

Unitat

INFORMATIU

Taxi

Ejemplar: n.º 9 - Segunda Epoca
Año II - Octubre de 1983



**CORPORACIÓ METROPOLITANA
DE BARCELONA**

Editorial

En l'últim butlletí UNITAT TAXI els assabentabem de la constitució d'una Comissió Mixta integrada per representants de la C.M.B., de les Organitzacions Sindicals i dels professionals del taxi, amb l'objecte d'estudiar, més detingudament, les mesures més adequades per la reestructuració d'aquest sector. A finals de juliol, aquesta Comissió, després d'analitzar totes les dades aportades pels estudis tècnics, econòmics i jurídics que s'havien demanat, donava per acabada la seva tasca, arribant a importants acords sobre les línies generals d'actuació.

Aquesta actuació tindrà que vertebrar-se, segons la Comissió Mixta, al voltant de dos grans eixos, un d'ells serà, l'inici d'un procés que aconseguirà restringir l'oferta d'aquest servei en l'àmbit Metropolità i l'altre la necessitat de promoure associacions de treballadors autònoms en unitats productives superiors, que possibilitin un augment de la rendibilitat actual.

Seguint aquesta direcció, les primeres mesures que ha promogut la Comissió Mixta per la seva aprovació pels

òrgans de govern de la C.M.B. són les següents:

1.ª) L'adquisició per part de la C.M.B. de llicències de auto-taxis, a fi de retirar-les del mercat. Aquesta mesura comportarà una reducció de l'oferta del servei dins l'àrea Metropolitana.

2.ª) Impulsar, mitjançant les modificacions adequades del Reglament Nacional i del Reglament Metropolità del Servei del Taxi, Cooperatives de Treball Associat, mesura que permetrà la reorganització del sector en el seu conjunt i augmentar la seva actual rendibilitat mitjançant la disminució de les despeses d'explotació i d'una ampliació de la demanda del servei al cobrir nous mercats.

3.ª) Estudiar en paral·lel l'augment de tarifes, la possibilitat d'una nova ordenació del servei en matèria horària i la modificació de les actuals zones.

4.ª) Potenciar, d'acord amb els Ajuntaments de l'àrea metropolitana la instal·lació de telèfons en les principals parades urbanes.

5.ª) Ampliar l'actual servei d'inspecció del taxi.

Esperem que aquestes conclusions de la Comissió Mixta una vegada aprovades pels òrgans de govern de la C.M.B., suposin una millora substancial a la situació actual del servei del taxi.

En el anterior boletín "UNITAT TAXI" informàbamos de la constitució de una Comissió Mixta formada por representantes de la C.M.B., de las organizaciones sindicales y de los profesionales del sector del taxi, con el objeto de estudiar más detenidamente las medidas más adecuadas para la reestructuración de este sector.

A finales de julio pasado, esta Comisión, tras analizar los datos aportados por los estudios técnicos, económicos y jurídicos que se habían solicitado, daba por terminada su labor, llegando a importantes acuerdos sobre las líneas generales de actuación.

Esta actuación debe vertebrarse, según la Comisión Mixta, en torno a dos grandes ejes: por un lado, el inicio de un proceso que logre restringir la oferta del servicio en el ámbito metropolitano, por otro, la necesidad de promover la asociación de los trabajadores autónomos en unidades productivas superiores que posibiliten un aumento de la actual rentabilidad.

En esta dirección, las primeras medidas que ha propuesto la Comisión Mixta para su aprobación por los órganos de gobierno de la CMB son las siguientes:

1.º) La adquisición por

parte de la CMB de licencias de auto-taxi, retirándolas del mercado, lo cual comportará una reducción de la oferta del servicio en el área metropolitana.

2.º) Impulsar, mediante las modificaciones adecuadas al Reglamento Nacional y Reglamento Metropolitano del Servicio del taxi, las Cooperativas de Trabajo Asociado, medida que debe permitir la reorganización del sector en su conjunto y aumentar su actual rentabilidad a través de una disminución de los gastos de explotación y de una ampliación de la demanda del servicio del taxi al cubrir nuevos mercados.

3.º) Estudiar paralelamente al aumento de tarifas, la posibilidad de una nueva ordenación del servicio en materia horaria y la modificación de las actuales zonas.

4.º) Potenciar, de acuerdo con los Ayuntamientos del ámbito metropolitano, la instalación de teléfonos en las principales paradas urbanas.

5.º) Ampliar el actual servicio de inspección del taxi.

Esperamos que estas conclusiones de la Comisión Mixta, una vez aprobadas por los órganos de dirección de la CMB, supongan una mejora sustancial en la situación actual del servicio del taxi.

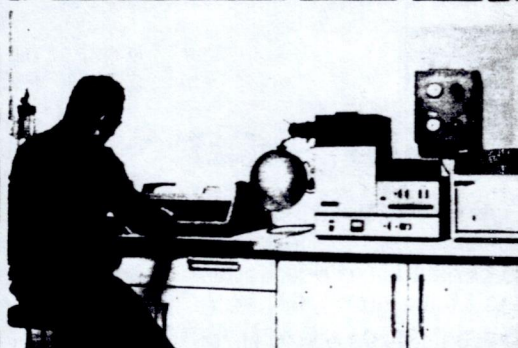
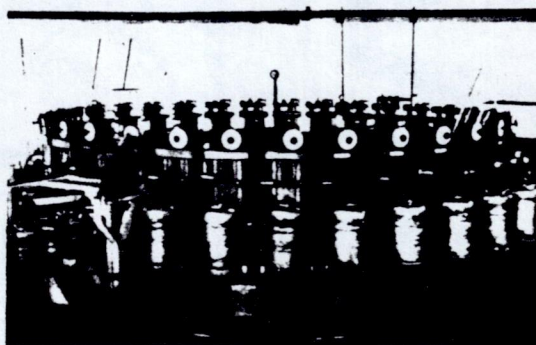
R **espuesta de Butano S. A.** **a las demandas del sector**

Las numerosas protestas, tras los desgraciados accidentes causados por el mal estado de las botellas de butano, promovieron a primeros de año numerosas reuniones entre los profesionales del taxi, Sindicatos y responsables del sector de la C.M.B.

Estas desembocaron a finales de abril en una reunión conjunta de todo el sector con los responsables de BUTANO en las dependencias de la C.M.B. y de la que damos amplia información en nuestro último boletín.

La delegación NORESTE DE BUTANO S. A., a través de un escrito dirigido a la C.M.B. y fechado a finales de junio, da cuenta de todas las medidas adoptadas por esta sociedad en respuesta a las denuncias del sector expuestas en la citada reunión. A fin de conseguir una mayor seguridad y una mejor calidad en el servicio, BUTANO S. A. nos informa que ha adoptado las siguientes medidas.

- 1.º - Sustitución total del antiguo circuito de llenado por otro nuevo que ha entrado en servicio recientemente.
- 2.º - Ampliación del control, del control de peso de las botellas, que ha pasado a ser unitario, en vez de por muestreo.
- 3.º - Control automático de los niveles máximo y mínimo de llenado.
- 4.º - Control de fuga en la totalidad de los envases.
- 5.º - Reparación continua de botellas y repintado de las mismas.
- 6.º - Análisis diario, mediante cromatograma, de la mezcla envasada, para que contenga el máximo porcentaje de propano, dentro de los



límites que tenemos marcados por estrictos motivos de seguridad.

Otra de las medidas, nos informan, ha sido reforzar la vigilancia dentro de su factoría, para evitar que se produzcan casos de circulación de camiones sin cables de contención.

También nos comunican, que a partir de la fecha del escrito, a las Empresas Distribuidoras se les exige el cumplimiento de los siguientes puntos:

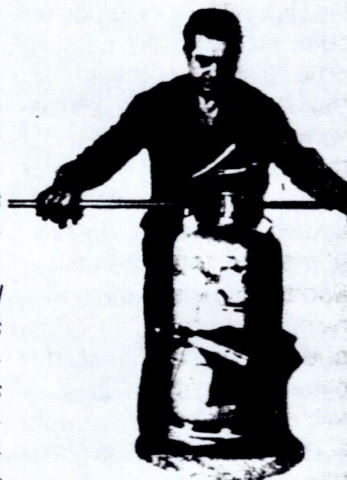
- a) Implantación de elementos de pesaje en los puntos de venta.
- b) Entrega a los usuarios taxistas que lo soliciten del documento según modelo adjunto, cuya confección orde-

nan de inmediato a la imprenta.

c) Que adviertan a su personal para que no exijan propinas y, que en ningún caso, dejen caer bombonas desde lo alto de los camiones.

d) Les informaremos del procedimiento que hemos establecido para que las oficinas de dichas Empresas Distribuidoras puedan formalizar los casos que se presenten de usuarios taxistas con envases, sin que estén amparados por el correspondiente contrato de suministro.

e) En caso de avería, cambien la botella, en sus almacenes, abonando lo que devuelvan.



Con referencia al resto de los temas, ampliación de seguro, precintado de botellas y butaneras, nos informan que han sido trasladados a las Oficinas Centrales por tratarse de temas que son de su competencia.

La C.M.B. seguirá tomando estas medidas y espera que con ellas los problemas habrán decrecido y la calidad y seguridad en el servicio habrá aumentado. En el caso de que esto no fuera así, la C.M.B. volverá a ocuparse del tema.

Agencia distribuidora n° _____ de Butano, S. A.

De acuerdo con lo dispuesto en la Orden Ministerial de 7 de Diciembre de 1982 (Boletín Oficial del Estado n° 294 del 8-12-82), el

precio de una carga neta de 15 kilos de G.L.P. para automoción, es de: 940, — Ptas. (novecientas cuarenta pesetas).

Seguro de Responsabilidad Civil

Butano S. A., nos comunica, con respecto al Seguro de Responsabilidad Civil que se ofrece gratuitamente. Que solamente en el supuesto de que el taxista que consume GLP como carburante, (o su conductor asalariado), sea condenado como civilmente responsable de un accidente del taxi cuya causa original sea consecuencia directa del uso del gas, y siempre que el taxista

no tenga suscrito un seguro que cubra el mismo riesgo, el citado Seguro de Responsabilidad Civil que Butano S. A. ofrece gratuitamente a los señores usuarios taxistas indemnizará, según la sentencia que dicten los Tribunales, los daños materiales (excepto reclamaciones relacionadas con dinero, metales preciosos o joyas) y/o personales de los usuarios del taxi, de los pro-

pietarios y conductores y ocupantes de otros vehículos, de los peatones y de cualquier persona que resulte con daños materiales y/o lesiones personales.

Este seguro no indemniza los daños materiales y/o lesiones personales del industrial taxista, ni del conductor del taxi. Para que opere esta póliza de Responsabilidad Civil también es imprescindible que el usuario

industrial taxista comunique inmediatamente el siniestro a la compañía que le asegure (LA UNION Y EL FENIX ESPAÑOL COMPAÑIA DE SEGUROS REUNIDOS S. A., con domicilio en el PASEO DE LA CASTELLANA, 33 - MADRID-1 - Póliza de Responsabilidad Civil número 72002290) o a BUTANO S. A. que hará seguir su declaración de siniestro a la citada Compañía.

Noticias • Noticias • Noticias • Noticias

Jornadas del taxi

La Corporación Metropolitana de Barcelona convoca para los días 1, 2 y 3 de diciembre unas Jornadas de Estudio bajo la denominación genérica de "La industria del taxi hacia el futuro".

El objetivo de estas jornadas, que creemos responden a una sentida necesidad, es efectuar una reflexión lo más amplia posible sobre el momento de un sector, de indudable trascendencia pública, que forzosamente se ve abocado a un proceso de adecuación a las nuevas realidades sociales, económicas y jurídicas

del país. La multiplicidad de experiencias existentes — tanto desde la Administración Local y Autónoma como desde la del Estado— constituyen un factor de enriquecimiento del debate. No obstante, las Jornadas no quieren ser un foro de discusión teórica sino que desean avanzar líneas de actuación válidas para el futuro.

Las Jornadas están especialmente dirigidas a los responsables políticos y técnicos de las áreas de Transportes y/o Circulación y/o Servicios Municipales de los

Ayuntamientos de capitales de provincia y ciudades con más de 100.000 habitantes, que tengan bajo su responsabilidad el servicio del taxi; Representantes de las Comunidades Autónomas y de la Administración del Estado (especialmente los Ministerios de Transportes, Industria, Administración Territorial, Trabajo, Hacienda); Centrales Sindicales; Organizaciones de Usuarios; Federación de Municipios, etc.

Los principales temas que se desarrollarán son:

- El taxi en el marco de los servicios públicos.
- Análisis del sector y propuestas de reestructuración.
- Competencias jurídicas en la reglamentación del servicio del taxi. Elaboración de

un nuevo Reglamento o modificación del actual.

— Aspectos técnicos (vehículo tipo, ITV, combustible, etc.)

— Régimen de Seguridad Social de Autónomos.

— Problemática del taxi en las grandes aglomeraciones urbanas (este tema con la participación de representantes de las áreas metropolitanas de París, Milán y Londres).

Creemos que estas Jornadas pueden significar un paso decisivo para abrir nuevas vías en el Sector del Taxi, no sólo en un plano teórico, sino y fundamentalmente, en la realidad práctica y cotidiana de los que cada día están prestando este servicio público.

El servicio del taxi le la Corporación Metropolitana de Barcelona.

Hecho el trayecto de Plaça de Letamendi a Plaça de Bernando Lesseps el 30 de

agosto, hacia las 21 horas, en el taxi calca núm. 447, cuyo titular y conductor re-

sultó ser Don Manuel Bernabé Angosto, dejó olvidado en el vehículo un bolso de mano. El Sr. Bernabé me llamó por teléfono al muy poco rato de haber yo dejado su taxi y acudió a entregarme el bolso a mi domicilio atendiendo a mi ruego. Admitió el pago del importe de la carrera, pero declinó mi insistente oferta de gratificación, por entender, según

dijo, que su gesto era de honorabilidad obligada y no retribuible profesionalmente.

Ruego que conste el hecho en el expediente personal de Don Manuel Bernabé Angosto y que, de ser posible, se le dé publicidad.

Barcelona, 5 de setiembre de 1983.

Accidentes de tráfico

En estas páginas les mostramos una serie de datos sobre el número de accidentes que en un mes cual-

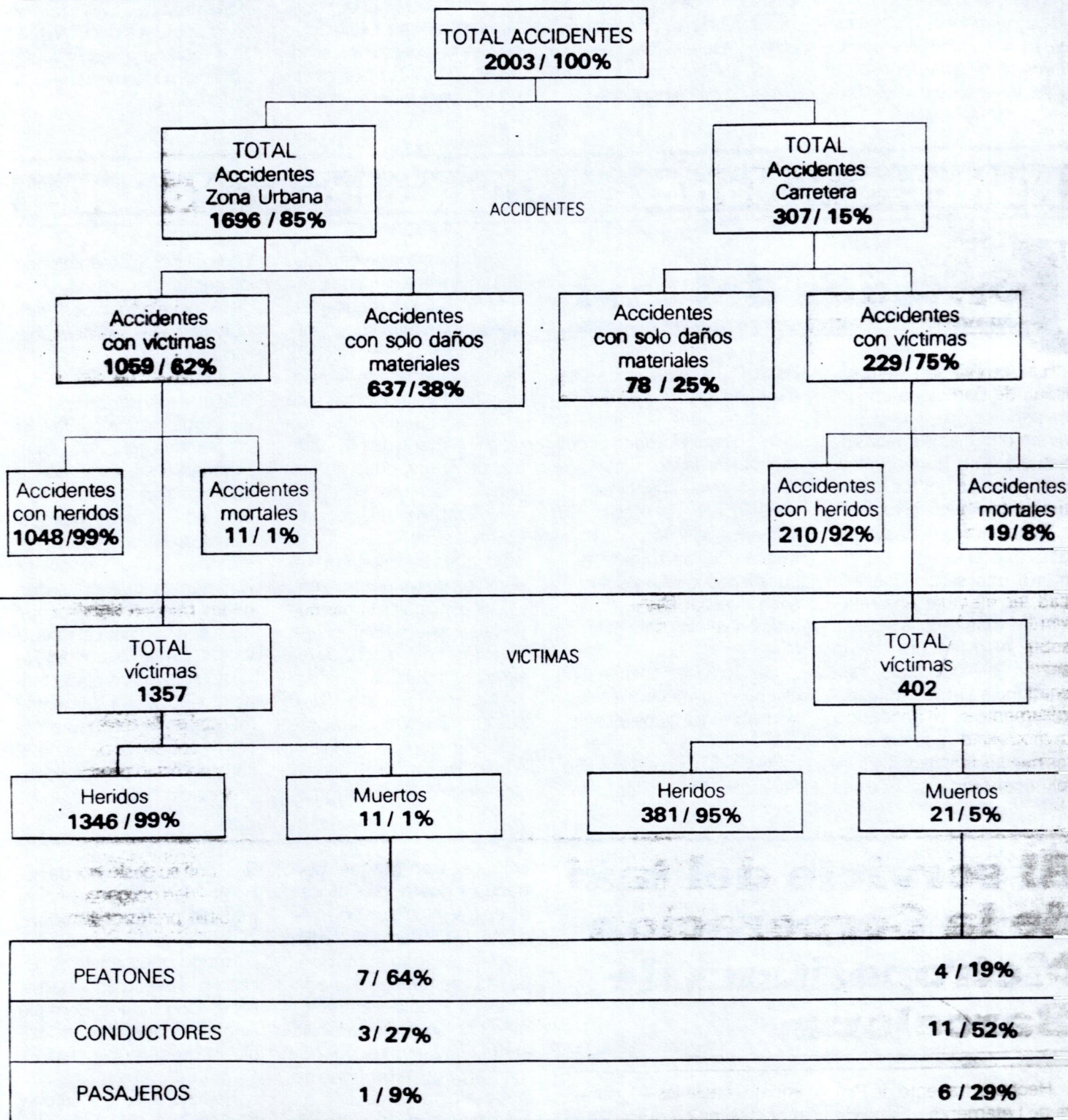
quiera del año se producen en la provincia de Barcelona, con estos datos pretendemos hacer reflexionar a todos Udes., profesionales del volante, de lo necesario que es

colaborar en todo lo posible, para conseguir reducir el número de muertos y heridos que producen los accidentes de circulación, número que rebasa en mucho, los

que producen enfermedades muy temidas.

Hagamos entre todos una conducción más segura, respetemos al máximo las señales de tráfico y pongamos en general mayor atención y prudencia al conducir.

Accidentes de tráfico ocurridos en la provincia de Barcelona durante el mes de abril de 1983.



Estado comparativo de los accidentes, heridos y muertos previstos para el mes de abril de 1983, y los realmente ocurridos, tanto en carretera como en zona urbana.

		ACCIDENTES		HERIDOS		MUERTOS	
		PREVISTOS	OCURRIDOS	PREVISTOS	OCURRIDOS	PREVISTOS	OCURRIDOS
CARRETERAS	FESTIVOS	83	110	146	161	5	6
	VISP. FESTIVOS	53	47	83	68	3	2
	POST. FESTIVOS	27	27	33	41	1	3
	OTROS LABORABLES	104	123	138	111	4	10
	TOTAL	267+11	307	400+16	381	13+1	21
ZONA URBANA	FESTIVOS	217	266	247	254	2	2
	VISP. FESTIVOS	257	286	252	243	1	3
	POST. FESTIVOS	165	233	148	167	1	1
	OTROS LABORABLES	702	911	612	682	5	5
	TOTAL	1.341+53	1.696	1.259+50	1.346	9+1	11
TOTAL	FESTIVOS	300	376	393	415	7	8
	VISP. FESTIVOS	310	333	335	311	4	5
	POST. FESTIVOS	192	260	181	208	2	4
	OTROS LABORABLES	806	1.034	750	793	9	15
	TOTAL	1.608+64	2.003	1.659+66	1.727	22+2	32

Datos provisionales comparativos de los accidentes, heridos y muertos durante los cuatro primeros meses de los años 1981 - 1982 y 1983

	ACCIDENTES				VICTIMAS	
	CON HERIDOS	MORTALES	SOLO DAÑOS	TOTAL	HERIDOS	MUERTOS
1981				7061	7042	120
1982				6446	6579	85
1983	4859	94	2636	7589	6745	105

Datos comparativos del mes de abril de 1979 - 1980 - 1981 y 1982

MES	AÑO	ACCIDENTES	HERIDOS	MUERTOS	TOTAL VICTIMAS
ABRIL	1979	1.601	1.777	29	1.806
	1980	1.466	1.581	21	1.602
	1981	1.826	1.849	30	1.879
	1982	1.528	1.602	17	1.619

Datos provisionales comparativos de los accidentes, heridos y muertos, ocurridos durante el mes de abril de los años 1981-1982 y 1983, clasificados por carreteras y zonas urbanas y con especificación en lo que a muertos se refiere en calidad de conductores, pasajeros o peatones.

		1981			1982			1983		
		CARRETERA	ZONA URBANA	TOTAL	CARRETERA	ZONA URBANA	TOTAL	CARRETERA	ZONA URBANA	TOTAL
ACIDENTES	CON VICTIMAS							229	1.059	1.288
	SOLO DAÑOS MATERIALES							78	637	715
TOTAL ACCIDENTES		351	1.475	1.826	193	1.335	1.528	307	1.696	2.003
HERIDOS		518	1.331	1.849	335	1.267	1.602	381	1.346	1.727
MUERTOS	Peatones	5	3	8	1	5	6	4	7	11
	Conductores	8	4	12	7	-	7	11	3	4
	Pasajeros	7	3	10	2	2	4	6	1	7
TOTAL MUERTOS		20	10	30	10	7	17	21	11	32

El servei del taxi, 4 anys d'acció

El quadrienni 1979-82, el Servei del Taxi inicià una nova etapa en la qual foren introduïdes millores importants tant en la prestació del Servei a l'usuari, com en l'organització i el funcionament intern, ja que es completà l'assumpció d'algunes funcions que encara realitzaven els ajuntaments, tals com els exàmens per a l'obtenció del carnet de taxista. Par d'aquestes millores han estat possibles a causa de l'elaboració del Reglament Metropolità, que encara que fos una adaptació del Reglament Nacional, ha introduït característiques pròpies de l'àmbit metropolità, així com també a les Normes Complementàries.

Pert tal de fer intervenir totes les persones afectades pel Servei en la redacció del Reglament i amb la finalitat d'establir un camí de diàleg permanent amb tots ells es creà el juliol de 1980 el Consell Coordinador del Servei del Taxi integrat per representants de la Corporació Metropolitana de Barcelona, FAVB, OCUC i organitzacions i patronals del Sector.

Aquest Consell Coordinador del Servei del Taxi ha actuat com a organisme consultiu de la Direcció de Serveis de Transports i els seus acords encara que no fossin vinculants, s'han tingut en compte en el moment de prendre decisions.

El Reglament i les Normes Complementàries que varen entrar en vigor l'abril de 1981 s'han editat en català iniciant una àmplia Campanya de Normalització de la Llengua Catalana, de la qual n'és expressió l'edició bilingüe de tots els textos de difusió del Servei i la seva exclusiva utilització en les calques dels nous vehicles i la

distribució gratuïta dels rètols de «Lliure».

Per donar suport al compliment del Servei es creà a finals de 1980 el Cos d'Inspecció amb la col·laboració de la Guàrdia Urbana de l'Ajuntament de Barcelona. Els Serveis Tècnics del Taxi en els locals habilitats per la Corporació Metropolitana de Barcelona a la Zona Franca efectuen les revisions anuals que la Corporació Metropolitana de Barcelona realitza conjuntament amb les revisions que fan els Serveis

d'Indústria de la Generalitat de Catalunya.

Mitjançant aquests Serveis tècnics va ser possible, a partir de gener de 1981, la instal·lació de mòduls lluminosos amb l'objectiu d'introduir una total transparència en la prestació del Servei i facilitar-ne el control.

Per tal d'incrementar l'eficàcia i la qualitat de la gestió dels serveis administratius, el novembre de 1982, es va portar a terme la racionalització dels circuits administratius introduint la utilització directa de la informàtica. Els avantatges que se n'obtenen són el manteniment de la informació actua-

litzada, l'expedició immediata dels documents a l'administrat, reduir al màxim les errades de tramitació i, finalment, incrementar la productivitat.

A nivell de divulgació, la C.M.B. edita bimensualment des de maig de 1981, el butlletí «Informatiu Unitat del Taxi» encaminat a informar al taxista de les decisions dels temes que l'afecten. També, i en aquest ordre de coses, s'ha mantingut la informació a l'usuari mitjançant campanyes com les realitzades a l'estiu de 1980: un curmetratge divulgat àmpliament als cinemes de les poblacions de l'àrea metropolitana, acompanyat de posters i fulletons; estiu 1981: edició d'un fulletó informatiu dels drets i deures del ciutadà vers el servei, que arribà a tots els domicilis de l'àmbit metropolità la primavera 1982; com a conseqüència dels Mundial de Futbol i coincidint amb l'afluència de visitats d'arreu el món, l'edició de fulletons es realitzà en diferents idiomes, alhora que es fomentà radiofònicament la utilització d'aquest servei.

Actuacions concretes:

Instal·lació mòduls	11.026
Revisions vehicles	14.000
30 Instal·lacions de telèfons en parades	
Creació carril BUS (Col·laboració Guàrdia Urbana) 30 Kms.	
Creació 100 parades noves.	
Canvis material (Substitució vehicles)	6.400
Transferències (Canvi Titular Llicència)	3.600
Exàmens per a l'obtenció del carnet de taxista	8.800
Denúncies	4.629
Requeriments inspectors	7.200

Aumenta el número de auto-taxis ingresados en el depósito municipal

Con la colaboración del Departamento de Industria de la Generalitat de Catalunya, la CMB está realizando unas revisiones extraordinarias en los locales de zona Franca, dirigidas fundamentalmente a comprobar el buen funcionamiento del taxímetro, el cumplimiento del día festivo y las buenas condiciones técnicas del vehículo. Resultado de estas revi-

siones ha sido el ingreso en el Depósito Municipal de varios vehículos auto-taxis. Los motivos han sido: 2 vehículos por falta de los precintos reglamentarios, 4 por incorrecciones en el funcionamiento del taxímetro, 1 por conexión de cables, 1 por no llevar las calcas, 1 por ser un vehículo dado de baja en el servicio de taxis.

Todas estas infracciones

suponen sanciones de carácter administrativo y no económicas.

Con estas medidas, la CMB pretende, por una parte ofrecer un buen servicio a los usuarios y por otra, favorecer la imagen de responsabilidad y profesionalidad que la mayoría de conductores taxistas merecen.

Una nueva Corporación

Tras la constitución de los nuevos Ayuntamientos y de la Diputación, resultante de las elecciones locales del 8 de mayo, le tocaba el turno de renovación a la Corporación Metropolitana de Barcelona. Los resultados electorales han hecho variar sensiblemente su composición política: 15 consejeros de PSC-PSOE, 5 consejeros de Convergència i Unió, otros 5 del PSUC y uno por la coalición electoral de AP y PDP. Ya en esa dirección se justifica ampliamente el apelativo de nueva que encabeza estas líneas.

En el acto de su constitución, el 20 de junio, se procedió a la elección de su Presidente, siendo elegido por práctica unanimidad (veinticinco votos y uno en blanco de AP-PDP), Pasqual Maragall, Alcalde de Barcelona y anterior Presidente de la CMB. En esa misma sesión se designó a Jordi Parpai i Marfà —que había sido hasta la fecha Gerente de la entidad— como vicepresidente primero y a Agustín Marina, Alcalde de Castelldefels, como vicepresidente segundo, completándose la formación de los órganos de gobierno de la CMB con

la elección de su Comisión Permanente y la designación de presidentes de las Comisiones Informativas. Quedaba así completado el proceso de formación de los órganos políticos de una nueva Corporación, y que finalizaba en su vertiente ejecutiva con los nombramientos del nuevo Gerente y los Directores de Servicios.

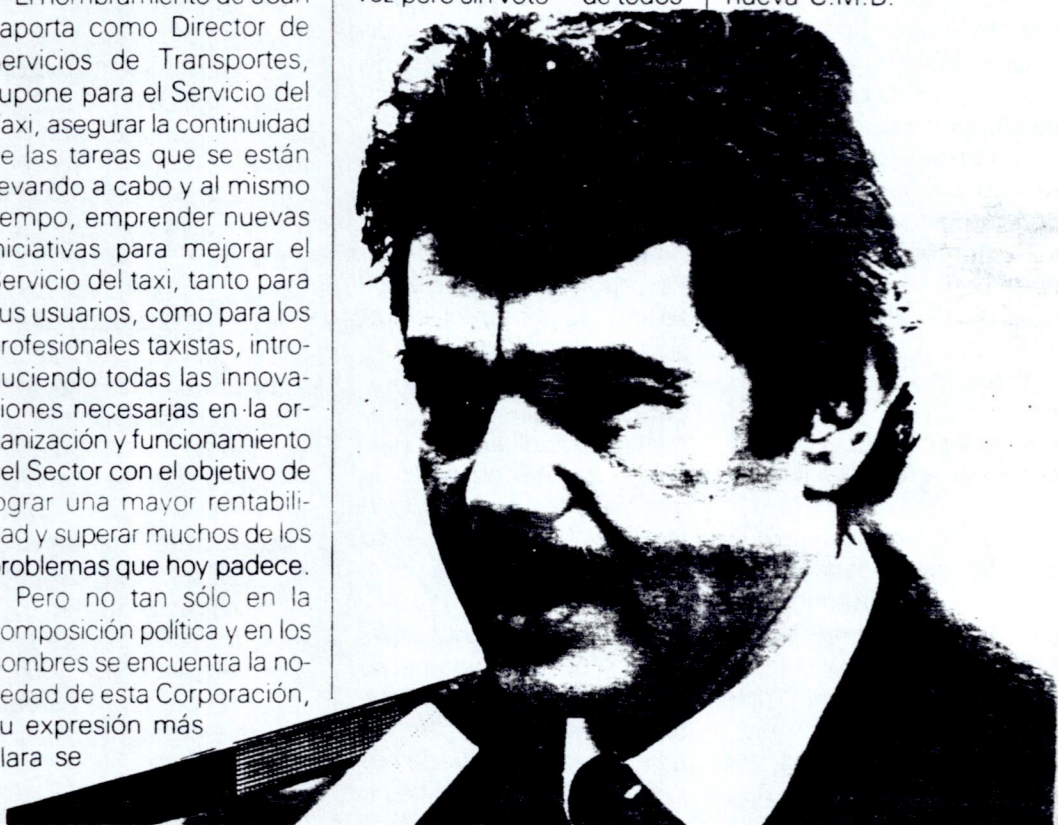
El nombramiento de Joan Laporta como Director de Servicios de Transportes, supone para el Servicio del Taxi, asegurar la continuidad de las tareas que se están llevando a cabo y al mismo tiempo, emprender nuevas iniciativas para mejorar el Servicio del taxi, tanto para sus usuarios, como para los profesionales taxistas, introduciendo todas las innovaciones necesarias en la organización y funcionamiento del Sector con el objetivo de lograr una mayor rentabilidad y superar muchos de los problemas que hoy padece.

Pero no tan sólo en la composición política y en los nombres se encuentra la novedad de esta Corporación, su expresión más clara se

encuentra en la declaración institucional suscrita por los tres grupos mayoritarios (PSC, CiU y PSUC) y que se dio a conocer el mismo día 20 de junio. En ella se expresa una voluntad decidida de afrontar en positivo los problemas que como institución tenemos planteados y un primer paso, ya materializado, es la integración —con voz pero sin voto— de todos

los alcaldes de los municipios de la CMB en el Consell Metropolità.

Esta medida, la fijación de objetivos para los próximos años y la voluntad expresa de culminar un Pacto Metropolitano, que dentro de lo que determine el Parlament respecto a la organización territorial de Catalunya, institucionalice el Area Metropolitana de Barcelona, abren una perspectiva optimista y amplia para el trabajo de esta nueva C.M.B.



Calendario de revisión anual

Octubre

Nº de calca		Días de revisión		
8401	8750	del día 3	de octubre al	7 octubre
8751	9100	10		14
9101	9450	17		21
9451	9800	24		28

Noviembre

9801	10150	del día 31	de octubre al	4 noviembre
10151	10450	7	de noviembre al	11
10451	10800	24		18
10801	11026	21		25

nota: durante el mes de Diciembre pasarán a revisión las calcas que no se hayan efectuado durante el año 1983.

A VISO

Las dependencias de la Unitat del Taxi a finales de Octubre serán trasladadas al edificio de la Corporació Metropolitana que tiene en Avenida Príncipe de Asturias, 61, 1.ª planta. Frente al mismo se habilitará una zona de estacionamiento para los usuarios.

Recurso de la Corporación Metropolitana contra una resolución de la Generalitat sobre la inspección técnica de los taxis

La Corporación Metropolitana de Barcelona ha presentado recurso contra la resolución, y sus anexos, de la Dirección General de Industria y Minas de la Generalitat por la que se establecen normas del procedimiento a seguir para la inspección técnica de vehículos automóviles, publicada en el Diari Oficial de la Generalitat de 29 de julio de 1983.

El recurso de la Corporación señala que "no puede entenderse comprendida dentro de la referida normativa y sus anexos la inspección técnica de los vehículos afectos al servicio de autotaxis o autoturismos, bajo la intervención de la Corporación Metropolitana de Barcelona, y ello por cuanto el Reglamento Nacional de Transportes en Automóviles Ligeros establece en su artículo 8º la competencia concurrente de las Delegaciones de Industria y Energía y de las entidades locales para llevar a cabo las revisiones anuales de los vehículos afectos a los citados servicios para comprobar su estado de seguri-

dad, conservación y documentación..." Recuerda el escrito de la C.M.B. que el Reglamento Nacional precisa que tales revisiones de vehículos autotaxis y autoturismos se realicen por ambas administraciones "en el mismo día y hora" y, por tanto, en el mismo lugar.

Se deduce de la normativa, según el texto del recurso firmado por el propio Presidente de la Corporación, Pasqual Maragall, que "implica despojar a la Corporación Metropolitana de Barcelona de una competencia que le viene atribuida por el Decreto Ley 5/74 de su creación y mantenida por el Decreto de 26 de Noviembre de 1978 de forma específica y por el Reglamento Nacional citado que debe entenderse vigente, siendo tal normativa aprobada por la Generalitat nula de pleno

derecho según lo previsto en la Ley de Procedimiento Administrativo.

Como otro de los aspectos importantes del recurso se señala que no puede entenderse comprendida dentro de la mencionada normativa la comprobación de los aparatos taxímetros por parte de entidades concesionarias en virtud de lo dispuesto en el artículo 63 de la Ley de Contratos del Estado así como en el artículo 198 del Reglamento de Contratación del Estado.

Como se sabe, en la actualidad el servicio de inspección de taxis se realiza en los talleres de la Corporación Metropolitana situados en la Zona Franca, donde la revisión se efectúa conjuntamente por técnicos de la

Generalitat y de la Corporación, de acuerdo con lo previsto por el Reglamento Nacional. No obstante, la Generalitat ha resuelto que la inspección técnica del vehículo sea efectuada por empresas concesionarias de carácter privado. En el caso de los taxis la medida acordada por la Generalitat ha motivado la protesta de las diferentes organizaciones sindicales y gremiales y como se recordará, antes de iniciarse el verano, tanto el vicepresidente de la Corporación como los responsables de Transportes y del Servicio del Taxi anunciaron en rueda de prensa su oposición a la medida por razones legales, de moralidad pública y de constituir un paso atrás en el proceso de racionalización de un sector especialmente complejo.

