, el fallo de uno de los calentadores puede pasar inadvertido, pero ocurre lo mismo con temperaturas bajas. En este último caso el arranque se hace lento, y si la batería no se encuentra en perfecto estado es fácil que se agote antes de lograr la puesta en marcha.

La fuerza de expansión del hielo

Es capaz de romper un canon lleno de agua y, muchísimo más, de rajar un radiador. En el automóvil hoy día no se habla ya del agua de refrigeración, sino del líquido refrigerante. Se ha adoptado esta costumbre porque tanto en invierno como en verano al agua se le añade anticongelante y productos antioxidantes o inhibidores de corrosión. Es a esta mezcla a la que se llama refrigerante y, desde luego, la misma es válida para cualquier época del año. Sin embargo, como el sistema de refrigeración nunca puede ser absolutamente hermético y, sobre todo, en verano la tendencia natural es a perder líquido, con la llegada del invierno con-

viene hacer una revisión de nivel y, en su caso, añadir refrigerante o agua con anticongelante concentrado. Anticiparse al frío es mucho mejor política que esperar a que éste nos sorprenda imprevisiblemente con heladas tempranas fuera de temporada que causan verdaderos estragos entre los automovilistas.

La humedad, enemigo público n.º 1

El tiempo frío no plantea especiales inconvenientes al cableado y equipo eléctrico del automóvil—o de las motocicletas y camiones—, pero sí la humedad. A medida que pasa el tiempo y los kilómetros, los cables se ensucian y deterioran, los contactos se oxidan y

desajustan y el ambiente húmedo facilita las fugas de corriente, especialmente en el cableado de alta tensión. Una limpieza de cables y revisión de contactos en el delco, encendido electrónico, cables de bobina y bujías, etcétera, puede ser una sencilla y eficaz operación tanto más importante cuantos más años tenga el vehículo revisado.

Nunca circular sin visibilidad

Si en los días fríos del invierno la escarcha o la nieve se depositan en los cristales, nunca debemos ponernos en movimiento antes de retirarlos por completo. En este caso lo recomendable es arrancar el motor, poner la calefacción a la máxima potencia y dirigir el aire



La nieve no permite conducir en condiciones óptimas.

hacia el cristal delantero hasta que desaparezca el hielo por completo. Si en estas ocasiones disponemos de un rascador adecuado (no se puede rascar el cristal con cualquier cosa, so pena de arañarlo), ahorraremos un tiempo precioso y no caeremos en la tentación de circular esperando que el calor del habitáculo funda el hielo de los cristales. Ganar un par de minutos a costa de disminuir las condiciones de seguridad es la peor de las ganancias.

La batería nunca descansa

Aunque un vehículo esté totalmente parado su batería siempre está en funcionamiento y dispuesta a facilitar la energía necesaria para ponerlo en marcha. Pero precisamente por esa incesante actividad la batería envejece y se desgasta, aunque el vehículo no esté funcionando. Por otra parte, el invierno plantea a las baterías la necesidad de un trabajo más importante, dado que se necesita más energía para arrancar, se utilizan más luces, limpiaparabrisas, etcétera. Dos son las atenciones importantes con este elemento: mantener, en su caso, el nivel adecuado de líquido, rellenando siempre con agua destilada, y limpiar los terminales para garantizar un buen contacto.

Arranque en frío: 90 por 100 del desgaste del motor

El problema del aceite en época invernal afecta más directamente a los vehículos que duermen en la calle y que, por tanto, arrancan con el aceite muy frío. El aceite aumenta su viscosidad (su resistencia a fluir) inversamente con la temperatura. Cuanto menor es la temperatura del aceite más viscoso es el mismo y más resistencia pone a fluir por los conductos del motor. Hasta que el aceite no alcanza una cierta temperatura hay unos momentos en los que el engrase es deficiente y de aquí el alto desgaste que en el arranque en frío se produce. En invierno es, por tanto, imprescin-

dible utilizar un aceite que sea fluido a baja temperatura (20W 50, 15W 50 ó 10W 40 si la temperatura externa es muy baja), e igualmente es importante que el arranque sea suave, no dar jamás un acelerón en frío y calentar el motor ligeramente antes de arrancar.

En invierno también el carburador tiene frío

Esta es la razón por la cual en los automóviles de antaño encontramos en los filtros de aire una palanca con postura para invierno o verano. En casi todos los automóviles actuales esta diferencia de toma de aire frío en verano y caliente en invierno se hace de forma automática, pero aún quedan muchos vehículos en los que el cambio se hace a mano. Es importante en ellos no olvidar esta operación, porque si el carburador toma aire demasiado frío funciona peor y consume más. Por otra parte, el comienzo de los fríos es buen momento para sustituir los filtros de aire, que, por estaciones, se ensucian más en verano (época en que, además, se suelen hacer más kilómetros y en la que el aire es más seco y polvoriento) que en invierno, con aire más frío, más húmedo, pero igualmente más limpio.

Luneta térmica: del capricho a lo estándar

La colocación de lunetas térmicas comenzó hace unos años como un extra que de inmediato adoptaron con interés numerosos aficionados y buenos conocedores del automóvil. Su utilidad, la gran mejora que supone en cuanto a visibilidad y su funcionamiento sencillo y seguro han hecho que en poco tiempo pase a convertirse en algo casi imprescindible.

La luneta térmica es un elemento típicamente invernal ya que el frío exterior y el ambiente húmedo en el interior provocan la condensación de humedad en los cristales. Las atenciones con las lunetas son sencillas y se centran

en el cuidado de los contactos (sobre todo en los automóviles con portón trasero) y en realizar con precaución la limpieza del cristal, siguiendo en los movimientos de la misma las líneas de la luneta.

La importancia de ver y ser vistos

Es natural que con muchas menos horas de sol, con más días nublados y lluviosos, más nieblas, etcétera, la utilización de los faros y luces sea más frecuente en invierno que en cualquier otra época del año. Pero no sólo son importantes las luces, que mejoran nuestra propia visibilidad, igualmente lo son las destinadas a que el resto de los conductores nos vean y vean nuestras manobras (luces de posición, stop e intermitentes).

Un repaso general a la iluminación consistiría, principalmente, en la comprobación del funcionamiento de todas las lámparas y en la verificación de la altura de las luces de cruce. Sustituir, en su caso, una lámpara es una operación verdaderamente sencilla, ya que los fabricantes tienen en cuenta la importancia de esta operación y facilitan que la misma se haga con sencillez y brevedad. Normalmente basta un destornillador con cabeza estrellada para los pilotos, y las manos suelen ser herramienta suficiente para las luces de los faros. Respecto a la altura de éstos, son numerosos los vehículos en los que la misma se regula desde el propio tablero de mandos, y de no ser así, el mecanismo de regulación siempre es muy accesible y de sencillo manejo.

El oxido devora los automóviles

Ni que decir tiene que el fenómeno de la oxidación es típicamente invernal. En verano un aguacero tarda poco tiempo en evaporarse y, además, el tiempo es seco. En invierno, por el contrario, la humedad es superior y el agua permanece horas y horas sobre la carrocería sin evaporarse e, incluso, días en los rincones de la misma.

Por otra parte, nieve y hielo, lo que viene añadirse a lo anterior. Como la oxidación está directamente relacionada con la presencia del agua, este proceso es muchísimo más intenso en invierno que en verano.

¿Formas de protegernos de la corrosión? Son muchas. La primera, desde luego, guardar el coche a cubierto, lo que no siempre es posible. La segunda mantenerlo limpio, ya que la suciedad actúa como una esponja reteniendo el agua. La tercera, la pro-

tección con productos especiales de las zonas más sensibles, como fondos de puertas, juntas, marcos, salidas de agua de los capós, etcétera. Una última protección es el cuidado de las gomas y juntas de estanqueidad que evitan el paso del agua.

Herramienta: prolongación de la mano

En la naturaleza existen pocos mecanismos tan maravillosamente hábiles como la mano.

Pero la mano es blanda y el automóvil duro, y la mano es débil y el automóvil fuerte. Suplir estas dos deficiencias es la misión de las herramientas, y gracias a ellas la mano hábil se convierte en dura y fuerte.

Llevar en el automóvil un pequeño equipo de herramientas de poco volumen es enormemente interesante porque pueden resolvernos un gran número de pequeñas incidencias en carretera, evitándonos perder un tiempo precioso.

CÓMO CONducIR DURANTE EL INVIERNO

DURANTE los meses de invierno se suelen reunir varios de los elementos atmosféricos y climatológicos que mayores dificultades ofrecen en la conducción, para un recorrido normal y seguro. Lluvia, hielo, nieve y niebla son los principales, aunque muy a menudo suelen presentarse de manera conjunta, multiplicando o agravando sus efectos sobre la conducción de los vehículos y la seguridad vial. Un buen conocimiento de qué hacer para prevenir estos factores, unas pequeñas precauciones tomadas con anterioridad, la preparación del itinerario procurando evitar los puntos más propicios a estos elementos perturbadores y una conducción ligeramente diferente, pueden solventar más de un problema y algún que otro susto.

La precaución ante los inconvenientes climatológicos que conlleva el invierno comienza en la preparación de un correcto itinerario. Preparar el viaje por carreteras que eviten puertos de montaña, con tendencia a estar nevados o helados, o zonas que presenten bancos de niebla o una pluviosidad elevada, no siempre es posible. No obstante, resulta aconsejable, dentro de lo posible.

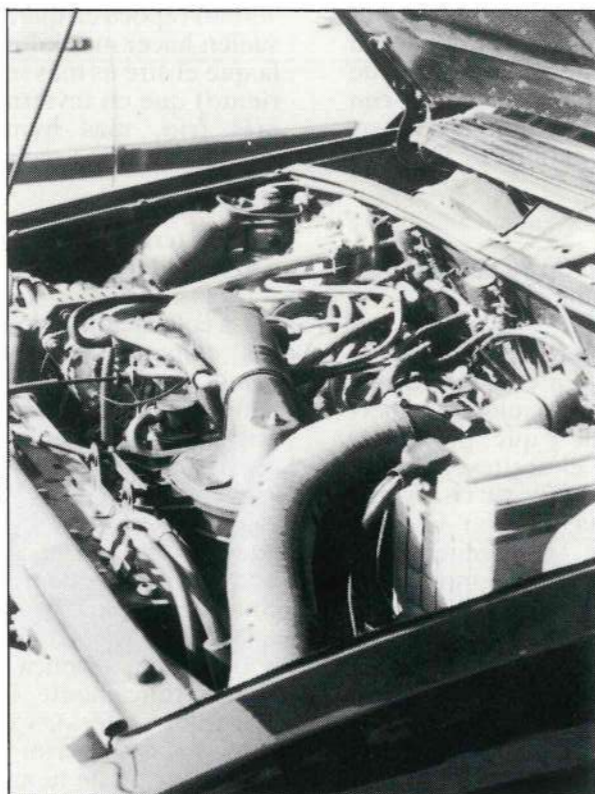
La segunda premisa es la mentalización. Vamos a conducir por algunas vías o tramos que no están en las mejores condiciones

para la conducción. Puede haber quedado disminuida su adherencia (por lluvia o hielo) o la visibilidad (niebla o lluvia) y estas limitaciones hay que sustituirlas con un exceso de precaución, adaptando siempre nuestra conducción a la situación real de la vía en cada momento.

Lluvia

El primer efecto de la lluvia es la disminución de la visibilidad. A veces no sólo por la caída de agua en sí misma, sino por el agua y barro levantado por los neumáticos de los otros vehículos.

En primer lugar, conviene revi-



Hay que procurar mantener el motor del vehículo en perfectas condiciones.

sar las escobillas de los limpiaparabrisas del vehículo; deben estar en perfecto estado o ser sustituidos para evitar que la pérdida de visibilidad sea mayor. Además, conviene tener en cuenta que resulta más difícil limpiar es esa mezcla de agua y barro que levantan los neumáticos de los vehículos precedentes. Tenga en cuenta, además, que los vehículos pesados (camiones, autocares, etcétera) son los que levantan más agua, por lo cual, para mantener una mejor visibilidad, es aconsejable circular a una distancia superior a la habitual, hasta que encontremos el momento oportuno para realizar la maniobra de adelantamiento.

El segundo efecto no deseado de la lluvia es al pérdida de adherencia entre el neumático y el pavimento. Si el dibujo del neumático montado en nuestro automóvil no está bien conservado, estamos multiplicando innecesariamente esta falta de adherencia y el peligro de accidente. No sólo debe vigilar el estado del dibujo, sino la correcta presión del neumático. El efecto extremo de esta falta de adherencia es el denominado «*acquaplaning*». Este fenómeno ocurre cuando el dibujo del neumático (bien por encontrarse en estado deficiente, bien porque el volumen de agua sea superior al que puede evacuar el neumático) no puede eliminar el agua que se encuentra a su paso, produciendo que el coche patine o navegue sobre una película de agua, perdiendo el control de la dirección. Para paliar este peligro conduzca con suavidad, aminorando la velocidad del vehículo sin frenar bruscamente, ya que, caso de hacerlo, podría producirse el bloqueo de las ruedas y el consabido «*patinazo*».

Tenga cuidado al atravesar charcos grandes. Primero, porque no se ve la profundidad, que puede ser mayor de la prevista, y podría quedar atrapado en él. Segundo, porque aunque resultan «*superespectaculares*» las cascadas de agua que se levantan a su paso, suelen ser el preludio del «*acquaplaning*» o de cruzarse el coche bruscamente.

Precisamente por esa disminu-



El hielo que se forma en la carretera cuando la nieve se ha helado es muy peligroso.

ción de la adherencia, resulta aconsejable mantener una mayor distancia con el vehículo que nos precede: necesitará esa superior cantidad de metros para realizar cualquier frenada inesperada. Además, sobre todo en los primeros momentos de lluvia y tras un largo período sin producirse este fenómeno, el agua se mezcla rápidamente con las sustancias (polvo, arena o residuos de los neumáticos producidos por las frenadas) depositadas sobre la calzada, formando una capa muy deslizante y peligrosa.

Por la acumulación de la humedad o, simplemente, por el agua que impregnan las pastillas de frenos, estos elementos tan importantes para la seguridad del vehículo se mojan. Cuando esto se produce, los frenos pierden eficacia. Conviene, además, probar los frenos durante la marcha en repetidas oportunidades, por si se han mojado y perdido eficacia. Si se produce esto, pisar ligera y suavemente el pedal del freno, sin intención de frenar, para poner en contacto discos y zapatas; así, el calor producido por el roce seca la humedad, escurren el agua y recuperan la eficacia.

Por último, conviene reducir la velocidad de manera especial ante curvas, tramos con pavi-

mento empedrado, asfalto brillante, capas de agua, charcos, barro y hojas caídas de árboles.

Todos estos elementos producen una importante pérdida de adherencia, paliable con una disminución de la velocidad.

Niebla

Los bancos de niebla no son un fenómeno exclusivo de los meses de invierno, aunque su frecuencia aumenta durante ese período. La niebla es, en definitiva, agua: son gotitas minúsculas de agua suspendidas en el aire. Además, su característica de presentarse «*por sorpresa*» provoca más inconvenientes que otros fenómenos atmosféricos.

Dos son los efectos producidos por la niebla: pérdida de visibilidad o, al menos, reducción parcial de la misma y disminución de la adherencia de los neumáticos y del pavimento.

La primera recomendación se refiere a la visibilidad: ver y ser vistos. En cuanto aparezca la niebla, encender el alumbrado de cruce y, si el vehículo lo posee, el de niebla, tanto delantero como trasero. No resulta aconsejable circular con las luces de carretera (largas), ya que las gotas de agua

REPORTAJE

que forman la niebla se comportan como un espejo devolviendo la luz y pudiendo deslumbrar al conductor.

También respecto a la visibilidad, las gotas de agua suspendidas en el aire irán depositándose sobre el parabrisas al cruzar el vehículo el banco de niebla, disminuyendo esta capacidad. Un buen estado de las escobillas del limpiaparabrisas es fundamental para eliminarlas. Igualmente, la niebla propicia el empañamiento de los cristales del vehículo. Para eliminar este inconveniente, dirigir los chorros de aire del sistema de ventilación/refrigeración hacia éstos y encender, caso de poseerse, la luneta térmica posterior. En último extremo, utilizar un paño limpio y seco para desempañar.

Pero, además, la niebla, como agua que es, provoca pérdida de adherencia. Las gotas de agua que la integran terminan condensándose sobre el pavimento y sobre los neumáticos, pudiendo ser responsables de un posible «patinazo». Para evitar males mayores, conviene seguir las mismas normas que si de lluvia se tratase, fundamentalmente moderando la velocidad de marcha y extremando la precaución.

Hielo

Probablemente el elemento más traicionero para el automovilista, el hielo no siempre «avisa» de su presencia con síntomas evidentes (las placas de hielo pueden permanecer varios días en un punto determinado sin desaparecer y sin ser detectables por el conductor hasta estar encima). El hielo convierte la calzada, simple y llanamente, en una «pista de patinaje».

El primer inconveniente de una helada reside en el arranque del motor y la limpieza de los parabrisas del vehículo. Esto último, que se puede eliminar con una rasqueta o con alcohol, son el primer aviso de los peligros del hielo.

Se debe tener en cuenta que existen zonas especialmente propensas a acumular hielo: umbrías, badenes, tramos sobre puente o bajo ellos, zonas de humedad o protegidas del sol... La pérdida de adherencia puede

llegar, en el caso del hielo, a ser total. En cualquier caso, la distancia de frenada aumenta hasta 10 veces la normal.

Hay que resaltar que no existe ningún elemento que permita conducir sobre hielo en condiciones de total seguridad, ni tan siquiera en condiciones aproximadas a la circulación sobre pavimentos secos. Las cadenas, que son el método más tradicional, bastan para circular, aunque hay que aumentar la precaución. Lo ideal sería colocarlas sobre las cuatro ruedas del vehículo, aunque en nevadas ligeras basta con colocarlas en las ruedas motrices. Conviene quitarlas en cuanto termina la necesidad (la nieve), ya que perjudican a neumáticos, transmisión, amortiguadores y pavimento.

Otro indicativo de la existencia de hielo en la calzada es una dirección ligera, como si ésta «flotara». Ante esta posibilidad, reduzca la velocidad, levantando el pie del acelerador, y sin frenar bruscamente; todo lo más, algunos toques suaves al freno, para evitar un bloqueo de las ruedas.

Nieve

La nieve convierte la calzada en algo sumamente deslizante en toda situación. Si se enfría, porque se convierte en hielo; si se derrite, porque pasa a estado líquido (agua) y tiene grandes efectos anti-adherentes; si está blanda y recién caída, conserva unas características de deslizamiento muy acentuadas. En suma, una verdadera maestra del deslizamiento y del derrapaje.

La caída de los primeros copos de nieve producen, también, una disminución de la visibilidad. El limpiaparabrisas debe eliminar, con un adecuado estado de conservación, este inconveniente.

Pero el efecto más importante de la nieve es la pérdida de adherencia. La conducción sobre nieve o superficie nevada debe ser suave, sin gestos bruscos, ni aceleraciones o frenadas súbitas. Conviene utilizar cadenas, fundamentalmente en las ruedas motrices y si es posible en todas. Pese a que los frenos sirven de poco,

conviene comprobarlos suavemente cada poco tiempo, probando su eficacia y secándolos si es necesario. En caso de producirse un derrapaje, girar suavemente la dirección hacia el lado al que se deslice la parte trasera del vehículo para intentar corregir la trayectoria.

Se suele recomendar circular, en caso de vías nevadas, por las roderas dejadas por anteriores vehículos. No obstante, existe el peligro de que la nieve situada entre ambas líneas se haya endurecido por efecto del frío y que, convertida en bloques de hielo, perjudiquen los bajos del coche, especialmente el cárter, al tropezar con ellos. Igualmente, cuando hay una sola rodera (en carreteras de poco tránsito), extremar la precaución en cambios de rasante: otro vehículo puede circular en sentido contrario por esa misma rodera.

Circular a una velocidad adecuada a las circunstancias de la vía, en la relación más alta que razonablemente pueda usarse, presionando levemente el acelerador. Para arrancar sobre nieve y evitar el deslizamiento, utilizar una marcha más larga (segunda, por ejemplo), con una aceleración suave y soltando lentamente el embrague. Suba las rampas lentamente, a velocidad más alta que razonablemente se puede utilizar; baje las pendientes lentamente, a velocidad moderada, usando los frenos lo imprescindible y reteniendo la marcha con el motor.

Por último, dos cuestiones relacionadas con la visibilidad durante y después de la nevada. Durante la nevada, no utilizar las luces largas (de carretera), ya que los copos de nieve se comportan como un espejo y devuelven la luz, deslumbrando al conductor. Tras la nevada, suele lucir el sol y la fuerte luz produce una reverberación de los rayos solares sobre la nieve, molestando la visión y dañando la vista. Unas gafas con cristales oscuros o ahumados solventan el problema.

Reportaje aparecido en la Revista «TRAFICO» del mes de Diciembre.

Donem pas a les Festes

Barcelona aposta pel Transport Públic.

El taxi és el transport públic còmode, eficaç i que no té problemes d'aparcament.

En aquestes festes, el taxi et pot servir de gran ajuda en els teus desplaçaments.

A més, el taxi va per carrils especials, no l'afecten les restriccions de trànsit i circula per més de 50 km de carril bus-taxi.

Per Nadal, fes servir el taxi i tots els altres transports públics. Et duran a tot arreu.



ENERO						
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
^{23/30}	^{24/31}	25	26	27	28	29

FEBRERO						
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28					

MARZO						
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

ABRIL						
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

MAYO						
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				



JUNIO						
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

JULIO						
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
^{24/31}	25	26	27	28	29	30

**PATROL
VANETTE
TURISMOS**

**CAMIONES
CARRETILLAS
FURGONETAS TRADE**

AGOSTO						
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

SEPTIEMBRE						
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

OCTUBRE						
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
^{23/30}	^{24/31}	25	26	27	28	29

NOVIEMBRE						
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

DICIEMBRE						
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

RESOLUCION DEL IV CONGRESO DEL STATC

El Cuarto Congreso del Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Catalunya (STATC), que ha tenido lugar los días 26 y 27 de noviembre pasado en el marco del Forun Tibidabo, bajo el slogan: PER UN TAXI MILLOR, CONTINUEM TREBALLANT, ha llegado a las resoluciones que se detallan más abajo.

A este Congreso han asistido delegados de todas las comarcas catalanas, los cuales han aprobado las líneas generales de acción sindical del STATC para los próximos cuatro años, siendo en buena manera una continuación de los puntos que ya este Sindicato hizo llegar en su día a la Administración bajo el nombre de "Programa Taxi-92".

Los puntos principales de este programa de acción sindical son:

- Homologación de un taxi tipo que abarate costos derivados de la infinidad de modelos actualmente existentes y ofrezca un grado de seguridad mayor.

- Seguridad Social equiparada al Régimen General.

- Elaboración de un Reglamento que recoja la actual problemática del sector en toda Catalunya.

- Crédito a bajo interés para la sustitución del vehículo.

Así como otros muchos puntos que no por menos importantes no están relacionados aquí.

En el Congreso ha sido elegido el anterior Secretario General, **Miguel Tomás Romero**, lo cual se valora muy positivamente, pues viene a decirnos que la línea de trabajo ha sido la correcta. De igual manera el Secretariado Ejecutivo electo ha correspondido con el propuesto en la ponencia de Candidaturas por el secretariado saliente, y que queda compuesto, a parte de los Secretarios Generales de las Uniones Intercomarcales de Tarragona, Girona y Barcelona, así como el Presidente de la Asociación Provincial de Lleida; por:

FERNANDO ATENCIA CRESPILO, RAFAEL CARMONA LOPEZ, SEBASTIAN DELGADO RAMIRO, FÉLIX FRAILE JUAREZ, MIGUEL MORALES ALBA, LLUÍS PADROS LLAYBROS y BERTOMEU SERRA MACIPE.

Es de destacar la presencia del Sr. Angel Colom de Esquerra Republicana de Catalunya y del Sr. Celestino Sánchez del Partit dels Comunistes de Catalunya, que han recogido nuestras inquietudes y se han comprometido a hacer llegar las mismas al Parlament de Catalunya.

De igual manera hemos contado con la presencia de representantes de la Administración, tales como la teniente de Alcalde Mercè Sala, el Regidor de la Vía Pública del Ayuntamiento de Barcelona, Sr. Joan Torres y el Sr. Andreu Nebot, Director del Servicio del Taxi de la EMT.

También se ha contado con la presen-

cia de los secretarios generales de las Federaciones del Transporte de UGT y CC.OO., así como representantes de la Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi de España y otras federaciones del estado.

Mención especial merece el hecho de

que el Plenario del Sindicato decidió dar refuerzo a la convocatoria de Huelga General del pasado día 14 de diciembre, siendo las principales reivindicaciones de este sindicato:
- Actualización de las tarifas interurbanas.

- Jubilación a los 60 años.
- Salario mínimo interprofesional.
- Eliminar la carencia de los 15 días de baja a la hora de prestaciones por incapacidad laboral y
- Créditos a bajo interés para la renovación del material.

LOS NÚMEROS DEL SINDICATO

S.T.A.T.C. Y GESTORIA

DEBE

SALARIOS Y SUELDOS	3.863.918
VARIOS PERSONAL	368.722
ARRENDAMIENTOS	150.190
REPARACION Y CONSERVACION LOCAL	196.173
SUMINISTROS	88.196
MATERIAL OFICINA	282.011
ASESORIA JURIDICA	300.310
DESPLAZAMIENTOS	140.056
COMUNICACIONES	348.928
SEGUROS SOCIALES	712.196
HACIENDA PUBLICA	239.043
OTROS GASTOS	790.182
REGLAMENTOS Y PROPAGANDAS	49.565
BENEFICIOS DEL EJERCICIO	2.907.192

HABER

10.436.682

BENEFICIOS POR:

SEGUROS VEHICULOS	1.133.195
TRAMITACIONES VARIAS	6.409.625
CUOTAS	2.415.064
OTROS INGRESOS	478.798

10.436.682

BALANCE AL 31 OCTUBRE 1988

ACTIVO

INMUEBLES	10.465.257
MOBILIARIO	4.030.662
INSTALACIONES	1.100.033
DEUDORES	555.000
CAJA Y BANCOS	4.458.665

20.609.617

PASIVO

BENEFICIOS HASTA 31-12-1987	14.804.403
BONOS LOCAL	232.000
ACREEDORES (VENTA LOTERIA)	45.542
ACREEDORES (POR SEGUROS VEHICULOS)	2.620.480
BENEFICIOS DEL EJERCICIO	2.907.192

20.609.617

SEAT MALAGA



AL SERVICIO DEL TAXISTA

Entra en el Club de la Gente Satisfecha. Para que disfrutes del confort, sin echar de menos las prestaciones. Entra en la extensa gama Malaga y disfruta.

Y además con las mejores condiciones en la compra y la financiación, con la máxima valoración y con un especializado servicio de asistencia.

SABEMOS COMO ATENDERLE



c/. Pallars, 128-130
Tel. 300 41 11

c/. Bolivia, 99
Tel. 300 87 11
BARCELONA

Vía Augusta, 12
Tel. 384 02 51
BADALONA

Anselm Clavé, 65
Tel. 870 30 54
GRANOLLERS

Avda. Maresme, 475
Tel. 790 38 40
MATARO

TARIFAS

NUEVAS TARIFAS EN BARCELONA

La comisión de precios de Cataluña en fecha 15 de Diciembre de 1988 y cumpliendo lo acordado por el STATC, la Cooperativa del Taxi, la Cooperativa la Jota y la Entidad Metropolitana de Transportes en fecha 4 de mayo de 1988, aprobó las tarifas solicitadas por las citadas Entidades para el servicio del Taxi

Metropolitano que serán:

- Servicio Mínimo: 210 ptas.
- Hora de espera: 1.040 ptas.
- Kilómetro recorrido
 - Tarifa 3: 52 ptas.
 - Tarifa 2: 72 ptas.
 - Tarifa 1: 82 ptas.

Estas tarifas entrarán en vigor a partir del 2 de Enero de 1989.

PER FI S'APROVAREN LES TARIFES A TERRASSA

Notificació acord del Plé

Amb data 24 d'octubre de 1988 l'Excm. Ajuntament en Plé va aprovar entre d'altres els següents acords:

PRIMER.- Incrementar les tarifes del servei d'auto-taxi en el Municipi de Terrassa i en conseqüència actualitzar les tarifes a les quantitats següents:

TARIFES PROPOSADADES	
Baixada de bandera	90
Km. recorregut	50
Hora d'espera	1.020
Suplement nocturn	60
Suplement festius	60
Suplement equipatges,	

excepte bosses de mà i maletes que no superin
60 x 40 x 20 cm. 30

SEGON.- Donar compte d'aquest acord a la Comissió de Preus de Catalunya.

Contra l'esmentada resolució, que posa fi a la via administrativa pot vosté interposar recurs contenciós-administratiu davant de l'Audiència Territorial de Barcelona, previ el tràmit de reposició a que es refereix l'article 52 de la Llei de 27 de desembre de 1956 davant d'aquesta Alcaldia-Presidència en el termini d'un mes, sense perjudici, no obstant de qualsevol altre recurs que estimi convenient.



En París nos envidian

¡La TAXI CARD!

Una tarjeta para pagar el taxi. Y es que en Barcelona hay imaginación, ideas que nos están dando fama de innovadores en las grandes capitales del mundo.

La TAXI CARD. El pago limpio, cómodo y siempre a punto. Para dotar de un instrumento más de trabajo a quienes se desplazan continuamente por motivos profesionales. Para controlar de forma eficaz los gastos de transporte en la empresa. Para atender viajes imprevistos. La TAXI CARD hace más rentable su tiempo y su capacidad de gestión.

La modalidad de «tarjeta temporal» une a todas las ventajas de la TAXI CARD la del prestigio, ya que vd. podrá obsequiar a invitados, congresistas, asistentes a ferias y convenciones, etc. TAXI CARD, la manera más eficaz, rápida y cómoda de circular por el Area Metropolitana de Barcelona. TAXI CARD, el placer de viajar en taxi.



CORPORACIÓ
METROPOLITANA
DE BARCELONA

Información: Tel. 336 00 00

laCaixa
CAIXA DE PENSIONES

IV Congreso del STATC. Per un taxi millor, continuem treballant

Dos frases, sólo dos y más bien cortas, pero que grande es su contenido. Por un lado nos da una lección de cómo han de funcionar los sindicatos, de una manera democrática y participativa, por otro lado nos da otra lección, más grande todavía, la lección de la perseverancia en la lucha honesta por la mejora social, no sólo del taxista, sino de los autónomos en general.

Todavía no he visto ningún otro «sindicato» del taxi en Barcelona que celebre su Congreso, ni donde sus dirigentes pongan su cargo a la elección de sus bases. Tal vez, tengan miedo a perder sus cargos vitalicios, pues sólo con demagogia es muy difícil mantenerse arriba. Es el trabajo serio, y no los castillos en el aire, lo que confirma a las personas en sus puestos.

«Continuem treballant». Esta frase implica dos cosas, importantes, primero recoge toda la historia del STATC, historia de lucha social por la consecución de un mejor modo de vida para los autónomos. Lucha en la cual han participado todos los hombres que han querido demostrar que los autónomos no estaban dormidos, que eran sensibles a la problemática social de nuestro país y que eran capaces de unirse por conseguir sus reivindicaciones. El STATC ha supuesto un paso gigantesco en la estructuración social, ha supuesto un paso gigantesco en la estructuración social, ha supuesto romper con la vieja idea de los «industriales», creando la idea del trabajador autónomo. Ha sido en definitiva un autoreconocimiento de la verdadera situación que vivía el taxista, el tendero, y un sinfín más de profesionales por cuenta propia. El STATC ha hecho ver claramente a los autónomos que no son, sino trabajadores asalariados, cuyo verdadero patrón no es otro que la Administración, que los utiliza para cubrir una serie de servicios que les correspondería cubrir, pero que les resultaría demasiado caro.

Por otro lado esta frase deja

abierta la puerta de la Lucha Sindical por la consecución de una sociedad más justa, económica y socialmente para los trabajadores autónomos, lucha en la que deben participar todos aquellos que, con seriedad y responsabilidad decidan aportar su trabajo en dicha consecución. Olvidando las posturas demagógicas y los golpes de efecto para promocionarse.

F. Murillo

TAXI BLANCO ¿CUANDO?

El sueño de los taxistas barceloneses es conseguir los taxis blancos. ¿Y por qué queremos los taxistas el taxi blanco? Con qué problemas nos encontramos a la hora de comprar un coche. Muchos compañeros se preguntarán qué problemas tenemos si las casas de coches no los dan pintado de negro y amarillo. Pues el primer problema que tenemos es la diferencia de calor que hay dentro de un coche negro y un coche blanco, pues según los expertos es de siete u ocho grados de diferencia. Yo no sé si es más o menos, pero todos sabemos que cuando llega el verano lo mal que lo pasamos y si no fijaros en algunos compañeros como se han puesto tablas y otras cosas en la vaca. Pero esto no es todo, hay más. Cuando nos cambiamos el coche y vamos a las casas de compra y venta de coches y ven que es un taxi lo primero que te dicen es que es un taxi y lo tienen que pintar para poderlo vender, en definitiva que te lo pagan a precio de chatarra o poco más y si no se lo vendes a ellos y lo haces particularmente pues ya sabéis lo que os queda, gastarse un dinero en pintarlo, un dinero que luego no sabes si lo podrás sacar.

Hay más, antes decía que algunos compañeros que las casas nos daban los coches pintados de negro y amarillo, pues bien todos sabemos que los coches están hechos en serie como otras muchas cosas de una sociedad de consumo, pues bien todo lo que se hace en serie no sale perfecto, porque a veces se queda un tornillo flojo, otras veces se ponen piezas defectuosas y una vez montadas hay se quedan y quien nos

asegura a nosotros que esos coches que salen defectuosos no los guardan para cuando pidan un coche para taxi. No es una afirmación es una pregunta. Pero todos sabemos que cuando compramos un coche los primeros días, los primeros meses tenemos que acudir que nos solucionen pequeñas pijaditas, pijaditas que nos suponen pérdida de tiempo y de trabajo.

Bueno pues todo esto son los problemas que tenemos los taxistas. Y cuando una organización le dice al alcalde de Barcelona señor Maragall, que los taxistas quieren el coche blanco el señor Maragall se le ocurre decir que el color negro y amarillo es para Barcelona como la Catedral o la Sagrada Familia, pero el señor Maragall ni está pidiendo limosna en la puerta de la Catedral, ni está de paleta en la Sagrada Familia, ni tampoco tiene que hacer el taxi, por eso piensa así.

¿Pero qué están haciendo las organizaciones del sector para conseguir el coche blanco?

Pues muy poco o casi nada, el único que está haciendo algo es el S.T.A.T.C. que lo tiene incluido en el programa de taxi 92. Pero ¿qué estamos haciendo los taxistas? nada y así que conseguiremos, nada.

Yo estuve llevando durante dos o tres meses un cartel pegado en la parte trasera del coche, pidiendo el coche blanco y como yo había dos o tres compañeros más en toda Barcelona, de 11.000 taxistas que sólo haya dos o tres que lleven un cartelito es como de risa.

En toda España donde los coches eran negro o de otro color oscuro los han cambiado por el blanco: Madrid y Sevilla por poner dos ejemplos.

Pero en Barcelona somos diferentes. Yo personalmente pienso que podemos conseguir que para el 92 el coche blanco sea una realidad entre otras muchas cosas que necesita el sector pero para eso tenemos que hacer una compañía fuerte todas las organizaciones y los taxistas. Todos juntos lo podemos conseguir.

SIMON ALVARADO BENITEZ
Licencia 7992

EL SERVICIO CIVIL DE GESTION INFORMA

Como cada vez que es necesario nos dirigimos a todos los compañeros taxistas, para recordarles las gestiones que deben realizar, relativas a la explotación del taxi.

A primeros de año, como ya sabréis, debemos realizar diversas gestiones fiscales: liquidación del cuarto trimestre del IVA,

declaración anual de dicho impuesto y liquidación del pago fraccionado correspondiente al segundo semestre a cuenta del IRPF.

Evidentemente, estas gestiones podéis realizarlas a través del Sindicato, para lo cual deberéis aportar:

- Nueve etiquetas identificativas,
- Libro-registro relleno hasta final de año.
- Ejemplares blancos del modelo 300 o 310 del año 87 (tres) y
- Ejemplar blanco del modelo 130, 88-1S.

FIAT

MERIDIANA MOTORS, S.A.

CONCESIONARIO FIAT

Ofrece a su distinguida clientela los mejores servicios de venta, reparación y recambios.

Visítenos y le atenderemos sin compromiso por su parte.

Ada. MERIDIANA n.º 326 - Tel. 349 33 12 - 349 31 62 - 08027 - BARCELONA

FONDO SOCIAL PARA LOS AFILIADOS AL STATC

El Secretariado Ejecutivo del Sindicato, reunido el pasado día diecisiete, cumpliendo con la voluntad expresada por sus afiliados en su IV Congreso, decidió iniciar las gestiones pertinentes para constituir el Fondo Social del STATC. Dicho fondo, como ya se dijo en el Congreso, viene a paliar, en medida de nuestras posibilidades, una serie de necesidades que actualmente tiene el taxista originadas por lo injusto del régimen que tenemos en cuanto a Seguridad Social se refiere.

El Fondo Social del STATC, en principio y a causa de falta de medios económicos, cubrirá el pago de las cuotas de autónomos en caso de baja. Existiendo las siguientes variantes:

En caso de baja por enfermedad, el Fondo cubrirá el pago de las cuotas desde el segundo mes hasta el decimoctavo; y en caso de accidente, cubrirá desde el segundo mes hasta el momento del alta, devolviendo al accidentado las cantidades abonadas por el Fondo si la compañía contraria le abona la indemnización por días no trabajados. Entendiéndose siempre que la cuota a cubrir será de acuerdo con la base mínima de cotización vigente.

Todas las prestaciones realizadas por el Fondo Social del STATC deberán ser gestionadas, tanto en su solicitud como en su pago, a través de los Secretariados de las distintas Uniones Territoriales del Sindicato, y será imprescindible la presentación de los partes de baja, confirmación y alta de la Seguridad Social, para la consecución de las mismas.

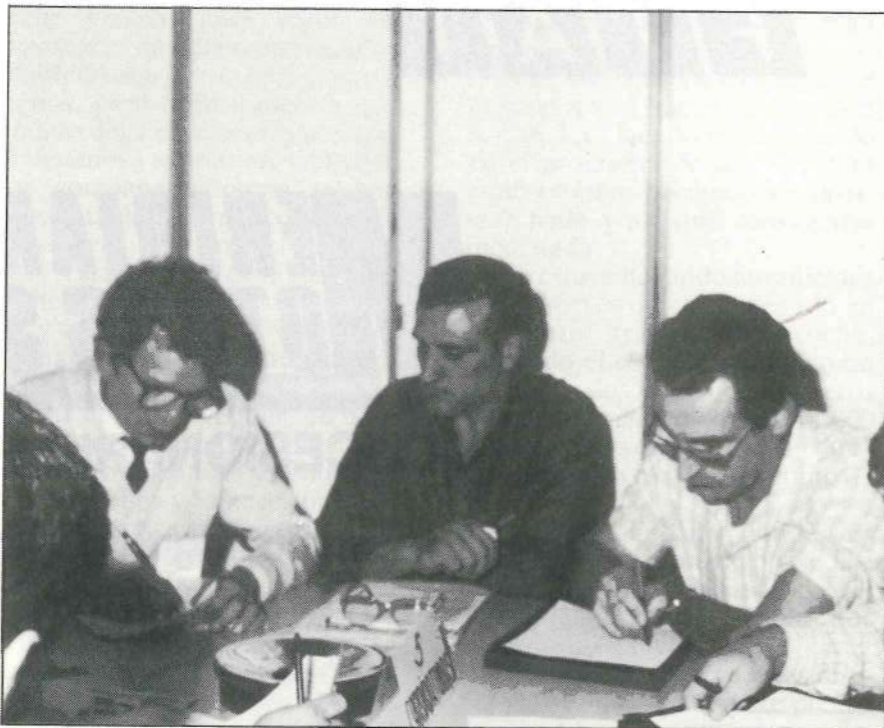
Tendrán acceso a los servicios del Fondo Social del STATC todos los afiliados del Sindicato en toda Catalunya, que hayan aportado la cantidad inicial de mil pesetas. Mensualmente el Sindi-

cato dedicará un cinco por ciento de la cuota sindical a dicho Fondo, por lo que el afiliado, salvo el desembolso inicial, no deberá hacer ningún pago específico más. Además de estos medios, el Fondo Social del STATC buscará la colaboración económica de empresas y entidades sociales o económicas, para su mantenimiento.

El Fondo Social quedará creado a partir del próximo día uno de enero de mil novecientos ochenta y nueve, y comenzará a prestar su servicio a partir del uno de junio del mismo año.

En otro orden de cosas, comunicamos a todos los compañeros que, a partir del próximo mes de enero, por decisión del IV Congreso del Sindicato, la cuota trimestral será de novecientas pesetas.

Asimismo, comunicamos a todos los compañeros jubilados que se ha constituido la Secretaría de Jubilados del STATC, de la cual es responsable el compañero Bartomeu Serra Macipe, el cual estará a vuestra disposición todos los lunes y jueves de diez a una y media de la mañana en el local del Sindicato.



La voluntad de los afiliados al STATC en su IV Congreso ha permitido la creación de este Fondo.

MERCEDES A BAJO COSTE

El STATC negocia con la casa MERCEDES BENZ la adquisición de 500 vehículos, modelo M-190, al precio especial de 2.400.000 pesetas. El precio normal de este coche es de 3.400.000 pesetas. Todo aquel que esté interesado en la compra de un vehículo de estas características que se ponga en contacto con las oficinas del STATC.



EL SERVICIO DE SEGUROS DEL STATC, SERIO, EFICAZ... Y NADA CARO

Muchos compañeros que se afiliaban al Sindicato, cuando viene al local se encuentran con la grata sorpresa de que, además de los servicios que se facilitaban hasta ahora, tienen a su disposición un departamento específico para seguros.

Estos compañeros se encuentran con un servicio eficaz, que les resuelve el principal problema; contratar un seguro, que a la vez de serio sea, dentro de lo posible, económico.

Lo que tal vez no sepan, es el gran trabajo que le ha costado al Sindicato llegar a este nivel.

El Servicio de Seguros del

STATC se empieza a gestar, a pesar de los intentos anteriores, verdaderamente a partir de la creación del nuevo seguro comunitario. En ese momento el taxista se encontró con dos graves problemas; por un lado el precio prohibitivo de las primas de los seguros de los taxis, y por otro la dificultad para encontrar compañías que los admitiesen.

El Sindicato inició las gestiones necesarias para resolver ambos problemas, gestiones que han dado sus frutos. Hoy tenemos resuelto el problema a casi mil compañeros, ofreciéndoles seguros a terceros desde treinta y

cinco mil pesetas, roturas de cristales por mil doscientas y todo tipo de seguro que se quiera contratar (vida, hogar, pensión, etc.).

Ahora nuestra tarea es continuar creciendo y conseguir aglutinar a todos los compañeros del Sindicato, con lo que se aumentará nuestra fuerza y nuestra eficacia, más si cabe.

INFORMACIONES

SERVICIO BUTANO

Todas las ventajas de nuestra energía están muy cerca de usted. Si desea más información sobre las ventajas de utilizar gas en su taxi, o sobre la instalación del depósito, diríjase a:

Delegaciones:

Barcelona.
C/ Motores, s/n.
Tels. (93) 331 06 50 / 332 72 00.
08004 Hospitalet de Llobregat (Barcelona)

Bilbao
Ctra. de Santurce a Ciérvana, Km. 2.
Tel. (94) 461 70 00
48980 Santurce (Vizcaya).

La Coruña.
Ctra. de La Coruña a Carballo, Km. 4.
Lugar de Nostián.
Tels. (981) 25 15 58 / 25 15 62
15191 Nostián (La Coruña).

Madrid.
C/ General Martínez Campos, 3, 1.º. Tel. (91) 448 13 11. 28010 Madrid.

Cartagena.
Ctra. Particular de Repesa.
Tels. (968) 50 04 50 / 50 04 54.
50 04 58 Escombreras (Murcia)

Palma de Mallorca.
C/ General Riera, 1 (esquina Vía Alemania).
Tel. (971) 75 77 05
07003 Palma de Mallorca.
(I. Baleares).

Ibiza.
Ctra. Sta. Eulalia por Jesús, s/n.
Tel. (971) 31 13 62 / 31 31 79
07008 Sta. Eulalia del Rfo (Ibiza)
(I. Baleares)

Valencia.
Avinguda dels Arcs, 25.
Tel. (96) 154 55 00
46940 Manises (Valencia).

Sevilla.
Ctra. de la Isla Menor, Km 4.
Tel. (954) 69 28 00
41080 Dos Hermanas (Sevilla).

Red de suministro de gas para el taxi.

Estaciones de servicio Gasauto

Gasauto. Madrid 1.
M-30 en su confluencia con la C/ Méndez Alvaro.

Gasauto. Barcelona 1.*
Zona Franca, calle K (junto a Mercabarna)

Gasauto Zaragoza.
Unión Profesional del Automóvil, S. A.
Ctra. Castellón, Km. 4,9.

Gasauto. Palma de Mallorca.
Almacén Butanpalma, S. A.
Polígono Son Castelló.
C/ Gremio Silleros y Alabardeiros, 12

Gasauto. Valencia.
Dels Gremits, 18. Polígono Industrial Vara de Quart.
Junto Cooperativa Valenciana de Taxistas.

* Prevista su entrada en servicio en el mes de mayo.

Postes en las factorías de Repsol Butano

Barcelona.
Paseo de Zona Franca.
C/ de los Motores, s/n.
Hospitalet de Llobregat.

Palencia.
Ctra. de Burgos-Portugal, Km. 80.
Soto de Cerrato.

Sevilla.
Ctra. Isla Menor, Km. 4.
Dos Hermanas.

Vigo.
Ctra. Vigo-Madrid, Km. 4,500.
Mos (Pontevedra).

Alicante.
Ctra. de Alicante-Elche, Km. 8,5.

Tarragona.
Ctra. Salou, Km. 0,800.

Córdoba.
Ctra. Palma del Río, Km. 5,500.

Granada.
Ctra. de Madrid, Km. 424,500.

Málaga.
Camino de la Térmica, 113.

La Coruña
Ctra. de La Coruña-Carballo, Km. 4.
Lugar de Nostián.

INFORMACIONES

ITV EN CATALUÑA

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 12.0 - Estació Barcelonès Oest, Sant Just Desvern.

Tel. (93) 372 18 11



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

LA CE IMPULSA PROYECTOS POR 13.500 MILLONES PARA REDUCIR LA MORTALIDAD EN LAS CARRETERAS

Los accidentes de carretera en los países de la CE provocan cada año 55.000 muertos, 1,7 millones de heridos y 150.000 invalideces permanentes. El coste social de este desastre es incuantificable, pero los gastos sanitarios y las indemnizaciones superan anualmente los 400.000 millones de pesetas. Para superar estos problemas, las autoridades comunitarias han aprobado 70 proyectos que tratarán de informatizar el tráfico.

ayer la operación de los 70 primeros proyectos de investigación, seleccionados de entre un total de 190 propuestas recibidas de empresas y organismos públicos de los 12 países de la CE. 1.100 investigadores dispondrán a partir de enero del próximo año de 13.500 millones de pesetas (la mitad aportados por la Comunidad) para definir las carreteras inteligentes del mañana, el control informático del tráfico y las normas que es necesario adoptar para que puedan circular coches que impidan el choque frontal, provistos de *caja negra* como los aviones y con capacidad de quitar el mando a los conductores

cuando éstos se atrevan a desobedecer las señales de tráfico.

Sólo el principio

Esta primera tanda de proyectos es sólo el principio. El objetivo de investigación básica y pre-competitiva del Drive se viene a sumar además a los proyectos Prometeo y Európolis, patrocinados por el programa Eureka, que están dirigidos a construir vehículos y sistemas de utilización directa por la industria.

Noticia aparecida en el periódico "EL PAÍS" el pasado 9 de diciembre de 1988.

Al margen de la siniestralidad, el mal estado de las carreteras europeas y los atascos que sufren todas las grandes ciudades, producen un gasto excesivo de carburante que los expertos comunitarios evalúan en 2,7 billones de pesetas por año. A ello hay que añadir entre 700.000 millones y 1,4 billones de pesetas que cuesta combatir la polución atmosférica.

El tráfico por carretera está sobresaturado y no hay espacio ni dinero suficiente para construir infraestructuras de transporte al ritmo con que crece el número de automóviles. El caos de la circulación rodada en todas las áreas metropolitanas europeas y en las vías que les comunican entre sí, exige soluciones globales y, con este objetivo, la CE ha puesto en marcha el programa Drive (Dedicated Road Infrastructure for Vehicle Safety in Europe).

La comisión Europea anunció



El índice más alto de mortalidad se lo lleva la carretera, más que ninguna enfermedad.

POR FIN UN DÍA DE FIESTA EN SABADELL

Por fin los taxistas de Sabadell hemos conseguido que se implante el día de fiesta en nuestra ciudad. Con esta medida que empezó a aplicarse el pasado mes de septiembre se intenta adecuar la oferta a la demanda del servicio de auto-taxis los fines de semana, que hasta estos momentos podía calificarse de caótica al existir una situación en la que los sábados había una super-flota en la calle y los domingos no había nadie para cubrir los servicios. Además, y esto es lo más importante, los taxistas vamos a disponer de un día libre, un día de fiesta para disfrutarlo con nuestras familias.

Haciendo un poco de memoria, recordaremos que esa reivindicación tanto tiempo exigida, fue aprobada por el Pleno del Ayuntamiento en febrero del año pasado, pero la medida no había sido implantada por la falta de voluntad política del propio Ayuntamiento. La solución vino dada a raíz de la entrevista mantenida con el Alcalde, el concejal del Area, Antonio Trives, el secretario general del STATC, Miguel Tomás y el Secretario de la Unión Comarcal de Sabadell, Sebastián Delgado. En esta entrevista se le informó al alcalde, Antoni Farrés de la situación en que vive el sec-

tor del taxi en la ciudad, con una flota demasiado grande para las necesidades de la misma y donde es necesario hacer largas jornadas de trabajo para obtener un jornal decente. Así se le presentaron la adecuación de las tarifas, ya muy desfasadas, y el día de fiesta semanal, como medidas puntuales, tendentes a mejorar parcialmente la situación. Conscientes de que con ellas no se solucionarían en su totalidad, le hicimos ver la necesidad y urgencia con que se debía actuar para no degradar, aún más, la situación del sector.

...



MONTEPIO DE CONDUCTORS

SANT CRISTÒFOL. 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

CATALUÑA

.../

Por su parte el Alcalde se hizo eco ampliamente de todos los problemas que se le habían expuesto y nos afirmó su voluntad de que el día de fiesta semanal se implantase tal y como el STATC había propuesto en su día. Es decir: el 50% de la flota haría fiesta el sábado y el otro 50%, el domingo, alternándose cada mes. Si bien esta medida tiene un carácter provisional y se implanta a modo de prueba como para comprobar si realmente tiene los efectos deseados, nos parece un acuerdo muy positivo porque sienta unas buenas bases de negociación.

Después de la reunión mantenida con el Alcalde, se tuvo aún que esperar varias semanas para que los servicios técnicos del Ayuntamiento pusieran a punto la implantación de ese día de fiesta. También se tuvo que esperar el período de vacaciones del mes de agosto, en que la vida ciudadana prácticamente se paraliza, para que hoy ya podamos decir que nuestra reivindicación es ya una realidad.

Por otro lado, ante la presencia de un grupo minoritario de taxistas que están manifestando su deseo de que este día de fiesta, sea un día fijo de la semana, dividiendo la flota en siete grupos, el STATC quiere hacer saber que no descarta que una vez finalizado el período de prueba del sistema actualmente en vigor, se cambie por otro, para lo cual se convocará una Asamblea General del Sector en la que se valorará si se deja definitivamente este sistema o se cambia al diario. Este sindicato quiere, por lo tanto, hacer llegar a todos los taxistas de Sabadell nuestra firme voluntad de que se haga siempre lo que la mayoría acuerde democráticamente.



Los taxistas de Sabadell tendrán por fin un día libre.

Presidente del Consejo de Redacción: MIGUEL TOMAS ROMERO
Consejo de Redacción: JOSE DELTORO, RAFAEL CARMONA
Directora: PAU BOLAÑOS
Secretario de Redacción: FRANCISCO MURILLO
Colaboradores: RAFAEL ARNAL MAÑEZ
Redacción: STATC. Carlos I. 82 - 08018 Barcelona - Tel. 300 23 14
Exclusiva de Publicidad: F.G.P. Y ASOCIADOS, S.L.
Villarroel, 204-206 - Barcelona - Tel. 419 27 66
Director de Publicidad: FRANCISCO GIBERT
Fotocomposición: ESTIL TYPE, S.A. Tel. 300 98 07
Imprime:
CANIGO SCCL. Mallorca, 206 08007 Barcelona.
D.L.: B-40053/80



Buscamos instaladores



- EL MAS AVANZADO DEL MERCADO ACTUAL
- DIGITOS DE MUY ALTA LUMINOSIDAD
- ALTA CALIDAD
- MAXIMAS POSIBILIDADES DE TARIFACION
- EXTRAPLANO
- RELOJ-CALENDARIO PERMANENTE
- EXTRAIBLE

Premel s.l.
PRECISION MECANICO ELECTRONICA S.L.

Avda. Baja Navarra, 44
Teléfs. 948 - 249966
241787
31004 PAMPLONA

**EN TODO EL MUNDO
UN SIMBOLO DE CONFIANZA**

PONGA LA



Para millones de conductores de todo el mundo la "F" de FIRESTONE es un símbolo de confianza. Ruede seguro: ponga en su vehículo la "F" de FIRESTONE.

Firestone
EN MARCHA HACIA EL FUTURO.



¡ENTRE EN UN SERVICIO FIRESTONE Y SALDRA GANANDO!