

TAXI 18



CORPORACIÓ
METROPOLITANA
DE BARCELONA



BARCELONA '92

emplar n.º 18 Segunda Epoca
no IV Febrero de 1986



● Ya funcionan en Barcelona las paradas con teléfono

Editorial

L'augment tarifari ha estat un dels problemes més apremiants del sector en aquests darrers mesos. Després de l'aprovació, per part de la Comissió de Govern de la Corporació Metropolitana de Barcelona, d'un 12,6 % han tingut lloc importants esdeveniments que han portat a la Comissió de Preus a suspendre, momentàniament, l'augment ja acordat per aquest Organisme i que estipularen en un 9,13 %.

Segons informació de l'esmentada Comissió de Preus, el que motivà la disminució de la proposta de la CMB respecte a l'augment aprovat per la Generalitat fou, per una part, en desestimar la proposta d'aplicar la tarifa de festius els dissabtes, que el 12 % baixés un 1,6 % i per l'altra que la repercussió de l'IVA, en el sector del taxi, que van calcular, segons el mòdul d'Hisenda, es concretaren en un 4 % i no en el 5,5 % que presentà la CMB en la seva proposta segons l'estudi realitzat per la firma Arthur Andersen.

Degut a la negativa dels sindicats del sector a acceptar les tarifes aprovades i la interposició de recurs davant la Comissió de Preus, provocà la suspensió de l'esmentat augment i l'obertura de negociacions amb la participació dels sindicats i associacions professionals del sector.

Quan rebí aquest butlletí, és possible que ja conegui l'augment definitiu i es pugui, com sempre, recollir les noves taules de conversió a les dependències de la CMB, Príncep d'Astúries, 61, en els locals dels sindicats i de les associacions professionals i a les ITV de Sant Just i de Badalona.

El aumento tarifario ha sido uno de los problemas más acuciantes del sector en estos últimos meses. Tras la aprobación por la Comisión de Gobierno de la Corporación Metropolitana de Barcelona, de un 12,6 % han sucedido importantes acontecimientos que han llevado a la Comissió de Preus a suspender, momentáneamente, el aumento ya acordado por este Organismo y que estipularon en un 9,13 %.

Según información de la referida Comissió de Preus, lo que motivó la disminución de la propuesta de la CMB respecto al aumento aprobado por la Generalitat fue, por una parte que, al desestimar la propuesta de aplicar la tarifa de festivos a los sábados, hizo que el 12,6 % inicial bajara un 1,6 %, y por otra parte que, la repercusión del IVA en el sector del taxi, que calcularon según los módulos de Hacienda, se concretaron en un 4 % y no en un 5,5 % que presentó la CMB en su propuesta, según estudio realizado por la firma Arthur Andersen.

Dada la negativa de los sindicatos del sector a aceptar las tarifas aprobadas y la interposición de recurso ante la Comissió de Preus provocó la suspensión del referido aumento y la apertura de negociaciones con la participación de los sindicatos y asociaciones profesionales del sector.

Cuando reciba este boletín posiblemente ya se conozca el aumento definitivo, pudiendo, como siempre, recoger las nuevas tablas de conversión, en las dependencias de la CMB, Príncipe de Asturias, 61 en los locales de los sindicatos y asociaciones profesionales y en las ITV de Sant Just y Badalona.

Publicidad en nuestro boletín del taxi



AVIS PATUFISTESI

a tots els que prenguin part en el concurs (que el trobareu en la primera pàgina del suplement) de d'assabentar-vos que per error d'impressió s'ha oblidat de dir que perq sigui vàlid, en haver posat son degut lloc els quadrets d'Junçada han d'anar enganxats a l'envoltori de la nostra ja famosa xocolata

NELIA FAMILIA

Tothom hi pot ésser i sen GAIRE esforç podreu provar totament el nou dolç

CHUPIN

una exquisidese de bon gust.



En breve, este Boletín del Taxi dirigido a los profesionales del sector contará con publicidad en sus páginas.

Los responsables del mismo creemos que ha llegado el momento de aceptar las ofertas recibidas en este sentido. Entendemos que la inserción de anuncios no modificará el contenido de nuestro Boletín, y resultará además de interés para los lectores al tratarse de una publicidad dirigida específicamente a los taxistas. Juzgamos asimismo muy positivo el hecho de poder conseguir de este modo unos ingresos que se utilizarán para una mejora general del Boletín.

En suma, no dudamos de que la participación de publicidad en estas páginas redundará en beneficio del lector.



¿Qué es la Comunidad Económica Europea?

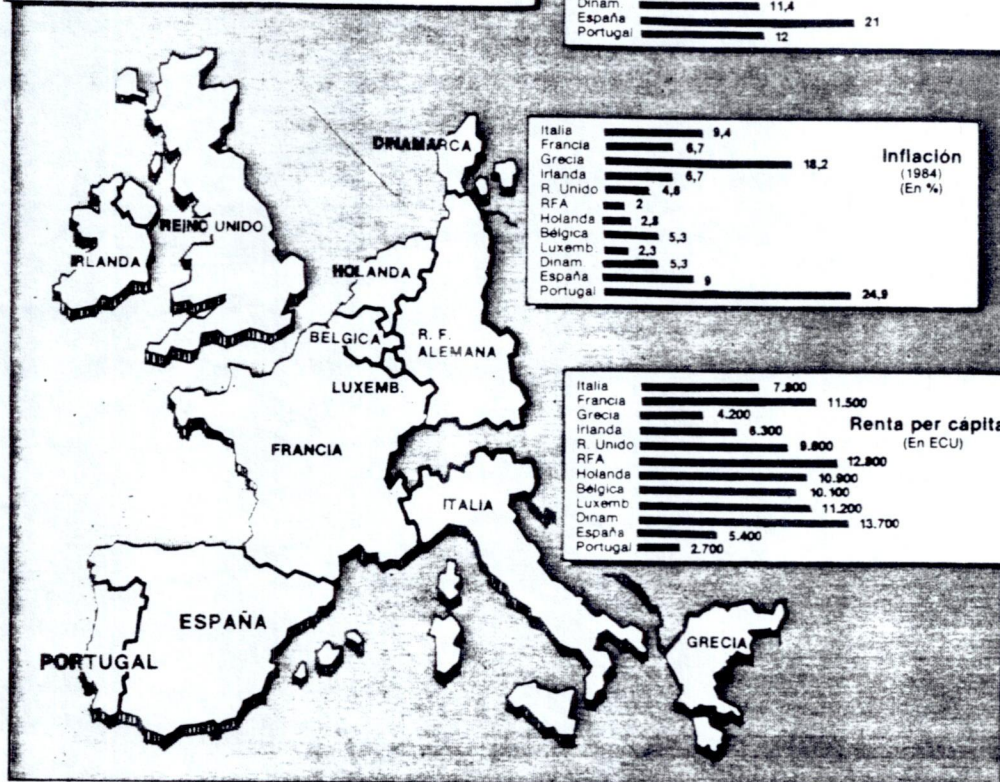
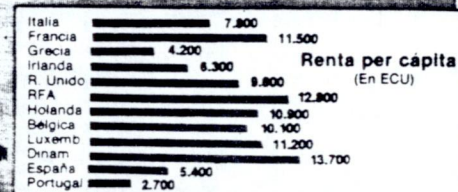
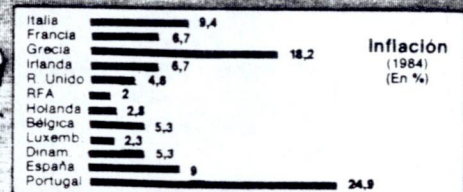
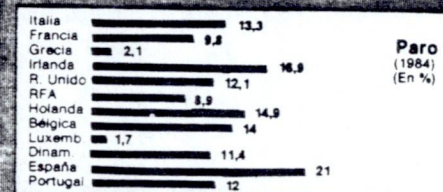
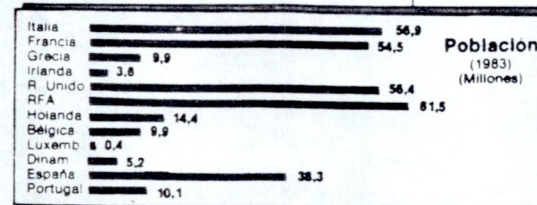
El pasado 1 de enero, España pasó a formar parte como miembro de pleno derecho de la Comunidad Económica Europea (CEE). Creemos por tanto que a nuestros lectores les será de gran utilidad conocer una serie de datos sobre este organismo supranacional, que les afectan en general en tanto que ciudadanos españoles, y en particular en tanto que profesionales del taxi.

A tal fin hemos elaborado una pequeña serie de artículos que iniciamos con el presente — cuyo tema es el origen histórico y los motivos que impulsaron a su formación—, al que seguirán otros tres más específicos: El Transporte en la CEE, ¿Qué significa pertenecer a la CEE para los usuarios españoles? y por último IVA y taxi en la CEE.

Origen de la CEE

Después de la Segunda Guerra Mundial, Europa y sus habitantes se sintieron marginados como protagonistas de la historia universal. Estados Unidos y la Unión Soviética les habían arrebatado el papel que tradicionalmente habían desempeñado. Para intentar superar esta situación se impuso la necesidad de idear una nueva estructura política e institucional para el Viejo Continente. A ello hay que añadir el imperativo de crear un gran mercado que, por un lado, se correspondiera con esta nueva dimensión política que se pretendía y, por otro, con las necesidades de la empresa moderna. Este mercado debía ser forzosamente de grandes dimensiones y contar con un elevado número de consumidores potenciales, de modo que posibilitara a las empresas beneficiarse de los progresos aportados por la innovación tecnológica. Además, dicho mercado redundaría en beneficio de los consumidores, al asegurar el abaratamiento de precios y la diversidad de mercancías y servicios.

Para crearlo resultaba inevitable proceder a una integración econó-



mica entre diversos estados, proceso que se articuló en torno a las siguientes fases:

— Supresión de barreras aduaneras entre determinados países, y mantenimiento por parte de cada uno de ellos de barreras con terceros países.

— Establecimiento por parte de los países que habían abolido las barreras aduaneras entre sí de un "cordón aduanero común" frente a terceros países.

— Establecimiento de una política común, y de instituciones comunes para llevarla a cabo.

Veamos seguidamente como se organizó jurídicamente este Mercado Común cuya necesidad hemos señalado:

El tratado de Roma

El 25 de marzo de 1957, los representantes de la República Federal de Alemania, Bélgica, Francia, Italia, Luxemburgo y Países Bajos firmaron en Roma los dos tratados que instituyeron la Comunidad Económica Europea (CEE), también llamada Mercado Común, y la Comunidad Europea de la Energía Atómica (Euratom). Este primer tratado, compuesto por 248 artículos divididos en 5 partes, establecía que "todo estado europeo puede pedir su ingreso en la Comunidad", si bien el preámbulo del tratado impedía la adhesión de aquellos países regidos por gobiernos no democráticos. Este fue el motivo que frustró durante años los intentos de España por ingresar en la CEE.

De los seis a los doce

En un principio, la CEE estuvo formada por 6 países, pero posteriormente experimentó sucesivas ampliaciones que ahora, con la adhesión de España y Portugal, la convierten en una comunidad de 12 miembros.

El ingreso de los dos países ibéricos supondrá un aumento de la superficie de la CEE en un 36 % y de su población en un 31 %. Asimismo, la Comunidad se convertirá en el primer grupo económico medido en términos de Producto Interior Bruto (PIB).

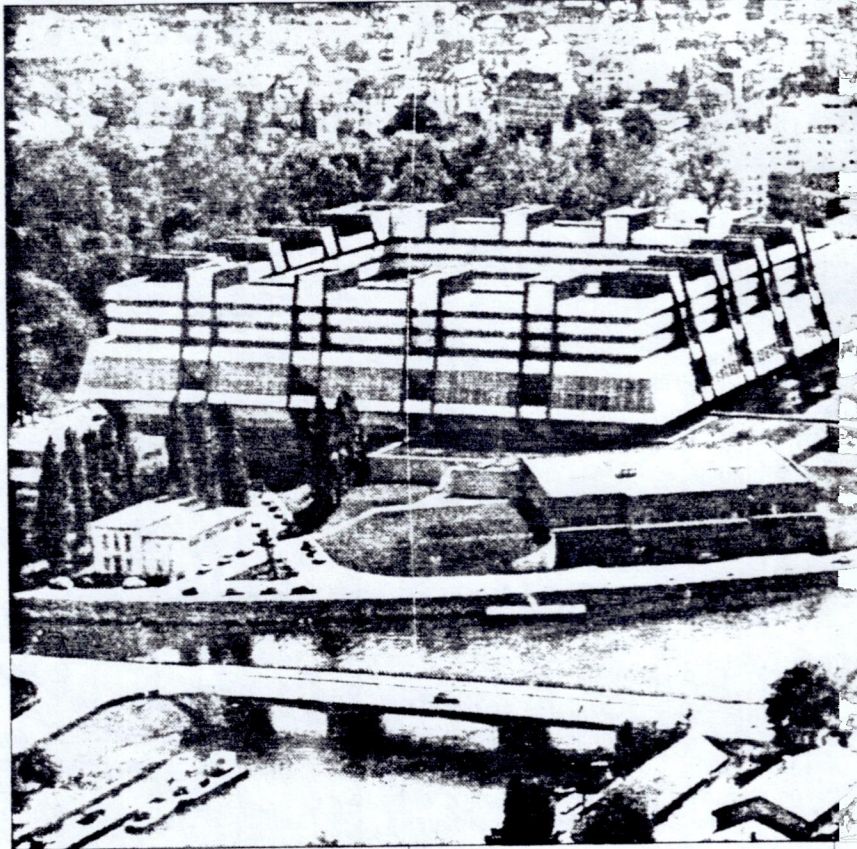
Objetivos de la CEE

Ahora que ya sabemos cual ha sido el origen de la CEE y qué instituciones se encargan de ordenar su política, ha llegado el momento de conocer, de forma resumida, los objetivos concretos de este gran mercado común.

- Eliminación entre los Estados miembros —los 12 países— de derechos de aduana y restricciones a las entradas y salidas de mercancías.
- Abolición entre los Estados miembros de todo tipo de restricciones a la libre circulación de personas.
- Establecimiento de una política aduanera común frente a terceros países.
- Establecimiento de una política europea común en materia de agricultura y de transportes.
- Crear una estructura organizativa que permita coordinar la política económica de los países miembros y hacer frente de este modo a posibles déficits en sus balanzas de pagos.
- Crear un Fondo Común Europeo, cuya función consiste en mejorar las posibilidades de empleo de los trabajadores de la CEE.
- Crear un Banco Europeo de Investigadores para asegurar la expansión económica de la Comunidad.

Las Instituciones que controlan la CEE

Este enorme mercado formado por 12 países que elaboran una política conjunta en materia comercial está regido por una serie de instituciones cuyas funciones consisten en ordenar los complicados procesos



que se producen a todos los niveles. Ahora que España ha ingresado en la CEE, estamos obligados a conocer estas instituciones que la controlan a nivel ejecutivo, político y jurídico: La Comisión Europea, el Consejo de Ministros, el Parlamento Europeo y el Tribunal de Justicia.

La Comisión Europea es la encargada de proponer, aplicar y hacer respetar la legislación comunitaria, conforme a lo dispuesto en los tratados. Es un órgano colegiado que está formado, tras la ampliación, por 17 comisarios —2 españoles— elegidos de común acuerdo por los estados miembros por un periodo de 4 años. De ellos dependen las direcciones generales —agricultura, transportes, etc.— y los servicios —Secretaría General, Asesoría Jurídica, Estadística, etc.—.

El Consejo de Ministros es el órgano de decisión ejecutiva de la CEE y trabaja sobre las propuestas de la Comisión. Está formado por los Ministros de Exteriores de los países miembros; y sólo puede modificar las propuestas de la Comisión por unanimidad, si bien está capacitado para tomar decisiones por mayoría del 71 % de los

votos. No puede en ningún caso imponer una decisión a un miembro en algo que éste considere de interés nacional vital. Los jefes de gobierno de los diferentes países se reúnen tres veces al año en el Consejo Europeo para abordar temas de especial trascendencia.

El Parlamento Europeo establece el control democrático de la CEE a través de 518 diputados —60 españoles— elegidos por sufragio universal directo cada cinco años por los 320 millones de ciudadanos que constituyen hoy la CEE. Los parlamentarios no se agrupan en función de sus países de origen sino de su ideología. Sus funciones consisten en aconsejar al Consejo de Ministros, aprobar los presupuestos y ejercer un control político de los órganos ejecutivos.

El Tribunal de Justicia se encarga de resolver los problemas legales que regulan las leyes comunitarias. Existe un juez por cada país miembro —12 en total—, designados por seis años renovables. Entre ellos eligen a un presidente por tres años de mandato, igualmente renovable. Hasta la fecha, el Tribunal de Justicia de la CEE ha emitido ya 185 veredictos.

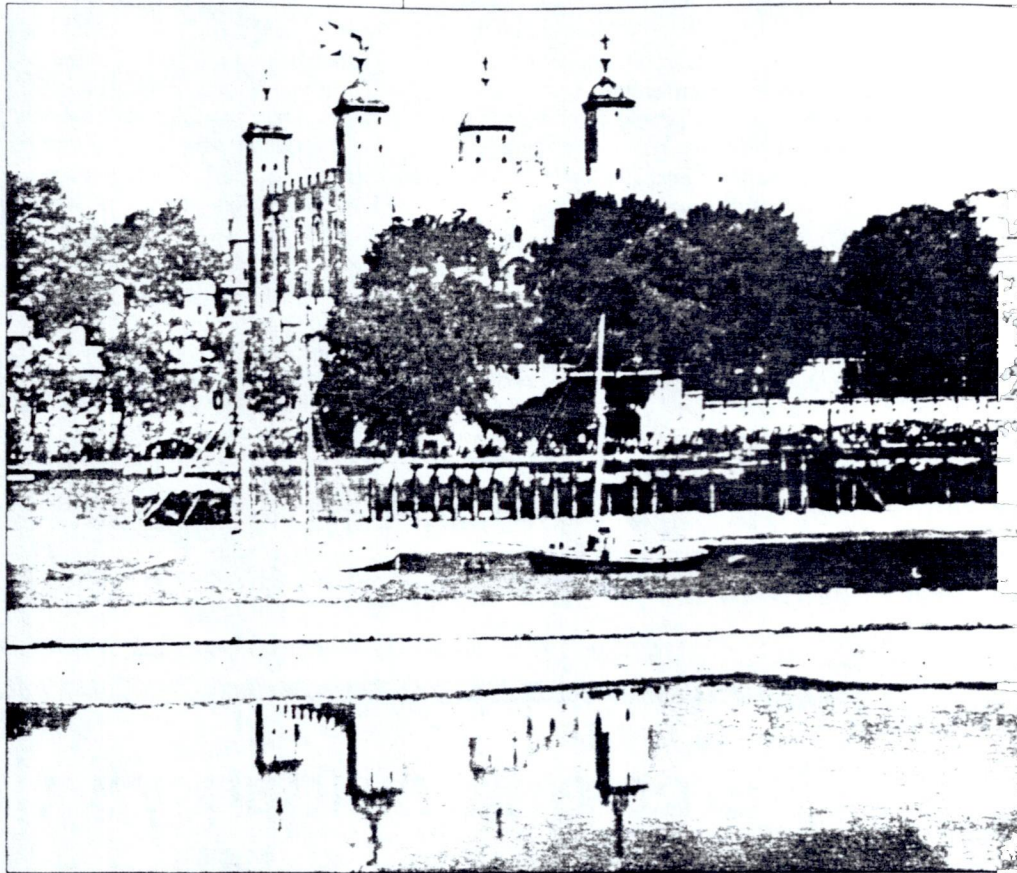
El taxi en Londres-(I)

Una industria con tradición

Como todo en Inglaterra, también el origen del taxi es muy antiguo, si bien podemos fechar su nacimiento formal en 1863, tomando como referencia la promulgación de una serie de decretos que estipulaban estrictas normas para los carruajes públicos de la época, todavía tirados por caballos. Hasta 1907 no se introducirían los primeros automóviles, que rápidamente desplazaron a los anticuados carruajes y que, a lo largo del siglo, han ido evolucionando y adaptándose a las necesidades de la sociedad moderna y del tráfico en la capital. Hoy en día Londres cuenta con 13.500 vehículos auto-taxi para un total de 18.000 conductores. Los taxis constituyen el complemento ideal del servicio de autobuses y de metro, un transporte personal durante las 24 horas del día que a lo largo del año afecta nada menos que a 200 millones de pasajeros.

Un solo modelo

En Londres existe solamente un tipo de taxi, que responde a las estrictas medidas de regulación dictadas por la Administración. También su precio es único. Los taxis tienen motores diesel y la mayoría cuentan con un cambio de marchas automático. Su diseño especial comporta la existencia de puer-



tas amplias y garantizan un fácil acceso a los usuarios. Asimismo, facilita la reparación de las aletas y de los guardabarros, y permite gran capacidad de maniobra. Este último aspecto resulta fundamental, debido a que las calles de la ciudad son muy estrechas y, muchas de ellas, de dirección única. La inmensa mayoría de los taxis londinenses están pintados de negro, de modo que los usuarios puedan reconocerlos.

Descontrol en cuanto a licencias

Una característica particular de los conductores de taxi londinenses es que todos están clasificados como autónomos y no hay empleados por cuenta ajena. Así pues, cada cual paga sus propios impuestos sobre la renta, su seguridad social, y debe también hacer su propia provisión de fondos para pensiones. No existen contratos laborales.

La otra característica fundamental es la ausencia de control sobre el número de licencias, tanto en lo que respecta a los taxis como a los conductores de los mismos. Siempre que los vehículos o las personas solicitantes satisfagan las condiciones estipuladas por las autoridades, se les concede la licencia. De este modo, el número de conductores y de taxis aumenta o disminuye en función de la demanda. Para el gobierno y para los usuarios, la ausencia de control significa la forma natural de regular el negocio, el equilibrio espontáneo. Sin embargo, los propietarios y conductores de taxis no se muestran conformes con esta ley "de la selva", puesto que les obliga a vivir en permanente estado de inseguridad. En épocas de crisis, como está sucediendo ahora, los especuladores invierten en taxis, y numerosos desempleados solicitan licencia de conductor. El resultado es que no hay suficiente trabajo para todos.



Licencias sin valor e intransferibles

La aplicación de esta ley del descontrol, la facilidad para la adquisición de licencias, determina que éstas carezcan de valor y no puedan ser transferidas. Una licencia para ser propietario o conductor de taxi viene a costar algo más de 2.000 pesetas al año. La libertad de mercado evita la especulación con las licencias, pero, como ya hemos señalado anteriormente, establece el reino del descontrol.

Lógicamente, cada una de las partes implicadas opina sobre el problema de forma distinta. Los usuarios y el gobierno están de acuerdo con la situación actual; a los sindicatos les gustaría ver una limitación de conductores y un número ilimitado de taxis; por último, los propietarios desearían un número limitado de taxis, pero ilimitado de conductores.

Formación intensiva para los conductores

No resulta nada fácil en Londres conseguir una licencia de conductores de taxi. Para ello no sólo se requiere un período de formación intensiva, sino también estar en condiciones de responder a las exigencias de la policía en cuanto a "buen comportamiento moral". Esta formación implica un largo aprendizaje —de un año y medio a dos años— de la geografía londinense, materia nada fácil en una ciudad que cuenta con 30.000 calles, además de numerosos paseos y plazas.

Aproximadamente el 50 % de los conductores son propietarios de sus taxis. El 50 % restante trabaja para empresas, en su mayoría pequeñas —hasta 20 vehículos—, pues en Londres sólo existen seis grandes empresas con más de 250 taxis.



Barcelona ciudad ya tiene paradas con teléfono

Las paradas de taxi con teléfono en las calles de Barcelona son ya una realidad, pues el pasado día 9 de Enero entraron varias de ellas en funcionamiento. Así pudieron constatarlo con agrado los usuarios que se encontraban en las proximidades de los siguientes puntos: San Antonio M.^a Claret/Cartagena, Hospital Clínico, Vergara/Plza. de Catalunya, Avda. de Madrid/Plza. del Centro, Valencia/Dos de Mayo, o Plza. Lluçmajor. Los servicios solicitados fueron muy numerosos y pudimos comprobar la excelente acogida que estas paradas han experimentado entre los profesionales del sector.

Puestos en contacto con algunos taxistas que en aquel momento se encontraban en las paradas, fuimos testigos del entusiasmo suscitado por la aplicación de la nueva medida que, según nos comentaron, servirá para aumentar el número de carreras y, al mismo tiem-



po, para mejorar la prestación del servicio al usuario.

El Sr. Julio López, técnico de la Unidad del Taxi, ha informado a esta redacción de que paulatinamente se irán instalando nuevos teléfonos en paradas de taxi de

Barcelona ciudad, y se realizará una campaña dirigida al usuario con el fin de promocionar su utilización. De ello, señaló el Sr. López, depende que esta medida ayude a paliar la crisis que padece el sector.

IVA, suma y sigue

Quemos informar a nuestros lectores de que tanto los Sindicatos y Asociaciones Profesionales del sector como la CMB, están realizando gestiones para que se exima de realizar recibos de todos los servicios de taxi que realicen. De todas formas, aconsejamos que, entre tanto, de cada recibo que extienda guarde una copia por si en un momento dado, Hacienda se los reclamara.

No obstante y aunque las gestiones que estamos realizando llegarán a ser positivas, el profesional del taxi deberá disponer siempre de un talonario de recibos para cumplimentarlo, caso de que un usuario se lo solicite. Así pues, para que usted esté informado, pasamos a detallarle los puntos más importantes.

Ante las numerosas consultas recibidas en esta Corporación Metropolitana de Barcelona referente a la forma de liquidar el IVA y problemas concretas que hacen dudar sobre su correcta aplicación, hemos creído conveniente incidir sobre el tema, e intentar aclarar algunas dudas.

Régimen simplificado

Respecto a este sistema de liquidación, ya es de todos conocido que el industrial del taxi que se acoja a este sistema tendrá que ingresar anualmente a Hacienda:

57.300, — ptas. por persona empleada
13.500, — ptas. por vehículo

Una de las dudas que se plantea con este sistema de liquidación, es si por personas empleada se entiende a aquel titular que no trabaja la licencia o aquel familiar que no trabaja las ocho horas diarias.

Para Hacienda, aquellas personas que trabajen por ejemplo 2 ó 3 horas diarias tendrían que ingresar la parte proporcional del módulo que para este Régimen ha estipulado Hacienda, siempre que justifiquen dicho horario mediante contrato de trabajo u otro documento acreditativo. Pero para la Corporación Metropolitana de Barcelona, no puede haber ningún titular o asalariado que trabaje a tiempo parcial,

sino que debe tener plena y exclusiva dedicación, excepto los titulares de licencias anteriores al 14 de abril de 1979.

Una novedad respecto a la información del último boletín y según Decreto de 18 de diciembre/85, se estipula que también en el Régimen Simplificado es necesario hacer y guardar recibos de todas las carreras que realicen, debiendo estar seriados y numerados.

Régimen General

El tema más conflictivo respecto a este sistema, es la realización de recibos y libro de contabilidad. ¿Cómo deben ser los recibos? ¿Sirven los recibos que actualmente facilita la Corporación?

Los recibos correctos son:

Los recibos que actualmente facilita la CMB carecen de los datos exigidos por Hacienda:

- 1.º Por que faltan datos, como el n.º de licencia fiscal o IVA incluido.
- 2.º Porque no están ni seriados ni numerados.
- 3.º Porque no tienen copia ni matriz.

Debido al gran problema que representa para el industrial del taxi obtener los recibos correctos que satisfagan, tanto a Hacienda como al usuario, esta Corporación Metropolitana de Barcelona está realizando las gestiones oportunas para elaborar y facilitar los recibos.

CORPORACION METROPOLITANA DE BARCELONA Servicio de Taxis Metropolitanos		CORPORACION METROPOLITANA DE BARCELONA Servicio de Taxis Metropolitanos	
Serie N.º	Fecha	Serie N.º	Fecha
N.º Identificación Fiscal	Importe Taxímetro IVA incluido	N.º Identificación Fiscal	Importe Taxímetro IVA incluido
CMB SERVEI DEL TAXI / SERVICIO DEL TAXI AVDA. PRINCEP D'ASTURIAS, 61 1.º 08012 BARCELONA TEL. (93) 218 42 12 TELEX 97775 CMBC		CMB SERVEI DEL TAXI / SERVICIO DEL TAXI AVDA. PRINCEP D'ASTURIAS, 61 1.º 08012 BARCELONA TEL. (93) 218 42 12 - TELEX 97775 CMBC	
Matrícula	Recorrido	Matrícula	Recorrido
Horario	Lo recibo	Horario	El conductor
El conductor del taxi tiene a disposición del usuario el plano indicativo de ámbito territorial metropolitano y de las zonas de aplicación de tarifas, así como el sistema de aplicación		El conductor Información metropolitana del transporte Tel. 237 45 45	

Nota informativa

Aquellos industriales del taxi que quieran acogerse al régimen de liquidación del IVA por el sistema simplificado tendrán que ingresar a Hacienda, según los módulos que a continuación reproducimos, y que han sido publicados en el Boletín Oficial del Estado (BOE) del día 30-12-85.

Actividad Servicio de transporte de viajeros en automóvil de turismo con taxímetro. Epígrafe licencia fiscal: 711.22.

Módulo	Definición	Unidad	Cuota anual por unidad/pts.
1	Personal empleado	Persona empleada	57.700, —
2	Número de vehículos	Vehículo	13.500, —

Los recibos y el usuario

Mientras que no se tenga la resolución de la Dirección Gral. de Tributos conforme no sea necesaria la realización de recibos de todos los servicios efectuados, Vd. deberá hacer y guardar los recibos de aquellas carreras que haga cada día.

El recibo deberá rellenarlo de la siguiente manera:

En cuanto a los libros

Hacienda ha manifestado a esta Corporación que podrán utilizarse los libros que normalmente utiliza el industrial del taxi para realizar la declaración objetiva singular, siempre que se añadan los siguientes datos:

- N.º de recibo.
- Fecha.

- Importe del taxímetro de cada servicio.
- Precio del impuesto sobre el valor añadido al tipo del 6 %.
- Total.

En los libros deberá detallarse *sólo* la suma total de las diferentes carreras del día.

Por ejemplo:

Día 5, recibos del 001 al 0010-5.000 ptas.

Sabemos que con estas aclaraciones continuarán existiendo dudas al respecto, por ello dedicaremos un espacio en este Boletín para que todos aquellos industriales o profesionales del taxi que tengan dudas en todo lo que esté relacionado con el IVA nos escriban una carta (Ppe. Asturias, 61 - 1.º 08012 Barcelona) exponiéndonos el problema el cual intentaremos resolver.

CORPORACIÓN METROPOLITANA DE BARCELONA		CORPORACIÓN METROPOLITANA DE BARCELONA		Servicio de Taxis Metropolitanos	
Serie	A	Quilómetros recorridos	-----	Distancia	-----
N.º	000	Valor de importe taximetro	-----	Subtotal	-----
Fecha	7-4-86	N.º identificación de libro	A-000	Importe Taxímetro IVA incluido	350
N.º identificación de libro	A-000	Región	-----	Importe Taxímetro IVA incluido	350
Importe Taxímetro IVA incluido	350	N.º	-----	E. conductor: <i>[Firma]</i>	
EMPRESA DE TAXIS METROPOLITANOS		CMB SERVICIO DE TAXIS, SERVICIO DE TAXIS, AVDA PRÍNCIPES DE ASTURIAS, 61, 08012 BARCELONA, TEL. 91 29 40 10, TELEFAX 91 29 40 10			
S.º		CMB			
N.º		000			

La Comisión de Seguimiento pregunta

La Comisión de Seguimiento de los Acuerdos Globales para la Reestructuración del Taxi desearía hacer las siguientes recomendaciones o preguntas a los dos máximos responsables de la Generalitat y de la Corporación Metropolitana de Barcelona, D. Jordi Pujol y D. Pascual Maragall respectivamente, para que si a bien lo tienen, nos den una aclaración sobre un tema que repercute personal y laboralmente en nuestros intereses.

Sr. Pujol, ¿qué ocurrirá con el Sector del Taxi en el supuesto de que la supresión de la CMB se lleve a cabo? Quisiéramos, antes de que ello se produzca, poner de relieve ciertas consideraciones en las que parece que usted no repara:

Este sector se integró en la CMB de forma obligada y sin consenso debido, entre otras cosas, a las ló-

gicas reticencias que produce la reorganización de un sector tan conflictivo como el taxi.

Desde entonces han sucedido importantes innovaciones, como la implantación de las tres tarifas, o la obligatoriedad de la instalación de los módulos luminosos, las cuales no contaron, en su día, con la aprobación del sector, sino que por el contrario provocaron una situación claramente conflictiva.

¿Sr. Presidente, teniendo en cuenta estos precedentes, qué nos deparará el futuro? ¿Volverá a incurrirse en errores ya superados hoy día?

¿Sr. Maragall, puede usted darnos una respuesta concreta? Si ahora, después de 9 años de reestructuración del sector, lo tiramos todo por la borda y empezamos de nuevo, ¿qué va a pasar? ¿Ahora que por

fin parece que se han conseguido los objetivos deseados, vamos a tener que volver a empezar y a tratar de reestructurar el taxi desde cada municipio, comarca, o donde ustedes tengan a bien distribuirnos? ¿Se decidirán ustedes de una vez a clasificar nuestro servicio como público o privado? ¿Dejaremos por fin de no ser ni carne ni pescado? Por favor, dígnanos que nos depara el porvenir. Así, aquellos que sean creyentes podrán empezar a rezar por su futuro.

En nuestra opinión somos los más perjudicados, del resto de los contribuyentes ya que el hecho de tener que cambiar el color de nuestros vehículos, los anagramas y las tarifas de nuestros taxímetros, supondría un grave perjuicio. ¡No nos parece lógico! Creemos que no tiene ni pies ni cabeza un cambio de esta índole, y nos oponemos a ello.

La C.M.B. i l'Àrea Metropolitana

La presentació del "Document de Treball redactat de forma articulada sobre l'Organització Territorial i el Govern Local de Catalunya" per part del Govern de la Generalitat de Catalunya al Parlament de Catalunya té una trascendental importància no solament pel futur de la Corporació Metropolitana de Barcelona sinó també pel futur de Catalunya.

En la perspectiva del debat al sí del Parlament, estímem tant la pròpia Corporació Metropolitana de Barcelona com els 27 municipis que la conformen han de poder expressar la seva opinió al respecte. Com a pas previ aquest Consell Plenari i els Alcaldes dels municipis metropolitans creuen necessari expressar l'opinió sobre les bases de futur de la Corporació Metropolitana de Barcelona, manifestant el següent:

1. L'existència del continu urbà que configura la realitat metropolitana és un fet evident, que no solament es reafirma per l'existència d'un únic mercat de treball al seu àmbit, sinó perquè actualment l'Àrea Metropolitana de Barcelona constitueix un marc definit de relacions urbanístiques, econòmiques, socials i culturals.

En la mesura en què les realitats urbanes no són estàtiques, és obvi que una definició precisa dels límits de l'àmbit urbà intermunicipal només pot produir-se després d'uns complexos i documentats estudis en tots els camps de l'activitat, o de la realitat històrica recent. I és obvi també que el mateix dinamisme de les realitats urbanes pot dur a una revisió de l'àmbit.

Les vinculacions entre els 27 municipis que configuren la C.M.B. daten ja de 1953. La Coordinació reglamentada de les activitats en aquest àmbit urbà intermunicipal es remonta a la constitució el 1974 de la Corporació Metropolitana de Barcelona com a Institució que havia de donar resposta als problemes objectius derivats del desen-



volupament econòmic al llarg dels anys 60 i 70.

La Corporació Metropolitana de Barcelona és objectivament des de la constitució dels Ajuntaments democràtics un factor d'ordenació, de reequilibri territorial i de solidaritat.

2. L'existència de l'Àrea Metropolitana com a realitat urbana exigeix que la solució dels seus reptes i problemes i que la potenciació de les seves expectatives de futur sigui assumida per un organisme democràtic de caràcter local, que es-

tigui el més aprop possible del ciutadà.

Això no obsta que la Corporació metropolitana de Barcelona s'hagi d'articular amb el conjunt de la regió metropolitana de Barcelona, que ha de tenir més el caràcter d'organització perifèrica i descentralitzada de la Generalitat, quin àmbit respongui a la realitat territorial del fet metropolità avui dia i a una revisió de les seves competències en funció de l'existència de les comarques i del principi d'aprovar l'Administració al ciutadà.

3. Estimem que aquest reconeixement de la Corporació Metropolitana de Barcelona ha de realitzar-se sobre els següents punts:

- el foment de l'autonomia local.
- la representació política de tots els municipis en els òrgans metropolitans.
- l'eficàcia dels serveis prestats.
- la participació ciutadana.
- estimem, com ja hem assenyalat reiteradament, que tots els Alcaldes han de tenir veu i vot al Consell Metropolità tant ara com en el futur.

4. Manifestem la inquietud pel possible allunyament del ciutadà dels centres de presa de decisions sobre els municipis d'aquesta Àrea que podria produir-se si els organismes de decisió no estan formats per representats electes i pasen a ser dirigits únicament per executius o gestors, en contradicció flagrant amb el que ha estat històricament la tradició municipalista de Catalunya.

5. Considerem també que cal respectar les comarques tradicionals i la seva significació històrica. Si bé en alguns casos, com Esplugues, l'Hospitalet, Sant Just, Tiana i Montgat, no es corresponen exactament la voluntat municipal i la divisió comarcal.

La comarca no és contradictòria amb la vinculació metropolitana, que expresa el fet més recent i diferent especialment des de el punt de vista competencial.

6. Expressem el nostre disgust, perplexitat i sorpresa per la forma tant superficial en que s'aborda la temàtica metropolitana en l'esmentat "document de treball". Tanmateix és preocupant la manca de diàleg i transparència que ha presidit la seva elaboració i sobretot la seva presentació a través dels mitjans de comunicació.

Considerem la Proposta maximalista i contradictòria amb les possibilitats del nostre treball actual i futur.

7. Estem fermament convençuts que l'àrea metropolitana de Barcelona constitueix un factor singular d'enriquiment de Catalunya i de potenciació del seu pes dins d'Espanya i d'Europa, de la mateixa manera que el conjunt de municipis metropolitans és avui un element clau en el sistema de ciutats de l'Europa Mediterrànea. Qualse-

vol plantejament que tendeixi a reduir la potencialitat de l'àrea metropolitana de Barcelona és lesiu pels interessos de Catalunya.

8. Considerem que la Corporació Metropolitana de Barcelona, a través dels seus programes (Pla de Costes, Pla de Collserola, política de parcs, xarxa viària, operacions municipals estructurants, defensa del medi ambient, política de sòl industrial, etc.) ha contribuït realment a eliminar desequilibris i millorar les condicions de vida dels ciutadans i que això és possible gràcies a l'existència d'un organisme metropolità dotat d'un programa i d'uns objectius.

9. És en aquest sentit que reiterem la nostra decidida voluntat d'acomplir totalment el Pla d'Objectius aprovat per aquest mateix Consell Plenari, la validesa del qual és palesa en els seus eixos programàtics:

a) UNA POLÍTICA REDISTRIBUTIVA, dirigida bàsicament a la població de rendes baixes i consistent en oferir unes majors possibilitats de lleure i de qualitat de vida. Les funcions principals dins aquest àmbit són els parcs, la rehabilitació urbana, la gestió del patrimoni metropolità, les operacions estructurants i les àrees d'equipament localitzat.

b) UNA ACTUACIÓ ESTRUCTURADORA DE TERRITORI METROPOLITÀ, un contingut urbà nou per recuperar i enmarcar el paper de Barcelona i Catalunya dins de l'arc mediterrani. Aquestes actuacions són bàsicament la potenciació de Collserola com a Parc Central i la recuperació de la façana marítima de Montgat a Castelldefels.

c) Una millora de la CONNECTIVITAT INTERNA I EXTERNA. Aquesta millora significa promocionar i afavorir el transport públic i desenvolupar una xarxa viària bàsica que contrarresti els efectes negatius de les polaritzacions del territori afavorint la seva mobilitat. La connectivitat externa significa estructurar una xarxa transnacional de comunicacions, que reculli des de vols internacionals a vols de tercer nivell entorn de l'àrea l'influència de la metròpoli barcelonina. Aquest aspecte es complementa amb el paper del Port de Barcelona, les connexions ferroviàries, les telecomunicacions, etc.

d) Una millora del MEDI AMBIENT i de la qualitat de vida, actuar sobre el patrimoni natural-forestal, sobre les zones agrícoles, sobre les platges i costes, sobre la qualitat de l'aire, sobre els sistemes d'eliminació de residus sòlids i el sanejament d'aigües residuals.

e) Un FOMENT DE L'ACTIVITAT ECONÒMICA, incidint en aspectes tals com la localització d'activitats, garantint el creixement urbà i afavorint la renovació i la innovació tecnològica.

f) Una PROFUNDITZACIÓ DELS SERVEIS a prestar per afavorir tant un major nivell de qualitat en la seva prestació com una extensió dels mateixos.

En virtut de tot això, el Consell Plenari Metropolità.

PROPOSEM:

A. Adreçar-nos a tots els grups parlamentaris presents al Parlament de Catalunya fent-los-hi arribar aquestes manifestacions, perquè siguin tingudes en compte en el transcurs del debat parlamentari com expressió de la voluntat de la C.M.B. i els municipis metropolitans.

B. Sol·licitar del Parlament de Catalunya l'articulació d'un debat basat en el consens de tots els grups parlamentaris atesa la importància institucional de la Llei d'Organització Territorial i del Govern Local de Catalunya, així com la necessitat de que s'aportin totes les consultes, opinions i estudis de caràcter tècnic que siguin necessaris.

C. Sol·licitar també del parlament de Catalunya que consulti a tots i cadascun dels Ajuntaments que formen part de la Corporació Metropolitana de Barcelona. (per Llei).

D.*Reiterar la sol·licitud als grups parlamentaris, aprovada per aquest mateix Consell Plenari en la seva sessió de 19 de desembre de 1985, perquè atés el silenci del Consell Executiu de la Generalitat, sobre aquesta qüestió, iniciïn els tràmits necessaris per dotar de veu i vot a tots els municipis que integren la Corporació Metropolitana de Barcelona en el seu Consell Ple, iniciant així les passes necessàries pel seu perfeccionament institucional.

Balance de la primera etapa del programa de radio

El espacio de radio dedicado al mundo del taxi que dio comienzo en el programa **TODO ES RADIO** de Radio España el 8 de Octubre y que finalizó el pasado 21 de enero, ha llevado a cabo un amplio seguimiento de los temas de actualidad y de los aspectos que pudieran interesar no sólo a los taxistas, sino también a los ciudadanos. Los miembros de la Comisión de Seguimiento de los sindicatos del taxi, han participado asiduamente con sus opiniones, críticas y dudas que se han planteado a lo largo de los 15 programas emitidos. Estos han sido los temas tratados:

- Presentación de la problemática del taxi.
- La apertura de un surtidor de gas a granel.
- La circulación en Barcelona.
- La seguridad en el taxi.
- LA C.M.B.
- El IVA (se hizo un total de 3 programas con este tema).
- Infracciones de circulación.
- Cómo se tramitan las denuncias por infracciones al usuario.
- Los carnets profesionales.
- Las revisiones de los vehículos.
- La salud del taxista.

A lo largo de estos programas, se hizo una incursión en la historia del taxi. En los primeros programas desde el inicio del taxi hasta el año 1940. A partir del programa emitido el 12 de diciembre, se contó con la presencia de Luciano Ortega, decano del sector, que explicó la historia que abarca desde el 1940 hasta la actualidad.

Las noticias buenas y malas, bajo el título "Amarillo y Negro", los comentarios sobre los lugares más destacados de la ciudad, y aquellos datos que pudieran interesar al consumidor, fueron algunos de los contenidos. Numerosos personajes famosos han enviado un cariñoso saludo a todos los taxistas: El Fary, Sergio y Estibáliz, Los Gatos Negros, Perico Fernández, La Maña, Lidia Moreno, Dyango, Los Tontos, Núria Feliu, José Luis Martín, Los Chunguitos, Emilio José, Juan Bau, Pepe da Rosa,...

La Unidad Móvil recorrió las calles de Barcelona encuestando a profesionales y usuarios, cuando los temas resultaban polémicos, para unos y para otros, por ejemplo: el IVA, la circulación, las infracciones, la Navidad, etc.



El perfil humano de la mujer taxista y la emotiva entrega de un juguete para la "Campaña del Juguete" por parte de la Comisión de Seguimiento en representación de todos los taxistas, son otros de los temas que se trataron.

Cuando la actualidad informativa lo requirió, el programa se hizo eco de la problemática del taxi fuera de su día de emisión habitual, los martes.

Por todo ello, pensando en el interés que para los usuarios y el mundo del taxi tiene este espacio, pensamos reanudar en breve estos micro-espacios dentro del magazine **TODO ES RADIO** de Radio España de Barcelona.

Información ITV

Según Real Decreto 2344/85, de 20 de noviembre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

La inspección técnica periódica de los vehículos se hará de acuerdo con la siguiente frecuencia:

Vehículo de servicio público con aparato taxímetro.

Antigüedad:

Hasta dos años..... Exento

De dos a cuatro años..... Anual

De más de cuatro años... Semestral

Como norma general, los vehículos podrán pasar la inspección un mes antes o un mes después de la

fecha de vencimiento de la inspección. En ambos casos, el plazo de la siguiente inspección se contará a partir de la fecha en que el vehículo debía haber sido inspeccionado, de acuerdo con la fecha de vencimiento señalada en la tarjeta ITV. Todo ello sin perjuicio de que las inspecciones técnicas voluntarias puedan ser consideradas válidas como inspecciones periódicas, de acuerdo con lo previsto en el apartado dos del artículo tercero de este Real Decreto, debiendo computarse en este caso, la fecha de vencimiento a partir de la fe-

cha de la inspección del vehículo. Las inspecciones periódicas de los taxis son independientes de las revisiones de los taxímetros instalados en vehículos, previstas en el segundo párrafo del artículo 18 del anexo VI del Código de la Circulación, de las revisiones que deben realizarse cuando se produzca un cambio de aparato taxímetro o de tarifas.

Recordamos a los industriales del taxi, que lo expuesto anteriormente no es de aplicación a la Revisión metropolitana, que como todos saben, es ANUAL.

¿Sabia vostè?

Que encara que la Plaça del Pi sembla que és una sola plaça en realitat són tres: la placeta del Pi, la plaça del Pi i la plaça de Sant Josep Oriol. Presidint les tres places, trobem la basílica de Nostra Senyora del Pi, contruïda els segles XIV i XV, incendiada el 1936 i reconstruïda el 1968. En el número 5 de la plaça del Pi una làpida recorda que fou en aquesta farmàcia on Carles Guimerà, autor de "Terra baixa", començà la seva carrera literària. Davant del mateix número 5 s'aixeca el pi que va donar nom a la basílica i a la plaça.

Que l'Arxiu Històric Municipal és situat al carrer de Santa Llúcia, a la Casa de l'Ardiaca, un dels tres edificis de més gran interès històric de la nostra ciutat, emplaçat al cor del barri gòtic. La Casa de l'Ardiaca fou construïda el segle XI sobre la muralla romana. Reformada posteriorment en diverses ocasions, constituï a final del segle passat la seu del Col·legi d'Advocats, i el 1919 la va adquirir l'Ajuntament de Barcelona per instal·lar-hi l'Arxiu Històric Municipal.

Ara ja sap vostè unes quantes coses sobre dos dels llocs més típics de la nostra ciutat: la plaça del Pi i la Casa de l'Ardiaca. Amb aquestes dades pot vostè il·lustrar el viatger que desitgi visitar-los.

Que aunque la Plaça del Pi parezca una sola son en realidad tres: la Plaçoleta del Pi, la Plaça del Pi y la Plaça de Sant Josep Oriol. Presidendo las tres plazas se encuentra la basílica de Nuestra Señora del Pi, construida en los siglos XIV y XV, incendiada en 1936 y reconstruida en 1968. En el número 5 de la Plaça del Pi, una lápida recuerda que fue en esa farmacia donde comenzó su carrera literaria Angel Guimerà, autor de "Terra Baixa". Frente al mismo número 5 se alza el pino que dio nombre a la basílica y a la plaza.

Que el archivo Histórico Municipal está situado en la calle de Santa Lucía, en la Casa del Arcediano, uno de los tres edificios de mayor interès histórico de nuestra ciudad, enclavado en el corazón del barrio gótico. La Casa del Arcediano fue construida en el siglo XI sobre la muralla romana. Reformada posteriormente en varias ocasiones, constituyó a finales del siglo pasado la sede del Colegio de Abogados, y en 1919 la adquirió el Ayuntamiento de Barcelona para instalar en ella el Archivo Histórico Municipal.

Ahora ya sabe usted unas cuantas cosas acerca de dos de los lugares más típicos de nuestra ciudad: la Plaça del Pi y la Casa del Arcediano. Con estos datos puede usted ilustrar al viajero que desee visitarlos.

Recuerden este cartel

Por favor, recuerden que cuando vean a alguien con un cartelito donde está escrita la palabra "TAXI" en letras naranjas sobre fondo blanco, se trata de un invidente que quiere tomar un taxi. Rogamos a los profesionales del sector que, durante sus recorridos por la ciudad, tengan en cuenta el significado de este cartelito para poder brindar su servicio a quien lo solicite de este modo.



La Comissió de Preus aprova tarifes

La Comissió de Preus de la Generalitat de Catalunya en la sessió de data 27-2-86, ha resolt estimar parcialment el recurs de reposició interposat pels sindicats membres de la "Comisión de Seguimiento de los Acuerdos Globales del Taxi", prenent el següent acord:

Primer. S'autoritzen les següents tarifes, amb l'IVA inclòs:

AUTO-TAXIS

Baixada de bandera	78, — Pts.
Km. recorregut T-3	50, — Pts.
Km. recorregut T-2	65, — Pts.
Km. recorregut T-1	75, — Pts.
Hora d'espera	940, — Pts.

SUPLEMENTS

Aeroport, entrada i sortida	135, — Pts.
Sortida estacions ferrocarril	55, — Pts.
Per cada maleta, paquet o embalum superior a 55 x 35 x 35 cm.	36, — Pts.
Gossos (discrecional)	36, — Pts.
Servei radio-telèfon (1)	70, — Pts.

(1) La baixada de bandera es farà en el moment que el client entri al taxi.

Segon. Els dissabtes continuaran tenint el mateix tractament tarifari que fins ara.

Tercer. L'augment mig aplicat a les tarifes autoritzades en data 13-12-84 (Exp- B-141/84) és del 10,17 %.

Quart. Pel proper expedient de revisió tarifària, s'hauran de valorar en el seu plantejament inicial els ingressos en concepte de suplementos o d'altres que pugui tenir, en general, el sector.