

# Unitat INFORMATIU Taxi

emplar: n.º 10 - Segunda Epoca  
ño II - Diciembre de 1983



**CORPORACIÓ METROPOLITANA  
DE BARCELONA**

EST.  
MARKETING  
Mèjico  
Telèfons  
Tariffa per

# TAXI

**La indústria del Taxi  
cap el futur.  
Jornades d'estudi.**

**La industria del Taxi  
hacia el futuro.  
Jornadas de estudio.**

**A industria do Taxi  
cara o futuro.  
Xornadas de estudio.**

**Taxiren industria  
gero aldera.  
Ikasketaren egunak.**

1, 2, 3 Desembre 1983, Palau de Congressos, Barcelona



Corporació Metropolitana de Barcelona

## Editorial



Quiero aprovechar la oportunidad que me ofrece este Boletín Informativo de dirigirme a todos ustedes para desearles unas Felices Fiestas y una buena entrada del año 1984.

Este año que termina ha coincidido con la celebración de las Jornadas de estudio sobre la industria del taxi que, como su propio nombre indicaba: "La Industria del Taxi hacia el futuro", han servido para proyectar las soluciones, de los problemas más acuciantes que tiene el sector, y analizar, entre todos, qué futuro queremos para la industria del taxi.

Es deseo de esta Dirección de Servicios de Transportes iniciar el nuevo año, con el mismo impulso y entusiasmo como se acaba el 1983, y es por ello que hemos empezado a trabajar ya, en el camino marcado por las conclusiones de las jornadas, esperando hacerlo de la manera más eficaz y pronta posible.

Vull aprofitar l'oportunitat que m'ofereix aquest Butlletí Informatiu de dirigir-me a tots vostès per a desitjar-los unes Bones Festes i una feliç entrada de l'any 1984.

Aquest any que acaba ha coincidit amb la celebració de les Jornades d'estudi sobre la indústria del taxi, que tal com indicava el seu mateix nom: "La Indústria del Taxi cap al futur", han servit per a projectar les solucions dels problemes més urgents que té el sector, i per a analitzar, entre tots, quin futur volem per a la indústria del taxi.

És el desig d'aquesta Direcció de Serveis de Transportes d'iniciar el nou any amb el mateix impuls i entusiasme amb què s'acaba el 1983, i és per això que ja hem començat a treballar, en el camí marcat per les conclusions de les jornades, en la confiança de fer-ho de la manera més eficaç y ràpida possible.

Joan LAPORTA ARGELICH  
Director de Serveis  
de Transportes

# TAXI

## Inauguración de las Jornadas

Con nutrida participación de profesionales del sector del taxi, y ante representantes de las Administraciones autonómicas, central y locales, reuniendo a unos 150 congresistas, el día 1 de diciembre 1983 en el Palacio de Congresos de Montjuïc, fueron inauguradas las Jornadas de Estudio de la Industria del Taxi, organizadas por la Corporación Metropolitana de Barcelona con el patrocinio de la Generalitat de Catalunya y de los Ministerios de Transportes y Administración Territorial, las cuales se prolongaron hasta la mañana del sábado día 3. Entre los temas que se debatieron en las Jornadas figura el análisis del sector con propuestas de renovación del mismo, competencias jurídicas, nueva tecnología y problemática del taxi en las grandes aglomeraciones urbanas.

El acto inaugural se celebró bajo la presidencia del Conseller de Obras Públicas y Po-

lítica Territorial de la Generalitat, *Xavier Bigatà* i *Ribé* con intervención del concejal de Transportes del Ayuntamiento de Barcelona, *Joan Torres*, y los señores *Agustín Marina*, vicepresidente segundo de la Corporación Metropolitana de Barcelona y *Luis Fernando Velasco*, subdirector general de Administración Local, del Ministerio de Administración Territorial.

El Conseller de Obras Públicas *Xavier Bigatà* destacó la importancia de las Jornadas del Taxi como un "vehículo de reflexión en común" para abordar la actual problemática del sector que permita avanzar hacia unas mejores formas de coordinación entre las autoridades hoy existentes. A este respecto —dijo— las presentes Jornadas serán un marco de trabajo que permita mirar al futuro.

El concejal del Ayuntamiento, *Joan Torres*, puso de relieve la responsabilidad de la

# La industria del Taxi cap el futur. Jornades d'estudi.



De Izquierda a Derecha:  
Valentín Medel Ortega, Laureano Lázaro Aranjó,  
Joan Torras i Carol, Juan Saura i Laporta,  
Manuel López Panadero, Cayetano Rocca, Luis  
Fernando Velasco, Joan Laporta Argelich.

## **A**nálisis del sector y propuestas de renovación

Administración Local en el sector del taxi y su apoyo a las Jornadas, mientras el subdirector general de Administración Local, *Luis F. Velasco* se refirió a la importancia de las conclusiones que se alcanzan de la reunión. *Agustín Marina* concretó sobre la posibilidad de unas soluciones que convenientemente debatidas puedan sacar al sector del taxi de su actual problemática.

Las Jornadas han reunido a representantes de sindicatos del taxi y personalidades de este sector, tanto en el ámbito estatal e internacional. Entre los asistentes extranjeros figuraban el Concejal de Transportes de Milán *Vittorio Orbach*; el Director de Transportes de la misma entidad italiana, *Giussepe Cozza*; el director de los Servicios del taxi de la ciudad de París, *Jean Viboud*; y *G. Trotter*, presidente de la Unión de Sindicatos del Taxi, de Londres.

Uno de los temas más debatidos en las Jornadas de Estudio de la Industria del Taxi fue el de análisis del sector y propuestas de renovación, en el que intervinieron como ponentes, *Joan Laporta Argelich*, Director de Servicios de Transportes de la Corporación Metropolitana de Barcelona; *Valentín Medel Ortega*, Concejal de Transportes del Ayuntamiento de Madrid y *Joaquín Chumo Evoiche*, Jefe de Negociado de Tráfico y Transportes del Ayuntamiento de Alicante.

El Sr. *Joan Laporta* destacó en su intervención las características de la crisis del sector, apuntando como más importantes: la desaceleración del crecimiento relativo de las rentas, la atomización de la oferta y la contracción de la demanda, asimismo señaló como alternativas a la situación actual del sector: la reducción actual del número de licencias, promoción de cooperativas o sociedades

anónimas laborales previendo con ello, el ahorro de costes, la reducción de la jornada de trabajo y la ampliación de la demanda; implantación de turnos de trabajo o de dos días de fiesta propuesta y formulada en repetidas ocasiones por diversas organizaciones sindicales, y que sería una cuestión a estudiar, en función de las situaciones concretas de cada Municipio. La situación actual del taxi fue analizada por el Sr. *Valentín Medel* como compleja, siendo sus problemas más importantes: la falta de un Reglamento del Taxi que contemple la problemática actual y futura del sector; la falta de los adecuados controles que permitan asegurar el cumplimiento del Reglamento; el excesivo número de licencias existentes; los fraudes; los problemas de seguridad de los conductores del taxi; los incumplimientos del actual Reglamento y la crisis económica. Para mejo-

rar tal situación, el Sr. *Medel* insistió en la necesidad de reducir la oferta por aplicación del descanso semanal, el aumento del control de las infracciones y el estudio de uniformidad de los vehículos. Por su parte el Sr. *Chumo* se centró fundamentalmente en el problema de los turnos y en la facultad de los Municipios de poder garantizar unas mínimas prestaciones del servicio.

*Joaquín Illán* del Centro de Datos de la CMB presentó una comunicación sobre la gestión administrativa del Taxi metropolitano, haciendo hincapié en la necesidad de mecanización del servicio para incrementar la eficacia y calidad del mismo.

Fueron presentadas comunicaciones por parte de los sindicatos UNALT, CSTAT, USPIT y UTAC, en las que se pone de manifiesto, la preocupación por la crisis del sector y las posibles alternativas de reestructuración.

Recepción en el Ayuntamiento en la Sala del Consell de Cent. De Izquierda a Derecha: Albert Batlle, Vittorio Korach, Pasqual Maragall, Joan Torras, Valentín Medel.



## Competencias jurídicas en la ordenación del servicio del taxi

A lo largo del primer día de trabajo de las Jornadas de Estudio del Taxi tuvo lugar en la sesión de la tarde del jueves, una ponencia sobre las Competencias Jurídicas en la ordenación del Servicio del Taxi. Para abordar este tema actuaron como ponentes los señores *Luis Fernando Velasco*, subdirector general de Administración Local del Ministerio de Administración Territorial, *Manuel Vicenç i Matés*, jefe de Servicios de Cuestiones Constitucionales y Estatutarias del Gabinete Jurídico Central de la Generalitat de Catalunya, y *Gorka Zorroza Ayerbe*, técnico de la Dirección de Transportes del Gobierno Vasco.

En el transcurso de la ponencia se estudió la naturaleza jurídica del servicio del taxi (si es servicio público, pro-

prio, impropio o actividad privada de interés público) y asimismo las técnicas de intervención de la Administración Pública sobre el servicio del taxi (nueva licencia de policía, licencia o autorización por el uso común especial normal de bienes de dominio público, o concesión administrativa).

Se estudiaron también las competencias existentes en materia del taxi en las que existe actualmente una dispersidad competencial ya que intervienen como órganos competentes las tres Administraciones Públicas (Estado, Autonomía y Local). Se expusieron cada una de las competencias para llegar como una de las conclusiones a la necesidad de coordinación y unificación de las competencias en el sector.

## Renovación tecnológica de los autotaxis y régimen de la Seguridad Social de los trabajadores autónomos del taxi

Estos son los otros dos temas que se debatieron en la jornada del viernes día 2. Intervino como ponente en el tema de la Seguridad Social de los trabajadores autónomos del taxi *Laureano Lázaro Araujo*, Director General Técnico de la Secretaría General para la Seguridad Social, poniendo de manifiesto la necesidad de proceder a una reforma del Régimen Especial de Trabajadores por cuenta propia en el cual están encuadrados los trabajadores autónomos del taxi.

En cuanto al tema de la Re-

novación tecnológica de los autotaxis fue expuesto por *Alfonso Enseñat Villalonga*, subdirector general de la Seguridad Industrial y *Joan Pau Car Guevara*, del departamento de Industria de la Generalitat de Catalunya.

Destacó en este apartado el estudio sobre los tipos de combustible, control del sistema tarifario y el posible lanzamiento de un nuevo vehículo tipo de características técnicas específicas para conseguir una estructura idónea para el servicio del taxi.

# Mesa redonda sobre la elaboración de un nuevo reglamento

A última hora de la tarde del jueves día 2 se celebró una mesa redonda sobre la elaboración de un nuevo reglamento para la industria del taxi. El tema fue presentado por los sindicatos de ámbito estatal e hizo hincapié en aquellas modificaciones que puedan ser incorporadas a un futuro reglamento del taxi.

Cuatro fueron los sindicatos que expusieron sus puntos de vista sobre los principios básicos para la elaboración de un nuevo reglamento, UNALT (Unión Nacional de Asociaciones Libres del Taxi), USTA (Confederación de Sindicatos Taxistas Autónomos), U.G.T. y CC.OO.

La UNALT señaló la necesidad de que las entidades locales se ocupen de que nunca falte el servicio de taxis y que arbitren, a través de la nueva reglamentación, medi-

das menos rígidas que las que figuran en el actual reglamento de ámbito estatal, que como se sabe data de 1979. El representante de CC.OO. remarcó el carácter de servicio público del taxi y abogó por un reforzamiento de medidas contra el intrusismo, el pluriempleo, y la contención de licencias, reduciéndolas a casos muy concretos.

Los Taxistas de UGT, sector autónomos, pusieron de relieve el incumplimiento del actual reglamento debido al alto nivel de asalariados con que cuenta el sector y reclamó algunas modificaciones del articulado actual, entre las que se cuentan las normas referentes a la documentación de que debe ir provisto el conductor.

La Confederación de Sindicatos de Trabajadores Autónomos del Taxi de España

(CSTAT), destacó el carácter progresista del reglamento de 1979; pidió también la no acumulación de licencias y la modificación de sanciones en el sentido de introducción de sanciones de tipo económico. Se manifestó en favor de la plena dedicación del taxista y señaló la necesidad de llenar determinados vacíos de la actual reglamentación como la regulación del servicio de aeropuertos y los radiotaxis.

Por parte de la Administración Local habló el representante del Ayuntamiento de Madrid, Sr. *Valentín Medel Ortega*, quien señaló la preocupación municipal por modificar la actual normativa sobre la transmisión de licencias y el control del intrusismo en el sector. A su vez, representantes de *CNT-AIT* se refirieron a la problemática del taxi en Málaga, actualmente en conflicto por la defensa de su trabajo en el aeropuerto. Dicha central sindical mencionó el problema de los cambios de moneda que afecta al taxista en general, y se expresó en contra de ciertas particularidades del auto-taxi.

La Asociación de Taxistas Metropolitanos intervino para resaltar los inconvenientes

de una nueva subida de precios y se manifestó abiertamente por la transmisión de licencias. El representante de la Organización de Consumidores y Usuarios de Madrid (OCU) hizo uso de la palabra para referirse a algunos hechos concretos que afectan al usuario como son los talonarios de recibos que debe ir provisto el taxista. Recalcó la necesidad de aclarar el tipo de seguro y cuantía a que es acreedor el pasajero del taxi. La OCU de Catalunya (OCUC) elaboró su propia comunicación en defensa de los derechos del usuario y consideró al taxi como un servicio público. Otras comunicaciones llegaron a la Mesa, por parte de ABEAT, UTSPI, APT, UTAC, todas ellas encaminadas a conseguir una amplia participación de base que habrá de ser tenida sin duda en cuenta a la hora de redactar un nuevo Reglamento del Taxi.

Al final del acto, el concejal de Transportes y Circulación del Ayuntamiento de Barcelona, *Joan Torres*, quien actuó de moderador, esbozó unas breves conclusiones del debate, algunas de las cuales constarán en las conclusiones finales.



Juan Laporta con el modelo tipo del taxi de la Corporació Metropolitana.



Vista de la sala con los asistentes a las Jornadas.

# Conclusiones de las jornadas del taxi

"Las conclusiones de las Jornadas de Estudio sobre la Industria del Taxi" fueron recogidas y sintetizadas por el Sr. Joan Laporta Director de Servicios de Transportes de la C. M. B.



Acto oficial de apertura presidido por el Hble. Sr. Xavier Bigatà i Ribé y Agustín Medina.

1.- Las Jornadas de Estudio sobre la Industria del Taxi han constituido un marco de reflexión y de trabajo, en el que se han contrastado distintas experiencias municipales, y han contribuido a diseñar las posibles líneas de actuación cara a un futuro inmediato.

2.- A lo largo de las mismas

se ha constatado, en primer lugar, la existencia de una oferta excesiva del servicio de taxi y la rentabilidad baja y decreciente de esta industria, apuntándose las siguientes soluciones para hacer frente a esta situación.

— Necesidad de contingentar la oferta y, en todo ca-

so, recomendar a las Administraciones otorgantes de licencias y autorizaciones de transporte interurbano la aplicación de criterios restrictivos en su adjudicación.

— Posibilidad de reducir el número de licencias existentes para lo cual es preciso estudiar diferentes modalidades de creación de fondos especiales dedicados a este fin.

— Adaptar la oferta a la demanda del sector mediante regulaciones horarias.

— Evitar el intrusismo en el sector del taxi y recabar del Ministerio de Transportes la normativa para mantener como competencias del taxi los servicios que tradicionalmente lo han sido.

— Ampliación de las funciones que puede realizar el servicio del taxi siguiendo el ejemplo de otros países.

— Integrar el servicio del taxi en la planificación del transporte colectivo público y privado local.

3.- En relación a la organización y funcionamiento del sector del taxi se considera conveniente:

— Promover el asociacionis-

mo en el sector, especialmente a través de las Cooperativas de trabajo asociado o S.A.L.

— Modificar los hábitos de uso del taxi mediante la promoción de radio-telefonos, paradas con teléfono, etc.

— Estudiar diversas posibilidades de desgravación fiscal.

— Aumentar la cualificación profesional a través de pruebas más rigurosas en la obtención de carné de conductor taxista.

4.- Durante las Jornadas se puso de manifiesto la necesidad de proceder a una reforma del Régimen Especial de trabajadores por cuenta propia, en el cual están encuadrados los trabajadores autónomos del taxi, dando su conformidad al proyecto oficial de modificaciones, cuya filosofía consiste en:

— Eliminar progresivamente las diferencias que subsisten entre el Régimen General de la Seguridad Social y el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos, tanto en las prestaciones, como en las cotizaciones.

— Ampliación de las contingencias y riesgos cubiertos por el régimen que

## Problemática del taxi en las grandes aglomeraciones urbanas

La problemática del taxi en las grandes aglomeraciones urbanas fue tratada por Jean Viboud, del departamento de Transportes de la ciudad de París, Geoffrey W. Trotter, presidente de diversas entidades del taxi en Londres, y Vittorio Korach, consejero de Transportes de la ciudad de Milán, expusieron el funcionamiento y problemas del sector en sus respectivas demarcaciones. Los problemas del taxi parisino, señaló Jean Viboud, se centran esencialmente en la falta de rentabilidad, de manera que solamente una per-

sona puede vivir de su explotación. Existe en París un número de 14.300 taxis, de los cuales 8.600 pertenecen a propietarios y el resto es explotado por asalariados. El precio medio de una carrera en París, es de unos 26 francos. Entre los principales problemas con que se enfrenta el sector figura el de la circulación debido al déficit de plazas de parking y pese a contar con 103 kilómetros de carril taxi-bus. La reglamentación del taxi en París es propia de la ciudad y sus alrededores.

El taxi londinense tiene también problemas económicos debido al precio del gas y del fuel, destacó Geoffrey W. Trotter. La publicidad que los coches pueden llevar en ambas puertas permite unos ingresos del orden de las 45.000 ptas. por taxi y año. El 50 por ciento de los taxistas de Londres son propietarios y el otro 50%, asalariados. El coste de la carrera supone unas 110 ptas. para un recorrido ligeramente superior a medio kilómetro. Hay suplementos para las cargas extras, el fin de semana, Navidad, etc.

Existe una reglamentación propia para la capital londinense y otra para el resto de poblaciones. Por lo que respecta a la ciudad de Milán, Vittorio Korach explicó que la licencia del ejercicio del taxi está considerada un ejercicio administrativo. En la actualidad, las licencias en ejercicio en la referida capital italiana ascienden a 4.350. El importe mínimo de una carrera es de 3.000 liras. Cuentan también con suplementos nocturnos, diurnos, festivos, paquetes, perros, etc.

actualmente tienen el carácter de mejoras voluntarias.

— Solidaridad interna entre los afiliados al régimen especial.

— Equiparación del tipo de cotización de este régimen con el régimen general a partir de 1984.

5.- En cuanto al examen de los aspectos técnicos y de evolución tecnológica en el taxi por parte de los ponentes y comunicantes ha dado lugar a las siguientes conclusiones:

— Necesidad de una tipificación indicativa de los dispositivos interior de confort y seguridad como alternativa a la definición y desarrollo de un vehículo autotaxi tipo.

— Necesidad de una política energética y fiscal a largo plazo sobre carburantes del automóvil en general y del taxi en particular, para normalizar y tipificar la motorización del vehículo.

— En todo caso impulsar con carácter urgente una nueva reglamentación nacional de la instalación y uso de G.L.P. en vehículos autotaxis siguiendo las directrices de la Comisión Económica para

Europa y subsidiariamente la normativa holandesa por ser la más completa y experimentada en la actualidad.

— Reforzar y tecnificar los procesos de inspección técnica de vehículos en especial en lo referente a las instalaciones de G.L.P. y aparatos taxímetros electrónicos.

— Promover el estudio y la promulgación de una normativa del seguro del taxi alimentado con G.L.P. que cubra la totalidad de los riesgos derivados de la utilización de este combustible.

— Promover por parte de las Corporaciones Municipales o Metropolitanas con la colaboración de BUTANO, S. A. la instalación de una red de estaciones de suministro de G.L.P. a granel en los municipios cuyo parque de vehículos con este carburante lo requiera.

— Promulgar las disposiciones legales oportunas para la función de control y arbitraje del sistema tarifario y de su aplicación a los autotaxis, así como en los litigios que puedan presentarse.

6.- De las exposiciones y co-

municaciones presentadas a la Mesa Redonda sobre el Reglamento Nacional de Transportes en Automóviles Ligeros se desprende:

— La necesidad de que la Administración competente reforme el actual Reglamento Nacional.

— La necesidad de definir con precisión el status jurídico de la prestación del servicio de autotaxi y autoturismo, configurándolo como un servicio de interés público, en cuya prestación, por esta circunstancia pueden intervenir las Corporaciones Locales, que son quienes deben poseer las competencias básicas en la materia.

— Delimitar los criterios de otorgamiento de licencias por las Entidades Locales, introduciendo su actual contingentación.

— Estudio en profundidad y modificación de la actual normativa sobre transmisibilidad de licencias y régimen de incompatibilidades, este último en relación con la Disposición Transitoria 4.<sup>a</sup> del Reglamento Nacional.

— Modificar el régimen sancionador introduciendo la figura de la multa y esta-

bleciendo una nueva graduación de las sanciones vigentes.

— Reconocimiento y promoción del asociacionismo en el sector.

— Reglamentar la participación de las organizaciones representativas de los usuarios en las decisiones sobre el servicio del taxi que afecten a aquellos.

— Establecimiento de criterios de representatividad para el reconocimiento de las Organizaciones profesionales y sindicales como interlocutores con la Administración (10%).

7.- Finalmente, se considera conveniente elevar las anteriores conclusiones a la Comisión Interministerial, a la Federación Española de Municipios y a la Mesa de Directores Generales, para su desarrollo y aplicación práctica.

### Objeciones a las conclusiones

La UNALT no cree que las regulaciones horarias de turnos y fiestas sean soluciones para el sector y por tanto manifiesta su discrepancia a que se recoja como conclusión.

Barcelona, siete de Diciembre de 1983

## Clausura de las Jornades d'Estudi del Taxi

Las Jornadas de Estudio sobre el futuro del Taxi potenciadas por la Corporación Metropolitana de Barcelona, con la participación de diversos ministerios, comunidades autónomas, administraciones locales y profesionales del sector, han sido una amplia vía para llegar a unas soluciones de la problemática que

hoy afecta al taxi, y una plataforma de debate para elevar ante la Comisión Interministerial que se ocupa del tema", dijo en el acto de clausura el director general de Transportes del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Manuel López Panadero. El acto estuvo presidido asimismo, por el

director general técnico de la Secretaría General para la Seguridad Social, Laureano Lázaro Araujo; subdirector general de la Administración Local, Luis Fernando Velasco; director general de la Conselleria de Transportes de la Generalitat de Valencia, Cayetano Roca; director de Servicios de Transportes, de

la Corporación Metropolitana de Barcelona, Joan Laporta Argelich; concejal de Transportes del Ayuntamiento de Barcelona, Joan Torres i Carol; concejal de dicha competencia del Ayuntamiento de Madrid, Valentín Medel Ortega y otras personalidades.

# Aumento de tarifas

Debido al aumento del coste de la vida y al incremento en el precio del combustible, la Dirección de Servicios de Transportes informó favorablemente sobre el aumento de tarifas de autotaxis y autoturismos en un 15%, aproximándose así al índice del coste de la vida valorado en 15'46%.

Dicha propuesta fue aproba-

da por la Comisión Permanente en su reunión de fecha 3 de Noviembre 1983 y elevada a la Comisión de precios de la Generalitat de Catalunya para su definitiva aprobación, que tuvo lugar en la reunión del pasado día 20 de Diciembre de 1983.

El aumento tarifario detallado es el siguiente:

## Autotaxis clase "A"

COMPONENTE	PRECIO ACTUAL	NUEVO PRECIO
Bajada de bandera	53,— ptas.	63,— ptas.
Km. recorrido T. 3	30,— ptas.	36,— ptas.
Km. recorrido T. 2	44,— ptas.	53,— ptas.
Km. recorrido T. 1	56,— ptas.	67,— ptas.
Hora de espera	838,— ptas.	900,— ptas.

SUPLEMENTOS	PRECIO ACTUAL	NUEVO PRECIO
Aeropuerto (llegada y salida)	100,— ptas.	115,— ptas.
Estaciones ferrocarril y marítima	40,— ptas.	45,— ptas.
Maletas y bultos	25,— ptas.	30,— ptas.
Perros (discrecional)	25,— ptas.	30,— ptas.
Servicio radioteléfono	50,— ptas.	58,— ptas.

## Autoturismos clase "B"

Para los autoturismos, o taxis de clase "B" las tarifas serían las siguientes:

Salida de parada	75,— ptas.	85,— ptas.
Precio km. recorrido	44,— ptas.	51,— ptas.

SUPLEMENTOS	PRECIO ACTUAL	NUEVO PRECIO
Maletas y bultos	25,— ptas.	30,— ptas.
Perros (discrecional)	25,— ptas.	30,— ptas.

Se considera necesario que la unidad de salto de taxímetro sea de 5 ptas. debido a que los taxímetros electromecánicos no soportan una frecuencia de salto inferior.

## Caducidad de licencia

Por parte de la Presidencia de la Corporació Metropolitana de Barcelona, se ha resuelto la incoación de expediente de caducidad de la licencia n.º 8181, por no haber realizado ninguna revisión ordinaria, según lo dispuesto en el art. 8 del Reglamento Nacio-

nal de los Servicios Urbanos e Interurbanos en Automóviles Ligeros.

Asimismo se está procediendo por parte del Departamento del Taxi, a la instrucción de otros expedientes por la misma causa.

## Revisión metropolitana 1984

Las revisiones ordinarias de vehículos correspondientes a 1984, se realizarán a partir del día 9 de enero de dicho año.

Los titulares de las licencias metropolitanas de autotaxis n.ºs 1 al 1.400, ambos inclusive, deberán pasar la revisión en los locales que esta

C.M.B. tiene habilitados a efecto en Zona Franca, cualquier día hábil entre el 9 y 31 de enero de 1984, de 9 h. a 14 h., de acuerdo con el calendario fijado conjuntamente con los Serveis d'Indústria de la Generalitat de Catalunya y la Corporació Metropolitana de Barcelona.

## Lámparas del indicador luminosos

Se recuerda a todos los profesionales del sector del taxi que, cuando se funde una de las lámparas del indicador luminoso de las tarifas, podrán acudir con la lámpara nueva a los locales de la Corpora-

ción en Zona Franca, para efectuar el cambio de la bombilla fundida y su posterior precintado. Dicha lámpara debe ser de doble filamento (P 25/2).

## Últimas noticias:

El Sr. Almeda nos ha comunicado la pérdida en un taxi, de una carpeta azul que contenía 270.000,— ptas. y documentación bancaria.

El recorrido realizado por dicho señor fue de Menéndez

Pelayo a Gran Vía, el día 6 de los corrientes, y creyó hacerle en un Taxi modelo Seat 130 o 132.

Para cualquier información llamar a los Tels. 317 37 20 ó 201 53 74 (Sr. Almeda)