

INFORMATIU UNITAT TAXI



**CORPORACIÓ METROPOLITANA
DE BARCELONA**

Any I - N.º 2

juny-juliol

Exemplar gratuït

En defensa de la tarifa metropolitana

Algunas organizaciones del sector del taxi, minoritarias en el Consell, proponen la supresión de la actual tarifa metropolitana (tres tarifas) y la introducción de una tarifa única para toda el área.

En esta propuesta debemos distinguir dos aspectos: uno, el general, que se refiere a una modificación del sistema actual de tres tarifas; otro, la propuesta concreta de aumento del precio-kilómetro a 43 ptas., manteniendo la hora de espera a 645 ptas. y la bajada de bandera a 42.

Un poco de historia

Antes de que el servicio del taxi pasara a depender de la Corporación Metropolitana, en 1977, Barcelona y los municipios que tenían un convenio con la misma estaban dotados de su servicio de taxis, "los amarillos", mientras El Prat, con "los azules", y las otras localidades tenían cada una su propio servicio.

En todos los casos se circulaba con tarifa única y **suplementos** para la noche y días festivos, además de los relativos a estaciones de ferrocarril, aeropuerto, equipajes, espectáculos... Los desplazamientos de un punto a otro de la zona que hoy conforma el área se realizaban con tarifa kilométrica de carretera y **se cobraba retorno**, debido a la prohibición de encochar fuera del municipio al que pertenecían los taxis. Lógicamente, el forzoso retorno sin pasaje y su cobro, hacía más caro el coste global del servicio tanto para el trabajador taxista como para el usuario.

Ventajas de la triple tarifa

Precisamente, una de las grandes ventajas para el usuario y para el trabajador del taxi de la metropolización del servicio, en 1977, es la de poder **tomar el pasaje en cualquier lugar del área**, evitándose la vuelta de vacío y su cobro. Todos sabemos, sin embargo, que las posibilidades de encochar varían de unas zonas a otras, y que sólo Barcelona-

ciudad acapara más del 80% de los viajes.

Y esto es lo que justifica la distinción de tarifas, una tarifa más cara en las zonas de menor encochamiento (zona B), como única forma de no dejar sin un servicio indispensable a los ciudadanos de los municipios de la periferia del área, al primar la presencia de los taxis en la misma, sin llegar a su vez al exceso que suponía el cobro de retorno. Se evita con ello una acumulación de taxis, de oferta de servicio, en las zonas de mayor demanda de viajes (zona A), en un momento en que ya es muy elevada por el gran número de licencias en relación al número de habitantes del área barcelonesa.

Además, con la distinción de tarifas **se eliminan los suplementos** por nocturnidad, días festivos, clarificando el pago del servicio ya que son recogidas directamente por el taxímetro, evitando añadiduras y manipulaciones que disminuyen la confianza del usuario.

Otro importante argumento en favor de la tarifa metropolitana es su **mayor elasticidad** que la tarifa única en el reparto entre el coste por kilómetros y el coste por tiempo, al mantener una velocidad frontera más ajustada a la velocidad comercial en cada zona, A y B, manteniéndola en un valor semejante a la mayoría de ciudades españolas (ver cuadro anexo 1).

Como evitar el fraude

Mucho se ha hablado, a otro nivel, sobre la **utilización fraudulenta** de la triple tarifa, de la desconfianza del usuario que ésta comporta... Creemos, sin embargo, que la implantación de la tarifa única, no disminuiría por sí misma las posibilidades de cobros abusivos correctamente denunciados por los usuarios, por las organizaciones representativas del taxi, por la gran mayoría de taxistas. Casi no es necesario recordar aquí, porque de todos es conocido, que diversos sistemas de fraude, como la instalación de reductores, el tamaño de los neumáticos, aceleración por impulsos etc... no depende en absoluto del sistema tarifario, y se han utilizado antes y después de

la implantación de las tres tarifas. Por otra parte, como la implantación de tarifa única obligaría de nuevo a poner suplementos por nocturnidad y festivos significaría sin duda un retroceso en la claridad del pago, otras tantas posibilidades de engaño al usuario.

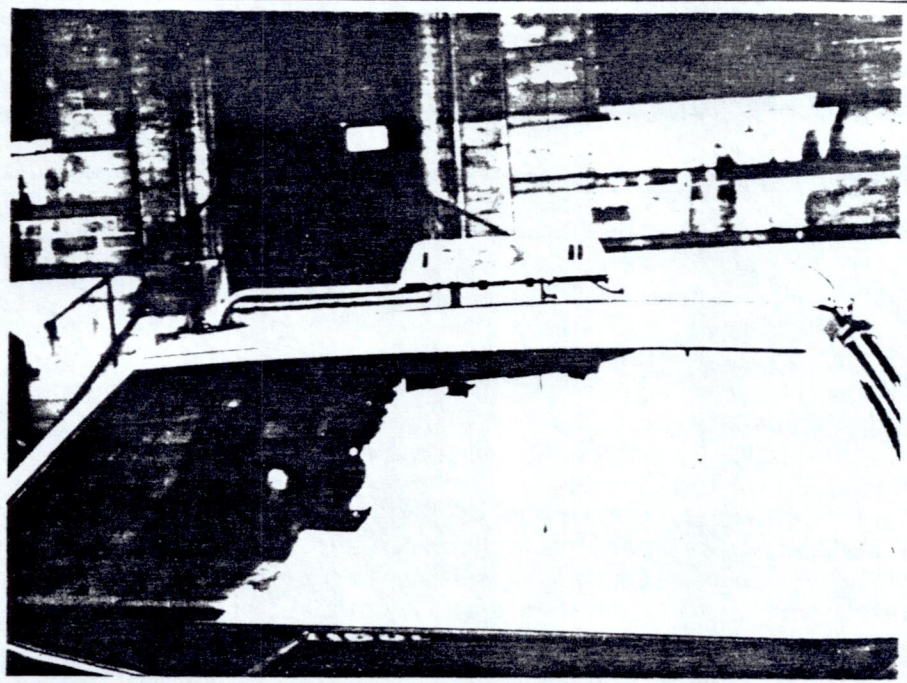
Esto no quiere decir que desconozcamos el problema de la utilización fraudulenta de las tres tarifas, de su incorrecta aplicación por una minoría de taxistas abusando de la desinformación de la mayoría de ciudadanos. Esto no significa que no vayamos a tomar medidas para evitarlo. Las principales: la instalación de los módulos luminosos para el control exterior, la revisión de taxímetros por la Consellería de Industria de la Generalitat, la aplicación de las sanciones establecidas en el Reglamento para estos casos, así como la reconsideración sobre los límites actuales de las zonas A y B, en especial lo que afecta a Sta. Coloma y Badalona. Medidas que se aplicarán con todo rigor en favor de la gran mayoría de trabajadores del taxi, del conjunto de la industria, de los usuarios del servicio.

Más allá del área barcelonesa, no es casualidad que en todas las ciudades europeas que se organizan como áreas metropolitanas desde hace años el servicio del taxi funciona con triple tarifa. Son París y Lyon en Francia, Bruselas y Gantes en Bélgica, etc... por citar algunas de las que conocemos directamente.

Que supone la tarifa única a 43 ptas.

Veamos ahora el segundo aspecto al que nos referíamos al inicio de este artículo: la propuesta de aumento del precio del kilómetro a 43 ptas., manteniendo la bajada de bandera a 42 ptas. y la hora de espera a 645 ptas.

La aplicación de esta propuesta supone desde el punto de vista del usuario un aumento de 23 a 43 ptas./Km. (86,9%). Pero al considerar la participación de la bajada de bandera y hora de espera que se mantienen fijas, significa un aumento real aproximado del 25 al 28% (recordemos que el aumento pro-



de la zona B, aeropuerto, etc... No beneficia en cambio en la misma medida a los que realizan fundamentalmente su trabajo en Barcelona ciudad, en la zona A, el 80% de los viajes. Al mantenerse la hora de espera y la bajada de bandera al precio actual las desfavorables consecuencias económicas que comporta la congestión viaria, los atascos circulatorios, los semáforos, recaerían principalmente sobre los trabajadores del taxi. Y esto no se evitaría como algunos pretenden, con el argumento de que en la ciudad se trabajaría más con tarifa por kilometraje, pues ésta empezaría a contar a partir de 15 Km/hora, mientras ahora el taxímetro marca por tiempo hasta los 28 Km/hora. (velocidad frontera) (1).

Conclusiones

Por todas estas razones, los órganos de gobierno de la Corporación, la Comisión Permanente y el Pleno metropolitano, junto a la mayoría del Consell del Taxi, han rechazado la propuesta de tarifa única.

No sólo la Corporación, también el Parlament de Catalunya se interesó por el tema y rechazó una moción de un diputado independiente, en la que proponía la utilización de la tarifa única, votando todos los grupos del Parlament, todos los parlamentarios menos uno, en contra de dicha propuesta.

Son las posiciones en presencia. Las posiciones de las organizaciones representativas de los trabajadores del taxi, las de los órganos de gobierno y representación de los ciudadanos, porque no podemos olvidar que en éste o cualquier otro debate que afecte a los legítimos intereses de los trabajadores del taxi sus soluciones afectan también, aunque de manera distinta, al conjunto de ciudadanos a los que la Corporación representa. Y también en éste como en cualquier otro debate el respeto y la garantía de expresión de todas las posiciones no debe impedir la adopción de las resoluciones consideradas como las más adecuadas por la mayoría, expresadas a través de los canales de decisión de las instituciones democráticas.

(1) Velocidad frontera: es aquella que por encima de la misma el taxímetro contabiliza Ptas/Km. y por debajo contabiliza el tiempo (hora de espera) ptas./segundo.

do, reduciendo las posibilidades de trabajo en esta zona.

Quien sale ganando

Al aumentar mucho el precio por kilómetro y mantener la bajada de bandera y la hora de espera en los precios actuales favorece a aquellos trabajadores del taxi que realizan un kilometraje elevado, carreras largas y rápidas, fundamentalmente entre distintos puntos

TARIFAS BASE 1980

	Km.	H.	v. frontera
	ptas.		ptas. Km/hora
Alicante	20,0	/500	25,0
Almería	18,0	/520	28,8
Castellón	20,0	/500	25,0
Madrid	22,0	/600	27,2
Mallorca	17,0	/530	31,0
Tarragona	25,5	/600	25,5
Valencia	19,0	/500	26,0
Zaragoza	18,0	/470	26,0
Sevilla	15,0	/500	33,3
Bilbao	20,0	/600	30,0

Porque se han de aumentar

Tras la solicitud de revisión de Tarifas presentada por distintas organizaciones sindicales y de industriales del sector del Taxi, la Comisión Permanente y el Pleno Metropolitano celebrados el día 2 y 9 de julio de este año, han acordado remitir el informe que a continuación exponemos a la **Comissió de Preus** de la Generalitat para su aprobación. Posiblemente, ésta se reunirá en pleno el 23 de julio, con lo cual la aplicación de las nuevas tarifas se sitúa a finales de mes. De todos modos se comunicará a través de los medios de información y de las organizacio-

nes sindicales del sector el día exacto de su aplicación y de reparto de las tabllillas.

Para elaborar este informe, se ha realizado un escandallo de los costes actuales de funcionamiento de un vehículo autotaxi, comparándose con los costes correspondientes del ejercicio anterior. De la comparación de ambos, se ha extraído el porcentaje anual de aumento de costes, el cual promediado con el porcentaje de incremento del coste de la vida durante el mismo período, proporciona el 16% aconsejado de aumento tarifario.

CUENTA DE EXPLOTACIÓN

Tomamos como base un kilometraje diario de 160,5 Km/día y una media anual efectivamente trabajada de 260 días/año.

Total Km/año: $160,5 \times 260 = 41.730$ Km/año

GASTOS ANUALES

a) Combustible

Partimos de la siguiente distribución por tipos de carburante:

gasoil	35%
butano	60%
gasolina	5%

100%

Los mismos consumos que en años anteriores, es decir:

gasoil	11 litros por 100 Km.
butano	1/2 botella por 100 Km.
gasolina	14 litros por 100 Km.

a los siguientes precios:

	P. anterior	P. actual	Incremento
gasoil	30,- litro	40,- litro	35%
butano	600,- botella	750,- botella	25%
gasolina	58,- litro	68,- litro	17,24%

Traduciéndolo a precios kilométricos:

	P. anterior por Km.	P. actual Km.	Diferencia	Incremento
gasoil	3,30	4,455	1,15	35,00%
butano	3,00	3,750	0,75	25,00%
gasolina	8,12	9,520	1,40	17,24%

De estas cantidades deducimos el precio medio ponderado por Km.

$$\text{Precio/Km: } \frac{4.455 \times 35 + 3.750 \times 60 + 9.520 \times 5}{100} = 428,525 = 4,28 \text{ ptas./Km}$$

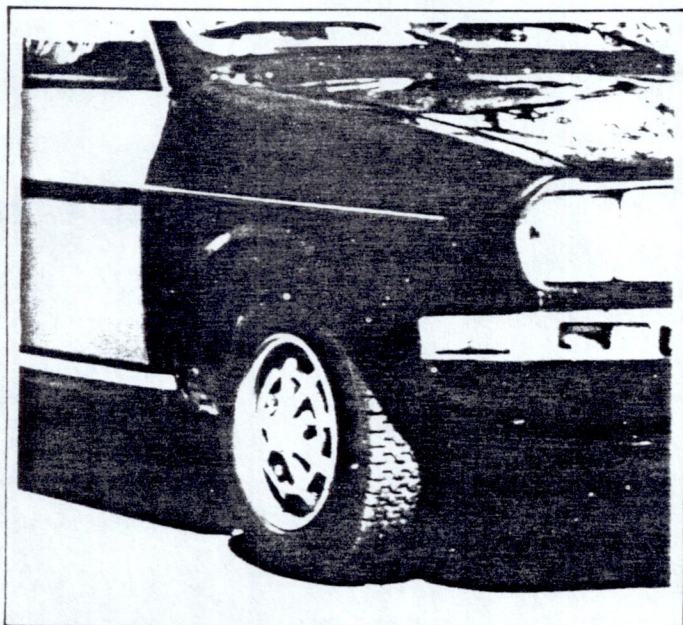
Esta cifra multiplicada por el total de kilómetros efectuados, en un año, nos dará el gasto en combustible:

$$41.730 \times 4,28 = 178.604 \text{ ptas./año}$$

Si calculamos el incremento de gasto respecto al equivalent del año anterior, tenemos:

1980	1981	Incremento
140.212,00 ptas.	178.604 ptas.	27,38%





b) Neumáticos

Bajo el supuesto de un juego de neumáticos (4 unidades) con duración media de 30.000 km. y al precio unitario de 4.300 ptas. resulta:

$$4.300 \text{ ptas.} \times 4 = 17.200 \text{ ptas.}$$

$$\text{Precio por kilómetro} = \frac{17.200}{30.000} = 0.573 \text{ ptas./km.}$$

El coste anual será el siguiente:

1980	1981	Incremento
22.117,00 ptas.	23.911,00 ptas.	8,11%

c) Amortización

Consideramos como en años anteriores, una vida media del vehículo de 6 años, despreciando el valor residual al final de este período. La media estimada del precio de un vehículo con características aptas para ejercer como autotaxi es aproximadamente de 730.000,00 ptas. De estas cantidades se deduce la siguiente anualidad:

$$\text{Amortización: } \frac{730.000}{6} = 121.666 \text{ ptas/año}$$

Si calculamos por kilómetros recorridos:

$$\frac{121.666}{41.730} = 2.91 \text{ ptas./km.}$$

El coste anual será el siguiente:

1980	1981	Incremento
105.159,00 ptas.	121.666,00 ptas.	15,69%

d) Reparaciones

Consideramos, que el gasto anual es aproximadamente el 10% del precio del vehículo, por consiguiente:

$$\frac{730.000}{10} = 73.000 \text{ ptas/año}$$

$$\text{Precio kilométrico: } \frac{73.000}{41.730} = 1.75 \text{ ptas./m.}$$

El coste anual será el siguiente:

1980	1981	Incremento
063.000 ptas.	73.000 ptas.	15,87%

e) Garage

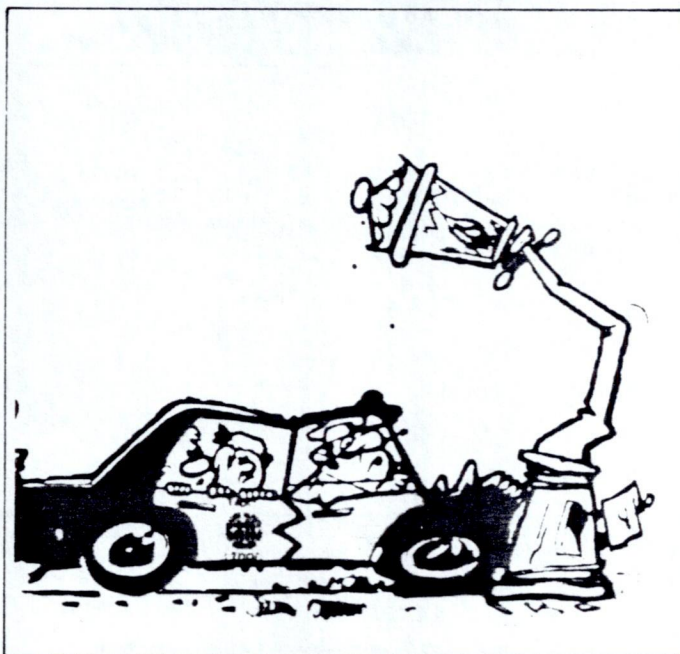
Consideramos que el precio de alquiler de una plaza de garage se mantiene en las 4.000 ptas. mes. al igual que el año pasado. Por consiguiente:

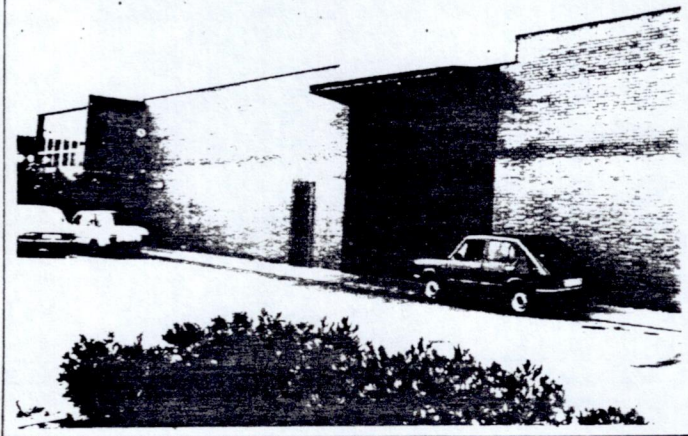
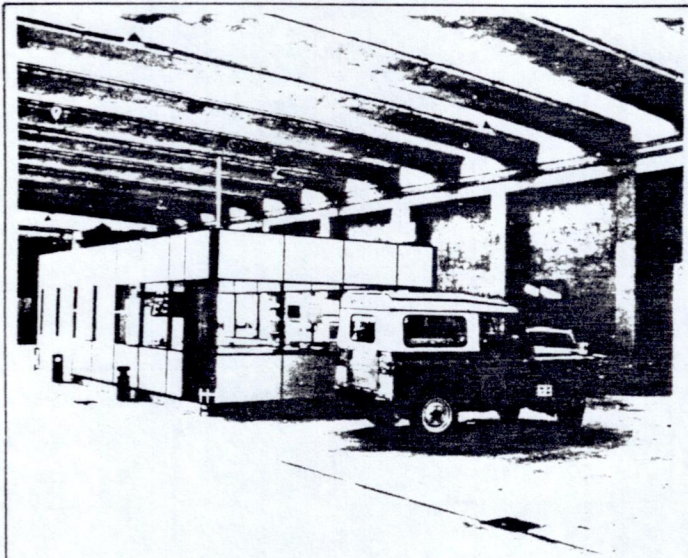
$$4.000 \text{ ptas.} \times 12 \text{ meses} = 48.000 \text{ ptas/año}$$

$$\text{El precio kilométrico será: } \frac{48.000}{41.730} = 1.15 \text{ ptas./Km}$$

El coste anual será:

1980	1981	Incremento
48.000 ptas.	48.000 ptas.	—





f) Aceite

Consideramos un consumo promedio de aceites y lubricantes de 4,72 litros por 3.000 Km., lo que en 41.730 Km. equivale a 65,65 litros de aceite, que al precio unitario de 194 ptas/litro representa:

$$65,65 \text{ litros} \times 194 \text{ ptas.} = 12.738 \text{ ptas/año}$$

$$\text{El coste kilométrico será: } \frac{12.736}{41.730} = 0,30 \text{ ptas./km.}$$

El coste anual será:

1980	1981	Incremento
10.850 ptas.	12.736 ptas.	17,38%

g) Gastos administrativos

El conjunto de gastos administrativos de un autotaxi para el período de un año asciende a la siguiente cantidad:

	1980	1981	Incremento
Impuesto circulación	1.686	1.700	1,00%
Licencia Fiscal	1.200	7.416	518,00%
Revisiones anuales	900	900	—
C.M.B.	3.000	3.000	—
Tarjeta V.T.	1.300	1.800	38,50%
Seguro coche	20.000	25.000	25,00%
	28.086	39.816	41,76%

$$\text{El coste por kilómetro será: } \frac{39.816}{41.730} = 0,95 \text{ ptas/Km.}$$

El coste anual será:

1980	1981	Incremento
28.086 ptas.	39.816 ptas.	41,76%

Las últimas informaciones recibidas señalan que a partir del mes de junio la Licencia Fiscal se sitúa alrededor de las 7.400 ptas. Ello justifica este incremento de costes del orden del 41% en este epígrafe:



Instalaciones CMB en Zona Franca

h) Seguridad Social

La cuota mensual media del Seguro de Autónomos asciende en la actualidad a 9.522 ptas. (9.510 + 1.012), lo que en un año representa:

$$9.522 \times 12 = 114.264 \text{ ptas/año}$$

El coste por kilómetro será: $\frac{114.264}{40} = 2,73 \text{ ptas/Km.}$

1980	1981	Incremento
102.000,00 ptas.	114.264 ptas.	12,02%

CUADRO RESUMEN COSTES ANUALES

	Coste anual 1980	Estruct. de costes	Coste anual 1981	Estruct. costes
a) Combustible	140.212	27,00	178.604	29,18
b) Neumáticos	22.117	4,25	23.911	3,91
c) Amortización	105.159	20,25	121.666	19,88
d) Reparaciones	63.000	12,13	73.000	11,93
e) Garaje	48.000	9,24	48.000	7,84
f) Aceites	10.850	2,08	12.736	2,08
g) Gastos Admón.	28.086	5,41	39.816	6,51
h) Seg. Social	102.000	19,64	114.264	18,67
TOTAL	519.424	100,00	611.997	100,00

El incremento anual de gasto de explotación será:

$$\frac{611.997 \times 100}{519.424} - 100 = 17,82\%$$

CUADRO RESUMEN COSTES KILOMETRICOS

	Costes por km. año 1980	Costes por km. año 1981
a) Combustible	3,36 ptas.	4,28 ptas.
b) Neumáticos	0,53 ptas.	0,57 ptas.
c) Amortización	2,52 ptas.	2,91 ptas.
d) Reparaciones	1,51 ptas.	1,75 ptas.
e) Garaje	1,15 ptas.	1,15 ptas.
f) Aceites	0,26 ptas.	0,30 ptas.
g) Gastos Admón.	0,67 ptas.	0,95 ptas.
h) Seg. Social	2,44 ptas.	2,73 ptas.
TOTAL	12,44 ptas.	14,64 ptas.

Esta Unidad Operativa, se ratifica en su criterio de aconsejar una elevación tarifaria intermedia entre el aumento del coste de la vida durante este último ejercicio (14,50% aproximadamente, pues todavía no hay datos oficiales al respecto) y el aumento de costes experimentado en el sector (17,82 según se desprende de las páginas anteriores). Con ello se pretende repartir la carga inflacionaria sin crear grandes desequilibrios entre los usuarios del taxi y los profesionales de este servicio.

La media aritmética de ambos porcentajes [(14,50 + 17,82) : 2 = 16,16%] nos mueve a aconsejar un aumento tarifario del orden del dieciséis por ciento. Este porcentaje, creemos debe aplicarse bajo el criterio de estricta proporcionalidad a los tres componentes tarifarios actuales, lo que nos da los siguientes valores:

	Precio anterior	Factor aumento	Precio aconsejado
Bajada bandera	42	1,16	50 ptas.
Km. recorrido T3	23	1,16	27 ptas.
Km. recorrido T2	33	1,16	39 ptas.
Km. recorrido T1	43	1,16	50 ptas.
Hora de espera	645	1,16	750 ptas.

Este factor de aumento también debe aplicarse al actual cuadro de suplementos:

CUADRO DE SUPLEMENTOS

	Precio actual	Factor de aumento	Precio aconsejado
Aeropuerto entrada y salida	75	1,16	100 ptas.
Estaciones FF.CC. y marítimas sólo salida.	30	1,16	35 ptas.
Espectáculos fútbol y toros entrada y salida	30	1,16	35 ptas.
Maletas de 85 x 35 cm.	15	1,16	20 ptas.
Bultos o cajas en pescante.	15	1,16	20 ptas.
Perros	15	1,16	20 ptas.

Tarifas aprobadas

Por la Comissió de Preus de la Generalitat de Catalunya, el día 22 de julio de 1981.

Baixada de bandera.....	48 ptas.
Km. recorregut T 3.....	27 ptas.
Km. recorregut T 2.....	39 ptas.
Km. recorregut T 1.....	50 ptas.
Hora espera.....	750 ptas.

Suplements

Aeroport entrada i sortida.....	90 ptas.
Estacions FF.CC. i marítimes (només sortida).....	35 ptas.
Espectacles, Futbol i braus (entrada i sortida).....	35 ptas.
Maletes de 85 x 35.....	20 ptas.
Paquets o caixes en pescant.....	20 ptas.
Gossos.....	20 ptas.

M La Corporació Metropolitana de Barcelona i el servei del taxi

Molta gent té una idea força aproximada del que és un Ajuntament, com s'estructura i quines competències i funcions té; tanmateix, la Corporació Metropolitana de Barcelona, administració supramunicipal que té diverses competències sobre urbanisme, grans serveis metropolitans i transport metropolità en l'àmbit de Barcelona i vint-i-sis municipis més del seu entorn, degut fonamentalment a la seva representació indirecta i a la seva singularitat, és la gran desconeguda de molts dels ciutadans als quals administra.

Donat, precisament, que la Corporació Metropolitana de Barcelona ha assumit a partir de l'any 1977 les competències que els Ajuntaments havien tingut fins aleshores sobre el taxi, em sembla especialment útil de fer una breu explicació de la seva estructura de govern i del ventall de competències i funcions que exerceix, especialment referent al taxi, en aquest **INFORMATIU UNITAT TAXI**, que va dirigit als professionals i usuaris d'aquest servei.

La Corporació Metropolitana de Barcelona té una estructura anàloga a la d'un Ajuntament: el seu màxim òrgan polític és el Consell Metropolità, format per 26 membres dels quals 10 hi són en representació de l'Ajuntament de Barcelona, 10 més en representació de la resta dels 26 municipis i altres 6 en representació de la Diputació Provincial de Barcelona. Nou dels membres del Consell Metropolità formen la Comissió Permanent.

El Consell Metropolità va elegir el juliol de 1979 el President de la Corporació Metropolitana, càrrec que, com sabeu, va correspondre a Narcís SERRA i SERRA, Alcalde de Barcelona, el qual al seu torn va designar els dos Vice-presidents, Josep Ignasi URENDA i jo mateix, Carles RIBA i ROMEVA.

A fi de resoldre el problema de participació política de totes i cada una de les poblacions que formen el conjunt metropolità, la Corporació Metropolitana s'ha dotat d'un Consell d'Alcaldes, presidit també per Narcís SERRA i SERRA, i que es reuneix per estudiar i pronunciar-se sobre les grans decisions, abans que la Corporació prengui acord.

També existeixen 4 Comissions Informatives sobre temàtiques sectorials que faciliten la participació i deliberació dels Consellers metropolitans i Alcaldes, de les quals una d'elles, que em correspon presidir, tracta del transport metropolità, i per tant del Servei del taxi.

L'execució dels actes acordats per la Corporació correspon a un equip gerencial que depèn de la Presidència, format pel Gerent, Jordi PAPPALÀ i MARFA i sis Directores de Serveis, entre els quals també hi és el de Transports metropolitans, Joan TORRES i CAROL.

La Corporació Metropolitana ha procurat anar-se dotant dels instruments necessaris per tal que el Servei del Taxi pugui ésser realitzat eficaçment pels treballadors i professionals del taxi, i perquè respongui a les exigències i nivell de servei que n'espera l'usuari i el ciutadà en general. La **Unitat Operativa del Taxi** depèn de la Direcció de Serveis de Transports, i és la que realitza les funcions administratives d'aquest servei. El Reglament Metropolità del Taxi és l'instrument legal —ja aprovat— absolutament imprescindible, que regula els diferents aspectes del Servei; el Centre de Revisió del Taxi de la Zona Franca i el Servei d'Inspecció del Taxi són fonamentals per a mantenir els vehicles en condicions i per a fer respectar la normativa; i, en especial cal destacar el Consell Coordinador del Servei del Taxi, òrgan de participació dels professionals, treballadors i usuaris del taxi, i d'assessorament a la Corporació Metropolitana, i també el butlletí **INFORMATIU, UNITAT TAXI**, com a mitjà de comunicació entre l'Administració i els sectors afectats.

Un programa d'actuacions més detallat apareix en aquestes mateixes planes.

A través de totes aquestes actuacions tenim la voluntat de configurar un Servei del taxi eficaç i al servei dels ciutadans tal com mereix una àrea metropolitana de la importància de la nostra.

Barcelona, juliol 1981
 Carles RIBA i ROMEVA
 Vice-president de la C.M.B.

M La Corporación Metropolitana de Barcelona y el servicio del taxi

Muchas personas tienen una idea bastante aproximada de lo que es un Ayuntamiento, como está estructurado y que competencias tiene. Sin embargo, la Corporación Metropolitana de Barcelona, administración supramunicipal que tiene diversas competencias sobre urbanismo, los grandes servicios metropolitanos y el transporte metropolitano en el ámbito de Barcelona y los veintiséis municipios de su entorno, debido principalmente a su representación indirecta y a su singularidad, es la gran desconocida de muchos de los ciudadanos a los que administra.

Dado, precisamente, que la Corporación Metropolitana de Barcelona asumió a partir del año 1977 las competencias que los Ayuntamientos tenían hasta entonces sobre el taxi, me parece especialmente útil el hacer una breve explicación de su estructura de gobierno y el abanico de competencias y funciones que ejerce, especialmente referente al taxi, en este **INFORMATIU UNITAT TAXI** que va dirigido a los profesionales y usuarios de dicho servicio.

La Corporación Metropolitana de Barcelona tiene una estructura análoga a la de un Ayuntamiento: su máximo órgano político es el **Consell Metropolità**, formado por 26 miembros de los cuales 10 están en representación del Ayuntamiento de Barcelona, 10 en representación de los 26 municipios y 6 de la Diputación Provincial. Nueve de los miembros del **Consell Metropolità** forman la **Comissió Permanent**.

El **Consell Metropolità** eligió en julio de 1979 al Presidente de la Corporación Metropolitana, cargo que, como ya es sabido, correspondió a **Narcís SERRA i SERRA**; Alcalde de Barcelona, el cual a su vez designó a los dos Vicepresidentes, **Josep-Ignaci URENDA i BARRIEGO** y a mí mismo, **Carles RIBA i ROMEVA**.

A fin de resolver el problema de participación política de todas y cada una de las poblaciones que forman el conjunto metropolitano, la Corporación Metropolitana se ha dotado de un **Consell d'Alcaldes**, presidido también por **Narcís SERRA i SERRA**, y que se reúne para estudiar y pronunciarse sobre las grandes decisiones a tomar, antes que la Corporación tome los acuerdos.

También existen 4 Comisiones Informativas sobre temáticas sectoriales que facilitan la participación y deliberación de los Consejeros Metropolitanos y Alcaldes, de las cuales una de ellas y que me corresponde presidir a mí, trata del transporte metropolitano y, por tanto, del Servicio del Taxi.

La ejecución de los acuerdos tomados por la Corporación corresponde a un equipo gerencial que depende de la Presidencia, formado por el Gerente Metropolitano, **Jordi PAPPALÀ i MARFÀ** y seis Directores de Servicios, entre los cuales está el de transportes, **Joan TORRES i CAROL**.

La Corporación Metropolitana ha procurado dotarse de los instrumentos necesarios para que el servicio del taxi pueda ser realizado eficazmente por los trabajadores y profesionales del taxi y para que responda a las exigencias a nivel de servicio que espera el usuario y el ciudadano en general. La **Unidad Operativa del Taxi** que depende de la Dirección de Servicios de Transportes, es la que realiza las funciones administrativas de este servicio. El **Reglamento Metropolitano del Taxi** es, asimismo, el instrumento legal —ya aprobado— absolutamente imprescindible, que regula los diferentes aspectos del servicio; el **Centro de Revisión del Taxi de la Zona Franca** y el **Servicio de Inspección del Taxi** son, fundamentalmente los canales para mantener los vehículos en condiciones y para hacer respetar la normativa y, en especial, cabe destacar el **Consell Coordinador del Servei del Taxi**, órgano de participación de los profesionales, trabajadores y usuarios del taxi y de asesoramiento a la Corporación Metropolitana. Asimismo, el boletín **INFORMATIU UNITAT TAXI**, es el medio de comunicación entre la Administración y los sectores afectados.

Un programa de actuaciones más detallado aparece en estas mismas páginas.

A través de todas estas actuaciones, tenemos la voluntad de configurar un **Servei del Taxi** eficaz y al servicio de los ciudadanos, tal como merece una área metropolitana de la importancia de la nuestra.

Los problemas del taxi, ¿tienen solución?

Queremos empezar dando nuestra opinión con claridad: sí, tienen solución. Lo cual no significa que ésta sea fácil, ni que esté, sin más, al alcance de la mano. Pero existe. Y porque creemos que hay solución vamos a apuntar algunos de los grandes temas de lo que podríamos llamar la crisis del taxi, dando nuestra opinión desde la perspectiva y responsabilidad que nos corresponde como Corporación Metropolitana de Barcelona.

No podemos referirnos a la crisis del taxi sin aludir a la crisis general, crisis económica y, también, crisis de sociedad. Pero no queremos que con esta referencia todos podamos sentirnos tranquilos como habiendo encontrado un responsable pero sin saber la solución. La crisis general es una referencia imprescindible, pero no puede ser un comodín que todo lo explique y justifique. Porque quizá no haya la gran solución milagrosa, pero sí existen soluciones, vías de avance.

Creemos, para empezar, que hay que referirse a los datos concretos, y para ello, hemos elaborado un estudio económico, relacionado con el aumento de tarifas, y un estudio estadístico de la problemática del taxi cuyos resultados y resúmenes aparecen en las páginas de este boletín.

Crisis aparte

Destaca, lógicamente, el hecho de que la **crisis económica** repercute con claridad en el trabajo del taxi, limita el número de clientes, varía el tipo de viajes. Y repercute también en el mundo del taxi aumentando los costes de explotación.

Esta situación acentúa otros problemas que no derivan directamente de la crisis pero que con ella se intensifican.

Lugar destacado lo ocupa el tema del **elevado número de licencias**, que se nota más al disminuir la demanda, número muy superior al de cualquier ciudad europea, a pesar de la contingentación, es decir la no concesión de licencias por exceso de las mismas, por parte de la Corporación.

Una cuestión de fondo se plantea hoy en relación con este tema: la incidencia del pluriempleo, del trabajo ilegal de quienes perciben a la vez subsidio de desempleo... entre los trabajadores asalariados. Y, la falta de plena dedicación, la falta de plena profesionalización de los titulares de licencia, tan necesaria para la adopción de medidas que ayudarían a la racionalidad del sector.

Otro gran paquete de problemas lo constituye el tratamiento concreto que los profesionales del taxi reciben de la **Administración**, del Estado. Luego apuntaremos el papel que ocupa la Corporación Metropolitana de Barcelona, nuestro papel por tanto, en el complicado entramado que constituye "la administración". Es evidente que dos aspectos básicos subrayan la importancia de este apartado: como se trata a los **trabajadores del taxi** en relación con la **Seguridad Social**, el elevado coste de las cotizaciones que se pagan y los reducidos servicios que se reciben a cambio. Numerosas voces han reclamado ya el paso de todos al Régimen General de la Seguridad Social con cotizaciones más reducidas.

El otro gran tema es el coste del combustible, la definición del carburante (¿butano?) prioritario del taxi y las necesarias medidas de protección del mismo, por parte de la Administración central.

Los inexistentes o insuficientes canales de crédito oficial para bienes de equipo, la congestión viaria y las necesarias medidas que, facilitando la circulación, abaraten y a la vez mejoren el servicio del taxi, son otros tantos problemas que preocupan a los trabajadores del taxi. Preocupan también, no siempre lógicamente desde la misma perspectiva al ciudadano, al usuario, porque sobre todos repercuten sus soluciones. Y preocupan por tanto a los organismos democráticos, como la Corporación Metropolitana de Barcelona, que deben buscar vías de solución a los problemas colectivos.

Soluciones: a quien corresponda

Pero no todos los problemas apuntados pueden resolverse desde el ámbito

de la Corporación Metropolitana. La pluralidad de instancias de las instituciones públicas con competencias diversas y no siempre coordinadas sobre el sector del taxi. (ministerios, consellerías de la Generalitat, administración local...) crea un exceso de burocracia que no beneficia al trabajador del taxi. Cuatro revisiones anuales, tres dependientes de la Consellería de Industria de la Generalitat y una de la Corporación, su necesaria unificación, son viva expresión de un problema, que estamos empeñados en resolver.

Corresponde a la Corporación, a la Administración local, la organización y control del servicio del taxi, según las líneas marcadas por el Reglamento Nacional y su adaptación al metropolitano. Con el Consell Coordinador del Servei del Taxi, nos hemos pronunciado por la necesidad de elaborar un nuevo Reglamento por parte de la Generalitat o la Administración Central, encaminado hacia la plena profesionalización de los trabajadores del taxi.

No corresponde a la Corporación Metropolitana de Barcelona, ni por lo tanto a este Boletín, formular las reivindicaciones de los trabajadores del taxi, aunque sí el hacerse eco de las mismas. Es función de los propios trabajadores y de sus organizaciones representativas plantear sus preocupaciones y propuestas, sus exigencias. Corresponden a la Administración, y en todo caso lo asumimos como Corporación, tener en cuenta tales reivindicaciones sectoriales en el marco del conjunto de los intereses ciudadanos.

Son todos ellos problemas, sobre los que son necesarios, estudios, propuestas, la expresión de la opinión de todos los sectores interesados. En las páginas de este boletín, en este y en posteriores números, pretendemos ocuparnos con el máximo rigor posible de todos ellos.

Pero es necesario, sobre todo, encontrar soluciones concretas e inmediatas, a corto plazo, y otras a medio y largo plazo. Las soluciones puede no ser fáciles pero existen.

Y el camino sólo puede ser el que constituye el nervio de la democracia: la intervención de todos, el ejercicio de las múltiples vías de organización y expresión colectivas, la asunción por parte de cada uno de sus responsabilidades.

Desestimado el recurso sobre las tasas

Se ha presentado a la Corporación Metropolitana de Barcelona, un recurso en el que se solicita la anulación de las tasas de revisión anuales, basándose en unas sentencias del Tribunal Económico Administrativo Provincial de Barcelona de los años 1973 y 1974, por las que se anulaba a algunos taxistas la obligación de satisfacer el pago de la tasa de revisión ordinaria de vehículos del Ayuntamiento de Barcelona.

Este recurso ha sido desestimado por la Corporación Metropolitana de Barcelona.

Posiblemente, su presentación sea debida a una confusión en la interpretación de las sentencias del Tribunal Económico Administrativo, ya que sus resoluciones no son aplicables a la Corporación Metropolitana.

Por varias razones. La primera, porque los preceptos legales en que se fundamentan las citadas sentencias han sido derogados y por tanto ya no son vigentes.

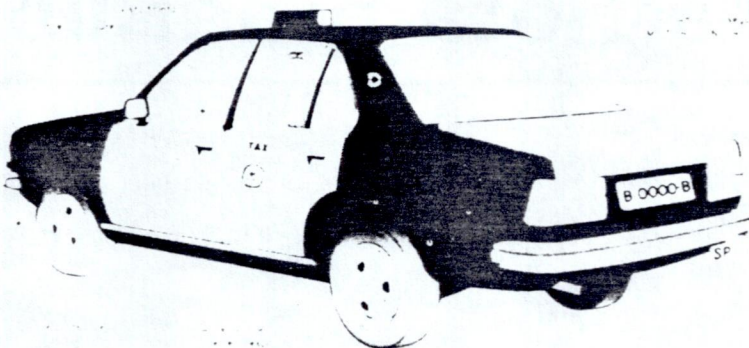
La segunda, porque si en las sentencias de 1973 y 1974 se argumentaba que el Ayuntamiento de Barcelona no había realizado la revisión, éste no es el caso en absoluto de la Corporación Metropolitana de Barcelona, que tanto en 1978 y 1979, como en 1980, convocó y realizó la revisión ordinaria del vehículo, disponiéndose de los medios humanos y materiales necesarios para las mismas, tras haber sido todas ellas anunciadas en el Boletín Oficial de la Provincia.

La tasa por revisión ordinaria se cobra justamente por el hecho de que existe la obligatoriedad de pasar las revisiones de carácter ordinario, distintas de las revisiones extraordinarias por las que no hay que pagar ninguna tasa y por las que la Corporación jamás ha realizado ninguna liquidación, como aclaramos ya en el anterior número de este boletín.

Finalmente, para hacer frente a los diversos y, en la mayoría de los casos, erróneos datos difundidos sobre el número de titulares de licencia que han pagado la tasa por revisión anual del vehículo, reproducimos a continuación las cifras facilitadas a 30 de junio de 1981 por la Intervención de la Corporación Metropolitana de Barcelona.

Pago de la tasa por revisión anual de vehículos

AÑO	HAN PAGADO	%
1978	8.304	76,68%
1979	6.479	59,83%
1980	1.225	11,11%



Documentos indispensables

- Permiso de circulación expedido por Jefatura Provincial de Tráfico.
- Ficha Técnica expedida por la Delegación Provincial de Industria.
- Licencia y tarjeta de transporte metropolitano.
- Permiso de conducción de la clase "C" o superior, expedido por la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente.
- Carnet metropolitano de conductor de vehículos autotaxis o autoturismos.
- Póliza de la entidad aseguradora acompañada del comprobante de actualización de pago.
- Boletín de cotización o certificación acreditativos de que el personal asalariado está dado de alta en la Seguridad Social de un modo permanente y continuado.
- Código de la Circulación actualizado.
- Reglamento del Servicio de Autotaxis y sus Normas Complementarias de la Corporación Metropolitana de Barcelona y el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles ligeros.
- Guía de los municipios comprendidos en el ámbito metropolitano y plano turístico.
- Dirección o emplazamientos de hospitales, dispensarios, comisarias de policía, cuartelillos de bomberos y demás centros oficiales.
- Talonarios de recibos autorizados por la Corporación Metropolitana de Barcelona.
- Impreso relativo a las tarifas de precios vigentes.
- Libro de reclamaciones.

AVISO

SE PONE EN CONOCIMIENTO DE TODOS LOS TAXISTAS TITULARES DE LICENCIA que el período de cobro por la vía voluntaria de la Tasa por inspección de la prestación del servicio y revisión anual ordinaria del vehículo correspondiente al ejercicio de 1980 es el comprendido entre 1.º de abril y el próximo 15 de noviembre de 1981, ambos días inclusive.

El pago de las 3.000 ptas. que es el importe de la tasa, se puede realizar de las formas siguientes:

DIRECTA, en la Oficina de Recaudación de la Corporación Metropolitana de Barcelona, calle Menéndez Pelayo n.º 203 bajos (Barcelona 12), de lunes a viernes de 9 h. a 14 h. y de 17 h. a 19 h., y sábados de 9 h. a 13 h.

A TRAVÉS DE BANCO O CAJA, en la cuenta de recaudación n.º 4150 del Banco de Santander, Agencia Urbana n.º 26, Avda. República Argentina n.º 4 (Barcelona 23). También puede efectuarse una transferencia a este número de cuenta desde cualquier sucursal bancaria o de Caja de Ahorros.

En todo caso, habrá que hacer constar claramente el nombre del titular, el número de licencia y el ejercicio al que corresponde la tasa (año 1980).

La flota amarilla a encuesta

A continuación presentamos los principales resultados de una encuesta sobre la problemática del taxi en Barcelona. La investigación se ha desarrollado entre los meses de febrero y junio del presente año, teniendo como objetivo principal el de acceder a un conocimiento en profundidad de la situación, imagen y problemas de este servicio para, a partir de ahí, establecer la política más adecuada de cara a taxistas y usuarios.

El estudio se ha centrado, sobre todo, en el perfil de los usuarios del taxi (según sexo, edad y categoría socio-profesional), frecuencia de utilización del servicio y —de un modo especial— los motivos de uso.

Otro objetivo importante ha sido el conocer la imagen que tiene hoy el taxi entre los usuarios y los principales aspectos positivos y/o negativos de este servicio.

Se ha estudiado igualmente las formas de tomar el taxi (en una parada, en la calle, etc.), el nivel de ocupación de los vehículos, el tipo de carrera media, los desplazamientos (destino) según punto de origen y otras informaciones de interés para el sector del taxi.

Reproducimos a continuación algunos de los resultados más interesantes de esta encuesta. Por razones de espacio, su publicación íntegra la realizaremos en un número especial de este INFORMATIU UNITAT TAXI.

Motivos del desplazamiento

MOTIVOS	%	%
— Tránsito domicilio-lugar de trabajo	24,5	5,70
— Tránsito lugar de trabajo-domicilio	10,8	
— Negocios/asuntos profesionales	21,7	
— Ir/venir de viaje	3,6	
— Sanidad (hospital, clínica, médico)	10,1	
— Compras	7,9	
— Gestiones administrativas	3,5	
— Ir al cine/teatro/espectáculos	5,0	
— Visitas o desplazamientos de orden familiar o de amistades	11,1	16,1
— N.C.	1,7	



Formas de tomar el taxi

FORMAS DE ACCESO AL TAXI	%
— En una parada	17,3
— Llamando por teléfono a una parada	0,4
— Parándolo en la calle	80,4
— Llamando a una central de radio-taxis	1,8

Perfil de la clientela

SEXO	%
— Hombre	50,1
— Mujer	49,9

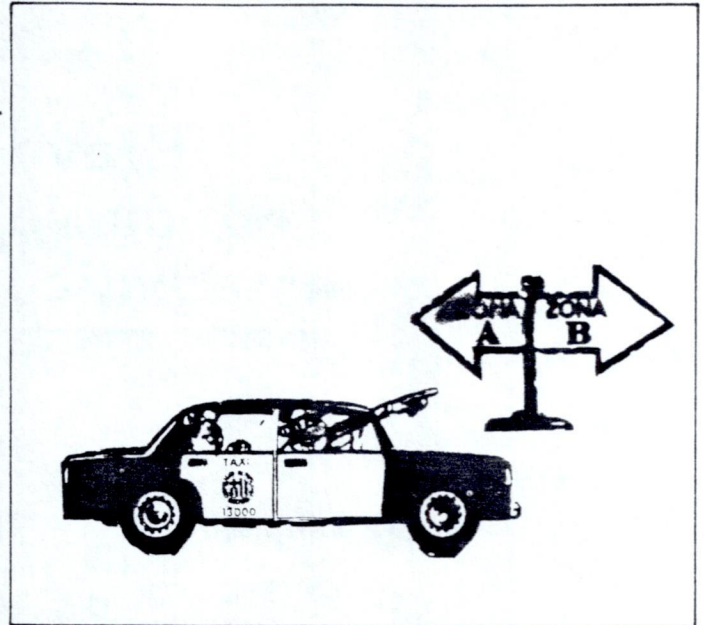
PROFESIÓN	%
1 CUADROS SUPERIORES	
— Directores de empresas/sociedades	1,8
— Profesionales libres	5,1
— Técnicas superiores/cuadros superiores	7,5
— Empresarios medianas empresas	0,8
TOTAL CUADROS SUPERIORES	15,2
2 CUADROS MEDIOS	
— Empresarios pequeñas empresas	4,8
— Empresarios individuales	2,4
— Vendedores alto nivel	0,3
— Técnicos medios	8,4
— Trabajadores libres	2,2
TOTAL CUADROS MEDIOS	18,3
3 REPRESENTANTES VENDEDORES	9,1
4 EMPLEADOS DE OFICINA	18,8
5 OBREROS CUALIFICADOS	10,1
6 PERSONAL DE SERVICIOS Y SUBALTERNOS	5,5
7 OBREROS NO CUALIFICADOS	2,2
8 AMAS DE CASA (sus labores)	12,1
9 ESTUDIANTES	6,4
10 INACTIVOS (pensionistas)	2,3

Porque se utiliza con más frecuencia

RESPUESTAS	%
— Motivos de trabajo/ asuntos profesionales/ mi trabajo requiere ahora más desplazamientos	43.2
— Comodidad	15.9
— Ahorro de tiempo	25.0
— Dispongo de más dinero/ he mejorado el nivel de vida	20.5
— Por la edad/ muy mayor/ deficiencia física	13.6
— Más seguridad	2.3
— Tengo más visitas/ más citas/ me relaciono más	6.8
— No tengo coche	6.8

Porque se utiliza menos el taxi

RESPUESTAS	%	%
— Es muy caro/ por economía, la vida está muy cara	73.2	
— Utilizo vehículo propio ahora tengo coche	17.1	
— Son lentos/ el metro es más rápido	7.3	8.30
— Los transportes públicos (metro/autobús) son más baratos	9.8	
— Los niños son ya mayores	4.9	
— Me llevan amigos/ compañeros	4.9	
— Otras respuestas	9.8	



Motivos de elección del taxi

	%
— COMODIDAD (sin especificar)	37.9
• Más confortable/ metro o autobús más incomodo	4.3
• No me gustan las aglomeraciones siempre están llenos, a la salida del trabajo los transportes públicos van abarrotados	6.0
• Te deja de "puerta a puerta", en el metro hay que hacer transbordos/ en el transporte público he de tomar autobús más metro	12.9
• Para evitar las incomodidades y molestias del coche propio (dificultad de aparcamiento) / evitar multas/ ponen multas injustificadas	14.7
• No tengo coche	9.5
• Si voy cargado/ si llevo paquetes	5.2
— RAPIDEZ / ahorro de tiempo/ no se pierde tiempo en las esperas/ son muy lentos los servicios públicos	30.2
• Los transportes públicos funcionan muy mal, deficientes	6.0
• El autobús es muy irregular en el horario	3.4
• Si llego tarde al trabajo/ si tengo prisa	6.9
— "NO TENGO OTRA FORMA DE REALIZAR EL TRAYECTO"/ no tengo cerca transportes colectivos/ tengo lejos el lugar de trabajo	12.9
• Por la noche no hay otro medio/ es muy deficiente el servicio colectivo	5.2
— "ES MÁS ECONÓMICO"	1.7
— HIGIENE (falta de higiene en los servicios públicos, insanos, mal olor, suciedad)	1.7
— IMPOSIBILIDAD FÍSICA (invalidez/ por la edad)	2.6
— "Normalmente voy en autobús/ metro	4.3
— Otras respuestas (menos del 1%)	2.7
— N. C.	10.3

Breve noticiario estadístico

Sobre sanciones

Expedientes de sanción incoados a conductores taxistas por infracción del Reglamento del Servicio del Taxi.

Por no respetar el turno de parada: (47 casos) Licencias: 9635, 1469, 10612, 4191, 8566, 9468, 686, 2122, 7164, 506, 172, 6174, 9907, 109, 7676, 3347, 2060, 1881, 10446, 6986, 378, 9399, 1044, 8553, 2189, 1559, 7754, 4894, 7754, 6623, 10544, 10688, 3449, 2949, 3745, 1111, 6261, 149 P, 10622, 8417.

Diez de estos casos han sido sobreesidos y a los restantes se les ha aplicado una sanción que oscila entre las 1000 y 5000 ptas. y una suspensión de 3 meses de la licencia.

Negativa a prestar servicio: 2 licencias sancionadas. 10604 y 6442.

Se les ha aplicado multas de 5.000 y 10.000 ptas.

Palabras groseras y amenazas: 1 licencia sancionada. 1248.

Se le ha aplicado una multa de 5.000 ptas.

Sobre la prestación del servicio

Insistimos en dos temas de las normas de organización del servicio en vigor desde el 3 de abril de 1981.

Por el servicio de radio-teléfono o teléfono individual se deberá percibir un **suplemento de 50 pesetas**, con la salvedad de que este suplemento no podrá exigirse cuando el servicio se preste a un minusválido.

El **día de descanso semanal** se iniciará a las 6 horas del día designado como festivo hasta las seis del día siguiente, estando absolutamente prohibido la prestación de servicio en día de descanso semanal.



Sobre "los exámenes"

En los meses de mayo y junio del presente año han tenido lugar **17 convocatorias** de examen para la obtención del carnet metropolitano de conductor de autotaxi.

El resultado de los 942 exámenes realizados es el siguiente:

Aprobados.....	249
Suspendidos.....	693

Sobre denuncias

Relación de denuncias presentadas en el negociado de Taxis desde enero hasta junio de 1981

Concepto	Número
Cobro indebido	46
Encochamiento indebido	74
Malos tratos	23
No respetar descanso semanal	14
Abandono del vehículo sin causa justificada	207
Negativa a tomar pasaje	4
Agresión física	3
Estacionamiento en paradas sin la luz verde	3
Seleccionando pasaje	21
Circular sin carnet de taxista	3
Conducir con el carnet caducado	1
Indocumentado	8
Asalariado sin Seguridad Social	1
Conducción negligente	1
Desobediencia a la autoridad	1
Circular sin licencia	1
No utilizar el taxímetro	2
No respetar el código de circulación	6
Explotación no reglamentaria	3
Circular sin calcas	2

Sobre los coches

Coches autorizados para el servicio de taxis

Seat 124
Seat 1430
Seat 131
Seat 132
Seat Ritmo-65
Seat Ritmo-75
Peugeot 504
Peugeot 505
Citroën GS
Citroën CX-2400
Renault 12
Renault 18
Chrysler 150
Chrysler 180
Talbot Solara
Simca 1.200 (Talbot)
Dodge Dart (Talbot)
Dodge Dart (Talbot)
Talbot Horizon
Ford Taunus
Ford Granada
Mercedes 240
Mercedes 280
Mercedes 320
Volvo 244 GL
Volvo 345
Wolkswagenwert,
AC. Golf.
Opel Rekord

Nota.— Los modelos familiares no están autorizados.

Sobre la inspección

N.º total de inspecciones	2.740
Carencia de la licencia del año 1980	273
Carnet metropolitano de conducir caducado	109
N.º de conductores asalariados que no consta en la Corporación Metropolitana de Barcelona que estén dados de alta en la Seguridad Social	65
No disponen de los talonarios de recibos autorizados por la Corporación Metropolitana de Barcelona	182
No llevan las placas interiores con el número de la licencia metropolitana, matrícula y la indicación del número de plazas	352
N.º de vehículos que no llevaban pintada una de las calcas obligatorias a ambos lados del coche	42
N.º de vehículos que no tenían pintada la letra del día festivo a un lado del vehículo	13

El porcentaje de los vehículos que han presentado estas deficiencias que hemos reseñado ha sido del 41,94% sobre un total de 2.740 de inspecciones realizadas, de los cuales 177 vehículos han subsanado sus irregularidades.

Actualmente se está estudiando las medidas a tomar con respecto a los titulares de licencias que no se han presentado en la Corporación habiendo sido citados, y que por tanto, es de suponer que la mayoría de ellos siguen presentando las deficiencias de las que nos han informado los inspectores del Taxi.

Sobre las paradas

Paradas de Taxis con señalización vertical

- 1 Pza. Lluch Major
- 2 Rosellón - Villarroel
- 1 Rbla. Cataluña - Diputación
- 1 Berlín - Ecuador
- 1 Plaza Francesc Macià
- 1 Rda. Universidad - Pza. Cataluña
- 1 Vergara - Pza. Cataluña
- 1 Ramblas - Boquería
- 1 Pí y Margall - Cerdeña
- 1 Avda. Meridiana - Estación

Paradas de Taxis con señalización horizontal

- 1 Pza. Nueva
- 1 Pza. Antonio López
- 1 Pza. del Teatro
- 1 Gran Vía de les Corts Catalanes
- 1 P.º de Gracia (Valencia)
- 1 P.º de Gracia (Aragón)
- 1 Avda. del Paralelo
- 1 Pza. del Peso de la Paja
- 1 Carrer Nou de la Rambla
- 1 Urgell (Tamarit)
- 1 P.º de San Juan (Córcega)
- 1 París (Enrique Granados)

Sobre licencias

Transferencias de licencias autorizadas por el Gerente Metropolitano desde el 1 de enero hasta el 30 de junio.	Comparecencias realizadas desde el 1 de enero hasta el 30 de junio.
Transitoria 4.* 190	Transitoria 4.* 186
Enfermedad 103	Enfermedad 97
Fuerza mayor 9	Fuerza mayor 9
Herederos forzosos y legitimarios 35	Herederos forzosos y legitimarios 20
Venta a plazaos 9	Venta a plazos 7
Mortis causa 20	Mortis causa 23
Jubilación 29	Jubilación 24
5 años de antigüedad 27	5 años de antigüedad 24
TOTAL 422	TOTAL 387

— N.º de cambios de vehículo efectuados del 9 de enero al 30 de junio de 1981: 739.

— Revisiones ordinarias realizadas en Zona Franca, del 10 de marzo al 30 de junio de 1981: 1.072.

NOTICIARIO

Renovación de carnets

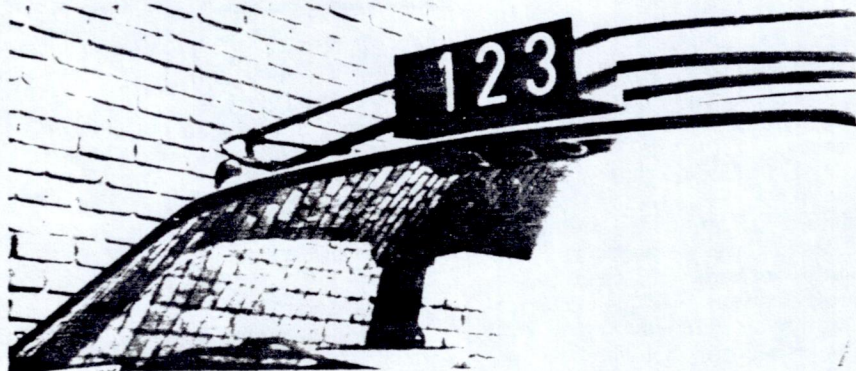
Todos los carnets municipales, cuya renovación nos fue solicitada, ya están a su disposición en esta Corporación.

Para poder retirarlos, el interesado deberá presentar el carnet viejo, así como dos fotos, y si obra en su poder la copia de la instancia solicitando su renovación.

Canje de licencias 1981

Desde el 9 de junio, los titulares de licencia, pueden pasar a recoger la correspondiente a 1981, por las dependencias de esta Corporación sitas en Pza. Lesseps, 12, 6.º planta.

Se le exigirá la presentación del carnet de taxista o D.N.I. y la licencia del año 80.



Como seran los módulos luminosos

A partir del próximo mes de octubre los taxis del área metropolitana empezarán a ser equipados con indicadores luminosos exteriores, para garantizar la correcta aplicación de las tarifas, que podrán así ser controladas desde el exterior del vehículo. Con esta medida la Corporación pone en práctica la normativa de Presidencia de Gobierno.

Los módulos, de un coste aproximada de 5.000 ptas., serán sufragados por la Corporación que los adquirirá de la empresa ganadora del concurso convocado a tal efecto.

El taxista sólo deberá satisfacer el coste de su instalación.

En cuanto a las características técnicas, el módulo o indicador, puede ir sujeto al vehículo, si así lo prefiere el titular, por medio de una goma magnética como objeto de que pueda ser retirado cuando el coche no esté en servicio.

- Felicitamos desde las páginas de este boletín a los responsables de los taxímetros electrónicos EKAIN TX por su rápida adaptación a las normas que en febrero acordó el Consell Coordinador del Taxi. A cinco meses de esta decisión no podemos decir lo mismo de los taxímetros TX 4, ya que no han procedido aún a las modificaciones exigidas.

- Nos preocupan las posibilidades de crédito. Por ello la Corporación está gestionando con las Cajas de Ahorro el facilitar créditos para bienes de equipo (vehículos) en colaboración con las Organizaciones Sindicales y de Industrias del taxi.

- También, la Comissió de Transportes de la Generalitat está interesada en el tema "taxi": ha iniciado ya un estudio jurídico sobre la definición del servicio.

- Tres representantes del Consell del Taxi, de las Organizaciones Sindicales y de Industriales del sector, junto con un representante de la Delegació dels Serveis d'Indústria de la Generalitat, un representante de la Comissió de Diseny de l'Ajuntament de Barcelona y representante dels Serveis tècnics de la Corporació, asistirán a la Comisión responsable del concurso sobre los módulos luminosos, que abrirá plicas el día 28 de julio de 1981. Dicha Comisión examinará las propuestas presentadas y elaborará un informe para que la Comisión Permanente de la Corporación Metropolitana de Barcelona determine el ganador del concurso.

AVISO

Todos los que no hayan recibido en su domicilio el boletín, tanto el anterior como éste, pueden pasar a recogerlo por los locales de esta Corporación en Pza. Lesseps 12, y al tiempo, confirmar si la dirección particular que consta en nuestros archivos es la correcta.