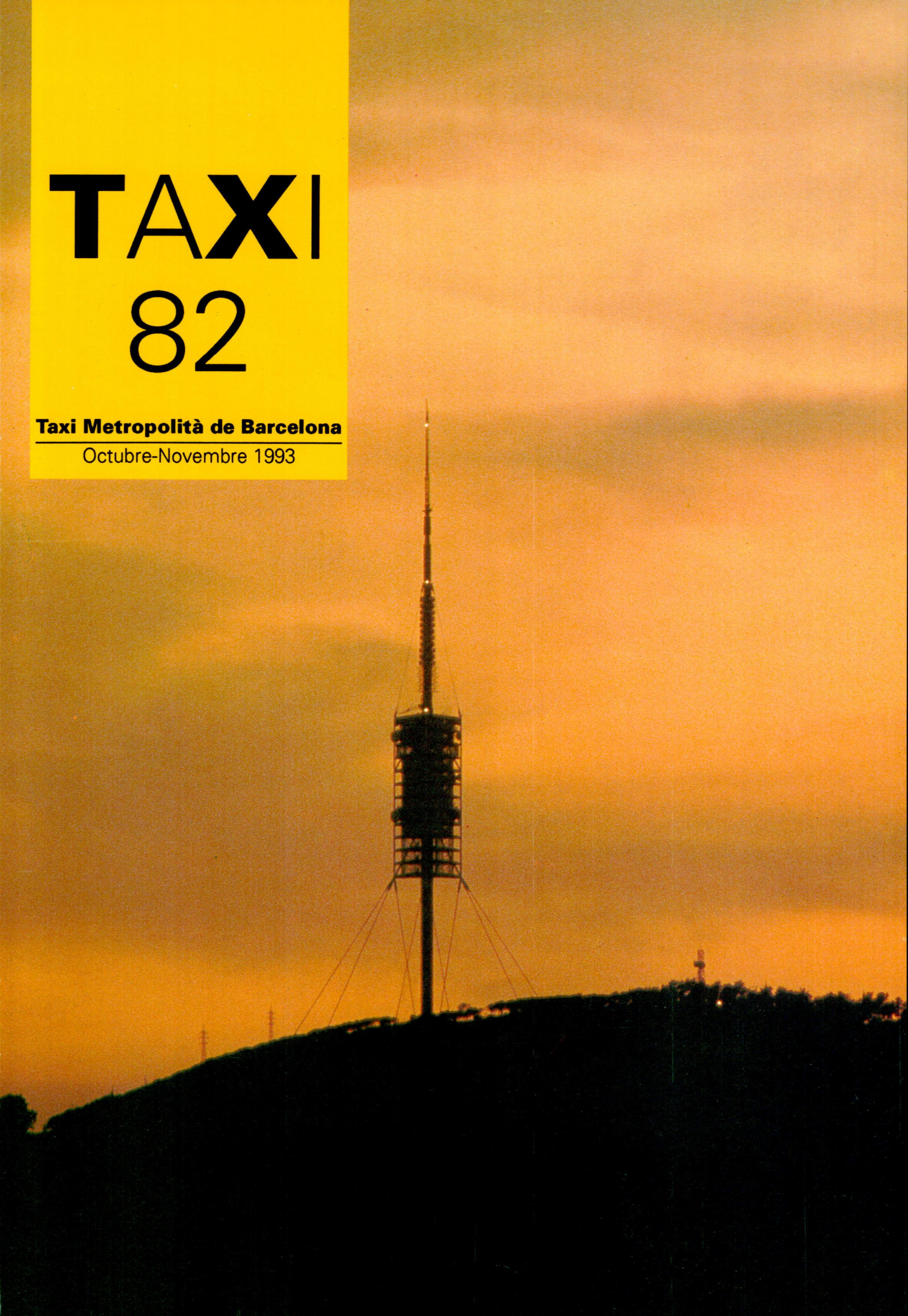


TAXI

82

Taxi Metropolità de Barcelona

Octubre-Novembre 1993



Por la buena imagen del TAXI

Para que el ciudadano conozca mejor nuestro servicio, entregue a cada pasajero la **Guia de l'usuari del taxi**.

El cliente encontrará allí información, normas y consejos que le serán útiles tanto fuera como dentro del taxi.

Cada taxista puede recoger las guías necesarias en los siguientes puntos:

Gremi Unió de Taxistes,
Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya, Sindicat de Treballadors Autònoms de Barcelona, Associació Empresarial del Taxi, Ciutat Grogà, ITV, Empreses de ràdio-telèfon.



Gracias al esfuerzo de todos los taxistas ya se han repartido en los últimos meses más de 500.000 ejemplares.

En català ens entenem tots. Fem-lo servir.

I, vostè, senyor taxista, trobarà a la seva disposició en els mateixos punts la **Guia de Conversa per al Taxi**, acompanyada d'un cassette.

Es tracta d'un breu inventari de frases i paraules catalanes més usuals del món del taxi i dels seus equivalents més apropiats en castellà i anglès.

És una guia fàcil i a l'abast de tothom.



Els
nous
rètols
en
català
els
pot
recollir
a les
I.T.V.



Amb la col·laboració de:

Edita:

Entitat Metropolitana del Transport
c/ 62, núm. 420
Zona Franca,
08040 Barcelona

Consell Assessor:

Joan Laporta
Andreu Nebot
Amparo Gómez
Xavier Labori

Gestió i Publicitat:

CETRAMSA
- Avinyó, 32
08002 Barcelona

Direcció i coordinació:

P. Rocío Terán

Publicitat:

Elvira Cerdà
Telèf.: 412 44 66

Col.laboren en aquest número:

Anastassios Gentzoglani
010 - Barcelona Informació
Guàrdia Urbana
Taxi Ràdio Mòbil
Torre de Collserola
René León

Correcció:

Montserrat Capdevila

Grafisme:

Oriol Alcaraz

Fotografia:

Arxiu Revista del Taxi
Guàrdia Urbana
Torre de Collserola, S. A.

Tiratge:

15.000 exemplars de difusió gratuïta i
domiciliada a tots els professionals taxistes,
empreses, institucions i personalitats
vinculades al sector del taxi.

Certificat per l'II-Im. Sr.

Francesc Lliset i Borrell,
Secretari General de l'EMT

Impressió:

Gramagraf
C/ Sant Joan, 22-24
Santa Coloma de Gramenet
Dipòsit Legal:
B. 27.521 - 1983

Coberta:

Torre de Collserola

Fotografia:

Torre de Collserola, S.A.

S u m a r i .

"Taxi Ràdio Mòbil" retransmiste desde Torre de Collserola

Pàgina: 5

Entrevista a Julián Delgado Cap de la Guàrdia Urbana de Barcelona

Pàgina: 7

La industria del taxi: Pruebas teóricas y empíricas de la desregulación

Pàgina: 11

El taxi gana nuevos mercados

Pàgina: 14

Notícies

Pàgina: 14

EI SIDA, una preocupació de todos

Pàgina: 20

La Plazoleta de Montcada, la de la maniobra

Pàgina: 22

Agenda

Pàgina: 23

On anem...?

Pàgina: 24

La bústia del taxi

Pàgina: 25

La Revista Taxi Metropolitana de Barcelona no és responsable de
l'opinió expressada en els articles signats.
La responsabilitat és únicament dels seus autors.
Els textos no signats són atribuïbles a la redacció.

Quan la crisi econòmica afecta al col·lectiu del taxi apareixen iniciatives dintre del propi sector per fer-li front. Això és positiu sempre i quan s'aprofundeixi amb rigor en les propostes que es fan al sector i s'aconsegueixi establir les eines que ajudaran a resoldre el problema.

No fa gaire, s'ha llançat l'eslògan de «Reconversió», amb el qual s'han arreglerat totes les organitzacions que existeixen al sector del taxi, tal i com es pot veure a l'enquesta que publica «Antena Escrita» en el seu darrer número.

Caldria concretar què s'entén per reconversió, amb l'objectiu d'anar en la bona direcció. Si no es fes així, es correria el risc de donar al sector solament un eslògan i no una solució o uns elements de solució. Sembla ser que la imatge predominant que s'en treu de l'esmentat eslògan és que «Reconversió» significa l'eliminació de llicències. Debatim una mica aquesta actitud.

1. No és raonable pensar que les Administracions Públiques —fins i tot les europees— posin diners per retirar la llicència. Qui no vulgui entendre això s'enganya.
2. El nombre de transferències a tercers —persones fora del sector— és anualment d'uns 200. No es pot pensar més en una reconversió lenta, fins i tot, si hagués cèntims.
3. En el cas de la reconversió de Montreal —l'únic exemple significatiu, ja que es varen llevar 1.000 llicències—, va suposar que el preu de les mateixes es multiplicà per vuit.

Cal pensar en altres versions de reconversió que no siguin l'eliminació massiva de llicències. És evident que Barcelona és una ciutat amb molts taxis, però la solució més immediata per aquesta situació consisteix en llançar ofensives per ampliar mercats. El taxi de Barcelona no podria atendre la demanda si 5 de cada 100 conductors de cotxe privat agafessin prioritàriament un taxi.

Cal evitar perdre mercats, cal lluitar per nous mercats. Evidentment, això no és fàcil dins del sector del taxi a causa de l'estructura empresarial atomitzada, però cal intentar fer el màxim esforç possible.

Cal incorporar totes les millores que facilitin a l'usuari l'accés al taxi. Observem, per exemple, que l'intent d'introduir la targeta de crèdit al taxi no acaba de quallar, mentre que tots els experts estan d'acord en què l'increment de vendes amb targeta és com a mínim del 12 per cent en els diferents sectors econòmics.

El diari «La Vanguardia» del dia 8 d'octubre publicà un article en el què s'exposa com els restaurants de Barcelona han recuperat les seves vendes fent ofertes més econòmiques als seus clients. Això és difícil dins el sector del taxi, perquè no té una estructura empresarial. De totes maneres proliferen els petits grups de taxistes que ofereixen bon servei i aconseguen així incrementar ostensiblement la seva recaptació.

D'altra banda, en aquesta conjuntura, cal pensar i potenciar el treball de les emissores de ràdio taxi com a una estructura intermèdia entre el professional autònom i l'empresa, amb l'objectiu de dinamitzar el sector i crear nous mercats.

Cal afegir que l'Institut Metropolità del Taxi és a la disposició del sector per potenciar totes les iniciatives que permetin «GUANYAR MERCATS».

Cuando la crisis económica afecta al colectivo del taxi aparecen en el propio sector iniciativas para hacerle frente. Esto es positivo siempre que se profundice con seriedad en las propuestas que se hacen al sector y se consiga establecer los instrumentos que ayudaran a resolver el problema.

Recientemente se ha lanzado el eslogan de "Reconversión", con el cual se han alineado todas las organizaciones que existen en el sector del taxi según puede verse en la encuesta que publica «Antena Escrita» en su último número.

Habría que concretar qué se entiende por reconversión, con el objeto de avanzar en la dirección correcta. De no hacerse así se correría el riesgo de dar al sector únicamente un eslogan y no una solución o unos elementos de solución.

Parece que la imagen dominante que se saca del referido eslogan es que "Reconversión" significa eliminación de licencias. Problematicemos un poco esta posición:

1. No es razonable pensar que las Administraciones Públicas —tampoco las europeas— pongan dinero para retirar la licencias. El que no quiera entender esta realidad se engaña.
2. El número de transferencias a terceros —personas que vienen de fuera del sector— es de unas 200 al año. No puede pensarse más en una reconversión lenta, incluso si hubiera dinero.
3. El caso de la reconversión de Montreal, la única significativa dado que se quitaron 1.000 licencias, supuso que el precio de las mismas se multiplicara por ocho.

Cabe pensar en otras versiones de Reconversión distintas a la eliminación masiva de licencias. Es evidente que Barcelona es una ciudad con muchos taxis, pero la solución más inmediata a esta situación consiste en lanzar ofensivas para ampliar mercados. El taxi de Barcelona no podría atender la demanda si 5 de cada 100 conductores de coche privado pasaran a coger, prioritariamente, taxi.

Hay que evitar perder mercados, hay que luchar por nuevos mercados. Evidentemente, ello no es fácil en el sector del taxi por la estructura empresarial atomizada, pero hay que intentar hacer el máximo esfuerzo posible.

Deben incorporarse todas las mejoras que faciliten al usuario el acceso al taxi. Observamos, por ejemplo, que el intento de introducir la tarjeta de crédito en el taxi no acaba de cuajar, cuando todos los expertos admiten que el incremento de ventas con tarjeta es como mínimo del 12 por ciento en los distintos sectores económicos.

El periódico "La Vanguardia" del día 8 de octubre publicaba en un artículo cómo los restaurantes de Barcelona han recuperado sus ventas haciendo ofertas más baratas a sus clientes. Esto es difícil en el taxi, porque no hay una estructura empresarial. De todas formas proliferan los pequeños grupos de taxistas que ofrecen buenos servicios y consiguen aumentar ostensiblemente su recaudación.

Por otra parte, en esta coyuntura, cabe pensar y potenciar el trabajo de radio-taxis como una estructura intermedia entre el autónomo y la empresa, con el fin de dinamizar el sector y crear nuevos mercados.

Cabe añadir, finalmente, que el Institut Metropolità del Taxi està a su disposició para potenciar todas las iniciativas que permitan GANAR MERCADOS.

TAXI RADIO MÒBIL

DESDE
COLLSEROLA

TRANSMITE

“Taxi Ràdio Mòbil” es la primera emisora de radio-taxi de Barcelona que desde el mes de agosto tiene instalados sus equipos de retransmisión en la Torre de Collserola. Con esta iniciativa esta emisora ha dado un paso importante para ampliar su cobertura a todo el ámbito del área metropolitana de Barcelona, mejorar el servicio y, a medio plazo, incrementar el número de móviles.

“Taxi Ràdio Mòbil” tenía hasta hace poco sus equipos y antenas de transmisión situados en la montaña del Tibidabo, a la altura del antiguo Hotel Florida. Además de estropear el entorno natural de la zona, sus antenas y retransmisores fueron a menudo objeto de manipulación, robo y, naturalmente, estuvieron sometidos a las inclemencias del tiempo. Como es obvio, todo ello no sólo repercutía en los costes de la emisora, sino también en la calidad del servicio.

Con el objetivo de conseguir un modelo de radio-emisora más moderno, ágil y eficiente y que a medio plazo repercutiera en la mejora del servicio, sus promotores decidieron ponerse en contacto con Torre de Collserola, S.A. para poder trasladar allí todos los equipos.

Torre de Collserola, abierta a empresas con circuitos propios de comunicaciones

La Torre de Collserola, además de ser un símbolo de la nueva Barcelona, está prestando desde junio de 1992 un importante servicio a las telecomunicaciones y a la radiodifusión de toda Catalunya.

La administración de Torre de Collserola funciona en el marco de una sociedad anónima en la que actualmente participan Retevisión (36%), Telefónica (42%), Entitat Metropolitana del Transport (5%) y la Corporació Catalana de Ràdio-Televisió (CCRTV) con un 17% de las acciones.

Todas estas empresas tienen instalados sus equipos de retransmisión en las distintas plantas de la Torre -13 en total- y desde este punto alcanzan las coberturas respectivas. Cabe decir que por primera vez en España se ha logrado concentrar

en una única estructura los equipos de empresas dedicadas a distintos ámbitos de las telecomunicaciones y la radiodifusión. La inversión que se ha realizado en la Torre supera los cinco mil quinientos millones de pesetas.

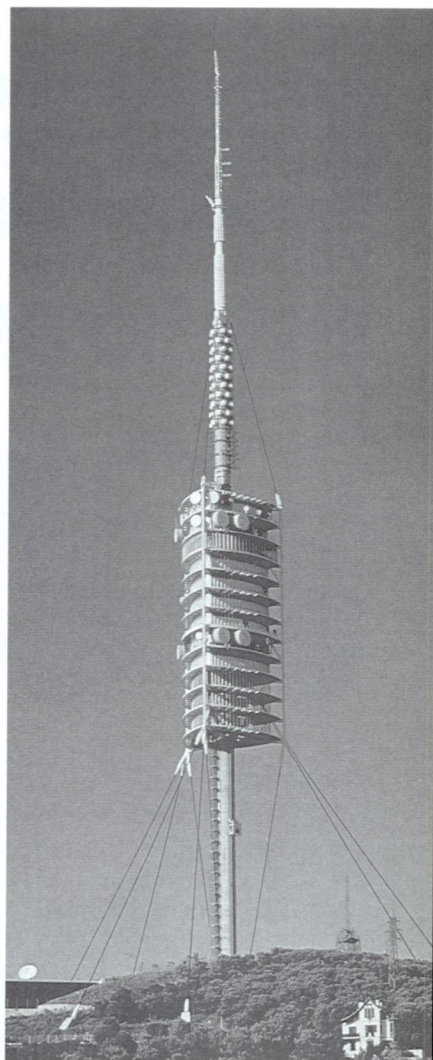
Además de ser utilizada por las empresas partícipes de la sociedad, Torre de Collserola ha tenido la iniciativa de abrirse al ámbito privado y a ofrecer espacio y servicios a todas aquellas empresas privadas que operan con circuitos propios de comunicaciones en Barcelona y área de influencia (servicios de mensajería, radio-emisoras de taxi, ambulancias, etc.).

Para este tipo de empresas se han destinado tres plantas de la torre con sus respectivas terrazas para que éstas puedan situar sus equipos y antenas de una forma cómoda y segura.

La empresa interesada en utilizar esta infraestructura debe pagar inicialmente y por una sola vez una cantidad que ronda el medio millón de pesetas y un alquiler medio de 60.000 pesetas mensuales. “El importe del alquiler —dice Santiago Ponseti, gerente de Torre Collserola S.A.— está en función del espacio que ocupan los equipos, del número de antenas y de la extensión de la red”.

Torre de Collserola, por su parte, pone a disposición de su cliente el espa-

Torre Collserola.
Arquitecto: Norman Foster.
Altura desde la base: 288 m.
Situación: Turó de la Vilana (Serra de Collserola).
Superficie total: 5.500 m².
13 plataformas: en la 10, mirador público a 560 m sobre el nivel del mar, con ascensor al precio de 475 ptas. por persona.
En la base: recepción y cafetería. Gestión a cargo del Parc del Tibidabo.



cio, los soportes de las antenas, baterías y los armarios o racks, asimismo garantiza el suministro eléctrico ininterrumpidamente, la protección adecuada de los equipos y la seguridad del recinto durante las 24 horas del día. Además, todos las empresas usuarias de la torre acceden por una puerta diferente a la que utiliza el público en general para visitar el mirador, cuya explotación está a cargo del Parc Tibidabo. Desde el mes de marzo de este año han pasado por el mirador 180.000 personas para poder apreciar la magnífica panorámica que ofrece de Barcelona, y se prevé cerrar 1993 con 250.000 visitantes.

Debe tenerse en cuenta también que todas aquellas empresas que optan por trasladar sus equipos a Torre de Collserola se instalan en un emplazamiento que cuenta con todos los permisos que el municipio exige para este tipo de instalaciones.

Esta infraestructura tiene una gran capacidad y en ella caben todas las empresas que hoy por hoy utilizan en Barcelona servicios propios de comunicaciones. La sociedad Torre de Collserola espera que se comprenda la importancia y el alcance del servicio que ofrece, ya que no sólo redanda en beneficio de aquellas empresas que trabajan en el amplio espectro de la comunicación, sino también del conjunto de la sociedad.

En este sentido hay que dar las gracias a quienes tuvieron la feliz idea de construir la Torre de Collserola, S.A., ya que finalmente ha sido posible derribar aquellas mastodónticas antenas o el enjambre de múltiples chapuzas que permitían dar cobertura a alguna que otra empresa de telecomunicación o radiodifusión, a costa naturalmente de la agresión del entorno y el medio natural.

"Taxi Ràdio Mòbil" amplía su cobertura

Desde que "Taxi Ràdio Mòbil" ha instalado sus equipos en Torre de Collserola funciona con una cobertura muy amplia, prácticamente el 99 por ciento del área metropolitana. En estos primeros días de funcionamiento los taxistas asociados han podido comprobar la calidad de la cobertura en toda el área metropolitana, que únicamente es algo más reducida en ciertos puntos de Torre Baró y Passeig Maragall, debido a las sombras del propio terreno más que a la calidad de la instalación.

Antonio Pardina, responsable de "Taxi Ràdio Mòbil", destaca que para situar los equipos en la torre se utilizaron los mismos repetidores que la radio-emisora tenía en su antigua ubicación, así como las mismas antenas y conexiones. Señala que únicamente tuvieron que adquirir un par de filtros.

A la hora de valorar la oferta que Torre de Collserola brinda a las empresas, Antonio Pardina subraya: "Se trata de un servicio que ofrece a las radio-emisoras una serie de ventajas: nuestros equipos encuentran un espacio definitivo y seguro, no se producen averías, reducimos costes y, lo que es más importante, ponemos a disposición de nuestros taxistas asociados un sistema que les permite incrementar el número de servicios diarios, ya que podemos atender el Maresme, el Vallès, el Baix Llobregat, puntos a los que con nuestra anterior ubicación nos era imposible llegar". "El cambio de situación de nuestros equipos —añade— nos permitirá, por otra parte, potenciar la oferta de "Taxi-Amic, el taxi de uso polivalente que fue presentado en Barcelona el invierno pasado".

"Taxi Ràdio Mòbil" parece haber apostado por la calidad y la rapidez del servicio. Una iniciativa, sin duda, imitable.



Grupo Volkswagen

Auto Fuber

SERVICIO OFICIAL SEAT DEL PUEBLE NOU

SEAT TOLEDO TAXI



UNICO DEL MERCADO DOTADO CON EQUIPAMIENTO ADICIONAL ESPECIALMENTE DISEÑADO PARA EL SERVICIO DEL TAXI.

VERSIONES:

- 1.8 Gasolina Aire Acondic.
- 1.9 Diesel
- 1.9 Turbo - Diesel
- 1.9 Diesel - Aire Acondic.

OPORTUNIDAD UNICA EN AUTO FUBER
AHORRO HASTA 300.000 ptas.
EN LA COMPRA DE SU TOLEDO TAXI

Sr. Taxista:
En Auto Fuber recibirá un trato profesional, por tradición y vocación.

TALLER DE GUARDIA SABADO Y DOMINGO TODO EL AÑO EXCLUSIVO PARA CLIENTES DE AUTO FUBER.

Tel. 485 00 49 - Exposición Ventas y Talleres - BADAJOZ, 52



Entrevista a

Julián Delgado

Jefe de la Guardia Urbana de Barcelona

Julián Delgado, jefe de la Guardia Urbana de Barcelona, nos aproxima en esta entrevista a las particularidades de uno de los cuerpos más ligados a la vida y a la historia de la ciudad coincidiendo con su 150 aniversario. Esta conversación ha sido también muy oportuna para abordar algunos temas relacionados con la circulación y que son siempre de interés para el colectivo del taxi.

¿Cuáles han sido los momentos más significativos en los 150 años de la vida de la Guardia Urbana de Barcelona?

La Guardia Urbana ha ido evolucionando con la ciudad. Sus cambios han marcado la vida, organización y, en definitiva, el desarrollo de nuestro cuerpo. Uno de sus momentos claves fue, naturalmente, su nacimiento. La Guardia Urbana de Barcelona fue una de las primeras policías locales que nació en España (26 de noviembre de 1943), viniendo a llenar un hueco importante en el tema de la seguridad de la ciudad. Posteriormente, el proceso de industrialización de la ciudad, la exposición universal de 1888 y especialmente la del 29 incidieron en su consolidación. Otro momento histórico importante fue, sin duda, los Juegos Olímpicos del 92 porque condicionaron la organización y, sobre todo, la modernización de nuestro cuerpo. Sin embargo, hay un hecho cualitativo trascendental que marca nuestro desarrollo: la democratización del país.

¿Hacia dónde se ha dirigido ese proceso de modernización?

A mejorar, principalmente, su gestión, a optimizar los recursos y a rejuvenecer la plantilla, así como a

renovar el estilo de la dirección para conseguir la priorización de la consecución de resultados. En la Guardia Urbana estamos buscando siempre las fórmulas y acercándonos a los límites legales sin salirnos nunca de la ley, al objeto de conseguir óptimos resultados. Dos ejemplos —se podrían encontrar más— son una constatación de esta línea de trabajo: hoy podemos ver que en Barcelona no existen prácticamente coches abandonados; en este caso hemos ampliado un poco el procedimiento legal para conseguir este objetivo y, por otra parte, gracias a acogernos a un artículo de la Ley de Seguridad Vial, que posiblemente no estaba pensado para esto pero que encaja perfectamente, inmovilizamos las motos con el fin de obligar a sus conductores a utilizar los cascos.

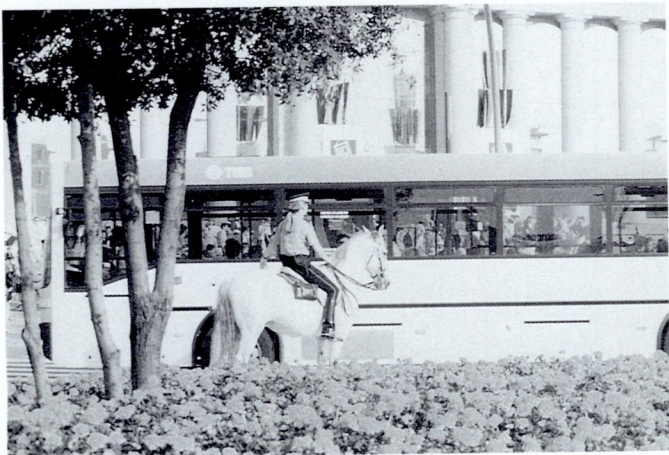
¿Qué aspectos definen hoy los recursos humanos de la Guardia Urbana?

Hay dos subculturas que están representadas por dos generaciones como en todos los colectivos de permanencia. Una está formada por la gente que ingresó en el cuerpo en los años 60, caracterizada por mucho amor al oficio, mucha entrega generosa y menos formación técnica, porque el tiempo no lo requería ni la Guardia Urbana lo exigía. La otra la compone una generación nueva que aporta más

conocimiento técnico, más formación, pero también tiene generalmente un estilo menos generoso en cuanto a dedicación al trabajo que las anteriores promociones. En estos últimos diez años la media de edad de los agentes ha pasado de los 57 años en 1983 a los 46 en 1993.

¿En qué medida está representada la mujer en este cuerpo?

Es importante en el sentido cualitativo pero no cuantitativo— sólo el 7% del cuerpo está compuesto por mujeres—. La mujer está presente en todos nuestros servicios, desde el servicio de escoltas del Alcalde, hasta el de motoristas, caballería y servicio de noche. En nuestro cuerpo no existe ningún tipo de discriminación ni por turno ni por unidades.



La mujer participa en todas las unidades del cuerpo

En los últimos años la Guardia Urbana se ha centrado en la formación de sus cuadros, ¿qué avances se han experimentado en este campo?

La formación básica se realiza en la Escuela de la Policía de Catalunya. Aquí realizamos anualmente la formación permanente y de especialidades. La primera está dirigida a los agentes y a las distintas categorías de mandos. Esta formación pretende cambiar un cierto estilo de mando y dirección. Los cuerpos de policía generalmente venían imbuidos de una dirección un tanto militarista, como consecuencia de traslado de culturas militares. Hoy en día el estilo de mando exige unas características diferentes para que los medios funcionen permanentemente en una sociedad tan dinámica, con organizaciones tan dispersas, con tantas responsabilidades y decisiones. No puede haber una línea jerárquica, centralizadora y absorbente, porque ya no podría funcionar. En la Guardia Urbana hay un estilo de mando por delegaciones y responsabilidades a todos los niveles, que incluso llega al agente porque trabaja solo en la calle y muchas veces tiene que tomar decisiones sin necesidad de tener contacto con un mando superior. Creo que hemos avanzado mucho en la formación de man-

dos y hemos llegado a niveles muy importantes. A todo ello ha ayudado, sin duda, el rejuvenecimiento de la plantilla y la formación aportada. Si en 1983 el 76 % del cuerpo no tenía titulación superior, hoy el 53 % es titulado superior.

A finales de septiembre se dio a conocer a los medios informativos la llamada "Operación Cruyff", ¿qué objetivos persigue la misma?

Debo decir primeramente que la llamamos así internamente, pero se trata de la operación de "priorización de la denuncia". Inicialmente, los agentes ponían denuncias universales de las situaciones de infracción que encontraban, pero desde hace cinco años se ha trabajado a partir de un orden de priorización de denuncias. Con esta nueva operación se ha dado un paso cualitativo adelante: los guardias saldrán a poner estas denuncias priorizadas, que son las que provocan más riesgo y más molestias al ciudadano y, por otra parte, en determinadas zonas, calles u horarios van a poner avisos a un determinado número de infracciones que son causa de "escasa molestia" para el resto de circulación. La Guardia Urbana entiende que el aviso pueda ser en principio suficiente. Si hay reincidencia se procederá obviamente a tomar otra determinación. Es, por tanto, un cambio cualitativo importante. No se trata de un plan diseñado con vocación temporal, sino que será la forma habitual de trabajar de todos los agentes de Barcelona.

Las nuevas infraestructuras urbanas de la ciudad hacen pensar en un menor nivel de infracciones

Todos los datos objetivos de que disponemos indican que ha habido una gran mejora en la circulación en el centro de la ciudad. Actualmente Barcelona es una de las ciudades europeas donde mejor se circula, los conductores son más respetuosos con las normas y es una de las ciudades más seguras de Europa.

¿Qué opinión le merece la propuesta del Alcalde de la ciudad de recuperar la pegatina para evidenciar que los vehículos se encuentran al corriente de pago del impuesto de circulación?

Me parecen bien todas aquellas iniciativas que consigan que el ciudadano cumpla con sus impuestos y el pago de las multas, porque está relacionado con la cultura y la evolución de los países. Y si las leyes en estos momentos dificultan su consecución al cien por cien, comparto todas aquellas iniciativas—legales naturalmente— que nos lleven a conseguir que el ciudadano cumpla con su obligación y sea solidario con los demás.

¿Cuál es el balance que puede hacer de la aplicación en Barcelona de las pruebas de alcoholemia y los juicios rápidos?

Excelente. Los accidentes en las Rondas han disminuido notablemente estos meses —si en enero-febrero se registraron 58 accidentes, en septiembre esta cifra ha descendido a 21—. En esta disminución han influido las pruebas de alcoholemia, la campaña de sensibilización de que las Rondas son vías urbanas y no autopistas y la mayor vigilancia que se ha establecido. La presentación de los conductores ebrios, sobre todo los fines de semana, al juzgado ha sido un arma excelente para disuadir a los conductores de que conduzcan bebidos.

¿Cómo observa el rechazo de la Audiencia de Lérida a dos pruebas de alcoholemia?

No puede ser más negativo. Naturalmente respeto la justicia, pero tengo derecho a discrepar. Como la sentencia ha sido recurrida, confío en que finalmente será acatada y que no tendrá más trascendencia que la decisión de un juez que ha tenido la ocurrencia de dictar una sentencia tan negativa para la seguridad del tráfico. Estoy absolutamente en contra de todo aquello que sea poner trabas a garantizar la seguridad del tráfico siempre que esté de acuerdo con la ley. Naturalmente el juez habrá recurrido a fundamentos legales para establecer esta sentencia, pero yo no puedo dejar de discrepar como lo ha hecho el fiscal Manuel Jesús Dolz.

Como Jefe de la Guardia Urbana de Barcelona, ¿qué consejo transmitiría a los taxistas para que colaboren en la mejora de la circulación de la ciudad?

En la circulación el taxista no infringe las normas, porque es un profesional del volante y por movimiento tiene muy pocas multas, pero a veces su trabajo y su comodidad le llevan a hacer un cambio de carril para coger un cliente con peligro de accidente, a detenerse en lugares donde interrumpen la circulación y al estacionamiento abusivo en determinados lugares, especialmente en algunos bares a los que concurre. Por ello yo les pediría que en esos tres puntos hicieran un esfuerzo solidario para modificar su conducta y que tengan la garantía de que la Guardia Urbana es absolutamente conocedora de todos sus problemas y de que estamos siempre dispuestos al diálogo y al entendimiento. Nos hemos reunido muchas veces con los representantes sindicales y estamos abiertos a buscar soluciones siempre que surjan problemas y a encontrar la colaboración de los taxistas para hacer la circulación lo más grata posible.

Algunos taxistas opinan que a menudo las paradas de taxis son ocupadas por coches particulares y, por otra parte, que los coches particulares y las motos continúan sin respetar los carriles bus-taxi. ¿Qué puede decir al respecto?

En las paradas de taxis no tenemos más arma que la denuncia, ya que no nos está permitido retirar el

coche con la grúa sin un aviso o un requerimiento previo. Por ello pido a los taxistas que denuncien siempre este tipo de situación. Respecto a la ocupación de los carriles bus-taxi por coches privados considero que se respetan cada vez más, los datos de que disponemos así lo expresan: el número de denuncias por su mal uso ha disminuido considerablemente en estos dos últimos años, en 1992 se produjeron 14.329 denuncias, mientras que hasta julio de 1993 ha habido tan sólo 6.568. Creo, en definitiva, que al respecto hay una nueva conciencia ciudadana.

Por trabajar en un escenario nada fácil, los taxistas y los agentes han tenido algunos enfrentamientos. ¿Ha mejorado esta situación en los últimos tiempos?

Ha habido pequeños incidentes entre los taxistas y los agentes, generalmente no por intransigencia de estos últimos, sino porque hay algunos taxistas que no respetan el cumplimiento de algunas normas de circulación. No obstante, tanto desde el Ayuntamiento, como desde la Guardia Urbana y los sindicatos representativos del taxi nos hemos esforzado en suavizar la relación de estos dos colectivos, porque entendemos que tanto los agentes que están cumpliendo una obligación de servicio público, como los taxistas que están trabajando en la calle, son personas que se encuentran diariamente y establecen una relación generada por el propio trabajo. Además, deseo resaltar la buena actitud de la Guardia Urbana hacia los taxistas, porque —insisto— sabemos el esfuerzo que deben hacer para salir adelante y las dificultades con las que se encuentran en un tráfico como el nuestro. Por ello aprovecho esta oportunidad para pedirles que colaboren con la Guardia Urbana, que comprende sus problemas, y que también entiendan que el agente está en la calle para aplicar la ley a todo el mundo y no para hacer excepciones. Por tanto, les rogaría que procuren colaborar para conseguir que la vida de la ciudad sea lo más armónica posible y que no contribuyan a crear crispación.

P. Rocio Terán



La Guardia Urbana, además de la vigilancia del tráfico, cumple otras tareas importantes para la ciudad



ASEGURE

**su vehículo,
la protección de su familia
y la sustitución de su viejo taxi**

En un único paquete asegurador

Con una compañía de primera línea

Con facilidades de pago

winterthur

Colabora ESPABROK
Correduría de Seguros



C/ Lutxana, 115 - Tel. 485 04 26 - 08018 BARCELONA

MAMPARA DE SEGURIDAD PARA AUTO-TAXIS

VENTAJAS:

- ▶ REDUCCIÓN DE RIESGOS.
- ▶ MAYOR TRANQUILIDAD EN SU TRABAJO Y DE SU FAMILIA.
- ▶ PERMITE COMUNICACIÓN ORAL.
- ▶ VENTANA SUPERIOR FÁCILMENTE EXTRAÍBLE PARA USO EN ZONAS NO PELIGROSAS O PARA DISFRUTAR DE LA COMPAÑÍA DE SU FAMILIA.



¿SE HA ENCONTRADO UD. EN ALGUNA DE ESTAS SITUACIONES?

- ▶ ¿Cuántas carreras pierde por desconfianza?
- ▶ ¿Por qué arriesgar su seguridad y la de los suyos?
- ▶ ¿Por qué sufrir atracos?
- ▶ ¿Por qué recibir un ataque por la espalda?
- ▶ ¿Por qué debe estar pendiente del pasajero y no del tráfico?

Distribuciones Especiales Romero, S.L.
Sevilla, 122 Telef.: 785 92 07
08226 Terrassa (Barcelona)



Pruebas teóricas y empíricas sobre la desregulación

Anastassios Gentzoglani: Universidad de Sherbrooke
Departamento de Ciencias Económicas
Sherbrooke, Quebec

Traducción: Roser Berdagué

La pasada década ha sido un período de desregulación mundial de varias industrias. La industria del taxi no ha escapado a esta tendencia. Se había dicho que la desregulación traería consigo unas tarifas de taxi más bajas, unos servicios mejores y más modernos y unos beneficios de productividad más elevados. Sin embargo, la experiencia de la desregulación resultó decepcionante en la mayoría de aspectos. En muchos mercados desregulados del taxi se ha reestablecido la regulación de las tarifas o entrada o ambas cosas. El presente trabajo pretende demostrar que la industria del taxi es totalmente diferente de la industria del ferrocarril o del camión y que también está menos sujeta a las fuerzas del mercado libre. Sirviéndonos de la experiencia mundial y de la industria del taxi en Québec como estudio paradigmático, vamos a demostrar que la regulación, cuando se aplica de manera óptima, es superior a la desregulación. Pese a que la regulación parece haber sido aplicada a proteger a los miembros de la industria del taxi, no por ello deja de servir al interés público.

Durante la última década hemos sido testigos de un cambio espectacular de la política de varios niveles de gobierno con respecto al tratamiento de la regulación. Las industrias reguladas han experimentado rápidos cambios y algunas han sido totalmente desreguladas mientras que otras sólo lo han sido parcialmente. La industria del taxi no ha escapado a esa tendencia mundial. No obstante, la experiencia de la desregulación ha resultado tan poco satisfactoria que ha habido ciertas ciudades que han decidido volver a establecer la regulación en su industria. Québec, por su parte, ha seguido una política reguladora más atenuada, lo que ha redundado en unos mejores resultados. El presente trabajo se ocupa de la economía de la regulación en la industria del taxi. Analiza los efectos de la regula-

ción en la estructura, conducta y rendimiento de la industria sirviéndose de las pruebas teóricas y empíricas aportadas por diferentes países. Arguye que, aunque la regulación tiene determinados efectos negativos en la distribución de los escasos recursos de la sociedad y crea problemas de equidad, siempre que sea utilizada adecuadamente puede ser una solución de segunda clase para el problema del fracaso del mercado. La experiencia de Québec servirá para estudiar el caso.

La regulación puede originar unos efectos negativos en el rendimiento de la industria pero "la desregulación errónea" agrava el mal rendimiento de la industria. La cuestión crucial consiste en concebir una regulación óptima, que sea dinámica y que evolucione junto con la evolución de la industria. Un

estudio atento de las características esenciales de la industria del taxi constituirá la guía mejor para concebir una regulación óptima de este tipo. La experiencia demuestra que, pese a ciertos cambios ocurridos en la industria del taxi, las características principales de la misma no han variado desde los años cincuenta. Así pues, desde un punto de vista económico, no está justificada la desregulación de tipo general en la industria del taxi.

La sección II de este trabajo se ocupa de las exposiciones razonadas económicas para regular la industria del taxi. La sección III presenta algunas herramientas económicas para evaluar los efectos de la regulación en el rendimiento de la industria del taxi. La sección IV brinda algunas lecciones de la desregulación del taxi en diferentes países. La sección V se ocupa de la experiencia canadiense (Ontario y Québec) en el campo de la regulación, mientras que la sección VI sirve de cierre.

Exposición razonada para la regulación de la Industria del Taxi

Tradicionalmente, los economistas han avanzado determinadas argumentaciones para justificar una intervención del gobierno en la economía de mercado. Sin ser exhaustivo ni técnico, pasaré a revisar brevemente algunas de las principales argumentaciones poniendo especial énfasis en la industria del taxi. La más importante para la intervención del gobierno fue el fracaso del mercado. Los fracasos del mercado pueden obedecer a muchas razones: la presencia del poder del mercado (economías de escala); la existencia de información incompleta; la naturaleza de mercancía pública en determinadas mercancías y servicios; la presencia de circunstancias externas. La Tabla 1 presenta estas exposiciones razonadas y el tipo de regulación requerida y sus posibles efectos juzgados desde el punto de vista de los consumidores. Analizamos, por turno, cada una de estas argumentaciones.

La argumentación del poder del mercado está estrechamente relacionada con el término de las economías de escala.¹ Estas permiten que las empresas carguen precios más altos que el coste marginal de producción, lo cual tiene como resultado ineficiencias en la distribución de los escasos recursos de la sociedad. Pueden reducirse estas deficiencias restringiendo el poder de mercado de la empresa mediante la regulación de las tarifas que hay que cargar a los consumidores.

No hay pruebas empíricas en relación con la presencia de las economías de escala en la industria del taxi, especialmente para los mercados de taxis en marcha y taxis parados. Sin embargo, parecen existir importantes economías de escala en el mercado de las emisoras de radio-taxi², que resultan principalmente de las indivisibilidades de las entradas usadas en el despacho, administración y publicidad.³ En ausencia de sustitutos, como un buen sistema de tránsito, el poder de mercado es una barrera potencial para la entrada con una mala distribución potencialmente importante de los recursos. No obstante, esto resulta posible en las zonas pequeñas y rurales, en tanto que en las zonas urbanas y ciudades grandes la posibilidad de una entrada de golpe-y-salida⁴ puede restringir a las empresas establecidas e impedir que ejerciten su fuerza de mercado. Así: *Proposición 1: desde un punto de vista económico, la regulación de los techos de precios está justificada únicamente en el mercado de los taxis suministrados por radio.*

Información incompleta

Se dice que hay información asimétrica cuando una parte tiene una información que no tiene la otra. En este caso, los costes de recuperación y absorción de la información que no se tiene son tan elevados y requieren tanto tiempo que a veces los clientes optan por prescindir completamente del servicio (provocando un efecto de caída de la demanda) o, en otros casos, hacen la transacción con una información incompleta. En el último caso el cliente puede resultar explotado dado que los pasajeros no pueden elegir el taxi de tarifa más baja sin dedi-

Tabla 1 Exposiciones razonadas para la regulación de la Industria del Taxi

exposiciones razonadas	tipo de regulación	efectos
1) poder de mercado	entrada, tarifa	+
2) información incompleta	social	+
3) mercancías públicas	entrada, tarifa	+
4) circunstancias externas	entrada, tarifa	+

car a ello un esfuerzo. En la industria del taxi están presentes los llamados costes de transacción, especialmente en el mercado de los taxis de cruceo y en las paradas. Los pasajeros no se dan previamente cuenta de la calidad del servicio, de la seguridad del vehículo ni de la existencia de un seguro de responsabilidad civil en los taxis. Estos elementos son particularmente importantes y es difícil que sean identificados efectivamente por los pasajeros. Así pues, pueden reducirse las deficiencias aplicando la regulación de las entradas, tarifas y calidad. Así:

Proposición 2: Los costes de información y el servicio de baja calidad pueden reducirse aplicando una regulación de protección del usuario.

Mercancías públicas

El transporte público es una mercancía pública, dado que la acomodación de un pasajero extra no excluye a otro de poderlo utilizar simultáneamente (siempre que el vehículo no esté lleno). El transporte público y el taxi son sustitutos semejantes y el precio de uno afecta al uso (demanda) del otro. Si uno tiene un precio bajo será sobreutilizado, mientras que el otro será infrutilizado. Se producirán deficiencias a menos que ocurra una reestabilización de tarifas. Schreiber (1975) argumenta que las tarifas de tráfico están sobrevaloradas (los precios están por encima de los costes marginales a corto plazo) y en consecuencia el taxi está sobreutilizado. Una política eficiente exige una reducción de las tarifas de transporte o un aumento de las tarifas de taxi. Si ninguna de las dos cosas es posible o factible (por razones políticas), entonces la alternativa eficiente sería la restricción del número de taxis en la industria. Así:

*Proposición 3: La regulación de entrada es la segunda política mejor de sustitutos de las mercancías públicas.*⁵

Circunstancias externas

Se dice que hay unas circunstancias externas cuando las actividades de una parte afectan positiva o negativamente a otra parte y la primera no las tiene en cuenta. Los taxis provocan dos efectos negativos: congestionan las calles y ciertos lugares que tienen espacio limitado, como aeropuertos y ferrocarriles; y segundo, contaminan. Se pueden internalizar estas circunstancias externas restringiendo la entrada en la industria. De este modo se ve la regulación de la entrada como un medio de aumentar la eficiencia. Parece, sin embargo, que estas circunstancias externas pueden internalizarse utilizando un mecanismo de precios diferente. Es posible, por ejemplo, que una reducción de tarifas permita disuadir a los taxis de concentrarse en los aeropuertos y estaciones ferroviarias, en tanto que una regulación más laxa, que permitiese compartir taxis, reduciría la congestión. Sin embargo, hay una circunstancia externa favorable cuando aumenta el número de los taxis. Consiste en reducir el tiempo medio de espera por pasajero, pero al mismo tiempo puede aumentar el número de taxis vacantes. El hecho de que una empresa sea incapaz de percibir todos los beneficios sociales resultantes de sus inversiones en capacidad extra conduciría a un servicio por debajo del óptimo (subabastecimiento). Como solución de la cuestión de la subinversión se propone el otorgamiento de subvención del servicio de taxi. El otorgamiento de subvención llevaría a un aumento del número de empresas en la industria. Esta argumentación pesa más que la otra que apunta la restricción del número de taxis. Para contrarrestar estos dos efectos opuestos puede ser necesaria la regulación de entrada. Así: *Proposición 4: Se hace necesaria la regulación de entrada para recoger las circunstan-*

¹ Una empresa realiza economías de escala cuando el coste de producción medio de la empresa baja al aumentar los niveles de producción. Cuando se consigue el coste medio mínimo a niveles altos de producción comparados con las dimensiones del mercado, el número de empresas de la industria puede ser relativamente pequeño y las empresas pueden cargar precios más altos que sus costes marginales de producción sin inducir entradas.

² Las economías de escala existen también en las operaciones de contrato del mercado del taxi. (Véase Frankena y Paulter, 1984).

³ Palmer (1983, c.3, p.31) informa que las empresas de taxis de Toronto y Londres utilizaron los servicios de un empleado para despachar entre 60 y 90 taxis en las horas punta.

⁴ Se dice que la entrada de golpe-y-salida se da en mercados totalmente contestables, es decir, mercados sin barreras de entrada y salida. En tales mercados un precio más alto que el coste de producción invita a la entrada hasta la eliminación de los beneficios de exceso donde se da la salida.

⁵ Parece, sin embargo, que los precios de tránsito no están en general ni sobrevalorados ni infravalorados (teniendo en cuenta las tarifas durante los períodos punta y mínimos). Por consiguiente, la regulación de entrada en la industria del taxi puede no estar justificada en este terreno.

cias externas positivas y reducir o eliminar las negativas.

Efectos de la regulación en el rendimiento de la Industria:
Consideraciones teóricas

Los economistas han creado un número de herramientas que pueden utilizarse para evaluar el rendimiento de la industria del taxi. La Tabla 2 las enumera.

Es de suponer que el rendimiento es inferior en el monopolio, oligopolio y mercados monopolistas.⁷ La industria no regulada del taxi cae en la segunda categoría de mercados (mercados imperfectos).

La regulación (entrada y tarifa) implica llevar el resultado de un rendimiento inferior al que resulta de la competencia perfecta. Originariamente, ésta era la razón principal para regular la industria del taxi (la regulación de la protección del consumidor). La literatura teórica de la Escuela de Economía de Chicago ha demostrado, sin embargo, que la regulación puede ser costosa y crear sus propias ineficiencias. Esto obedece al hecho de que la regulación está designada para proteger a los taxistas (regulación de protección del productor) o para un resultado todavía menos deseable, aquél en que los reguladores están captados por las empresas reguladas (teoría de captación de la regulación).

De hecho, Daughety (1984), en un modelo teórico, demostró que la imposición de las medidas reguladoras a nivel industrial en la conducta de la empresa (regulaciones de tarifas) y estructura de la industria (regulaciones de entrada) pueden provocar ineficiencias no sólo en el uso de consumo de una empresa individual (ineficiencias productivas) sino también en el número de empresas de la industria. Los propietarios de taxis, especialmente los ineficaces, tienen un incentivo para elevar

Tabla 2 Medios para evaluar el rendimiento de la Industria

- 1) Precios próximos a los costes (ausencia de beneficios excedentes)
- 2) Uso eficiente de los factores de producción (eficiencia productiva)
- 3) Producción del servicio "adecuado" y en la cantidad "adecuada" (eficiencia de distribución)
- 4) Adopción de nueva producción y de técnicas de organización (eficiencia dinámica)⁶

costes y los reguladores fijan precios altos a fin de que las empresas inefectivas puedan permanecer en la industria. En consecuencia, se apunta la desregulación como solución del problema de ineficiencia creado por la regulación. Podemos hacer un resumen diciendo que la literatura de primera generación ha sugerido la regulación de la industria del taxi con el objeto de aumentar su rendimiento (regulación de la protección del consumidor). En cambio, la literatura de segunda generación intentó demostrar que las ineficiencias son mayores con la regulación. Se consideró, por tanto, que la desregulación era la mejor alternativa para aumentar las ineficiencias de la industria. Las figuras 1 a 3 describen de manera esquemática la evolución de la literatura en relación con la función de la regulación en la industria del taxi.

Los partidarios de la desregulación alegan que la industria del taxi ha experimentado cambios estructurales similares a los que han afectado otras industrias reguladas, como la de transportes por camión y la ferroviaria. Los cambios tecnológicos y la creciente competencia, procedente sobre todo de servicios sustitutorios, ha ido reduciendo los beneficios de rutas lucrativas y el valor de las licencias del taxi pese al escudo protector aportado por la regulación.⁸ La aparición de la competencia intermodal, según la misma argumentación, que no

hace sino prolongar la argumentación, merma la capacidad de los organismos reguladores para intervenir eficazmente en el rendimiento de la industria del taxi (teoría de captación de la regulación). Este fallo evidente de la regulación fue considerado razón suficiente por los partidarios de la desregulación para inclinarse por ella.

Sin embargo, soy de la opinión de que la industria del taxi es radicalmente diferente de las industrias del transporte por carretera y del ferrocarril. Los servicios sustitutorios y la competencia intermodal son de desarrollo lento (el sistema de tránsito eficiente es caro de instalación y requiere tiempo). Al margen de la industria surgen cambios tecnológicos y los taxistas tienen el incentivo de adoptarlos con o sin regulación. Por consiguiente, no se garantiza la desregulación de la industria del taxi de acuerdo con las argumentaciones mencionadas anteriormente.

Próximo número: La experiencia de la desregulación: algunas comparaciones internacionales.

Figura 1
La industria del taxi sin regulación

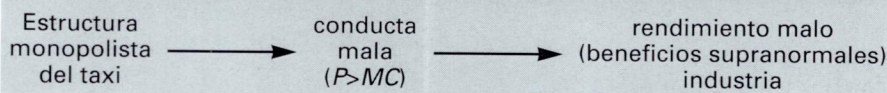


Figura 2
Literatura de primera generación: Regulación de Tarifas y Entradas
Garantía de buen rendimiento

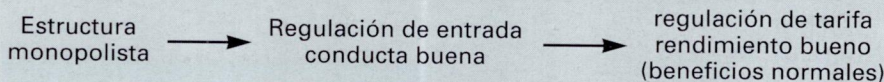
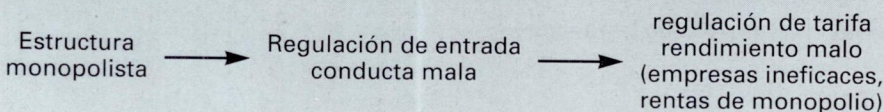


Figura 3
Literatura de segunda generación: Regulación de tarifas y entradas
Tendencia a mal rendimiento



⁶ Se dice que hay eficiencia estática cuando los precios están próximos a los costes de producción y las empresas producen el servicio "adecuado" y la cantidad "adecuada" usando eficazmente (sin desperdiciarlos) los factores de producción. Si la industria genera o adopta las técnicas generadas externamente que mejoran tanto su producción como la satisfacción de los clientes se dice que se ha conseguido la eficiencia dinámica. Estos criterios de buen rendimiento quedan satisfechos en mercados llamados perfectamente competitivos en que los gustos no cambian y donde los consumidores y los productores están perfectamente informados. En estos mercados los precios equivalen al coste marginal y las combinaciones de producción y precio satisfacen tanto los criterios productivos como de eficiencia distributiva.

⁷ En estos mercados puede conseguirse la eficiencia productiva pero no es probable que se llegue a la eficiencia distributiva. Esto se da porque las empresas de estos mercados poseen un grado de poder de mercado que les permite establecer un precio más alto que el coste de producción.

⁸ En Nueva York, por ejemplo, los servicios de ruta libre y de limusina ya han adquirido un nivel casi legítimo y van sustituyendo gradualmente los taxis con licencia. Se observa el mismo fenómeno en el Canadá a pesar de la existencia de unas severas restricciones de entrada.

El taxi gana nuevos mercados

Barcelona ha sido durante los últimos meses escenario de numerosos acontecimientos lúdicos y artísticos que han coincidido con las tradicionales actuaciones de verano, el aniversario de la celebración de los Juegos Olímpicos y la celebración de numerosos congresos y encuentros profesionales, algo que está siendo muy habitual en esta ciudad.

A pesar de la recesión económica, el taxi se está convirtiendo también en un medio de transporte muy solicitado en estos acontecimientos. En los últimos números de nuestra revista se puso de manifiesto la necesidad de "ganar nuevos mercados" y, sin ánimo de ningún triunfalismo, se puede decir que ello se está consiguiendo poco a poco y en la medida que la actual coyuntura lo permite.

Durante los últimos meses las distintas emisoras de radio-taxi de la ciudad han sido informadas puntualmente desde el Institut Metropolità del Taxi sobre todas las actuaciones que tuvieron como escenario los equipamientos del parc de Montjuïc, así como la hora de finalización de las mismas con el fin de que los taxistas encontraran nuevos mercados y los usuarios tuvieran un mejor y más rápido servicio. Las actividades en las que el sector encontró un mayor número de usuarios fueron las siguientes:

Acontecimiento	Espacio	Día	Público
Gastroenterología	Palau de Congressos	19 al 23 de julio	10.000
Mítting de atletismo	Estadi Olímpic	19 de julio	15.000
1er. Aniversari dels JJ.OO.	Parc de Montjuïc	24-25 de julio	20.000
Concierto de Sting	Palau Sant Jordi	28 de julio	17.000
Futbol Americano	Estadi Olímpic	1 agosto	35.000
Concierto de Prince	Palau Sant Jordi	22 agosto	12.000
Congreso IFLA	Palau de Congressos	22 al 28 agosto	3.000
Concierto Miguel Bosé	Palau Sant Jordi	17 de septiembre	17.000

- **Ocupación media de taxis: 1.500 servicios por concierto.**
- **En los actos celebrados en los equipamientos del Anillo Olímpico, el taxi tuvo una parada en la recta del Estadi Olímpic y en las proximidades de la Fundació Miró.**

Previsiones para los meses de octubre y noviembre

IV Super Cross Chesterfield de Barcelona

20 -21 de noviembre
Palau Sant Jordi

Concert de Lluís Llach

26 de noviembre
Palau Sant Jordi

Fires de la tardor Recint Firal

Expoquímia

X edició de la Fira Tècnica de la Química Aplicada

del 19 al 23 d'octubre
Nº d'expositors: 784 directes i 1.500 directes
Nº de visitants: 54.000 (estimació)

Equiplast 93

Màquines, equips i models per a plàstic i cautxú.
del 19 al 23 d'octubre
Nº d'expositors: 240 directes i 204 indirectes.
Nº de visitants: 28.000 (estimació)

Mostra de Teixits

del 16 al 19 d'octubre
Nº de visitants: 15.000 (estimació)

Expominer

Borsa d'exposició de minerals i fòssils
5, 6 i 7 de novembre
Nº de visitants: 17.000 (estimació)

Sizoo

Saló Internacional de la Zootècnia

del 9 al 12 de novembre
Nº de visitants: 20.000 (estimació)

ExpoAviga

X edició del Saló Internacional de la Tècnica Avícola i Ramadera
del 9 al 12 de novembre
Nº de visitants: 40.000 (estimació)

Tecnocàrnica

Saló Internacional per a la indústria càrnica i afins
del 10 al 14 de novembre
Nº de visitants: 45.000

Nivalia

Ocio en la nieve
del 25 al 28 de novembre
Nº de visitants: 50.000 (estimació)

37º Saló Nàutic Internacional de Barcelona

del 27 de novembre al 5 de desembre
Nº de visitants: 170.000 (estimació)

Palau Sant Jordi

Sign Espanya'93
del 21 al 23 d'octubre

Mercat del Born

Fira del disc de col.leccionistes
del 22 al 24 d'octubre

Congressos

European Assoc. Evolutionary Political Economy

29 i 30 d'octubre
Palau de Congressos de Montjuïc

Dona, Salut i Treball

11 i 12 de novembre
Palau de Congressos de Montjuïc
Organitza: Dona, salut i qualitat de vida

2on. Congrés de Gent Gran de Barcelona

24 i 25 de novembre
Palau de Congressos de Montjuïc

Señor taxista: "es tarea del colectivo acostumbrar al usuario, una vez finalizado cualquier festival, muestra o exposición, encontrar un taxi en las paradas ubicadas en la recta del Estadi Olímpic o en la Av. Maria Cristina".

ACTA nº 22

REUNIÓN ADMINISTRACIÓN - ASOCIACIONES DEL TAXI

En Barcelona, a 15 de septiembre de 1993, en la sede del Institut Metropolità del Taxi se reúnen D. Joan Laporta Argelich, Ingeniero Director; D. Andreu Nebot Mula, Director de Servicios Técnicos; D. Francisco Galván Martín, en representación del Gremio Unión de Taxistas (GUT), D. Miguel Tomás Romero y D. Luis Berbel, en representación del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC); D. Dionisio Gracia Fajardo, en representación del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB) y D. Juan Fuentes Bergadà, en representación de la Associació Empresarial del Taxi (AET).

Se abre la sesión a las doce horas veinte minutos, pasándose a tratar el primer punto del orden de día: Aeropuerto de El Prat.

Proyecto de modificación de la parada de taxis del puente aéreo

El señor Nebot enseña a los asistentes un plano del proyecto de modificación de la parada de taxis del Puente Aéreo realizado por la Dirección del Aeropuerto y remitido al Institut Metropolità del Taxi el jueves 9 de septiembre.

Añade el señor Nebot que, según informaciones del aeropuerto, las obras empezarán el próximo primero de octubre. Continúa su intervención manifestando que el proyecto recoge aspectos importantes que se habían reclamado, pero se continúan sin solucionar graves problemas, puesto que no hay una parrilla y el encochamiento de los taxis será en dos hileras.

Tras comentar el plano brevemente y las necesidades del servicio de taxis se acuerda que el Institut formule una propuesta alternativa.

El señor Galván sugiere que se proponga al aeropuerto la creación de dos carriles cerrados desde la parrilla hasta el Puente Aéreo, instalando a la entrada del Puente Aéreo un semáforo verde para anunciar a los taxis estacionados en la parada de vuelos nacionales que se necesitan taxis en la otra parada. También pide que el autobús circule fuera del carril del taxi.

Finalmente los representantes de las cuatro asociaciones deciden enviar una carta al Director del aeropuerto para que suspendan las obras, se inicien

negociaciones con el fin de buscar soluciones más convenientes, y al mismo tiempo que manifiesten a la referida dirección su extrañeza por la recepción de dicho proyecto, después de la reunión que mantuvieron el pasado 30 de julio en la que se acordó un principio de autogestión.

Antes de pasar al siguiente punto del orden del día se comenta el tema de los lavabos.

Tarifas del servicio de autotaxis para 1994

El señor Laporta manifiesta que ya fueron pactadas hace dos años, pero pregunta si dada la situación actual de crisis los sindicatos creen conveniente no subir tarifas, o bien que el incremento sea menor.

El señor Galván considera que siguiendo, el acuerdo, no se están aumentando las tarifas sino que es una reestructuración de las coronas tarifarias.

El señor Laporta propone que esta reestructuración se aplase un tiempo.

En esta misma línea, el señor Nebot añade que muchos taxistas no desean incrementar tarifas, lo cual debería ser objeto de reflexión por los cuatro sindicatos.

El señor Tomás manifiesta que el tema ya se trató en la última reunión de la Comisión el pasado mes de junio. En las propuestas que se hicieron ya se renuncia a una parte del incremento pactado. Se elimina una tarifa y lo que se pide es aplicar el porcentaje de incremento de la carrera mínima y hora de espera, no en la tarifa más barata, sino en la tarifa uno. Ello comporta que el aumento repercuta menos en los usuarios del taxi.

Insiste en la conveniencia de diferenciar dos tarifas y dos bajadas de bandera.

El señor Laporta propone que los sindicatos hagan una encuesta entre los taxistas y planteen una propuesta alternativa. Si representa un aumento inferior al pactado, se aceptará.

La Comisión se compromete a hacer llegar su propuesta la semana próxima. Asimismo solicitan que el Institut promocióne más el taxi.

El señor Laporta reitera que su posición es contraria al aumento de tarifas en una situación en la que el nivel de encochamiento es sólo del 50 por ciento.

Respecto al tema de la promoción indica que el Institut está realizando múltiples actuaciones a nivel de búsqueda de mercados, prueba de ello son las operaciones que se están llevando a cabo coincidiendo con las actuaciones y conciertos que se celebran en el Parc de Montjuïc. También hace referencia al tema de las ambulancias, que se está tratando con el Institut Català de la Salut, y a las negociaciones con el Puerto de Barcelona para que desde los mismos barcos se puedan contratar servicios de taxi, etc.

Empresas, regulación de las soluciones de "facto"

Dando por concluido el punto anterior se pasa a tratar el tema de empresas, regulación de las soluciones de facto.

El señor Nebot informa que el Institut ya dispone de informes técnicos y de las licencias que pretenden regularizarse y cuyo número podría ser de más unas 250, y son cifras públicas recogidas en el expediente que está a disposición de las asociaciones y sindicatos representativos.

Se propone una regularización por una sola vez, interpretando el artículo 1º del Reglamento Nacional del Taxi a la luz de la Ley de Transportes.

El plazo de regularización sería desde noviembre de 1993 a febrero de 1994. Se ha observado que en muchas ocasiones las personas con más de una licencia, las han ido transfiriendo, pues el tema fiscal es realmente riguroso en la legalización de estas situaciones.

El señor Gracia manifiesta que el volumen de licencias a regularizar es mucho mayor.

El señor Tomás interviene para aclarar que para tratar el tema se debería de conocer exactamente a las personas que se van a acoger y saber si con esta medida se va a solucionar el problema. También se han de arbitrar los mecanismos necesarios para sancionar a las personas que no regularicen su situación.

El señor Galván expone que su sindicato había apoyado la creación de empresas, pero controladas. Actualmente se opone a ellas por las irregularidades que se están observando: conductores sin asegurar, arrendamientos de licencias, vehículos particulares

prestando servicio de taxis. Entiende que la solución que se pretende dar consiste en parchear una situación irregular.

El señor Berbel se pregunta si con esta medida desaparecerán todas las irregularidades, qué ocurrirá si aparecen nuevas licencias en situación ilegal y si estas empresas podrán adquirir más licencias.

El señor Tomás opina que con esta regularización no se conseguirá nada y lo que se debe estudiar es una solución definitiva.

El señor Fuentes expone que los empresarios tienen la voluntad de resolver el problema. Propone que se permita legalizar la situación a aquellas personas que están dispuestas a hacerlo y sancionar a las que continúen en una situación irregular. Además, a su entender será más fácil controlar dichas empresas una vez legalizadas.

El señor Gracia pregunta si se se va a dejar a los titulares de una licencia que adquieran más en un futuro.

El señor Nebot responde afirmando que no se admitirá, en espera de la nueva reglamentación que se está discutiendo en Madrid a nivel nacional. En dichas negociaciones están participando la UNAL y la Confederación del Taxi.

Ante ello, el señor Gracia expresa su disconformidad.

Pasando al apartado de sugerencias, el señor Laporta introduce el tema de las elecciones y pregunta a los sindicatos si creen conveniente adelantarlas, o bien convocarlas en el primer semestre de 1994.

El señor Tomás opina que es mejor convocarlas en la fecha prevista de 1994.

El señor Gracia solicita que se considere el costo que representan.

El señor Laporta pregunta a la Comisión si han elaborado alguna propuesta de modificación a la normativa de la anterior consulta.

La Comisión responde que la están estudiando y que facilitarán en breve el documento que redacten.

El señor Berbel pide que se convoque una próxima reunión monográfica para hablar de la crisis del sector. También solicita que se solucione la petición de los sindicatos de unificar la tarifa del Impuesto de Circulación.

En tal sentido, la Comisión solicita al señor Laporta que proponga al Presidente del Institut Metropolità del taxi para que exponga este tema a los grupos políticos representados en los municipios del área.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión a las quince horas cuarenta y cinco minutos, extendiéndose la presente acta.

Consulta electoral 1994

En Barcelona, a veintiuno de septiembre de 1993

Reunidos:

D. Francisco Galván, presidente del Grupo Unión Taxista (GUT).

D. Miguel Tomás, presidente del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC).

D. Dionisio Gracia, presidente del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona (STAB).

y D. Juan Fuentes Berguedà, en representación de la Asociación Empresarial del Taxi.

en la representación que ostentan de sus respectivos Sindicatos, Gremios y Asociaciones.

Manifiestan:

Primero: que han sido reconocidos por el Institut Metropolità del Taxi de Barcelona como las más representativas del sector a tenor de los resultados de la consulta celebrada en 1990 por la Administración entre los titulares de licencia del ámbito metropolitano.

Segundo: que valoran positivamente, en términos generales, el sistema de colaboración establecido entre la administración y las asociaciones, gremios y sindicatos más representativos a partir de la celebración de la mencionada consulta.

Tercero: que, habida cuenta de la representación ante la administración competente de una propuesta de reglamento de 4 de marzo de 1993 por cuatro sindicatos (C.G.T., Sector Autónomos de U.G.T., A.P.T. y ASTAC-España), tendente a establecer nuevas normas respecto de la institucionalización de un organismo consultivo y del procedimiento para determinar la representatividad de las distintas y numerosas manifestaciones del asociacionismo profesional en el sector, han desarrollado un proceso de estudio y valoración tanto de las propuestas contenidas en el mismo como de la experiencia acumulada a partir de la consulta de 1990, llegando hasta este momento a los siguientes:

Acuerdos

Primero: Consideran que, tanto del espíritu como de la letra de la legalidad democrática vigente, el criterio de representatividad libremente expresado entre los profesionales del sector es el que clarifica de manera más transparente la correlación de fuerzas entre las distintas y variadas opciones del asociacionismo en el sector y, por lo tanto, garantiza una mayor eficacia en las relaciones de colaboración y presentación de reivindicaciones ante la administración competente, dotando a las entidades más representativas de un poder negociador y una legitimidad renovada para expresar y defender los intereses de los profesionales del sector.

Segundo: La base jurídica para la celebración de este tipo de consulta directa se apoya en el principio de la colaboración entre la administración y las asociaciones de transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera que queda establecido de manera general en la Ley 16/1987, de 30 de julio, sobre Ordenación de los Transportes (Capítulo II, Sección Primera, artículos 57-59, ambos inclusive). Se trata de una aplicación al ámbito de los transportes del principio más amplio de participación institucional, recogido en la Constitución Española de

1978, de presencia de sindicatos y asociaciones de empresarios (artículo 7) ante "Las Administraciones Públicas u otras entidades u organizaciones de carácter estatal o de Comunidad Autónoma que la tengan prevista", como la facultad de los más representativos (artículo 6, párrafo 3 a) LOLS).

El Real Decreto 12111/1990 de 28 de septiembre, adoptado en desarrollo de la LOT, establece nuevamente en su Capítulo V, artículo 54 la exigencia de representatividad, reservando "la colaboración del sector empresarial" a aquellas Asociaciones que "ostenten una representación significativa".

Dadas las peculiaridades del sector del taxi, la consulta directa sobre la representatividad facilita el cumplimiento de los dos objetivos establecidos genéricamente en la Ley, puesto que la elaboración de candidaturas de cada Asociación respetando sus cauces estatutarios y la celebración de la consulta garantiza la designación democrática y la representatividad.

Tercero: Afirmando el acuerdo sobre el principio de la celebración de una consulta general y directa a los titulares de licencia y asegurada su base jurídica, declaran su acuerdo para la celebración de una consulta de estas características en el próximo mes de mayo de 1994, coincidiendo con la periodicidad de 4 años usual en nuestro país para la elección o designación de cargos representativos.

Dicha consulta debería celebrarse partiendo de la normativa de base de la consulta anterior y adaptando algunos de sus extremos a tenor de la experiencia obtenida. Se reafirma, asimismo, el principio de que cada licencia tenga un voto y de que no haya consultas separadas para titulares de más de una licencia. Se establece la necesidad de que los representantes de las listas más votadas obtengan una credencial de la administración y reciban de ésta mayores facilidades al efecto de realizar sus gestiones ante los organismos públicos.

A tal efecto se están estudiando por los firmantes una serie de puntos como son la fijación de la fecha, el establecimiento de un porcentaje mínimo para la consideración de Sindicato o Asociación o Gremio "más representativo", de características del organismo consultivo, habiéndose avanzado suficientemente en dichos temas como para vaticinar un acuerdo detallado próximo.

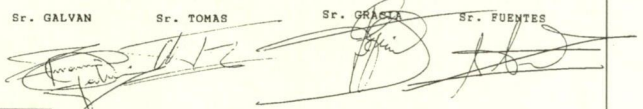
Cuarto: Para alcanzar dicho acuerdo detallado en todos sus extremos establecen que proseguirán e intensificarán las reuniones y consultas entre ellos y con otras partes interesadas, notificándose a la Administración en cuanto se haya logrado.

Quinto: A tal efecto quieren señalar su disconformidad con las líneas maestras de la propuesta de reglamento de 4 de marzo de 1993 presentada por los cuatro sindicatos mencionados (C.G.T., Sector Autónomo de U.G.T., A.P.T. y ASTAC-ESPAÑA), aunque consideran positivo que estas asociaciones minoritarias hayan planteado dicha iniciativa, optando y apostando por este proceso de clarificación y transparencia de la representatividad en un sector como el taxi tan necesitado de ella, como demuestra una experiencia anterior caracterizada por la proliferación de entidades y siglas que trataban de arrogarse un papel de portavoz ante la administración y la opinión pública del que se ha demostrado que carecían.

Declaran, asimismo, que tratarán de incorporar a su propuesta definitiva aquellos puntos que puedan significar una mejora del sistema existente en cualquiera de sus aspectos.

Y, para que conste, a los efectos oportunos firman al pie en el lugar y fecha arriba indicados.

Sr. GALVAN Sr. TOMAS Sr. GRACIA Sr. FUENTES



ACTA



SINDICATO
DE TAXISTAS
AUTONOMOS
DE BARCELONA

MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA	
BARCELONA	
REGISTRO DE ENTRADA	
30.09.93	059553
HORA. PRES.	10:26
N.	

Solicitud presentada por el Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona al Delegado Regional de la Agencia Estatal de Administración Tributaria de Barcelona

Ilmo. Señor:

Por imperativo legal deberán actualizarse y publicarse en el B.O.E., antes del 1 de diciembre de 1993, "en función de la evolución experimentada por los factores económicos o de otro tipo que intervengan en la formación del rendimiento neto o cuota e ingresar de las actividades o sectores a que resulta aplicable esta orden", como se dice en el apartado quinto de la Orden del 26 de noviembre de 1992 (B.O.E. nº 287, del 30 de noviembre), los módulos vigentes en estimación objetiva del I.R.P.F. y en régimen especial simplificado de I.V.A. para nuestra actividad de transporte por auto-taxis.

Es importante, por tanto, que el Excmo. Sr. Ministro de Hacienda conozca a través de V.I. la verdadera situación de crisis aguda por la que atraviesa el Sector del Taxi al que representamos ante esa Delegación Regional, a cuyo efecto me permito significar a V.I. lo siguiente:

- 1.- Toda actividad productiva, como es la nuestra, está sufriendo los efectos de la grave crisis económica generalizada del país.
- 2.- Las medidas económicas adoptadas para combatir la crisis (subida del precio de combustible) inciden directamente en los costes que determinan nuestros rendimientos, ya que no han sido compensados sus aumentos en forma alguna.
- 3.- Otras medidas económicas que disminuyen la capacidad adquisitiva de nuestros usuarios (congelación de sueldos de funcionarios y restricciones a la elevación de rentas salariales) necesariamente merman la utilización de nuestros servicios.
- 4.- La pérdida de poder adquisitivo de los ciudadanos desvía la demanda de transporte hacia otras opciones de transporte público más económico que el taxi, como son los transportes colectivos (autobuses, tren, etc.).
- 5.- La devaluación de la peseta también ha elevado el precio de algunos productos de importación que precisamos adquirir y que reducen nuestros beneficios, como son repuestos, lubricantes, neumáticos, etc.
- 6.- El capítulo de la suscripción de las correspondientes pólizas de seguros merece una especial consideración puesto que se trata de un servicio inexcusable, cuyo costo ha subido frecuentemente en un 100% y, aún así, los taxistas encuentran dificultades para contratar con las diversas compañías al considerar éstas -bien erróneamente- que el porcentaje de siniestralidad en los vehículos auto-taxis aumenta muy notablemente el riesgo asumido por la aseguradora.
- 7.- El régimen vigente de módulos en estimación objetiva del I.R.P.F. se cimenta y apoya, en cuanto a normalizaciones cuantitativas, en comprobaciones que la Administración verificó -vía inspecciones- en los años 88, 89 y 90; las cuales, en lo concerniente a la rentabilidad del taxi, no guardan ninguna relación con los años 1992, 1993 y el inminente 1994. A juzgar, por lo que atañe a este último, a como se presenta la actual coyuntura.

8.- La industria del taxi resulta víctima además de una serie de circunstancias adversas que hacen aún más negro su futuro inmediato, entre ellas destacan: el intrusismo profesional -nunca eficazmente perseguido por la Administración a pesar de las quejas que afloran de continuo desde el mundo del taxi-; las enormes dificultades con que tropiezan las entidades del sector a la hora de consensuar aumentos de tarifas, que resultan siempre insuficientes; la privación de pequeños beneficios administrativos de los que venían gozando -por ejemplo, el 25% de bonificación en el Impuesto de Circulación de sus vehículos, etc., etc.-.

Por todo ello es evidente que el aumento de nuestros costes y la caída de la demanda de nuestros servicios supone una pérdida de ingresos y de beneficio neto no inferior al 30% que obliga, al actualizar los módulos aplicables en el año 1994, a reducirlos en igual cuantía.

Por todo ello se solicita a V.I. que previa comprobación de la evidente realidad de todo lo expuesto, informe urgentemente al Excmo. Ministro de Hacienda sobre la necesidad, en justicia, de reducir los módulos vigentes para el Taxi, con efectos para 1994, en un 30%..

Otrosi: respetuosamente solicitamos a V.I. someta a la consideración del Excmo. Sr. Ministro las siguientes consideraciones:

- a) Las entidades de la industria del taxi hicieron ver en su día a sus asociados la conveniencia de que optaran por el sistema de módulos fijos. Esto se hizo con ánimo de colaborar con al Administración y ésta lo agradeció. Justo resulta, pues, que ante la grave crisis que hoy aflige al sector se atiendan nuestras justas peticiones; quizás ahora resultaría muy adecuado levantar a los industriales del taxi la obligación de seguir abonando los módulos aún en el supuesto de encontrarse de baja por enfermedad en el ejercicio de su profesión.
- b) Los asociados de esta Entidad son trabajadores autónomos, pequeños empresarios que tienen su licencia y su vehículo y la explotan personalmente. Este es realmente el caso de la inmensa mayoría de nuestros asociados. Sin falsas demagogias, sin demagogia alguna, debemos afirmar en su nombre que, a la hora de los sacrificios, el que más tiene es quien tiene que aportar más, porque si planteamos la ecuación al revés, entonces -amén de crear situaciones tremendamente injustas- dañamos irreparablemente la infraestructura económica del país.
- c) No debe olvidarse que el Taxi es un poco el espejo de nuestros capitales, la imagen que ofrece es en cierta forma el espejo del país entero y es evidente que a todos nos interesa ofrecer -de cara al interior y al exterior- una buena imagen. Ello tiene connotaciones económicas generales difíciles de establecer, pero evidentemente reales y tangibles.
- d) Parece obligado por parte de la Administración escuchar a las Asociaciones del Taxi que, por lo general, tan receptivas se han mostrado siempre a la hora de acoger las sugerencias de la propia Administración en orden a las exigencias del "bien común", porque si la posibilidad de este diálogo se frustrara las Asociaciones del Sector podrían verse compelidas a usar medidas de presión, siempre desde la legalidad más estricta y exigente, que evidentemente siempre dificultan la fluidez y eficacia del diálogo social. Barcelona, a treinta de septiembre de mil novecientos noventa y tres.

Dionisio Gracia Fajardo
Presidente del Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona.

Sr. GRACIA



Repintat de parades de taxi a l'àrea metropolitana de Barcelona

Badalona

Av. del Doctor Bassols
H. Germans Trias i Pujol
Pça. de la Medicina
Pça. Pep Ventura
C/ Sant Lluc
Via Augusta
Germà Juli

Castelldefels

Apeadero
C/ Doctor Trueta
Pça. Estació

Cerdanyola

Estació Bellaterra
Av. Primavera

Cornellà

C/ Abeto
Pça. Mercat
Av. Sant Ildefons

Gavà

Rambla Lluch

L'Hospitalet de Llobregat

C/ Francesc Layret

C/ Florida
Amapola - Severo Ochoa
Alpes (Estació Renfe)
Pça. Mossèn Homarc

Molins de Rei

Pça. de l'Estació

Montcada i Reixac

C/ Generalitat

Montgat

Pça. de la Vila

Pallejà

Pça. Major

Papiol

Pça. Gaudí-c/ Major

El Prat de Llobregat

Pça. de l'Església
Av. Verge de Montserrat
Ctra. de l'Aviació

Ripollet

c/ Rizal - Rbla. Sant Jordi

Sant Adrià del Besòs

Pça. de la Vila

Sant Boi de Llobregat

Pça. Catalunya
Torres i Bages (estació)

Sant Feliu de Llobregat

Ctra. Joan Batllori

Sant Joan Despí

Pça. de Sant Joan

Sant Just Desvern

C/ Font
Hotel Sant Just

Sant Vicenç dels Horts

Pça. de la Vila

Santa Coloma de Gramenet

Av. Anselmo Rius
C/Jacint Verdaguer
Av. Lorenzo Serra

Viladecans

Pça. del Mercat

En pleno funcionamiento la estación GAS-Auto de Badalona

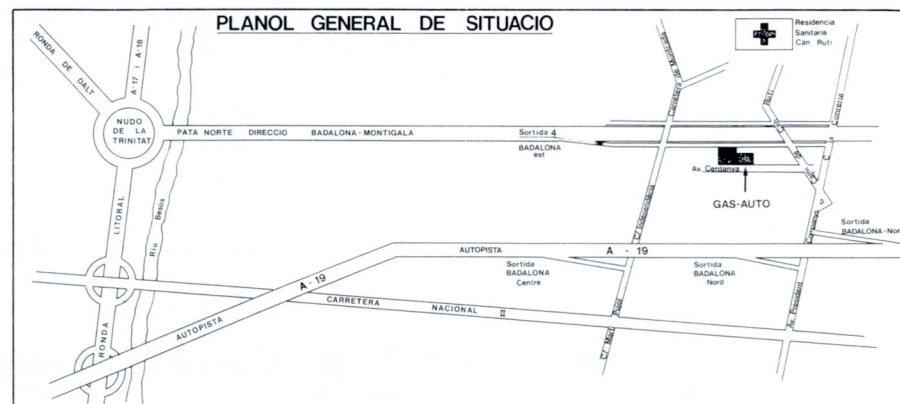
Como ya informábamos en la revista nº 81, desde finales de agosto funciona una nueva estación de G.L.P. ubicada en los terrenos que la empresa Tubsal tiene en el Camí de Can Ruti, Badalona.

El colectivo del taxi del área metropolitana ha recibido con satisfacción esta noticia, ya que ahora dispone de dos puntos para repostar: Zona Franca y Badalona.

La entrada a la nueva estación está situada en la Av. Cerdanya y el horario de atención a los taxistas es de 8:00 a 22:00 horas de lunes a viernes sin interrupción y de 8:00 a 14:00 horas sábados, domingos y festivos.

Atenció al carrer Ferran

Recordem a tots els taxistes que l'horari de l'illa de vianants al carrer Ferran i a la resta de carrers



GAS-AUTO
BADALONA
Av. Cerdanya S/N



del centre de Barcelona és d'11 a 14 hores i de 17 a 20 hores. Per tant, els taxis poden circular per aquesta illa sense restricció durant les hores que no estan incloses dins de la referida franja horària.

Reponga las bombillas

La luz verde que indica al usuario que el taxi está libre debe funcionar siempre. Si se funde la bombilla, repóngala inmediatamente.

El taxímetro debe llevar la constante "k"

El "Reglamento para la aprobación de taxímetros" (R.D. 1598/82) establece en el artículo que cada taxímetro deberá llevar en la plaquita su constante "K". Asimismo, el Art. 22 b. del Reglamento de 1934 determina que este dato deberá figurar en la tarjeta del taxímetro.

Por todo ello, a partir del 1 de enero de 1994 los vehículos que pasen la revisión metropolitana deberán cumplir la referida Norma.

Se recuerda también que desde el pasado 28 de junio no se procede al pintado de calcas en los vehículos que efectúan un cambio de material si falta alguna de las disposiciones antes mencionadas.

A Orlando es debat sobre el sector del taxi

Del 13 al 18 d'octubre es va celebrar a Orlando, Estats Units, la segona edició de la Conferència Internacional sobre regulació del transport (North American Transportation Regulators) a la qual van assistir representants d'Espanya, Canadà, França, Japó, Suècia, Rússia, Gran Bretanya, Mèxic i altres països llatinoameri-

cans. En el marc d'aquesta conferència es van presentar diverses ponències relatives al transport per taxi. Així, el Director de l' Oficina del Taxi de Montreal, Richard Boyer, va abordar el tema "Monitoring Brokers, Dispatchers, Operating Companies" (Companyies d'Agents, Expedidors i Operadors de verificacions); Stephen Hansen, coordinador del Special Service Transportation (Servicio especial de Transporte) de Calgary, Alberta, va tractar el tema de les necessitats especials del servei del Taxi (Special Needs Taxi Service) en relació amb el transport de les persones afectades per alguna deficiència física. A l'apartat dedicat a la regulació dels vehicles de lloguer, Bruce Shaller, director de la Política de desenvolupament i avaluació del servei de taxi i limousine de la ciutat de Nova York (Policy development and evaluation New York City), després de fer una descripció de les característiques dels vehicles de lloguer, va parlar sobre la competència destructiva (Destructive Competition). Entre altres temes es va plantejar també el de la formació i reciclatge de les persones que treballen al sector del transport. En aquests sentit, Barcelona, en nom d'Espanya, va presentar una ponència sobre

l'experiència de l'Escola del Taxi de Ciutat Grogà.

Atesa la importància d'aquesta conferència internacional, la Revista del Taxi oferirà en els seus propers números les ponències de major interès per al col·lectiu.

De particular a particular

Borsa de Llicències - Bolsa de Licencias

Consuelo Córdoba Torres
Llicència nº 4438
Telèfon: 692 97 80
Per jubilació - Por jubilación.

Juan del Pozo Barbadillo
Llicència nº 486
Telèfon: 388 93 78
(de 14 a 17 hores)
Per jubilació - Por jubilación.

Antonio Roldán Losada
Llicència nº 10317
Telèfon: 674 42 30
Telèfon taxi: 908 69 32 75
(Aquests telèfons rectifiquen els que es van publicar a la Revista nº 81)

Victorino Castalgo Benito
Llicència: 6720
Telèfon: 379 68 99
Per jubilació

HALE
electronic

Nuevo taxímetro en el mercado español

Haslauer U. Leitner Ges. M.B.H., empresa austríaca especializada en el diseño y fabricación de equipos electrónicos para taxi desde 1978 y con una gran implantación en el sector del taxi europeo, inicia en España la comercialización de sus productos marca **HALE** con su nuevo taxímetro: el **MCT-04**, el más plano del mercado.

El **MCT-04**, construido con la más avanzada tecnología, cumple con las normativas europeas más estrictas, incluida la de la **E.M.T.**

Su teclado de contacto **Clicktouch**[®] permite una operación segura y cómoda del equipo, y al estar integrado sin juntas en el panel frontal, resulta imposible que penetren partículas de polvo o suciedad, asegurando un uso continuado y sin fallos.

La combinación de LED de alta luminosidad con un filtro especial de contraste permite una perfecta lectura de sus dígitos, incluso bajo luz solar directa.

El **MCT-04** está preparado para controlar equipos auxiliares, como son la impresora, el lector de banda magnética para tarjetas de crédito y la tarjeta de almacenamiento de datos, entre otros.



FORCAB SYSTEMS, S.L.

Distribuidor exclusivo para España

Balmes, 161, 4º 2ªB tel. 2181858 08008 - BARCELONA

Previsió d'obres a la via pública

Durant els mesos d'octubre i novembre es faran diverses obres a la via pública, moltes de les quals estan relacionades amb els treballs de la línia II del metro. Algunes d'aquestes obres encara no tenen data de començament, però molt probablement s'iniciaran durant els primers mesos de la tardor. Prengui nota:

Remodelació i ampliació d'il·les, amb passos per a minusvàlids, de les següents cruïlles de la zona del Paral·lel: Borrell/Aldana, Marquès Campo Sagrado/Viladomat, Calàbria/Parlament, Entença/Tamarit i Vilamarí/Floridablanca. Els treballs de remodelació s'iniciaran el 13 de setembre i és previst que es perllonguin durant el termini de dos mesos.

Interrupció del trànsit al barri d'Horta, de la Plaça Eivissa al carrer Tajo, a causa de les obres de remodelació del sector que es van iniciar el proppassat 15 de setembre.

Desviament pel carrer Fulton. La finalització de les obres estan previstes per al 15 de novembre.

Interrupció de trànsit a la zona del carrer Marina, entre Diputació i Consell de Cent per diferents obres de la línia II del metro.

Remodelació del carrer Pallars, de Treball a Josep Pla, en sentit descendent, per realitzar un entroncament amb el col·lector. Properament hi haurà una interrupció de trànsit que durarà al voltant de 20 dies.

Obres a la Gran Via, entre Plaça d'Espanya i carrer Moianès, amb una probable interrupció de trànsit del lateral de mar.

Remodelació de la Plaça Universitat.

Malgrat tot, cal afegir que quan es redactava aquesta informació s'estava concretant el caràcter de les obres que cal realitzar-hi, per la qual cosa algunes dades que reflectim en aquestes línies poden experimentar alguna variació.

Pas a nivell al carrer d'Espronceda

El carrer d'Espronceda, des del barri del Congrés al de la Sagrera, està obert a banda i banda de la Meridiana des del passat 13 de setembre. L'obertura del carrer s'ha fet després de treure el pas elevat per a vianants que hi havia sobre la Meridiana a l'alçada de la plaça Ferran Reyes. A més, s'ha hagut de rebaixar el nivell de la calçada central de la Meridiana en una superfície de 4.100 metres quadrats i, finalment, s'ha procedit a l'enjardina-

T. Latorre e Hijos

HEMOS DECIDIDO AMPLIAR NUESTRA **SUPER OFERTA** HASTA EL **31-12-93**

En atención a la gran acogida que nos ha dispensado el **profesional del TAXI** como representantes de la Marca

TAXITRONIC

- TAXÍMETROS NUEVOS
- CAMBIO DE MATERIAL
- CAMBIO DE TARIFAS
- REPARACIONES
- VERIFICACIONES
- IMPRESORAS



TAXÍMETRO TX-2S

1 ENTRADA 10.000 PTAS.

6 CUOTAS MENSUALES (INSTALACIÓN INCLUIDA)

Puigcerdà, 98 - 08019 Barcelona - Tel. 307 33 58 - Fax 308 11 62

EL TX-2S CUMPLE CON LA NORMATIVA VIGENTE DE LA E.M.T. DE BARCELONA

ment de 2.240 metres quadrats d'una plaça adjacent. El pas de viants està regulat amb semàfors. Actualment només queda un pont per damunt les calçades de la Meridiana, el del carrer Mallorca que l'ajuntament de Barcelona té previst enderrocar en un futur proper.

Inauguració del carrer Josep Samitier

Josep Samitier, una legendària figura del futbol català dels anys 20-30, té des del passat dia 16 de setembre un carrer dedicat a la seva memòria. La felicitat iniciativa va ser promoguda pel Fòrum Samitier i es va concretar en un acte presidit per l'alcalde de Barcelona.

L'esmentat carrer es troba a la zona de Les Corts, molt proper al Camp Nou, més concretament en la confluència dels carrers Aristides Maillol i l'avinguda doctor Marañón.

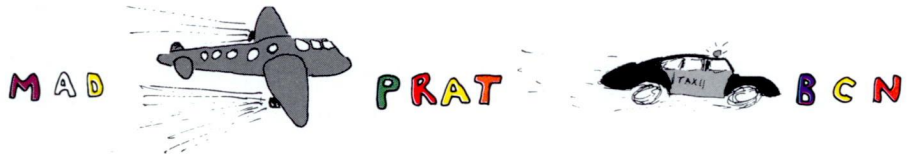
Tres nous aparcaments a Sant Gervasi, Poble Sec i la Guineueta

L'ajuntament de Barcelona aprovarà properament la construcció de tres nous aparcaments subterranis als districtes de Sarrià-Sant Gervasi, Sants-Montjuïc i Horta- Guinardó, concretament a la confluència dels carrers Hurtado i Espinol, Blasco de Garay i al subsòl del camp de futbol de la Guineueta, respectivament. Amb la construcció d'aquests nous equipaments, la ciutat comptarà amb 630 noves places d'aparcament i es posa de manifest la voluntat de

l'ajuntament de seguir millorant el dèficit de places que pateix la ciutat.

Tancades les Fonts del Parc de Montjuïc

L'espectacle lúdic que ofereixen les fonts de Montjuïc restarà tancat fins a la primavera vinent per tal de procedir a les habituals tasques de manteniment. Recordem que enguany es va posar en funcionament per primera vegada el sistema làser.



No regrese de vacío a Barcelona

El Puente Aéreo ha normalizado su funcionamiento después de la pausa veraniega, observándose los mismos niveles de demanda de taxis.

Un vuelo cada 38 minutos

Movimiento de pasajeros del 27 de septiembre al 1 de octubre de 1993
Franja horaria: de las 7:40 a las 24:00 horas
Uso del puente aéreo

	27/9	28/9	29/9	30/9	1/10	Total
Pasajeros	2.490	3.510	4.070	3.697	3.374	17.141
Taxis	1.147	1.239	1.418	1.340	1.168	6.312
Vuelos	27	27	27	30	26	137
% pasajeros	82%	63%	62%	65%	62%	66%

Durante la semana analizada, el 66% de los pasajeros del Puente Aéreo eligieron el taxi como medio de transporte, es decir, se mantiene el mismo índice de ocupación que se reflejó en el estudio publicado en el número 63 de esta misma revista —septiembre de 1991—, ya que cada 2,7 pasajeros que llegan de Madrid a Barcelona utilizan el servicio de taxi.

Con el esfuerzo de todos puede ser posible disminuir este índice y, por consiguiente, atraer un porcentaje superior al 66% actual.

taxímetros Barcino®

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:

nitax TAXITRONIC

ABONO POR SU VIEJO TAXIMETRO

MONTAJES: TAXIMETROS - RADIO TELEFONOS - TELEFONOS - RADIOCASSETTE - ALARMAS
ELECTRICIDAD AUTOMOVIL. INSTALACION MAMPARAS SEGURIDAD

Lepanto, 217-219
(entre Aragón y Enamorados)
Tel. 447 15 61
08013 BARCELONA

NO CERRAMOS AL MEDIODIA

Horario:
Laborables de 7 a 19.30
Sábados de 8 a 19.30
Domingo y Festivos de 9 a 13