

TAXI 17



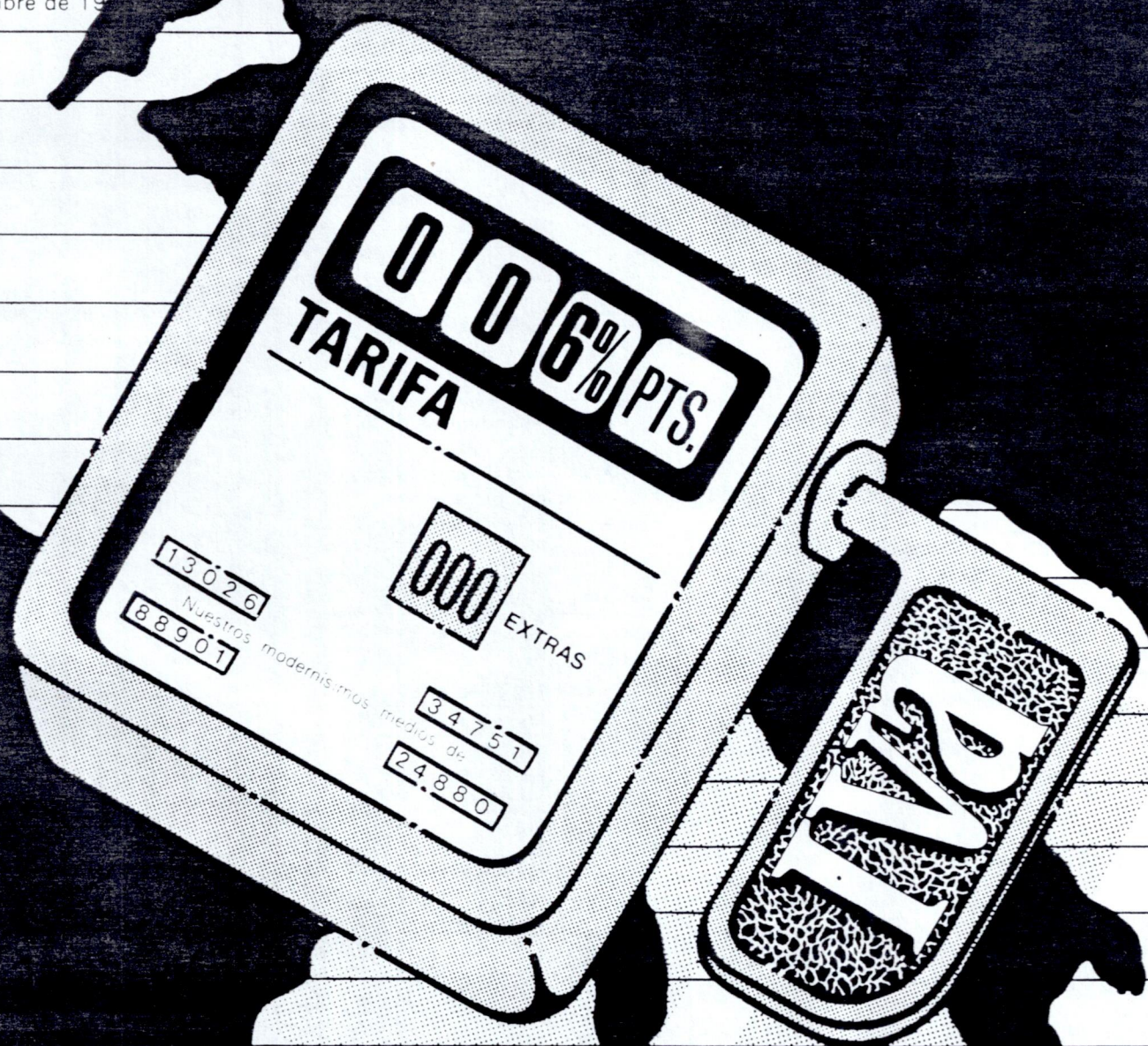
CORPORACIÓ
METROPOLITANA
DE BARCELONA

Suplemento
IVA



BARCELONA. MÉS QUE MAI.

emplar n.º 17 Segunda E
o III - Diciembre de 19



Feliz Navidad
Bon Nadal

Editorial

Durant 1985 hem assistit a la realització de seriosos esforços encaminats a la millora del taxi a l'Àrea Metropolitana. Les noves mesures —aprovades per la Comissió de Seguiment i CMB— han donat ja resultats que, provisionalment, podem qualificar de molt positius.

Entre les mesures encaminades a paliar la crisi del sector, hom ha aplicat la normativa de dos dies de descans setmanal obligatori, l'amortització de llicències i el control d'incompatibilitats. Pel que fa a la promoció del sector, hom ha treballat en el sentit d'introduir-hi noves funcions i ampliar-ne el camp d'actuació, hom ha modificat els hàbits de l'ús del taxi i també hom ha promogut un coneixement més gran de la indústria del taxi mitjançant l'emissió d'un programa de gran audiència a Ràdio Espanya de Barcelona.

Comencem l'Any Nou amb l'aplicació de l'IVA estipulat per al sector del taxi en un 6%. L'augment de tarifes s'ha intentat, però, de moment, no ha estat possible.

Al respecte, la CMB, a petició de diferents sindicats, associacions professionals i la Comissió de Seguiment, iniciaren expedient perquè les tarifes fossin augmentades de l'1 de gener del 1986, aprovant-se per la Comissió de Govern de la CMB la proposta d'un 12,6%, incluint-se el 6% de l'IVA.

L'esmentat expedient fou tramès al Grupo de Treball de la Generalitat i, posteriorment, a la Comissió de Preus de Catalunya per la definitiva aprovació.

Però, malgrat totes les gestions realitzades per la CMB, l'augment de tarifes no s'ha aconseguit.

Per això, s'ha posat a disposició del treballador del taxi, unes Taules de Conversió amb el 6% de l'IVA que repercutiran a l'usuari.

Desitgem que durant el mes de gener del 1986 siguin aprovades definitivament les noves tarifes i és en aquest sentit que aniran encaminades les primeres gestions que la CMB realitzarà en el nou any que comença.

Quant a l'Impost sobre el Valor Afegit (IVA), a l'explicació del qual hi dediquem un "suplement" en aquest Butlletí, s'ha d'entendre simplement com el que és: un impost que no gravarà el professional del taxi, ja que va adreçat al consumidor final i per l'aplicació del qual existeixen, no obstant això, raons internes i d'índole internacional que recomanen la seva existència. Mentre que tot això —millores i pugues— va succeint, desitgem al·lectiu del taxi un felic Nadal i un Any Nou ben pròsper.

- les Dependències de la CMB. Príncep d'Astúries, 61, baixos
- als locals dels Sindicats i associacions professionals
- i a les ITV de Sant Just i Badalona.

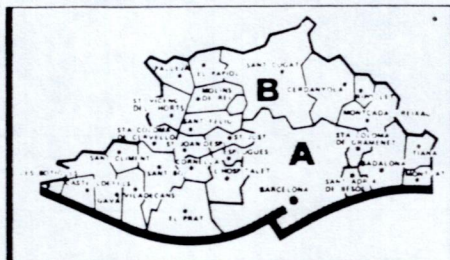
Durante 1985 hemos asistido a la realización de seriosos esfuerzos encaminados a la mejora del taxi en el Area Metropolitana. Las nuevas medidas —aprobadas por la Comisión de Seguimiento y CMB— han producido ya resultados que, provisionalmente, podemos calificar de muy positivos.

Entre las medidas encaminadas a paliar la crisis del sector, se ha aplicado la normativa de dos días de descanso semanal obligatorio, la amortización de licencias y el control de incompatibilidades. Por lo que respecta a la promoción del sector, se ha trabajado en el sentido de introducir nuevas funciones y ampliar su campo de actuación, modificando los hábitos del uso del taxi, y también se ha promovido un mayor conocimiento de la industria del taxi mediante la emisión de un programa de gran audiencia en Radio España de Barcelona.

Iniciamos el Año nuevo con la aplicación del IVA, estipulado para el sector del taxi en un 6%. El aumento de tarifas, se ha intentado pero, de momento, no ha sido posible.

TARIFES GENER 1986

Zona A	Tarifa 3	Feiners de 6 a 22 h
	Tarifa 2	Feiners de 22 a 6 h Dis. i Fest. de 0 a 24 h
Zona B	Tarifa 2	Feiners de 6 a 22 h
	Tarifa 1	Feiners de 22 a 6 h Dis. i Fest. de 0 a 24 h
En tots els casos	Baixada de bandera	
	Hora espera	



Quan un trajecte comenci en una zona i acabi en una altra en arribar al punt límit de zona, degudament assenyalat, el conductor haurà de canviar la tarifa aplicant la corresponent a la nova zona.

SUPLEMENTS

- Entrada i sortida
- Nòmes sortides de parades (No baixadors)
- Majors de 55 x 35 x 35
- Quan el cotxe pugui admetre'ls
- Acrèditi conductor per cada un
- Servei radiotèlèfon

GRATUITS I OBLIGATORIS

- Menors de 55 x 35 x 35

Els usuaris tenen el dret a sol·licitar al final del recorregut un rebut

CONSULTES I RECLAMACIONS:

Servei del taxi
CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA
Pp. d'Astúries, 6
Telèfon 218 42 11
08012 BARCELONA

A este respecto, la CMB a petición de varios Sindicatos, Asociaciones Profesionales y la Comisión de Seguimiento, inició expediente para que las tarifas fueran aumentadas el 1 de enero de 1986, aprobándose por la Comisión de Gobierno de la CMB la propuesta de un 12,6 %, incluyendo en dicho aumento el 6 % del IVA.

El mencionado expediente fue remitido al Grup de Treball de la Generalitat y posteriormente a la Comissió de Preus de Catalunya para su definitiva aprobación. Pero, a pesar de todas las gestiones realizadas por la CMB el aumento de tarifas no se ha conseguido.

Por tal motivo, se ha puesto a disposición del trabajador del taxi, unas tablas de conversión con el 6 % del IVA que deberán repercutir al usuario.

Deseamos que durante el mes de enero de 1986 sean aprobadas definitivamente las nuevas tarifas, y es en este sentido que iran encaminadas las primeras gestiones que la CMB realizara en el nuevo año que empieza.

En cuanto al Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), a cuya explicación dedicamos un "suplemento" en este Boletín, debe ser entendido simplemente como lo que es: un impuesto que no gravará al profesional del taxi, ya que está dirigido al consumidor final, y para cuya aplicación existen sin embargo razones internas y de índole internacional que recomiendan su existencia.

Mientras todo ello — mejoras y subidas — se van sucediendo, deseamos al colectivo del taxi unas felices Navidades y un Año Nuevo lo más próspero posible.

Desde el 31 de Diciembre, podrán recogerse las Tablas de Conversión con el 6 % del IVA en:

- las dependencias de la CMB, Príncipe de Asturias, 61 bajos
- en los locales de los sindicatos y asociaciones profesionales
- y en las ITV de St. Just y Badalona.

La Comissió de Seguiment opina:

Reflexions i propostes sobre una més estreta relació entre la Unitat Taxi i els professionals del sector

1. El company taxista no té una adequada informació sobre quins són els seus drets respecte a recursos de reposició d'alçada, d'empar, etc.

Pensem que per part de la CMB, seria interessant que en el seu proper Butlletí exposés clarament quins són els drets que té un conductor taxista quan hi hagi una denúncia contra ell amb la qual no estigui d'acord.

2. Aquesta Comissió de Seguiment sol·licita de la CMB que, a conseqüència de la crisi per la qual passa el sector hom doni un termini per abonar, sense cap recàrrec, totes les sancions o taxes en què hagi incorregut el conductor morós.

3. Hom sol·licita també una major agilitat en les tramitacions, tant de transferències com d'expedients sancionadors.

4. Ens complau alhora agrair a la CMB la publicació i la tramesa del Butlletí Informatiu el qual, tot i que amb alguna demora, arriba periòdicament al domicili del conductor taxista.

5. Sol·licitem de nou la creació d'una pàgina oberta en l'esmentat Butlletí, en què el conductor taxista pugui reflectir les seves inquietuds i les seves demandes de millores. Creiem que en un estat de dret, aquesta sol·licitud ha de ser atesa ja que correspon expressar-se directament, sense intermediàris, els mateixos professionals del sector en un mitjà informatiu pensat i creat exclusivament per a l'orientació i guia del taxista.

1. El compañero taxista carece de una adecuada información sobre cuáles son sus derechos con respecto a recursos de reposición de alzada, de amparo, etc...

Pensamos que por parte de la CMB sería interesante que en su próximo Boletín expusiera claramente cuáles son los derechos que tiene un conductor taxista cuando exista una denuncia contra él con la que no esté de acuerdo.

2. Esta Comisión de Seguimiento solicita de la CMB que, a consecuencia de la crisis por la que atraviesa el sector, se dé un plazo para abonar, sin recargo alguno, todas aquellas sanciones o tasas en que haya incurrido el conductor moroso.

3. Se solicita también una mayor agilidad en las tramitaciones, tanto de transferencias como de expedientes sancionadores.

4. Nos complace al mismo tiempo agradecer a la CMB la publicación y envío del Boletín Informativo, que aunque con demoras llega periódicamente al domicilio del conductor taxista.

5. Solicitamos de nuevo la creación de una página abierta en dicho Boletín, donde el conductor taxista pueda reflejar sus inquietudes y sus peticiones de mejoras. Creemos que en un estado de derecho esta solicitud debe ser atendida, pues corresponde expresarse directamente, sin intermediarios, a los propios profesionales del sector en un medio informativo pensado y creado exclusivamente para la orientación y guía del taxista.

El taxi en París. II

El acceso a la profesión

Los 15.000 taxistas que trabajan hoy en París poseen un certificado de capacitación que han tenido que conseguir superando dos pruebas: un primer examen con el que obtener el certificado provisional, y un segundo que les permite transformar el provisional en definitivo al término de un plazo máximo de 6 meses.

Para la formación de los taxistas existen escuelas de pago, pero también otras gratuitas que colaboran con las empresas de taxis donde trabajan y se perfeccionan los candidatos hasta obtener el certificado definitivo. Este segundo sistema presenta la ventaja de facilitar una formación gratuita a la que sólo se puede acceder si existe previamente un contrato entre el candidato y el empresario.

Los resultados de los exámenes de 1981 y 1982 constituyen un ejemplo perfecto para poder apreciar el grado de dificultad de estas pruebas. En 1981 se presentaron 3.615 candidatos, de los que 1.452 accedieron al certificado provisional, y sólo 919 al definitivo; en 1982 hubo un poco más de suerte: de los 3.217 candidatos, 1.556 lograron el provisional y 1.039 el definitivo.

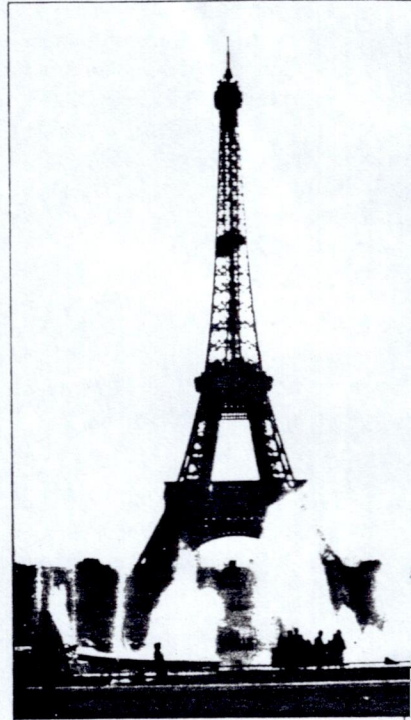
El control posterior.

La Comisión de Disciplina.

El control al que se ven sometidos los taxistas parisinos no termina con la obtención de su certificado de capacitación. Existe una normativa que define sus obligaciones con respecto a los usuarios, y toda falta que se cometa y sea constatada mediante información o reclamación lleva consigo la comparecencia de los conductores ante la Comisión de Disciplina. Dicha comisión, constituida por miembros de la Administración y de las organizaciones profesionales, está presidida por un magistrado del orden administrativo. Sus funciones consisten en aplicar la normativa vigente a través de la propuesta de sanciones, sobre cuya aplicación decide el Prefecto.

La mayoría de las sanciones corresponden a la retirada del certificado de capacitación por un período comprendido entre 7 días y dos meses. Se castiga con especial rigor la aplicación irregular de tarifas, y en el caso de fraude en el taxímetro, la sanción puede significar la baja definitiva como taxista — 10 casos durante 1982 —.

No sólo existe vigilancia en cuanto al comportamiento profesional, sino también en cuanto a aptitud



física, pues de ella depende la seguridad de los clientes. A tal fin, está programada una revisión médica previa al acceso a la profesión, que luego debe repetirse cada cinco años hasta la edad de 60. A partir de entonces, la periodicidad de las revisiones es bianual.

Las tarifas

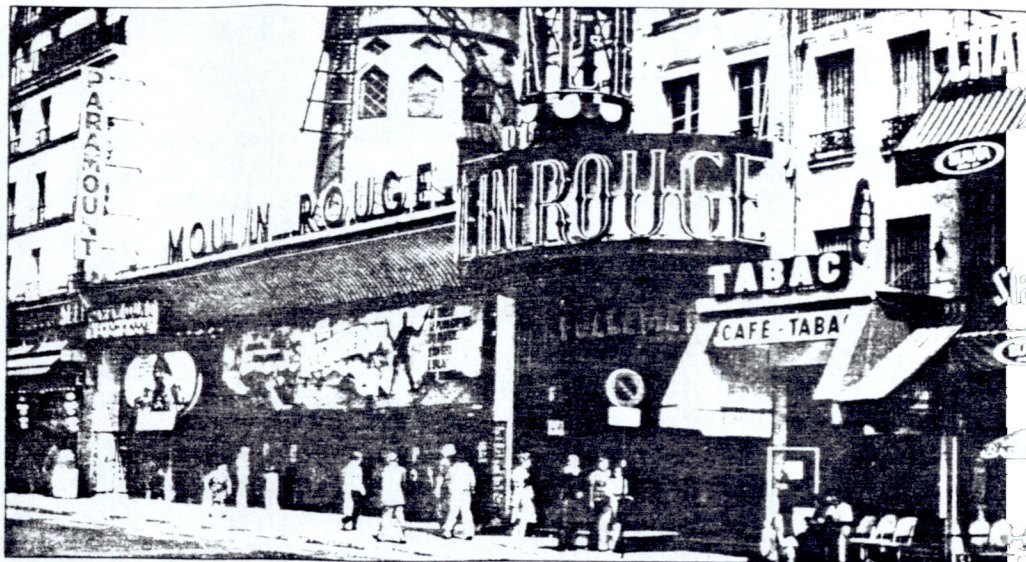
La tarificación de las carreras se simplificó considerablemente en 1973, año en el que se crearon dos zonas para las cuales rigen, asimismo, dos tarifas, una diurna y otra nocturna. La primera zona recibe el nombre de *zona parisina*, y en ella se aplica la tarifa A entre las 6.30 y las 22 horas, mientras que la tarifa B corresponde al período comprendido entre las 22 y las 6.30. En la segunda zona, la *zona suburbana*, la tarifa B es aplicable entre las 6.30 y las 22, y la tarifa C entre las 22 y las 6.30.

Los controles se efectúan mediante lámparas repetidoras de tarifas, situadas en la parte inferior del "luminoso taxi", que permiten verificar en todo momento si la tarifa aplicada es la correcta, o detectar inmediatamente el fraude.



Los problemas de circulación

Los taxis parisinos experimentan de forma negativa la repercusión de las condiciones generales de circulación y de estacionamiento. El aumento de motorización —el 63,5 % de los matrimonios disponían en París de coche en 1982— y las dificultades de estacionamiento —déficit de 60.000 plazas— han provocado una disminución constante de la velocidad media de circulación y, como consecuencia, un descenso en el número de tomas de viajeros efectuadas por los taxis. Todo ello motiva un alargamiento del horario laboral y un empeoramiento en las condiciones de ejercicio de la profesión.



Algunos datos estadísticos de interés para el conocimiento del sector del taxi en París

Clientela potencial

París y municipios ligados al estatuto de los taxis parisinos: 5.468.000 habitantes.

Número medio de carreras por semana:

París interior	1.150.000
Cinturón	360.000

Reparto de las carreras

París	75 %
Departamentos periféricos	20 %
Cinturón exterior a estos departamentos	5 %

Proporción de ocupación de los taxis: 1,45

Número medio de bajadas de bandera diarias: 18

Acceso a los taxis:

Paradas	46,5 %
Radio-Taxi	19 %
Vía pública	20,5 %
Puesto de llamada	14 %

Paradas de taxis:

Hay 600 paradas en el interior de París, con una capacidad aproximada de 4.500 plazas, 2.600 de ellas superseñalizadas y 195 paradas en el cinturón.

En París, 122 de estas paradas están provistas de puestos de llamada, y 83 en el cinturón.

Kilometraje anual medio recorrido por un taxi:

Cargado y en vacío durante las horas de trabajo 42.000 kms. (cargado 50 % en vacío 25 %)
Por un coche particular 11.500 kms.

Reparto de los taxis según el modo de propulsión:

Gasóleo	12.252
Gasolina	1.983
Gas	65

Reparto de los taxis según la marca:

Marcas francesas	11.023
Marcas extranjeras	3.277

Taxímetros:

Electrónicos	8.100
Mecánicos	4.410

Vías:

En París hay 103 kms. de vías reservadas a los autobuses y taxis.

Conductores en ejercicio:

8.600 artesanos, de ellos 396 mujeres.
6.400 asalariados, de ellos aproximadamente 1.000 mujeres.

Reparto por nacionalidad:

Franceses	70 %
Extranjeros	30 %

Seguridad de los conductores:

- Medios autorizados
- Cristal de separación.
 - Dispositivo de aviso luminoso y sonoro.
 - Perros.

Medios prohibidos

- Armas de todas las categorías.
- Gases paralizantes - lacrimógenos.

¿Qué es el IVA?

El IVA es un tributo que recae sobre el consumo y grava entre otras operaciones, las **prestaciones de servicios** efectuadas por **empresarios**.

La actividad del transporte está considerada como prestación de servicios.

El **Industrial del taxi** es un empresario que está obligado a liquidar el IVA, tanto si es un empresario autónomo como si es un empresario con personal asalariado.

Al ser el IVA un tributo que recae *únicamente* sobre el consumo, en este caso sobre el usuario del taxi, el industrial taxista recuperará la

totalidad de las cuotas del IVA soportadas en sus adquisiciones de productos consumibles y de bienes de inversión.

Asimismo el industrial taxista está obligado a repercutir el IVA sobre el precio de su servicio al usuario del taxi al tipo del 6%. El usuario, por su parte, no puede en ningún caso deducir la cuota del IVA soportada al utilizar dicho servicio, aunque el desplazamiento esté relacionado con su actividad empresarial o profesional.

El taxista pagará el 12% de IVA en sus adquisiciones, que posteriormente al liquidar a Hacienda recuperará.

Y tendrá que repercutir el IVA sobre el precio de su servicio al usuario del taxi al tipo del 6%.



El usuario: PAGA
El taxista: LIQUIDA
Hacienda: COBRA

¿Cómo se liquida el IVA?

El industrial del taxi podrá elegir entre el *Régimen General* o el *Régimen Simplificado*.

Régimen General

Todo taxista que quiera liquidar el IVA mediante el Régimen General tendrá que tener en cuenta:

— Que deberá realizar la liquidación cada tres meses, presentándola durante los 20 primeros días naturales de los meses de abril, julio, octubre y enero de cada año.

— Que para acogerse a este régimen de liquidación, deberá expedir una factura, recibo o ticket por cada servicio de taxi que realice, guardando copia o matriz del mismo.

— También deberán guardarse las facturas de los proveedores, cuyas adquisiciones afecten a la explotación del taxi.

El IVA soportado por el taxista será el siguiente:

Combustibles.....	12 %
Neumáticos.....	12 %
Vehículo.....	12 %
Taxímetro.....	12 %
Reparaciones.....	12 %
Aceites.....	12 %
Intereses.....	0 %
Primas Seguros.....	0 %
Seguridad Social ..	no aplicable

¿Qué deberá ingresar a Hacienda?

La diferencia entre el IVA repercutido (el que cobrarán al usuario) y el IVA soportado (el que les cobrarán sus proveedores).

Ejemplo:

— Si su recaudación trimestral fuese de 300.000,— ptas. y sus compras hubieran ascendido a 120.000,— ptas., ese trimestre tendrá que liquidar lo siguiente:

300.000,— ptas. al 6% = 18.000,— ptas.
120.000,— ptas. al 12% = 14.000,— ptas.
TOTAL a ingresar a Hac. 3.600,— ptas.

Pero puede ocurrir que sea Hacienda quien le devuelva dinero, si ha soportado más IVA que el que ha repercutido.

Recuerda, si quieres liquidar el IVA por el Régimen General, tendrás que:

- Extender factura, recibo o ticket de los servicios de taxis que realices.
- Guardar las facturas de los gastos que con relación al taxi hayas tenido.
- Y llevar un libro de ingresos y otro de gastos.



Pero si quieres liquidar el IVA según el régimen simplificado continúa leyendo, y sabrás qué tienes que hacer.



Régimen simplificado

Los empresarios del taxi pueden acogerse a este régimen si así lo desean.

Mediante este sistema de liquidación, es Hacienda quien indicará cada año la cantidad a ingresar, por cada industrial del taxi.

Al ser Hacienda la que calcule los ingresos anuales y los gastos previsibles, el industrial del taxi que se acoja a este régimen, no tendrá que hacer facturas, recibos o tickets de los servicios de taxi realizados, ni deberá llevar libro de contabilidad.

Simplemente tendrá que guardar, numeradas por orden de fechas y agrupadas por trimestres, las facturas recibidas de sus proveedores.

De todo lo expuesto, es conveniente recordar:

- El IVA recae sobre los consumidores finales.
- Los empresarios y profesionales son intermediarios en la recaudación del impuesto.
- Los industriales del Taxi pueden liquidar el Impuesto por el Régimen General o por el Régimen Simplificado.
- Puede ocurrir que sea Hacienda quien tenga que devolver dinero, sólo si ha optado por el Régimen General.

Todo esto está muy bien, pero yo ¿qué tengo que hacer el 1 de enero?

Pues muy fácil



Régimen General

- El 6 % del IVA que tienes que cobrar al usuario, lo llevarán incluido en las Tarifas*, de momento, tienes a tu disposición unas Tablas de conversión con el 6 % del IVA.

*Cuando éstas se aprueben.

- De todas las carreras que vayas haciendo, debes guardar factura, matriz o ticket en los que deberá constar, la numeración correlativa, tu D.N.I., precio total y la expresión "IVA incluido".
- También irás guardando las facturas que vayas teniendo, relativas al taxi.
- Lo que recaudes y lo que gastes lo debes reflejar en un libro de ingresos y gastos que comprarás en cualquier papelería.
- Y, cuando llegue el día, a liquidar con Hacienda. Recuerda que deberás ingresar sólo la diferencia entre el IVA soportado y el IVA repercutido.

¿Existe algún sistema de liquidación del IVA que me evite tener que llevar facturación y libro de contabilidad?

Si, puedes liquidarlo por el sistema simplificado. Si eliges este sistema el día 1 de enero harás lo siguiente:



- Sólo tendrás que guardar las facturas que por tus gastos como industrial del taxi hayas tenido, numerándolas correlativamente y agrupándolas por trimestre.
- Liquidar anualmente a Hacienda la cantidad que haya estipulado para los industriales del taxi.

Infórmese de este número: 010

El Ayuntamiento de Barcelona, a través del Servicio de Información al Ciudadano, estrenó en noviembre pasado el nuevo número telefónico —010— que usted debe memorizar, pues le resultará sin duda de gran utilidad. A partir de ahora, marcando sólo tres cifras, podrá acceder a los servicios de información que antes requerían marcar el 318 25 25.

010 BARCELONA INFORMACION funciona a diario y durante las 24 horas. Tiene por soporte una sofisticada red telefónica, con 24 enlaces y 120 extensiones, controlada por un microordenador que memoriza todo el proceso.

010 BARCELONA INFORMACION está capacitado para dar respuesta a todo tipo de solicitud de información. Existen tres niveles de preguntas, cuyo mayor o menor grado de dificultad determina el modo en que se articulan las respuestas:

— Las que pueden ser atendidas directamente por el encargado del teléfono.

— Las más especializadas, que —sin interrumpir la comunicación— se trasladan a las correspondientes dependencias especializadas.

— Las que presentan un grado de dificultad que obliga a un estudio más detenido. En tal caso, debe interrumpirse la comunicación para contestar después de documentarse y analizar en profundidad la pregunta.

¿Qué puede atender 010 BARCELONA INFORMACION?

Este servicio, que recibe una media de 800 llamadas diarias, lo puede atender casi todo, pero a modo de ejemplo ilustrativo enumeraremos

temas que de forma más directa inciden en la vida ciudadana:

— Guía de la Ciudad y del Ayuntamiento: direcciones y teléfonos de instituciones y entidades de la ciudad; direcciones y teléfonos de los servicios del Ayuntamiento...

— Agenda o calendario de actos, muestras, espectáculos, exposiciones, cursos, congresos, acontecimientos deportivos...

— Disposiciones, normativa y trámites del Ayuntamiento, y descripción de sus funciones y servicios.

— Campañas: de verano para jóvenes, deportivas, de limpieza, elecciones...

Qué preguntan con mayor frecuencia los ciudadanos

El 010 es un reflejo de la vida cotidiana de la ciudad. De las preguntas que se reciben en este servicio informativo puede deducirse qué preocupa a los ciudadanos y cuáles son las gestiones que realizan con mayor frecuencia. Citamos a continuación los temas objeto de pregunta, indicando el porcentaje que éstas representan sobre el total de las llamadas:

— Direcciones, teléfono y horario de dependencias municipales administrativas... 15 %

— Nombres, direcciones y teléfonos de cargos políticos del Ayuntamiento... 5 %

— Direcciones, teléfonos y horarios de equipamientos e instalaciones municipales... 15 %

— Direcciones y teléfonos de entidades e instituciones ciudadanas... 10 %

— Trámites administrativos municipales... 20 %

— Trámites administrativos no municipales... 10 %

— Recepción de avisos (averías en las calles, semáforos, alumbrado, pavimentación...)... 5 %

— Agenda (conferencias, exposiciones, cursos de idioma, Fuentes de Montjuïc...)... 20 %

Como ustedes pueden comprobar observando los tipos de preguntas más frecuentes, es obvio que el 010 suministra información sobre prácticamente todo, desde las gestiones administrativas — carnets de identidad, certificado de empadronamiento... — hasta los lugares de esparcimiento y actos culturales o deportivos.

Més
informaci
que mai.

Barcelona Informació

010

El telèfon que ho contesta tot

Ultima etapa de la entrega de carnets

El pasado 13 de diciembre concluyó la última etapa de la entrega de carnets de conductores de autotaxi. A finales de noviembre pudo constatarse que se habían entregado ya 10.969 carnets, de los cuales 8.506 correspondían a titulares, y 1.463 a asalariados, familiares y P.I. interpuesta.

El problema más frecuente que se planteó a la hora de realizar esta entrega, fue la falta de determinada documentación por parte de los solicitantes. Ello demuestra que, a pesar de la exhaustiva información suministrada previamente, algunos taxistas se presentaron sin la documentación necesaria, con lo cual se vieron obligados a hacer otro viaje. Hubo, asimismo, casos de confusión, el más frecuente de los cuales consistió en que se persnara el asalariado en lugar del titular.

En general, los comentarios de los profesionales respecto a la función de los nuevos carnets fueron positivos. Como dato anecdótico merece la pena señalar que sus preocupaciones más frecuentes sobre el futuro o utilidad del carnet fueron prácticas: "quedará descolorido en cuatro días", "la ventosa no aguanta"...

Asimismo, el hecho de que para la obtención del carnet fuera necesario presentar el alta en la seguridad social puso en evidencia la existencia de taxistas que no cumplían con este requisito. Como pueden comprobar por el cuadro adjunto, hubo durante el periodo de entrega de carnets una avalancha de altas en la Seguridad Social, que no se corresponden con las solicitadas en épocas normales.

Conductores dados de alta entre 1-7-85 y 9-12-85

Conductores dados de alta y que todavía lo están

Titulares:	121
Dependientes:	673
Familiares:	151
No consta:	1
Total:	946

Conductores dados de alta y dados ya de baja

Titulares:	2
Dependientes:	54
Familiares:	6
No consta:	0
Total:	62

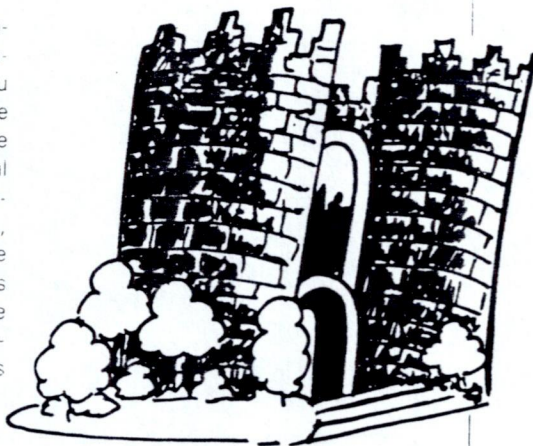
Total conductores dados de alta

Titulares:	123
Dependientes:	731
Familiares:	158
No consta:	1
Total:	1.013

¿Sabía usted?

— Que la primera piedra del Parque de la Ciudadela se puso el 7 de marzo de 1717. Este proyecto, realizado por el ingeniero Próspero de Verboom, estaba destinado en un principio a fortaleza. La idea surgió tras la ocupación de Barcelona por las tropas de Felipe V, y su objetivo consistía en dominar la ciudad en caso de rebelión gracias a un baluarte construido en el lado opuesto a Montjuïc. La obra se llevó a cabo en la zona correspondiente a los barrios de la Rivera y Fussina, y se procedió a derribar 1.262 casas que constituían nada menos que 52 calles. Luego, esta zona despejada se iba a convertir en uno de los parques más hermosos de Barcelona, cuyo origen ya sabe usted ahora.

— Que el Pueblo Español se realizó en 1929 con motivo de la I Exposición Internacional, y que su primer nombre fue San Miguel de los Reyes en honor al entonces jefe del gobierno español, el general Primo de Rivera. El Pueblo Español, que tiene 7 plazas y 20 calles, ocupa en total una superficie de 20.000 m², donde cada edificio es reproducción exacta de otro que se encuentra en algún lugar de España. Ahora ya sabe usted estos datos tan precisos.



YA ESTA EN FUNCIONAMIENTO EL CARRIL BUS-TAXI DE LA CALLE MUNTANER ENTRE VIA AUGUSTA Y DIAGONAL.

Entrevista a Joan Saura, presidente de la Comisión Informativa de Transportes de la CMB

P.1. Con la democratización de los ayuntamientos se inició una nueva época en la Administración, caracterizada, entre otras cosas, por la participación de los ciudadanos en aquellos temas de su interés. ¿De qué forma cree usted que se ha integrado el sector del taxi a este proceso?

R.1. Creo que el sector del taxi, al igual que otros múltiples sectores que tienen relación con la Administración Pública, se ha incorporado activamente a este proceso. Sin embargo, en este caso particular — como sector en crisis — quizá lo haya hecho con una mayor complejidad y con el lastre que suponen pequeños grupos que, de alguna forma, se oponen o simplemente asumen con desagrado el avance del proceso de democratización. Quiero aclarar de todas formas que a nivel general sí se ha asumido perfectamente lo que representa ser un sector público en una Administración Democrática. En estos momentos me atrevo a afirmar que existe una relación positiva entre los representantes del sector del taxi y dicha Administración.

P.2. Funcionan en el sector del taxi 15 organizaciones, entre sindicatos de trabajadores y asociaciones profesionales. ¿Son en realidad tan importantes las diferencias existentes entre ellas como para no proceder a una reducción de su número?

R.2. Este es uno de los grandes problemas del sector del taxi: el de su representatividad. Evidentemente, la existencia de 15 organizaciones resulta sumamente negativo, tanto para el sector en sí como para su relación con la Administración. Las diferencias entre muchas de estas organizaciones



son mínimas, difícilmente apreciables. Por tanto, sería conveniente y deseable que se agruparan formando unas tres o cuatro organizaciones realmente representativas. Lo que agrava esta difícil situación es el hecho de que, pese a la existencia de tan elevado número de organizaciones, gran parte del sector no esté en ninguna de ellas. Yo diría que falta la organización número 16, esa imprescindible organización donde situar a la mayor parte de los trabajadores autónomos del taxi que por el momento carecen de representación. Creo, pues, que se trata de un gran problema que no se solucionará mientras los taxistas no sean capaces de agruparse en unas pocas asociaciones auténticamente representativas, única forma de tratar de salir definitivamente de la

prolongada crisis por la que atraviesa el sector.

P.3. ¿De qué manera están representados los profesionales del taxi que, a pesar de tan amplia gama de posibilidades sindicales, no se han adscrito a ninguna de ellas?

R.3. De hecho, los profesionales que no están sindicados se automarginan de cualquier representación, carecen de ella. De todas formas, en la práctica, yo diría que hay un canal, abierto siempre, entre la Administración y cualquier taxista que lo desee, de cara a resolver los problemas que se plantean. Además, en el momento en que se negocian asuntos importantes, o surgen problemas concretos, la información y la relación de

los sindicatos va más allá de sus propios afiliados. Por ejemplo, cuando se negocian los dos días de fiesta, o la publicidad, pese a la existencia de 15 organizaciones sindicales que no representan a la totalidad del sector, se produce una espontánea relación de información entre los sindicatos y el resto de los taxistas, independientemente de su falta de sindicación.

P.4. Sr. Saura, la CMB, junto con la Comisión de Seguimiento (Sindicatos y Asociaciones Profesionales) han puesto en marcha diversas medidas encaminadas a la reestructuración del sector. ¿Son suficientes estas medidas para activar la industria del taxi?

R.4. No, no lo considero así. Estas medidas constituyen tan sólo un primer paso. El sector del taxi no podrá superar la crisis hasta que se logre una reducción importante en el número de licencias. Ahora existen 11.000, y hasta que no lleguemos como mínimo a 8.000, o mejor aún a 7.500, habrá crisis del sector. No hay duda de que el problema fundamental radica en el exceso de licencias. Evidentemente, las medidas que hemos ido tomando, o el paquete de medidas que firmamos hace un año, pueden contribuir — y de hecho así ha sido — a mejorar la situación. En cuanto a los dos días de fiesta semanal, por ejemplo, los estudios realizados indican que los taxistas ganan más, no porque ingresen más, sino porque gastan menos, y también porque trabajan menos, lo que no sólo supone ahorro de combustible sino posibilidad de mayor tiempo libre. El tema de la aplicación de las incompatibilidades puede resultar beneficioso en tanto que provoque una reducción de licencias en el sector. Es decir, hay una serie de actuaciones que ayudan a mejorar la situación de crisis, pero el gran problema del sector del taxi en Barcelona — un exceso de licencias que no se corresponde con las necesidades de la población — subsiste.

P.5. Siguiendo con el tema de la aplicación de estas medidas que usted considera necesarias pero insuficientes, ¿podría hacer una primera valoración de aquellas que en su momento fueron más conflicti-

vas, quizá también por ser las más importantes? Nos referimos concretamente a los dos días de descanso semanal, a la amortización de licencias y a las incompatibilidades.

R.5. La valoración de los dos días de fiesta, que hemos realizado junto con la Comisión de Seguimiento, donde participan sindicatos y organizaciones empresariales, ha sido positiva. Pueden haber discrepancias en cuanto al alcance de las medidas, es decir en cuanto al nivel de incidencia de las mismas. Sin embargo, no hay duda de que estas han sido buenas. ¿Por qué? Como decía antes, el nivel de ingresos sigue igual, pero los gastos disminuyen y, sobre todo, desaparecen de la circulación entre 1.500 y 2.000 taxis diarios, lo que resulta sumamente beneficioso para el conjunto de la ciudad. Teniendo en cuenta estos resultados, hemos prorrogado esta medida durante otros seis meses y en enero o febrero tendremos que tomar una decisión definitiva sobre cuál va a ser el horario laboral del sector. En cuanto al tema de las amortizaciones de licencias, pese a haber amortizado hasta el momento, si no recuerdo mal, unas 30, lo que representa de 60 a 70 millones de

pesetas, aún disponemos de unos 150 millones que queremos emplear del mejor modo posible. A este respecto, debo referirme al problema que ha suscitado la participación de la Administración en el mercado de licencias, al producir un aumento injustificado de los precios de las mismas. Hemos aprobado una normativa que fija para la CMB el precio de las licencias que sean intransferibles en dos millones y medio de pesetas. Así conseguiremos que en 1986 se establezcan los precios y no se tienda a una subida irracional que los sitúe en torno a los 5 ó 6 millones de pesetas. A pesar de la cuantía de los gastos que este tema comporta, debemos reconocer que tan sólo significa en términos reales una pequeña ayuda de cara a la definitiva solución del problema. En cuanto a las incompatibilidades, puedo decirle que de momento hemos abierto algo más de 30 expedientes referentes a personas que firmaron una declaración jurada conforme no prestaban otros trabajos incompatibles, declaración que era falsa y que ha determinado que vayamos a proceder con la mayor dureza. Sobre las incompatibilidades anteriores a 1979, como ya es de dominio público, no podemos actuar.



P.6. Quisiéramos que nos informara usted sobre el Servicio de Inspección de la CMB. Tenemos entendido que este servicio empezó a funcionar en 1981 con el objetivo de controlar y garantizar el cumplimiento de las condiciones administrativas exigidas por el Reglamento Metropolitano. ¿Podría usted hacer una valoración del trabajo realizado hasta la fecha?

R.6. Hablar del Servicio de Inspección aisladamente resulta imposible porque el Servicio es en definitiva un instrumento con el que se dota la Administración para ordenar y regular la legislación del país. Lo que ha ocurrido hasta ahora es que, independientemente del mejor o peor funcionamiento del servicio, el hecho evidente ha sido la imposibilidad de atender el enorme volumen de denuncias presentadas. Había, pues, muchas que no llegaban a cumplimentarse, con lo cual se creaba una sensación, incluso en el propio Servicio de Inspección, de que no servía para nada denunciar porque la Administración no ejecutaba la sanción.

Hemos abordado este tema hace 4 ó 5 meses y, junto con la Comisión de Seguimiento, hemos llegado a la conclusión de priorizar y, por lo tanto, asegurar, que se van a cumplimentar unos cuantos tipos de sanciones: fraude en el taxímetro, cobro indebido, falta de seguridad social, incompatibilidades. Estos 4 temas y el de las personas que no cumplan los dos días de fiesta semanal, son los que prioritariamente serán objeto de sanción. Ahora el Servicio de Inspección tiene más claramente definidos los criterios sobre los tipos de infracción que denunciar, de modo que su actuación será más fácil y racional. Los taxistas saben; asimismo, que se seguirá hasta el final con la cumplimentación de estas sanciones.

P.7. Sr. Saura, para finalizar, quisiéramos hablar de las paradas de taxi con cabina telefónica que han entrado en funcionamiento en el Eixample. ¿De qué forma se va a fomentar la utilización de estas paradas entre los taxistas? ¿Cómo se va a conseguir que los usuarios,

tan habituados a coger los taxis en cualquier parte, acudan a estas paradas?

R.7. Concienciar a la población de la utilidad de este servicio va a costar, pues siempre resulta difícil llevar a cabo un cambio de hábitos. De la misma forma que en ciudades europeas todo el mundo coge los taxis en las paradas, aquí se hace en las calles, y va a ser imposible imponer la costumbre de utilizar las paradas de un día para otro. Esta medida trata de conseguir que los taxis permanezcan parados, que no circulen, y yo creo que si en todos los chaflanes de todos los distritos hay siempre coches disponibles, lentamente cambiarán los hábitos del cliente en el sentido de aceptar este cómodo servicio. También estamos estudiando —con vistas a acelerar el proceso— la puesta en marcha de una campaña de información ciudadana tendente a la promoción de las paradas que, no me cabe la menor duda, resultan un servicio ideal, tanto para el usuario como para el propio taxista.

AVISO

Se notifica a todos los profesionales del Sector, que el pasado día 14 de Diciembre, finalizó el plazo de canje del Carnet Metropolitano por la nueva credencial.

Desde el día 15 *es imprescindible*, por tanto, que la nueva credencial vaya expuesta con la foto hacia el exterior en el lateral inferior derecho del parabrisas.

La *no observación* de esta Norma de Servicio supone incurrir en la *falta muy grave* del artículo 59.2.D del vigente reglamento metropolitano y conllevará la apertura del expediente sancionador.

La CMB, las Guardias Urbanas y la Inspección de Trabajo, vigilarán el cumplimiento de esta Norma de Servicio.