

EL TAXI METROPOLITÀ DE BARCELONA

1 9 8 8

1 9 9 1

TAXI  8858

Àrea metropolitana de Barcelona
Entitat del transport

EL TAXI EN BARCELONA

La publicación que ahora presentamos - a pesar de no especificarlo en ningún sitio- es una memoria de las actuaciones que la EMT ha desarrollado en el sector del taxi durante los últimos cuatro años.

La EMT, como administración local reguladora del servicio, ha impulsado en este tiempo un amplio programa de mejora del sector con el fin de favorecer tanto al profesional taxista como a los usuarios de este medio de transporte.

La importancia que adquiere el transporte público en nuestra ciudad como una alternativa para evitar el uso indiscriminado del coche privado, el papel que hoy Barcelona juega en el contexto internacional y nacional y la próxima cita olímpica son factores que, de una manera u otra, han incidido en el planteamiento de nuestra política encaminada a la mejora global del servicio de taxi de la ciudad. Los primeros pasos de esa política de promoción comienzan ya a ofrecer resultados: Barcelona cuenta en estos momentos con una flota de taxis de alta calidad y el esfuerzo que muchos profesionales hacen para su reciclaje profesional son garantía indiscutible de un mejor servicio.

Las perspectivas de futuro van encaminadas a profundizar en estos planteamientos e iniciativas. Nuestro país inicia una nueva etapa europea en 1992 y el sector del taxi, como cualquier otro sector de la sociedad, no debe pasar por alto esta realidad inmediata, pues, en definitiva, los taxistas son los que ofrecen la primera imagen de la ciudad en la que desarrollan su actividad.

Competencias de la Entitat Metropolitana del Transport

Las competencias de la EMT en la regulación del servicio del taxi vienen recogidas en el Reglamento Regulador del Servicio de Auto-taxis, aprobado por el Consejo Metropolitano el 12 de marzo de 1.981 y publicado en el B.O.P. cuyo Reglamento desarrolla el Decreto-Ley 5/1974 de 24 de agosto, de creación de la Corporación Metropolitana de Barcelona.

En el artículo 2º del Reglamento se especifican las diferentes modalidades de servicio:

Clase A: "Auto-taxis"

Vehículos que prestan servicios medidos por contador taxímetro.

Clase B: "Auto-turismos"

Vehículos que prestan servicios sin contador taxímetro.

Clase C: "Especiales o de abono"

Vehículos que prestan servicios diferentes de los de las clases anteriores, sea por su mayor capacidad, lujo, conocimientos de los conductores o especialidad que los caracteriza (turística, representativa, etc.).



Posteriormente la Ley del Parlamento de Cataluña 7/1987, de 4 de abril, de disolución de la Corporación Metropolitana y de creación de la Entitat Metropolitana del Transport, otorga a esta institución la competencia de ejercer las facultades de intervención administrativa en los servicios de transporte público de viajeros en automóviles (Capítulo 2, artículo 16, apartado 1.D).

Ambito de competencias

El ámbito de competencias del Servicio del Taxi se extiende a los 18 municipios que integran la Entitat Metropolitana del Transport propiamente dicha, más los 9

municipios que formaban parte de la antigua Corporación Metropolitana de Barcelona y que han suscrito el convenio para la prestación conjunta de este servicio. Por tanto, se mantienen las zonas A y B y el sistema tarifario existente antes de la disolución de la Corporación Metropolitana. Fuera de este ámbito geográfico, el servicio del taxi es competencia municipal y la regulación tarifaria depende de los precios fijados directamente por la Generalitat de Catalunya

Revisión y actualización de la normativa metropolitana

Últimamente se promulgó la Ley 12/1987 de 28 de mayo de la Generalitat de Catalunya sobre Regulación del Transport de Viatgers per carretera amb vehicle motor. Esta Ley está desarrollada en el Reglamento de 30 de diciembre de 1.990. También ha sido publicada la Ley 16/1987 de 30 de julio, del Estado Español, sobre Ordenación de los Transportes Terrestres, desarrollada por el Reglamento 1211/1990, de 28 de septiembre. Ambos textos han representado una importante modificación del marco legal de referencia del servicio del taxi, lo cual obliga a una revisión y actualización de la normativa metropolitana vigente.



La EMT gestiona un parque de 10.923 auto-taxis.

Esta revisión, iniciada ya durante el año 1.990, afecta sobre todo al capítulo VI del actual Reglament Metropolità, que hace referencia al régimen sancionador de las faltas cometidas. Durante el año 1.991 se ha previsto completar la adaptación normativa al nuevo marco jurídico. Para poder disponer de más elementos de decisión, se ha elaborado una encuesta entre profesionales y usuarios del sector, solicitando su opinión sobre la gravedad de las faltas más usuales y el tipo de sanción más conveniente en cada caso. Se han recibido más de 5.000 respuestas, de las que 3.600 corresponden a los propios taxistas y el resto a usuarios. Este importante material permitirá diseñar una nueva reglamentación del servicio.

Los principios inspiradores de esta revisión son: la capacitación profesional, la honorabilidad y la capacidad económica, de acuerdo con lo establecido en el artículo 42, apartado b) de la LOTT.

◆ ***Por capacitación profesional se entiende la posesión de los conocimientos necesarios para el ejercicio de la actividad de transportista.***

◆ ***Por honorabilidad se entiende la no existencia de condenas o sanciones por infracciones graves en materia de transportes, así como la dignificación general de la profesión de taxista.***

◆ ***Por capacidad económica la Ley entiende la disponibilidad de recursos financieros y medios materiales suficientes para una adecuada prestación del servicio.***

Otros puntos que se han previsto incluir en la presente revisión son la extinción de los vehículos de clase "B" (auto-turismos sin contador taxímetro, de los que únicamente quedan 8 en el ámbito metropolitano) y la exclusión de los de clase "C" (especiales o de abono). Estos últimos, según el nuevo Reglamento Estatal, se deben contemplar dentro del capítulo de "Arrendamiento de vehículos con conductor", ya que su precio de alquiler es libre. Actualmente sólo hay 212 en toda el Area Metropolitana. La Entitat Metropolitana está propiciando una fuerte concentración empresarial para mejorar las características técnicas de este servicio de cara a los próximos Juegos Olímpicos.

El taxi, hoy

La Entitat Metropolitana del Transport administra directamente el servicio metropolitano de los auto-taxis (clase A). Esto representa, en síntesis, gestionar un parque de 10.923 vehículos atendidos por 12.100 conductores, que transportan al cabo del año más de 94 millones de pasajeros.

Esta espectacular cifra se obtiene al multiplicar la flota actual (10.923 vehículos) por los días hábiles anuales de un taxi (230 días) y por el número de carreras diarias efectuadas (25 carreras de promedio). El resultado es un total de 62,8 millones de viajes al año, realizados por los taxis metropolitanos. Si tenemos en cuenta que en cada viaje se transporta 1,5 pasajeros de media, se obtiene la cantidad antes mencionada de más de 94 millones de pasajeros al año. Para valorar correctamente la importancia de esta macromagnitud, pensemos que el volumen total de pasajeros transportados en 1.989 por los autobuses de las empresas del Àrea Metropolitana fue de 246 millones de pasajeros. Este espectacular crecimiento de la demanda (Gráfico nº 1) se debe fundamentalmente al incremento de la ocupación media diaria, que ha pasado de un 52,3% en el año 1983 a un 72,6% en el año 1990 (Gráfico nº 2).

El ámbito territorial del Area Metropolitana de Barcelona se divide en dos zonas denominadas A y B,

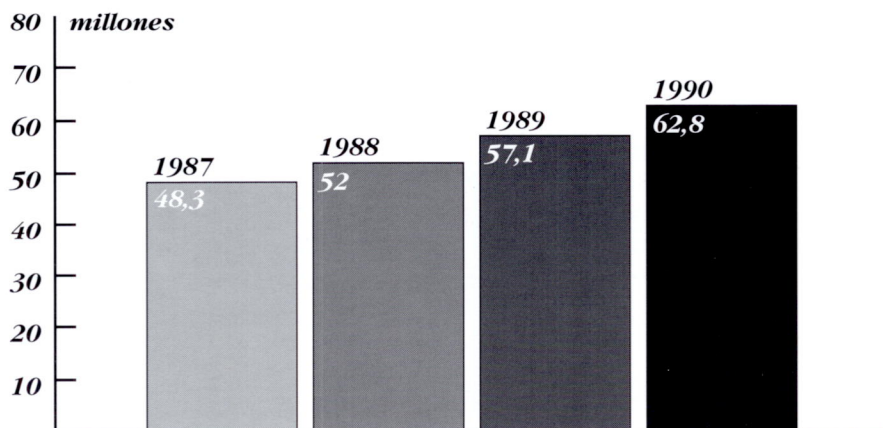


Gráfico nº 1 : Evolución de la demanda

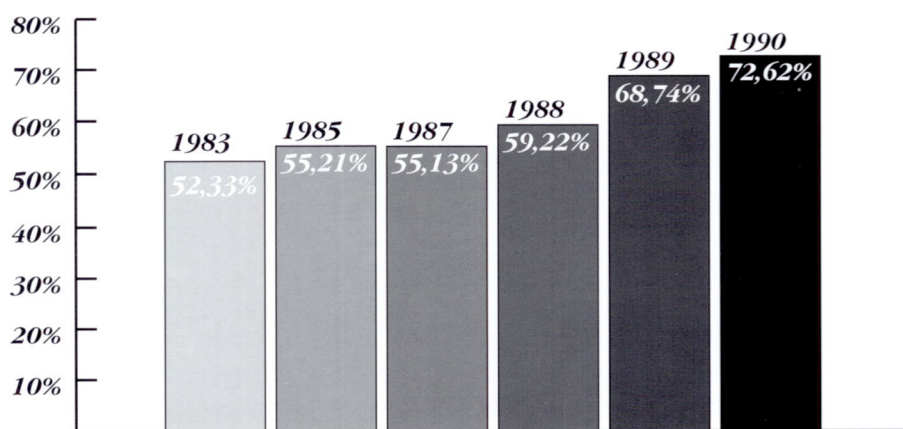


Gráfico nº 2:
Evolución de la ocupación media diaria (observada) desde 1.983.

integradas por los municipios siguientes:

Zona A

Barcelona, Badalona, L'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià del Besòs y Santa Coloma de Gramenet.

Zona B

El Prat de Llobregat, Viladecans, Gavà, Castelldefels, Les Botigues

de Sitges, Sant Climent de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Cornellà, Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern, Sant Joan Despí, Santa Coloma de Cervelló, Sant Vicenç dels Horts, Sant Feliu de Llobregat, Molins de Rei, Pallemà, El Papiol, Sant Cugat del Vallès, Cerdanyola, Ripollet, Montcada i Reixac, Tiana y Montgat.

Tarifas vigentes en 1991

TARIFA 3

Zona A - días laborables de 6 a 22 horas

TARIFA 2

Zona B - días laborables de 6 a 22 horas

Zona A - días festivos y sábados de 6 a 22 horas
días laborables y festivos de 22 a 6 horas

TARIFA 1

Zona B - días laborables de 22 a 6 horas
días festivos y sábados de 0 a 24 horas

Zona A - entre las 22 y las 6 horas de la noche:
del 24 al 25 de diciembre
del 25 al 26 de diciembre
del 31 de diciembre al 1 de enero
del 5 al 6 de enero
del 23 al 24 de junio
noches de sábados a domingos

SUPLEMENTOS ACTUALES AUTORIZADOS

Aeropuerto (entrada y salida)	200 pts.
Estaciones de tren (sólo salida de parada)	55 pts.

EQUIPAJE

Por cada maleta, paquete o baúl superior a 55x35x35 cm	75 pts.
Por cada perro (aceptado según criterio del conductor)	100 pts.

GRATUITOS Y OBLIGATORIOS

Dos maletas de mano tamaño 55x35x35 cm.
Coches plegables de niños y minusválidos
Perros-guía de invidentes

PRECIOS ACTUALES DE LAS TARIFAS

	Tarifa 3	Tarifa 2	Tarifa 1
Bajada de bandera	225	225	225
Kilómetro recorrido	60	83	93
Hora de espera	1.400	1.400	1.400
Kilómetro recorrido	60	83	93
Hora de espera	1.400	1.400	1.400

La bajada de bandera será siempre de 225 pesetas e incluirá un servicio mínimo de 1,920 Km. Si un trayecto comienza en una zona y acaba en otra, se habrá de cambiar la tarifa en el punto señalado como límite de zona.

TARIFAS MÁXIMAS POR CARRETERA

QUE SE APLICAN FUERA DE LAS ZONAS A Y B

Precio por kilómetro recorrido	41 pts.
Precio por hora de espera	1.120 pts.
Mínimo a percibir	235 pts.

Distribución del descanso semanal obligatorio

Días laborables:

descansan las licencias acabadas en:

Lun.	Mar.	Mier.	Jue.	Vier.
1-2	3-4	5-6	7-8	9-0

Si entre el lunes y el viernes hay un día festivo, seguirá siendo válida la anterior asignación de días de descanso.

Fines de semana:

quedan reguladas las licencias

acabadas en:

Sábados pares:	Sábados impares:
Descansan: 0-2-4-6-8	Descansan: 1-3-5-7-9
Trabajan 1-3-5-7-9	Trabajan 0-2-4-6-8
Domingos par:	Domingos impar:
Descansan: 0-2-4-6-8	Descansan: 1-3-5-7-9
Trabajan: 1-3-5-7-9	Trabajan: 0-2-4-6-8

En el supuesto de coincidir, en un fin de semana, que el sábado fuese día 31 y el domingo día 1, ambos impares, el turno de descanso se realiza de la siguiente manera:

Sábado 31:

descansan las licencias impares.

Domingo 1:

descansan las licencias pares.



Renovación de la Flota

A continuación se sintetizan diferentes magnitudes del sector del taxi, a partir del año 1986, para poder observar su evolución en el último período. Los datos están referidos siempre al 31 de diciembre de cada año (Cuadro nº 3).

La diferencia entre el número de altas y bajas de vehículos durante un determinado año se debe fundamentalmente al trámite administrativo de la renovación. Se observa una clara tendencia al incremento de renovaciones del material móvil. (Cuadros nº 4). Como dato representativo del incremento de calidad en los vehículos, detallamos los modelos de coche más utilizados en estos últimos años. A título de curiosidad, también recoge el número de coches dados de alta de la marca Mercedes Benz, que como se observa aumenta año tras año.

NÚMERO TOTAL DE VEHÍCULOS APLICADOS A LA LICENCIA CLASE «A» DURANTE EL AÑO DE REFERENCIA

ALTAS DE VEHÍCULOS	
Año	Número de altas
1986	1.397
1989	2.087
1990	1.825

BAJAS DE VEHÍCULOS		
Año	Nº de bajas	Media de antigüedad de las bajas
1986	1.492	6 años 3 meses y 18 días
1989	2.106	7 años 9 meses y 23 días
1990	1.876	7 años 3 meses y 29 días

Cuadro nº 3 y 4

MODELOS DE COCHES MÁS UTILIZADOS

Año 1986	%	Año 1989	%	Año 1990	%
Seat Málaga	18,2	Citroën BX	24,8	Renault 21	22,4
Opel Kadett	11,9	Volkswagen Jetta	21,1	Volkswagen Jetta	16,8
Citroën BX	11,6	Ford Orion	9,9	Citroën BX	16,0
Talbot Horizon	8,5	Opel Kadett	8,1	Peugeot-405	11,9
Volkswagen Passat	7,2	Renault 21	6,9	Ford Orion	5,7
Seat-131	5,4	Fiat Regata	5,6	Opel Kadett	4,6
Renault 18	5,2	Peugeot-405	5,1	Opel Vectra	2,4
Otros modelos:	32,0	Otros modelos	18,5	Otros modelos	20,2
Total	100,0	Total	100,0	Total	100,0
Mercedes Benz:	5 vehículos	Mercedes Benz:	24 vehículos	Mercedes Benz:	27 vehículos

Parque de vehículos Autotaxi

AÑO	1986	1989	1990
Número	10.949	10.926	10.923

ANTIGÜEDAD

AÑO	1986	1989	1990
Menos de 2 años	2.562	3.287	3.528
entre 2 y 5	3.240	3.634	3.756
entre 5 y 10	3.757	2.756	2.508
más de 10 años	1.390	1.249	1.131
media de edad	4a-10m	4a-2m	4a-0m

Cuadros n° 5 y 6

COMBUSTIBLE

AÑO	1986	1989	1990
gasoil	75,4%	77,3%	80,0%
butano	22,0%	20,0%	17,5%
gasolina	1,2%	1,4%	1,3%
no consta	1,4%	1,3%	1,2%

Cuadro n° 7

CONCLUSIONES

De los anteriores cuadros estadísticos, se pueden extraer varias conclusiones. En primer lugar, la disminución del parque de auto-taxis por efecto de la amortización de licencias (Cuadro n° 5).

En segundo lugar, el rejuvenecimiento constante de la flota, que ha pasado de un 23,4% de vehículos de menos de dos años de antigüedad en 1986 a un 32,3% de vehículos de estas características en el año 1990. La media de edad de toda la flota también disminuye progresivamente (Cuadro n° 6). En tercer lugar, se puede observar el crecimiento de vehículos que utilizan gasoil (combustible predominante), en detrimento de los que utilizan gas butano. Los coches a gasolina son muy pocos y se mantienen prácticamente constantes (Cuadro n° 7).

La flota de taxis se reduce progresivamente

En los cuadros adjuntos se pone de manifiesto la reducción gradual de la flota metropolitana de taxis (111 licencias amortizadas en los 6 últimos años), así como la reducción del número de conductores. Ambos datos son indicadores del incremento de cuota de mercado para los profesionales del taxi.

En relación con las transferencias de licencias se puede afirmar que en los últimos 10 años han cambiado de titularidad 5.887 licencias, lo cual equivale al 53,9% del total de la flota actual. Esto se explica por diferentes motivos: renovación vegetativa de la población que se jubila, profesionalización creciente del sector por la reducción del número de conductores no titulares en activo (casi un 50%, como se indica en el cuadro "Conductores no titulares en activo"), demanda cada vez más grande de licencias e incremento de la rentabilidad del taxi.

Se puede afirmar también que, de las personas que han accedido a la titularidad de una licencia en los últimos cuatro años, un 97 % tenía carnet de taxista, un 63 por ciento ya había trabajado antes como taxista y un 95 por ciento explotaba directamente su licencia. Su media de edad era, en el momento de acceder a la titularidad, de 35 años.

AMORTIZACIÓN DE LICENCIAS

Año	Clase A	Clase B	Total
1985	28	0	28
1986	43	2	45
1987	13	2	15
1988	7	7	14
1989	3	1	4
1990	3	2	5
TOTAL	97	14	111

ALTAS Y BAJAS DE CONDUCTORES

Año	Nº de altas	Nº de bajas	Saldo anual
1986	2.177	1.594	+ 583
1989	1.353	1.698	- 345
1990	1.167	1.434	- 267

TRANSFERENCIAS DE LICENCIAS

Año	Nº de transferencias
1981	789
1982	529
1983	841
1984	734
1985	567
1986	640
1987	469
1988	373
1989	492
1990	453

CONDUCTORES NO TITULARES EN ACTIVO

Año	Dependientes	Familiares	Interpuestos	Total
1986	2.291	1.146	25	3.462
1989	1.299	896	9	2.204
1990	1.158	824	9	1.985

***“EN LOS ÚLTIMOS
CUATRO AÑOS
HEMOS ASISTIDO
A UNA IMPORTANTE
RENOVACIÓN DE LA FLOTA”***

Como principales conclusiones del anterior análisis se puede afirmar con rotundidad que en los últimos cuatro años hemos asistido a una importante renovación de la flota, con vehículos cada vez de más alta calidad, que la sitúa en una media de antigüedad de sólo cuatro años justos.

Paralelamente se ha experimentado un proceso de reducción del número de licencias, para adaptar la oferta sobredimensionada a las necesidades reales de la demanda. Finalmente cabe destacar los resultados de la política de profesionalización del sector con el incremento espectacular del nivel de explotación directa por parte de los titulares de licencias.



La flota de taxis de Barcelona y área metropolitana gana día a día en calidad.

Líneas básicas de gestión

Las peculiaridades del sector del taxi (autonomía en el régimen de trabajo, trascendencia ciudadana derivada de la propia actividad, pero también atomización de la flota, jornada laboral prolongada, desgaste nervioso, riesgo de accidentes, etc.) y las características de este servicio público (fuerte impacto ciudadano, competencia con otros modos de transporte, control administrativo, tarifas obligatorias, etc.) han impulsado a la administración responsable a emprender una política de ayuda a la gestión directa basada en tres grandes líneas de actuación:

**La EMT
ofrece al taxista
una gestión
administrativa
ágil y moderna.**

❖ **LA POTENCIACIÓN** del sector mediante la cualificación y profesionalización del personal, la incentivación de mejoras en los vehículos y la promoción del taxi dentro del marco de la movilidad metropolitana.

❖ **LA ADECUACIÓN** de la oferta y la demanda del servicio a través de la amortización gradual de licencias, la limitación de los horarios de trabajo, la

obligatoriedad del descanso semanal, el ajuste tarifario y, en general, el conocimiento más exacto del mercado real y potencial del taxi.

❖ **LA MEJORA** de la gestión administrativa para simplificar la tramitación burocrática, fomentar las relaciones humanas con y entre el colectivo del taxi, aumentar el nivel de participación e incrementar las tareas de regulación, inspección y control de esta actividad.

Estos principios se han traducido durante los últimos años en las actividades de formación y promoción.



La Escola del Taxi,

un centro de reciclaje profesional

En 1987 se creó la Escuela del Taxi como resultado de la colaboración entre la Entitat del Transport, el INEM y el Fondo Social Europeo. Sus principales objetivos son mejorar el nivel cultural del colectivo del taxi y alcanzar una más grande profesionalización del sector.

La Escuela se instaló inicialmente en Flor de Maig (Cerdanyola), pero la buena acogida que tuvo entre los taxistas aconsejó rápidamente su ampliación y traslado a un lugar más céntrico.

Modernas Instalaciones

Actualmente la Escuela ocupa los espaciosos locales de Ciutat Grogà en la calle Lutzana 115, esquina con Almogàvares (Poble Nou). Dispone de un competente equipo formado por 15 profesores coordinados por un Director docente, el Sr. Gaspar Coll, así como de los más modernos materiales pedagógicos para la realización de sus actividades.



La Escola del Taxi de Ciutat Grogà, una iniciativa pionera en Europa

Durante el curso 1989-90 más de 1.200 taxistas han recibido clases de turismo-historia, inglés, catalán, mecánica del automóvil y formación general básica. Ultimamente, se han iniciado los cursos de francés y de inglés para hijos de taxistas en edad escolar.

Este reciclaje favorece sin duda las relaciones con los usuarios y la integración social del taxista, convirtiéndolo en auténtico guía e informador ciudadano de los aspectos más representativos de Barcelona y su área metropolitana.

Abierta a futuros profesionales del sector

Otra importante actividad de la Escuela es la preparación de los futuros profesionales del taxi. Periódicamente se organizan cursillos para los aspirantes a taxista, donde se explican los conocimientos que deben tener para poder superar el examen de obtención del carnet. Conviene destacar el alto nivel de preparación que actualmente se solicita, como resultado de la política de profesionalización del sector.

EXÁMENES PARA EL CARNET DE TAXISTA

Año	Presentados	Aptos	%Aprobados
1986	1.670	1.196	71,6
1987	1.825	1.009	55,3
1988	1.052	427	40,6
1989	1.222	522	42,7
1990	1.232	532	43,2

Cuadro nº 8



La Escola del Taxi prepara también a futuros taxistas.

En el futuro no se descarta la implantación de una especialidad de Formación Profesional exclusiva para la actividad del taxi.

Como se puede observar (Cuadro nº 8), la obtención del carnet es cada vez más rigurosa, pues la responsabilidad del trabajo así lo demanda. A nivel estadístico conviene añadir, no obstante, que más de la mitad de los aprobados se presentaban por primera vez al examen. La media de edad de los aprobados es de 34 años aproximadamente.

En la Escuela del Taxi próximamente se pondrán en marcha nuevos cursos de primeros auxilios, gimnasia correctiva y contabilidad personal. De esta manera se complementa y consolida el proyecto formativo de cara al horizonte 1992. Este es el compromiso que se adquirió en el encuentro celebrado en las Cocheras de Sants, el 11 de febrero de 1987, donde el Alcalde de Barcelona expuso las líneas de futuro a un numeroso grupo de taxistas asistentes.



El taxi de Barcelona ya cuenta con una máquina lectora de tarjetas de crédito



Nuevo aparcamiento para taxis en el Aeropuerto de El Prat (abril 1990)



El Pueblo Español, el Moll de la Fusta y el Parc de l'Espanya Industrial fueron los escenarios de las tres ediciones de la veraniega "Nit del Taxi".



La Consulta electoral (mayo 1990) favoreció el diálogo entre la EMT y las Asociaciones representativas de sector



Antonio Miró fue el encargado de diseñar el vestuario recomendado para el taxista



La Escola del Taxi de Ciutat Grogga organiza cada año viajes y excursiones formativas (Museo Olimpia, Grecia-1990)



Los taxistas que abandonan la profesión por jubilación reciben un homenaje en el marco de la Festa Gran del Taxi que organiza anualmente la EMT



Con la campaña "Una rosa para el usuario en Sant Jordi, la EMT dio un paso para mejorar la imagen del sector



Los taxistas participan todos los años en la Cursa Popular de El Corte Inglés en un ejemplo de participación ciudadana

El taxi se prepara para el 92



Mil quinientos taxistas serán Informadores Olímpicos durante los próximos JJ.OO.



A principios de 1990 se firmó un convenio entre el COOB'92 y la EMT para la formación de Informadores Olímpicos con la intención de promocionar y mejorar el nivel profesional del taxista. Sin duda, este colectivo constituirá, en el curso de los JJOO, uno de los medios de transporte público más importantes de la ciudad. A finales del curso académico 1989-90 ya se entregaron los primeros diplomas acreditativos de Informadores Olímpicos a 83 profesionales del taxi que habían superado satisfactoriamente los cursos de formación. Actualmente se están preparando 150 nuevos Informadores.

La actividad formativa de la Escuela se complementa con numerosas conferencias, coloquios, visitas a centros de interés, excursiones y actos sociales, culturales y recreativos. De esta manera se está alcanzando el objetivo de vertebración del colectivo del taxi, rompiendo el tradicional aislamiento impuesto por el tipo de actividad laboral que realiza.

Mercè Sala, ex-presidenta de la EMT, entrega diplomas a los taxistas que participaron en el Curso de Informadores Olímpicos

Un objetivo: mejorar la calidad de la flota

En este campo se está trabajando en la divulgación del taxi explicando al usuario sus derechos y sus deberes, las tarifas vigentes, las nuevas modalidades de pago, la contratación por teléfono y la información y atención al público sobre las características del servicio.

También se ha incrementado la información al taxista de todas aquellas novedades y modificaciones que puedan ser de su interés. Circulares informativas, publicaciones y boletines internos ayudan a incrementar las relaciones con la Administración y contribuyen a dar una mayor transparencia al sector.

taxista y la posibilidad de contratación directa para los clientes habituales. Asimismo se ha subvencionado la sustitución del antiguo sistema de alimentación de gas butano por nuevos depósitos-pulmón, que representan una mejora en las condiciones de trabajo (12.782.000 pts). Durante los años 1988 y 1989 se subvencionó también la recolocación del taxímetro en lugar visible para el usuario a 3.202 taxis, con un importe global de 12.808.000 pts. (Cuadro nº 9).

entre el Ayuntamiento de Barcelona y la Entitat Metropolitana del Transport. La gestión directa se ha encargado a la empresa metropolitana CETRAMSA (Centre Metropolità d'Informació i Promoció del Transport, SA) que atiende el "Telèfon Groc" de información específica sobre el sector del taxi. CETRAMSA también se encarga de la redacción, edición y distribución del Boletín del Taxi, transformado en febrero de 1990 en la Revista del Taxi, de aparición mensual y que constituye el órgano de expresión más importante de este colectivo.



Paralelamente, la Entitat del Transport está promoviendo la modernización de la flota de taxis mediante programas de subvención para la instalación de aire acondicionado y teléfono en el interior de los vehículos. Esto representa un mejor servicio para el usuario, una comodidad para el

Estas actuaciones se realizan en el marco de la campaña "Taxi, posa't guapo", iniciada en mayo de 1988 dentro de la campaña ciudadana "Barcelona, posa't guapa", promovida por el Ayuntamiento de la Ciudad. El financiamiento de la misma se realiza al 50 por ciento

*Taxi posa't guapo,
una campaña gestionada por
CETRAMSA para la modernización
de la flota.*

La campaña Taxi posa't guapo ha subvencionado a más de dos mil taxistas para la instalación de aire acondicionado en su coche.

Climatitzat

(Cuadro nº 9)

MEJORAS SUBVENCIONADAS EN EL VEHÍCULO

Año	Aire acondicionado	Teléfono portátil	Total subvenciones
1988	377 unidades	-----	8.425.000.- pts.
1989	798 unidades	15 unidades	19.950.500.- pts.
1990	1.071 unidades	55 unidades	28.150.000.- pts.
TOTAL	2.206 unidades	70 unidades	56.525.000.- pts.



El Telèfon Groc, un servicio de Información sobre el Transporte Público.



El Alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, y Joan Laporta Argelich, Gerente de la EMT, presentan la nueva etapa de la Revista del Taxi

INFORMATIU UNITAT TAXI



Un butlletí per a tothom

Amb aquest BUTLLETÍ pretenem crear un instrument de relació eficaç entre la C.B.M., entitat democràtica representativa del Taxi, i els treballadors d'aquest sector.

Volem també, que mitjançant aquests fulls, la problemàtica del taxi arribi a tots els ciutadans de l'Àrea Metropolitana i, especialment a les seves organitzacions socials, com són: els sindicats, Associacions de Veïns, Organismes de consumidors, etc...

Sabem que els legítims interessos dels treballadors del taxi i els seus usuaris no sempre coincideixen. Per això és necessari que trobin una línia d'expressió i concreció, a fi de poder trobar en tot moment les solucions més adients per mitjà dels instruments de treball i decisió de les institucions democràtiques.

Aquest Butlletí vol contribuir des de l'especifica i concreta responsabilitat que correspon a la Corporació Metropolitana de Barcelona als seus òrgans de govern i de manera especial, al Consell Coordinador del Servei del Taxi i la Unitat Operativa del Taxi. En les seves pàgines recollirem les decisions d'aquests organismes que afecten de manera immediata als que treballen en el sector del taxi, així com a la població en general en fons d'aquest mitjà de transport ciutadà. Donarem a conèixer també la informació relativa a tarifes, preus de combustible, plantejament de la Guàrdia Urbana en relació amb la violència i sancions, revisions, exàmens, etc. Així com les disposicions, normatives, opinions i propostes que en relació amb la problemàtica del taxi emanen dels òrgans legislatius i representatius dels diferents sectors que hi són interessats.

Conscient que la seva funció és complementària d'altres òrgans d'expressió, d'opinió i proposta, interessats en la temàtica del taxi, aquest Butlletí vol, per tant, convertir-se en una comunicació entre l'Administració i els usuaris del taxi. A tots sol·licitem opinions, propostes i suggeriments. De tots depèn aconseguir els objectius fixats.

Un boletín para todos

Con este BOLETÍN pretendemos crear un instrumento de relación eficaz entre la Corporación Metropolitana, entidad democrática representativa del área barcelonesa con responsabilidad en el Sector del Taxi, y los trabajadores del mismo. Pretendemos también a través de estas páginas que la problemática del Taxi llegue a los ciudadanos del Área Metropolitana y en particular a sus organizaciones sociales, como son los sindicatos, Asociaciones de Vecinos, Organizaciones de Consumidores, etc.

Sabemos que los legítimos intereses de los trabajadores del Taxi y los de sus usuarios no siempre coinciden. Es por ello necesario que encuentren cauce de expresión y concreción, a fin de contribuir a encontrar en cada momento las soluciones más adecuadas a través de los instrumentos de trabajo y decisión de las instituciones democráticas.

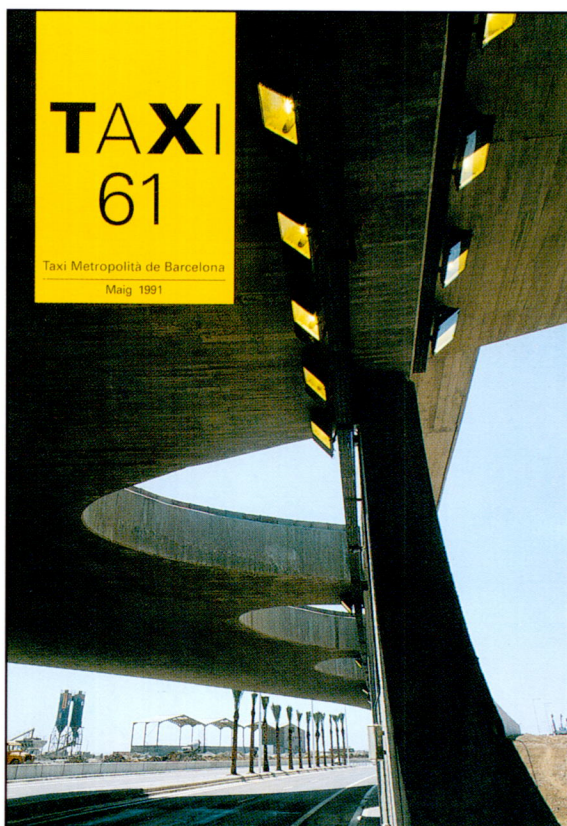
Este BOLETÍN pretende contribuir a ello desde la específica y concreta responsabilidad que corresponde a la Corporación Metropolitana, a sus órganos de gobierno y de manera especial, al Consejo Coordinador del Servicio del Taxi y a la Unidad Operativa del Taxi. En sus páginas recogeremos las decisiones de estos organismos que afectan de forma inmediata a los que trabajan en el Sector del Taxi, así como a la población en general en el uso de este medio de transporte ciudadano. Daremos a conocer también información relativa a tarifas, precios del combustible, planteamientos de la Guardia Urbana en relación con violencia y sanciones, revisiones, exámenes, etc., así como las disposiciones, normas, opiniones y propuestas que en relación con la problemática del Taxi emanan de los órganos legislativos y representativos de los diversos sectores interesados en la misma.

Consciente de que su función es complementaria de la de otros órganos de expresión, de opinión y propuesta interesados en la temática del Taxi, este BOLETÍN pretende pues convertirse en un canal de comunicación entre la Administración y los usuarios del Taxi. A todos solicitamos opinión, propuestas, sugerencias. De todos depende que alcancemos los objetivos trazados.



CORPORACIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

Any I - N° 1 Maig del 1981 Exemplar gratuït



Desde hace 10 años el colectivo del Taxi cuenta con un medio de comunicación e información.

Ciutat Groga al servicio del profesional taxista

En el marco de la promoción del sector del taxi, la EMT promovió la constitución, el 11 de mayo de 1989, de la empresa Ciutat Groga, SA, con una decidida voluntad de servicio a los industriales taxistas, verdaderos protagonistas de la misma. Actualmente tiene un capital social de 51 millones de pesetas, suscritos y desembolsados en sucesivas fases, mediante acciones nominales de 5.000 pesetas. La EMT participa en un 51 por ciento del capital a través de su empresa de servicios CETRAMSA. El accionariado a 31 de diciembre de 1991 se componía de 1.658 socios, todos ellos titulares de licencias de taxi, suscriptores como mínimo de una acción y como máximo de diez. Ciutat Groga S.A. está presidida por la Sra. Mercè Sala, siendo Consejero Delegado el Sr. Joan Laporta y Apoderado el Sr. Vicenç Soriano.

Ciutat Groga, a más de dar cabida a la Escuela del Taxi ya mencionada anteriormente, ofrece un conjunto de servicios muy beneficiosos para sus asociados. Entre otros podemos destacar:

❖ **SEGURO COLECTIVO** de grandes riesgos, siniestro total y/o robo del coche (1.000 pts. al año). Actualmente hay más de 3.000 taxistas cubiertos por de esta modalidad.



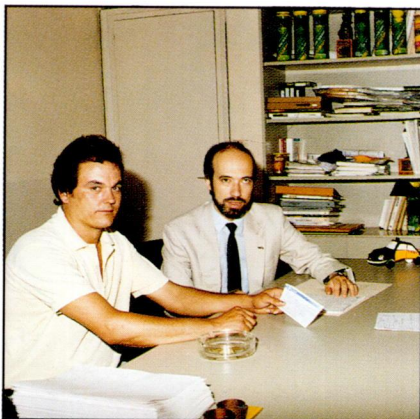
Ciutat Groga ofrece al profesional Taxista un conjunto de servicios.

❖ **TALLER DE REPARACIONES** de taxis, que se ha puesto en marcha el mes de noviembre de 1990. Hasta el 31 de diciembre del mismo año reparó 680 vehículos. También hay la posibilidad de utilizar el self-service (reparaciones hechas por uno mismo) al precio subvencionado de 350 pts./hora. En estos casos, los taxistas disponen libremente de todas las herramientas necesarias para realizar una correcta reparación.

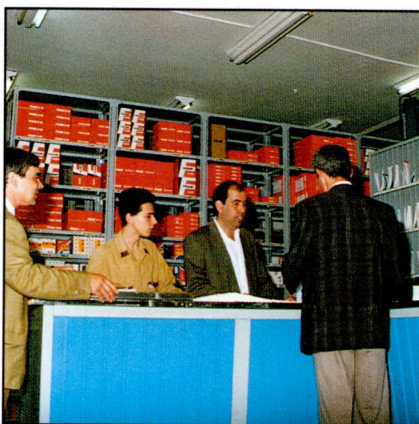
❖ **TIENDA DE RECAMBIOS**, instalada en el primer piso de la calle Lutzana. Venta restringida sólo a socios. Ofrece unos 26.000 artículos diferentes de recambios para vehículos homologados.

En las instalaciones de Ciutat Grogas los socios disponen, además, de gimnasio, sauna, bar restaurante social, participación en competiciones deportivas, viajes al extranjero y numerosas actividades sociales, como la Nit del Taxi, fiesta dedicada a todos los profesionales del sector y la Nit Gran del Taxi, pensada especialmente para los taxistas jubilados.

Continuando en el campo de la promoción, conviene mencionar también los proyectos que se llevarán a cabo durante el año 1991. Entre otros podemos destacar la aparición de una línea de vestuario, pensada especialmente para taxistas y diseñada por Toni Miró; la homologación de un modelo específico de taxi para transportar minusválidos, sin que éstos tengan que moverse de la silla de



Varios taxistas se beneficiaron de la Póliza de Seguros Colectiva



La tienda de recambios ofrece una amplia gama de productos



El deporte es una actividad potenciada desde Ciutat Grogas

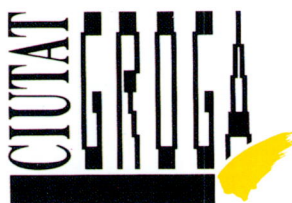
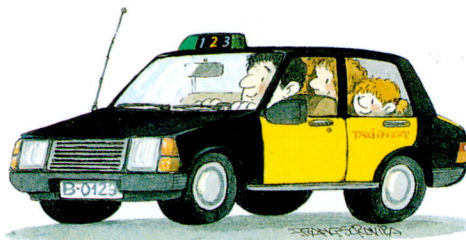
“ Ciutat Grogas nació con una decidida voluntad de servicio a los industriales taxistas ”

ruedas, y la implantación del sistema de cobro por tarjetas de crédito, mediante el suministro gratuito de máquinas lectoras con capacidad para aceptar cualquier tipo de tarjeta. Esta importante operación, de gran influencia en el futuro del taxi, está subvencionada a partes iguales por el Ayuntamiento de Barcelona, la Entitat del Transport y la Caixa de Pensions de Barcelona.

Se observa, pues, que la tarea de promoción del taxi es una de las principales ocupaciones de la Entitat Metropolitana, en su doble vertiente de profesionalizar a los taxistas y de potenciar la utilización del taxi como un medio de transporte público. En este sentido cabe destacar la campaña de imagen ciudadana ya mencionada de "Taxi, posa't guapo", las tradicionales campañas de Navidad en colaboración con los comerciantes, el reparto de rosas durante el día de Sant Jordi (100.000 rosas cada año desde 1987), la edición del suplemento informativo del Diario del Taxi en colaboración con el Diario de Barcelona (durante 50 semanas del año 1988) y la campaña "Taxi groc, taxi amic" dirigida a las escuelas con la proyección de un vídeo formativo sobre el servicio del taxi y la entrega de un pequeño obsequio (más de 3.000 escolares visitados durante el año 1990). Todo esto sin olvidar el "Teféfon groc" 412.00.00 de información ciudadana sobre el taxi y la tarea desarrollada por los "Jaquetes Grogues" en el Aeropuerto de Barcelona.

*El taxi visitó
a más de
3.000 escolares
en el marco
de la Campaña
“TAXI GROC,
TAXI AMIC”*

Taxi groc, Taxi amic.



Lutxana, 115 - 08018 BARCELONA



Mayor asesoramiento para facilitar el trabajo del taxista

Los servicios administrativos de la Entitat del Transport desarrollan las funciones de asesoramiento, gestión y ejecución de toda la tramitación del taxi. Además, se encargan de la recogida y tratamiento de la documentación inherente a esta actividad. Esto significa:

• **EXPEDICIÓN DE DOCUMENTOS:** altas y bajas de trabajadores y vehículos, licencias y carnets, certificaciones oficiales, talonarios de recibos, tarjetas V.T., etc.

⚡ **SOLICITUDES:** cambios de material, homologación de vehículos, inspección, peritaje, subvenciones, ayudas, información diversa, etc.

⚡ **AUTORIZACIONES:** permisos, excedencias, turnos de vacaciones, otorgamientos provisionales, etc.

⚡ **INFORMES Y DICTÁMENES:** técnicos, económicos y jurídicos, notificaciones, requerimientos, relaciones con otras administraciones, etc.

⚡ **REVISIONES:** periódicas del vehículo y del taxímetro, inspecciones técnicas ordinarias y extraordinarias del material, etc.

⚡ **INSPECCIONES:** reclamaciones, objetos extraviados, denuncias, régimen disciplinario, ejecución de las sanciones impuestas, etc., en estrecha colaboración con la Guardia Urbana de los municipios metropolitanos.

⚡ **OBRAS Y PROYECTOS:** paradas de taxi, teléfonos, marquesinas, señalizaciones del carril taxi-bus, delimitación de zonas, instalación de indicadores, incorporación del cobro por tarjeta de crédito, etc.

En los últimos tiempos se ha introducido un conjunto de mejoras en la tramitación administrativa. Consiste básicamente en facilitar el trabajo de los profesionales del sector mediante autorizaciones provisionales, prórrogas temporales y permisos especiales para evitar perjuicios innecesarios a los interesados siempre que sea jurídicamente factible.

También se han simplificado los trámites de sustitución de vehículos al modificar el procedimiento de cambio de material. Igualmente se ha reformado el sistema de expedición y cobro de las tasas metropolitanas y se ha conseguido que las transferencias de licencias no estén sujetas al pago del impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales.

La disminución en el número de instancias es, sin duda, un buen indicador de la mejora en la gestión administrativa y en la racionalización de todos los trámites burocráticos. (Cuadro nº 10).

El importante incremento de denuncias abiertas en el año 1990 es el resultado de la campaña para controlar el correcto funcionamiento del módulo luminoso ex-

INSTANCIAS ENTRADAS POR REGISTRO

Año	Número
1988	6.743
1989	4.774
1990	4.635

Cuadro nº 10

DENUNCIAS ABIERTAS

Año	Número
1986	1.837
1987	1.548
1988	1.263
1989	871
1990	1.903

Cuadro nº 11

terior, indicador de la tarifa que se está aplicando.(Cuadro nº 11)

Los motivos más frecuentes de denuncia son: no haber pasado la revisión obligatoria, encochamiento en áreas de influencia, cobro indebido, proferir ofensas verbales, trabajar sin documentación y negarse a prestar un determinado servicio.

La mayor parte de denuncias proceden de la Guardia Urbana (de Barcelona y del Prat del Llobregat, principalmente). Sigue el grupo de particulares, que parece estabilizarse, y el grupo de inspectores de la Entitat, que ha incrementado notablemente sus actuaciones. Conviene destacar el buen resultado obtenido en este campo, con la puesta en funcionamiento del "Telèfon groc" en el año 1987 (Cuadro nº 12).

Las sanciones ejecutadas en un determinado año están en relación con las denuncias abiertas en años anteriores. Conviene destacar que, gracias a la informatización de los servicios administrativos del taxi, el plazo de tiempo entre denuncia y sanción cada vez es más reducido. El promedio actual es inferior a los 3 meses (Cuadro nº 13).

Las cifras del cuadro hacen referencia a los vehículos retirados temporalmente de circulación por disposición de la Guardia Urbana o los inspectores del Servicio del Taxi (Cuadro nº 14).

El incremento de revisiones técnicas efectuadas es la mejor garantía del funcionamiento mecánico de los vehículos. Además de la Inspección Técnica, los taxis han de pasar obligatoriamente la revisión del taxímetro y la revisión anual metropolitana (Cuadro nº 15).

PROCEDENCIA DE LAS DENUNCIAS ABIERTAS

Procedencia	1986	%	1989	%	1990	%
Guardia Urbana	1.054	57,4	334	38,3	928	48,7
Inspectores EMT	49	2,7	119	13,7	402	21,1
De oficio	598	32,6	149	17,1	66	3,5
Particulares	136	7,3	269	30,9	507	26,7
TOTAL	1.837	100,0	871	100,0	1.903	100,0

Cuadro nº 12

SANCIONES EJECUTADAS

Año	Multas	Susp.Licencia	Susp.Carnet	Total
1986	442	13	0	455
1987	587	62	0	649
1988	746	66	4	816
1989	473	34	7	514
1990	653	72	10	735

Cuadro nº 13

VEHÍCULOS ENTRADOS EN EL DEPÓSITO

Año	Vehículos
1986	47
1989	70
1990	83

Cuadro nº 14

REVISIONES DE VEHÍCULOS EN I.T.V.

Año	ITV Badalona	ITV St.Just	Total
1988	7.352	4.283	11.635
1989	7.322	3.918	11.240
1990	7.232	4.040	11.272

Cuadro nº 15



Todo esto configura un gran esfuerzo de la Administración para sanear el sector del taxi, en beneficio tanto de los usuarios como de los propios taxistas, para evitarles los perjuicios de una competencia desleal y de una mala imagen ciudadana.

La adaptación del actual Reglamento metropolitano a la nueva Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres ha representado una modificación importante del procedimiento sancionador, simplificándose y clarificándose el contenido de las notificaciones para evitar la indefensión de los denunciados. La reforma representará, sin duda, un paso importante para armonizar los intereses de los profesionales y de los pasajeros, en función de la reglamentación de los derechos y deberes de cada uno, a fin de evitar malos entendidos y situaciones conflictivas.

Finalmente, añadir que se está completando la informatización de los servicios administrativos de la Entitat, mejorándose la tramitación de expedientes y consiguiendo la actualización permanente de la base de datos.

La EMT habilitará próximamente una ventanilla única en estrecha relación con otras administraciones

Perspectivas de futuro

Evidentemente, todo el esfuerzo realizado por la Entitat Metropolitana del Transport en estos últimos años no acaba aquí. Como ya hemos anticipado, hay muchos proyectos en marcha. Algunos de ellos se consolidarán a lo largo de 1991; otros necesitarán más tiempo. Pero lo importante es conseguir la puesta a punto del servicio de cara al 92 y mantenerla como mínimo al mismo nivel en años posteriores.

A continuación se relacionan una serie de actuaciones proyectadas. Han sido agrupadas en tres grandes capítulos: formación, promoción y gestión administrativa.

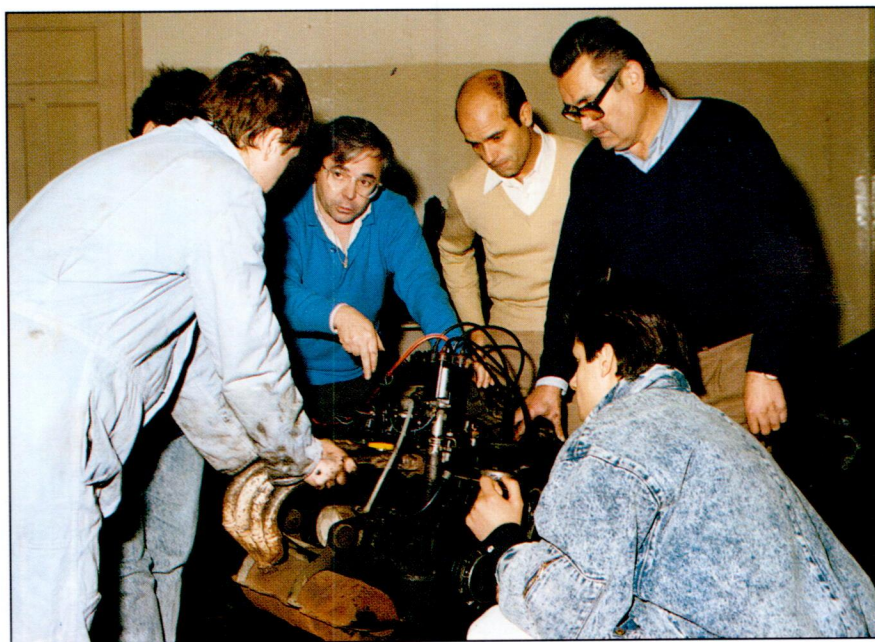
En el campo de la formación se prevé continuar e intensificar la preparación cultural y técnica de los profesionales del taxi mediante el reciclaje académico. En este sentido se ha de completar el número de Informadores Olímpicos hasta llegar a los 1.500 miembros del colectivo del taxi, cifra que se considera necesaria para atender las demandas que se generarán antes, durante y después de los Juegos.

Más a largo plazo se está trabajando para que el conjunto de materias hasta ahora impartidas, además de otras que próximamente se pondrán en marcha, cristalice en una rama o especialidad de Formación Profesional de acuerdo con la nueva Ley de Educación.

En el campo de la promoción del taxi ya hemos hablado de la próxi-



La EMT seguirá actuando para mejorar la formación cultural y técnica del taxista.





taxi - bus

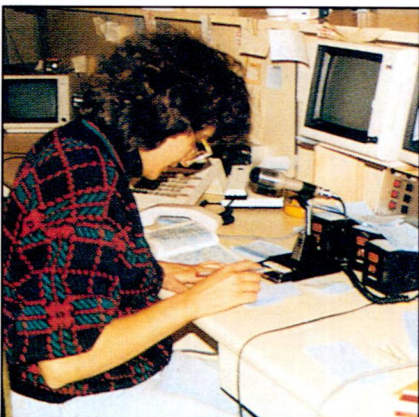
*El área metropolitana
dispondrá en un futuro
de nuevos carriles
bus-taxi.*

ma homologación de un vehículo especialmente concebido para trasladar minusválidos sin moverse de la silla de ruedas. También hemos hablado de la línea de vestuario recomendado, no obligatorio, diseñado por Antoni Miró, teniendo en cuenta las necesidades funcionales y estéticas de los conductores de taxis. Finalmente, dentro del campo de los proyectos ya en marcha, hemos de volver a nombrar la introducción del servicio de cobro del importe de las carreras mediante la máquina lectora de tarjetas de crédito. Este terminal electrónico, capaz de aceptar cualquier tipo de tarjeta, ha sido adjudicado a la empresa Telettra Española. La máquina será suministrada gratuitamente gracias a la subvención del Ayuntamiento de Barcelona, la Entitat del Transport y la Caixa de Pensions de Barcelona. Esta última entidad gestionará el cobro de las operaciones realizadas, a la vez que garantiza su cobro. Los costes financieros no serán superiores al dos por ciento. Las nuevas posibilidades que abre para los usuarios del servicio el pago mediante tarjeta de crédito contribuirán a buen seguro a dinamizar la utilización de este medio de transporte.

Continuando con la promoción del taxi, ya se puede avanzar la política de concentración de empresas dedicadas al servicio del radio-taxi. Se pretende conseguir dos o tres grandes emisoras metropolitanas, con capacidad sufi-



*Próximamente se pondrá en
circulación un modelo especial de
taxi para el traslado de
minusválidos.*



*La EMT impulsará
la concentración de empresas
de Radio-Taxi.*

ciente para atender con rapidez las demandas de los usuarios. Esta concentración aumentará el potencial de trabajo de los taxistas y disminuirá el tiempo de espera de los clientes.

Sobre señalización circulatoria, se está trabajando en la implantación de nuevos carriles taxi-bus a nivel de toda el área metropolitana, como también en los accesos al Aeropuerto y en las entradas y salidas de Barcelona. Esta medida debe contribuir a mejorar la movilidad de la conurbación barcelonesa. Especial atención merece la entrada en funcionamiento del nuevo Aeropuerto de la ciudad, donde se unificará la parada de taxis en un solo estacionamiento con el fin de impedir la persistencia de algunos vehículos.

En el campo de la gestión administrativa, todo apunta hacia la concentración, en una única ventanilla, de los trámites administrativos en asuntos como las cotizaciones a la Seguridad Social, los permisos de Transports i Industria de la Generalitat, las renovaciones de carnet en la Dirección General de Tráfico y los pagos a Hacienda. Todo esto implicará una cooperación más estrecha con las otras Administraciones Públicas, en beneficio del colectivo del taxi.

A nivel interno de la Entitat Metropolitana del Transport, se está implantando un nuevo programa informático de gestión permanente actualizada de la base de datos

LA ENTITAT DEL TRANSPORT

SE HA CONSOLIDADO

COMO LA MÁXIMA INSTITUCIÓN

RESPONSABLE Y REPRESENTATIVA

DEL TAXI METROPOLITANO.



del taxi. También se está procediendo a la informatización del archivo histórico sobre transferencia de licencias del taxi. Finalmente, para dar cumplimiento a la nueva legislación sobre el NIF, se está estudiando la edición de un nuevo modelo de recibo metropolitano individualizado para cada licencia.

Como conclusión final de estos cuatro años de gestión, se puede afirmar sin temor a equivocarse que se ha avanzado notablemente en el campo de la formación, la promoción y la administración del servicio. El balance, por tanto, es totalmente satisfactorio.

EL TAXI
METROPOLITÀ
DE BARCELONA

1988 -1991

TAXI

58

Taxi Metropolità de Barcelona

Febrer 1991

