

# TAXI 100

Taxi Metropolità de Barcelona  
Novembre 1996

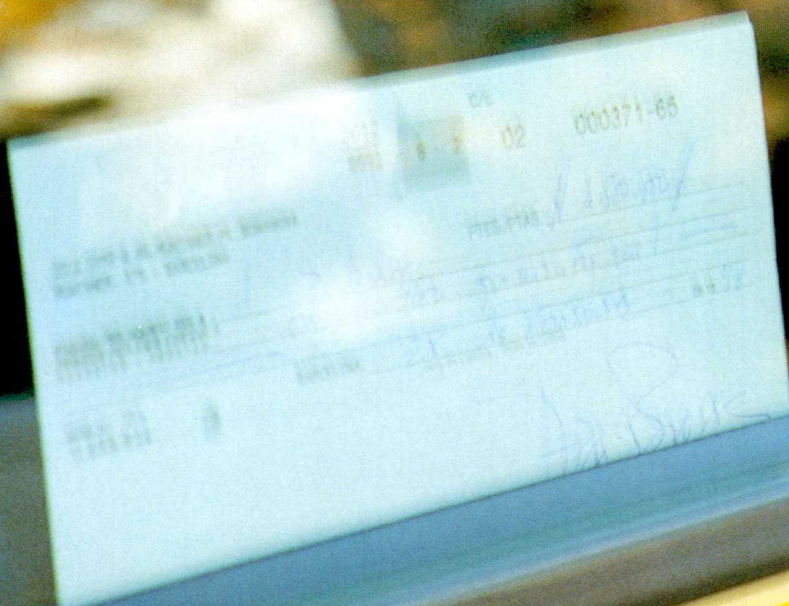
## ¡Las cuentas claras!

Acordado el funcionamiento de la cuenta de amortización de licencias

Seat colabora con el plan de viabilidad y modernización

Publivía, S.A. se encargará de la publicidad en el taxi

**La parrilla del aeropuerto se amplía a 700 plazas**





## FIAT MAREA. TU ESPACIO.



Un nuevo espacio ha surgido en la carretera. Ha nacido el Fiat Marea, un espacio donde todo ha sido creado pensando en ti. Tanto en la berlina como en el Weekend verás reflejados uno por uno todos tus deseos.

**TU ELECCIÓN.** Nueve versiones para la berlina con tres niveles de equipamiento: SX, ELX, HLX. Tres versiones para el Weekend con equipamiento ELX. Todos con servodirección, cierre centralizado, radiocasete RDS, sistema de climatización de elevada potencia con función de recirculación. Puedes elegir dos colores de salpicadero: gris o beige y también tener desde volante de cuero y faros polieléctricos hasta el sistema "Max-def"

de desempañamiento rápido o mandos del radiocasete en el volante. Un mundo de espacios en el que el equipaje ocupa el suyo propio: hasta 500 dm<sup>3</sup> (1.550 dm<sup>3</sup> con los asientos abatidos) en la versión Weekend.

**TU SEGURIDAD.** Un espacio rodeado de los más avanzados y completos sistemas de seguridad. Asientos antishock, estructura de protección contra impactos laterales, sistema antiintrusión del equipaje y airbag de serie en todas las versiones.

**TU POTENCIA.** Enciende el motor. Sentirás la potencia de los 103 CV del 1.6 16v o los 113 CV del 1.8 16v o bien, los 147 CV del 2.0 20v 5 cilindros.

### TU NUEVO TURBODIESEL.

Tres nuevos motores de 75 CV, 100 CV y 124 CV. Porque la carretera es espacio, y el Fiat Marea quiere que sea todo tuyo.

Deseo recibir el videocasete informativo Fiat Marea y Marea Weekend.

Apellidos \_\_\_\_\_

Nombre \_\_\_\_\_ Tel. \_\_\_\_\_

Edad \_\_\_\_\_ Profesión \_\_\_\_\_

Calle \_\_\_\_\_ Nº \_\_\_\_\_

Localidad \_\_\_\_\_

Provincia \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_

RELLEN Y ENVI EN SOBRE CERRADO A: FIAT AUTO

ESPAÑA. S.A. APTDO. DE CORREOS 9358, 28080 MADRID.

Los datos personales facilitados, permitirán a Fiat Auto España, S.A.

configurar un fichero. Usted tiene derecho a acceder a esta información

y cancelarla o rectificarla de ser errónea.

# Sumari

## Edita

Institut Metropolità del Taxi  
c. 62, núm. 18  
Zona Franca  
08040 Barcelona

Telèfon: 223 51 51 (ext. 2153)

## Direcció i Coordinació

P. Rocío Terán

## Col·laboren en aquest número

Ray A. Mundy

## Publicitat

Sercop sccl  
Telèfon 412 07 27

## Correcció

Anna Canals

## Traduccions

Roser Berdagué

## Disseny gràfic

Enric Satué

## Fotografia

Arxiu Revista del Taxi  
Grup Muntaner

## Tiratge

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

## Impressió

Gramagraf  
Sant Joan, 22-23  
Santa Coloma de Gramenet  
Dipòsit legal: B. 27.521-1983

## Fotografia Coberta

Màrius Brossa

**Editorial** 4

**Sumar y no restar** 5

**Las Cuentas Claras** 7

**Funcionamiento de la cuenta de amortización de licencias** 9

**PUBLIVÍA, S.A. se encargará de la explotación  
de la publicidad en el taxi**

**Se amplía la parrilla del aeropuerto hasta 700 plazas**

**Entrevista** 11

**Josep M. Goñi, presidente de la Associació  
Catalana del Taxi**

**Notícies** 14

**SEAT colabora con el Plan de Viabilidad y Modernización**

**Nombrosa reunió informativa per conèixer millor l'acord  
sobre publicitat**

**El Taxi, solidari amb el conflicte dels Grans Llacs**

**El VI Congrés del STAC aprova treballar en l'avantprojecte del  
futur Reglament Nacional de Catalunya**

**El Monogràfic** 19

**La regulación del servicio de taxi en los aeropuertos nortea-  
mericanos**

**Guanyem mercat** 25

**Agenda** 27

**La Bústia** 29

Las piezas del gran puzzle que dará forma al Plan de Viabilidad y Modernización del sector empiezan a encajar. En estos momentos ya disponemos de un nuevo acuerdo que garantizará la transparencia de la gestión de los recursos que se generen y se destinen al proceso de amortización de licencias, que ineludiblemente, tiene una fecha de inicio: el 1 de enero de 1997.

También esta Administración está en condiciones de avanzar que en los presupuestos del próximo año incluirá una partida de 100 millones de pesetas destinada a este mismo fin.

Por lo que respecta a la publicidad en el taxi, el concurso público ya ha designado a la empresa Publivía, S.A. para su explotación, y a modo experimental y para no perder tiempo ni mercado, la primera campaña se iniciará durante las fiestas que coinciden con el final de año.

Y en ese afán de “sumar y no restar”, en los próximos días se impulsará también una campaña institucional de promoción del taxi en las principales calles de la ciudad, mediante la exhibición de 1.000 banderolas; con ella se pretende ganar clientela para el taxi, así como mejorar la calidad y la imagen del servicio.

En definitiva, todo ello significa que nos encontramos en la primera fase del arranque definitivo del Plan de Viabilidad y Modernización del sector.

También debemos anunciar que se ha alcanzado un acuerdo con las autoridades del aeropuerto de El Prat para la ampliación de la parrilla hasta 700 plazas. Más adelante se irán perfilando otros acuerdos para mejorar la calidad del servicio en aquel punto de la ciudad.

Mediante el número 100 de esta publicación, el IMT traslada al colectivo y a todos los sectores relacionados con él el deseo de una FELIZ NAVIDAD.

Con el fin de garantizar la absoluta transparencia del proceso que hará posible la amortización de licencias, el IMET y las asociaciones profesionales representativas del sector en la Taula Tècnica —con excepción de la Associació Empresarial del Taxi por no estar de acuerdo con el punto 4.1— han aprobado las bases que regularán la apertura, funcionamiento y control de la cuenta bancaria de amortización de licencias, que a partir de ahora se conocerá como “Cuenta Plan de Viabilidad”.

### 1. INGRESOS

1.1 Todos los ingresos provenientes de acciones destinadas al Plan de Viabilidad:

- Publicidad
- Adquisición de vehículos
- Suministro de combustibles
- Aportaciones de las administraciones públicas (ayuntamientos, Generalitat de Catalunya, Entitat Metropolitana del Transport)

y otras que pudieran obtenerse de actividades propias o atípicas del sector, se abonarán en una cuenta bancaria de disposición controlada, la “Cuenta Plan de Viabilidad”. Dicha cuenta estará cerrada y bloqueada y sólo se podrá sacar dinero de ella con un talón nominativo a favor del taxista transmisor de la licencia.

1.2 La Taula Tècnica del Taxi decidirá la mejor oferta entre las diferentes cajas y bancos respecto de la disponibilidad y movilidad de los fondos de esta cuenta.

1.3 Para disponer de la cuenta será precisa la conformidad previa de la Taula Tècnica del Taxi acreditada con dos firmas. Una de ellas corresponderá a un representante del IMET

y la otra a una asociación profesional representada en la Taula Tècnica del Taxi por períodos bimensuales rotatorios.

1.4 La gestión de esta cuenta y las firmas de conformidad no tendrán ninguna remuneración para los miembros de la Taula Tècnica del Taxi.

### 2. PAGOS

2.1 Los únicos pagos a realizar por esta cuenta serán los correspondientes a la amortización de licencias.

2.2 En las reuniones que se convoquen para la amortización de licencias, el IMET aportará la documentación necesaria para poder ejecutar las disposiciones de la “Cuenta Plan de Viabilidad”.

2.3 Las licencias que se amorticen en estas reuniones se abonarán con cheque nominal al taxista amortizado.

### 3. CONTROL DE INGRESOS Y PAGOS

3.1 La Taula Tècnica del Taxi recibirá, con carácter previo a la entrada en vigor, copia completa de todos los acuerdos, contratos y convenios que se suscriban.

3.2 También tendrá acceso a copia de las fac-

turaciones abonadas por cada uno de los proveedores y adjudicatarios: empresas de publicidad, proveedores y suministradores de combustibles, vehículos, etc., aportaciones de las administraciones públicas y cualquier otro tipo de ingreso que pudiera producirse.

**3.3** El acto de las firmas conjuntas de autorizaciones de disposición de pagos nominativos destinados a la amortización de licencias será de acceso público, además de a la Taula Tècnica del Taxi, al conjunto de los taxistas.

**3.4** Mensualmente, en los tabloneros de anuncios del IMET y de las asociaciones profesionales, se expondrán los extractos de la cuenta y la relación detallada de ingresos y gastos efectuados.

**3.5** La revista del sector, editada por el IMET, también publicará con detalle la evolución de la "Cuenta Plan de Viabilidad" y de las licencias retiradas.

**3.6** Cualquier taxista que lo desee podrá dirigirse al IMET o asociación profesional y acceder a toda la documentación sobre acuerdos, concesiones, contratos, etc. relativos al Plan de Viabilidad.

#### 4. CONTROL DE LICENCIAS

**4.1** A partir del inicio del Plan de Viabilidad no se permitirá ninguna nueva licencia a doble turno, salvo caso justificado y planteado en la Taula Tècnica del Taxi, regulado según los acuerdos aprobados por el Pleno de la EMT del día 1 de febrero de 1996.

La Taula Tècnica del Taxi velará por el estricto cumplimiento de la proporcionalidad de las licencias para evitar los dobles turnos y el IMET facilitará documentación precisa para poder controlar con rigor el proceso.

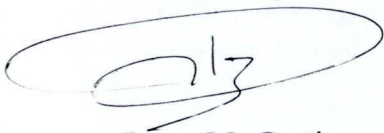
**4.2** Las licencias amortizadas serán **un activo de la totalidad del sector**, de forma que si en algún momento hubiera que sacarlas al mercado, los beneficios económicos derivados se distribuirán entre todo el sector de titulares de licencia.

#### 5. CONFLICTOS

En caso de conflicto en la aplicación de las normas de funcionamiento, el Director General de Relaciones Laborales, ejercerá el arbitraje inapelable.

**Por la ACT**

El Presidente,



Josep M. Goñi

**Por la AET**

La Presidenta,

*NO ESTABA  
DE ACUERDO*

Carmen de la Tienda

**Por el STAC**

El Presidente,



Miguel Tomás

**Por el STAB**

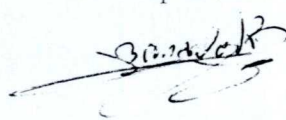
El Presidente,



Dionisio Gracia

**Por el GUT**

El Vicepresidente P.O.



Domingo Mesas

**Por el IMET**

El Consejero Delegado,

*Bias Alascio*

Bias Alascio Ruíz

## se encargará de la explotación de la publicidad en el taxi

El Consell d'Administració del Institut Metropolità del Taxi y el Pleno de la EMT han aprobado en la sesión del 21 de noviembre la adjudicación de la explotación de la publicidad en el taxi a la empresa PUBLIVÍA, S.A., según las recomendaciones formuladas por el informe económico, así como por la comisión de expertos en comunicación y diseño que se encargó de analizar y evaluar las ofertas presentadas por AVENIR ESPAÑA, S.A., EXPRESIÓN TAXI ESPAÑA, S.A., PUBLIMETRO DOS, S.L. y PUBLIVÍA, S.A.

Analizadas las ofertas presentadas al IMET, el estudio económico y el informe final de la comisión de expertos en comunicación y diseño concluyen que la propuesta de la empresa PUBLIVÍA, S.A. es la más adecuada para los intereses del taxi. Por otra parte, hemos tenido conocimiento de que la empresa ganadora propondrá a EXPRESIÓN TAXI ESPAÑA, S.A. su colaboración en campañas específicas con el fin de aprovechar su conocimiento del sector.

### **Más ingresos para el sector y para el taxista**

El informe económico subraya, particularmente, que la oferta presentada por PUBLIVÍA, S.A. prevé muchos más ingresos para el sector que las otras empresas, ya que se muestra razonablemente ambiciosa en sus planteamientos como consecuencia de ofertar un mejor soporte publicitario.

Otro elemento tomado muy en consideración ha sido la aportación económica que ofrece al profesional taxista, que sitúa en 5.000 ptas. por cada cambio publicitario. A lo largo del año, PUBLIVÍA, S.A. prevé realizar 26 campañas quincenales, lo cual significaría que el taxista

que lleve publicidad en su vehículo podría obtener alrededor de 130.000 ptas. adicionales por el simple hecho de llevarla, además de ver reducida en 25.000 ptas. su aportación a la amortización de licencias.

### **El plazo de entrega del contrato de adhesión a la publicidad continúa abierto**

Esta decisión ha sido adoptada una vez conocido el resultado del concurso y debido especialmente a las características de la oferta propuesta al taxista individual por la empresa ganadora del concurso, cifrada, como ya se ha dicho antes, en 5.000 ptas. por cada cambio publicitario, y para que la mayor parte del colectivo tenga la posibilidad de acceder al sorteo que determinará los vehículos que llevarán publicidad.

### **El soporte Barcelona**

Siguiendo la recomendación de la comisión de expertos en comunicación y diseño, PUBLIVÍA, S.A. deberá realizar en estos días algunas variaciones del soporte inicialmente presenta-

do, con el fin de que el mismo se adapte mejor a la estructura de los vehículos y a la imagen corporativa del servicio de taxi de Barcelona. El prototipo deberá estar preparado para antes de Navidad.

El modelo Barcelona de soporte publicitario definitivo, que podrá ser exportado al resto de España y Europa, será homologado y el copyright pertenecerá al Institut Metropolità del Taxi, aunque los beneficios que de él se deriven pasarán a la "Cuenta Plan de Viabilidad".

### Navidad, el primer intento

Hasta que el modelo de soporte no esté totalmente ultimado –en principio, se prevé para el

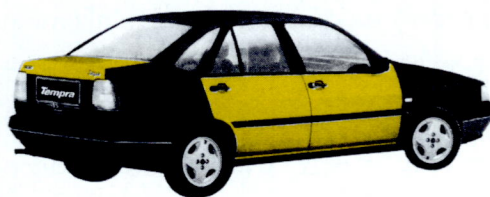
próximo mes de marzo– y para no perder mercado, el IMET ha considerado oportuno autorizar la realización de algunas campañas, especialmente en el período de Navidad, no soportadas por el modelo definitivo.

### Control de los mensajes

La comisión de expertos en comunicación y diseño hará un seguimiento exhaustivo de la implantación de la publicidad en el taxi y será la encargada de vigilar que los mensajes de las respectivas campañas no atenten contra los principios éticos del taxista, del usuario y del ciudadano en general.

## NUEVA FIAT ULYSSE, PARA TRABAJAR Y CONDUCIR A LO GRANDE !!

(PROMOCIÓN ESPECIAL PARA TAXI, PINTADO Y CON AIRE ACONDICIONADO, OFERTA LIMITADA)



## FIAT TEMPRA 1.9 DIESEL, el placer de la conducción.

(CLIMATIZADOR, SERVODIRECCIÓN Y PINTADO TAXI)

Sólo en MERIDIANA MOTORS, S.A.

**MERIDIANA  
MOTORS, S.A.**

ANTES DE COMPRAR CONSULTE

Av. Meridiana, 326 08027 Barcelona Tel. 349 30 58  
Navas de Tolosa, 268 08027 Barcelona Tel. 340 60 16  
San Adrián, 52-54 08030 Barcelona Tel. 345 40 32

**FIAT**  
Tecnología líder.

# PROMESA CUMPLIDA

## se amplía la parrilla del aeropuerto hasta 700 plazas

9

Tal como prometió el alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, en su visita a la parrilla del aeropuerto el pasado mes de mayo, los primeros pasos para su progresiva mejora ya se están iniciando.

Tras un convenio firmado entre el IMET y las autoridades del aeropuerto, el pasado 21 de noviembre, una de las primeras actuaciones del conjunto de mejoras acordadas se concreta en la ampliación de la actual parrilla en un 30% de su capacidad, lo que significa que el colectivo dispondrá de un espacio para 700 taxis.

Para hacer posible esta ampliación, el IMET ha satisfecho al aeropuerto una cantidad simbólica, con lo que también garantiza la limpieza de la zona y el control de los flujos de la parrilla a las respectivas terminales.

Para incentivar una mayor utilización del taxi, las autoridades del aeropuerto se han comprometido también a estudiar el incremento de las tarifas de sus aparcamientos y aproximarlos a los precios del mercado. Éste fue, como se recordará, otro de los temas que el alcalde de Barcelona planteó al director del aeropuerto, Alfonso de Alfonso, en su visita.

La posibilidad de trasladar la parada del autobús del aeropuerto a un punto que no perjudique a los intereses del taxi ha quedado sobre la mesa con el compromiso de estudiarlo más adelante.

Algunos taxistas habían manifestado, por otra parte, que no existía una buena señalización del servicio en el interior del aeropuerto. Su director confirmó, que todas las señalizaciones cumplen las normas internacionales, pero no



Alfonso de Alfonso, director del Aeropuerto de El Prat, junto con el Alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall, durante la visita que éste realizó el mes mayo a la parrilla y al Centro de Gestión del Taxi.

obstante, se comprometió a la colocación de una publicidad específica del taxi en cada terminal, y otra, en la señalización luminosa de la Terminal B.

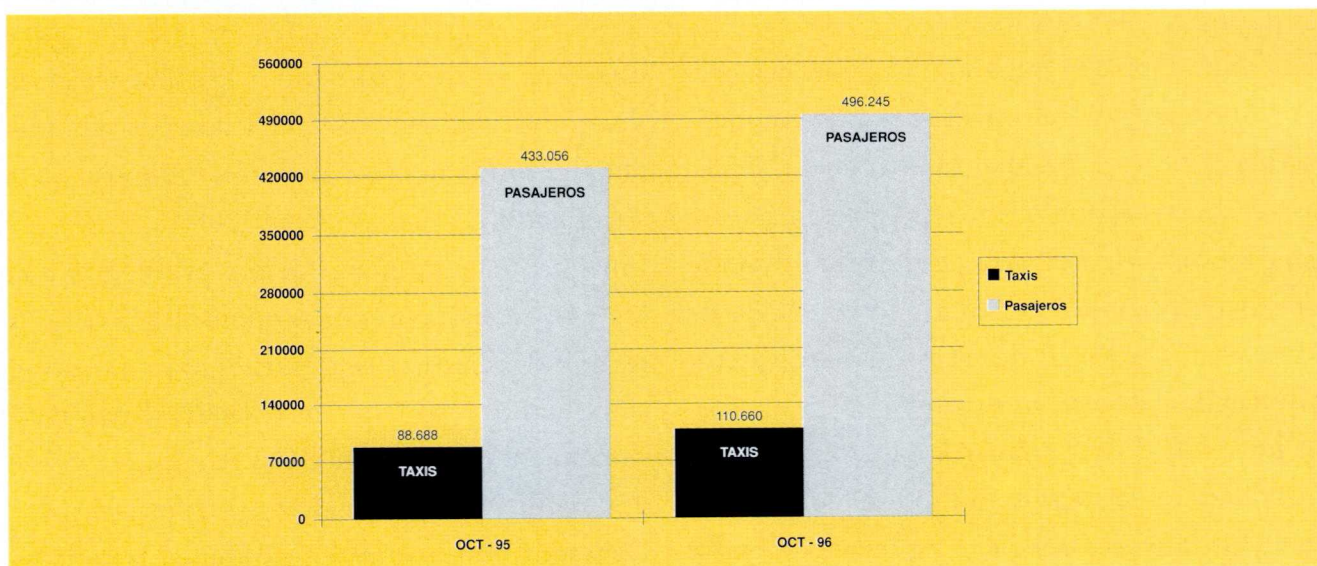
Finalmente, la solución de los problemas con los que se encuentra el servicio del taxi en la terminal nacional será estudiada cuando el aeropuerto tenga también resuelto el redimensionamiento de las terminales A y B, que persigue equilibrar el adecuado flujo de pasajeros.

Debemos poner aquí de manifiesto la receptividad y buena disponibilidad que el director del aeropuerto de El Prat, Alfonso de Alfonso, tiene para solucionar los problemas del sector y para que los taxistas desarrollen allí su trabajo en con la máxima comodidad.

# No regrese de vacío a Barcelona

La demanda de taxis en el aeropuerto crece durante el mes de octubre un **24,47%** en relación al mismo mes de 1995

	Octubre 1995	Octubre 1996	%
<b>Terminal A</b>			
Vuelos	523	550	5,16
Pasajeros	46.877	48.403	3,26
Taxis	5.592	7.447	33,1
<b>Terminal B</b>			
Vuelos	3.708	4.379	18,1
Pasajeros	310.641	367.853	18,4
Taxis	53.332	71.635	34,3
<b>Terminal C</b>			
Vuelos	664	671	0,1
Pasajeros	75.538	79.989	5,9
Taxis	29.764	31.783	6,1
<b>Total demanda taxis</b>	<b>88.688</b>	<b>110.660</b>	<b>+24,76%</b>
<b>Total pasajeros</b>	<b>433.051</b>	<b>456.245</b>	<b>+14,56%</b>



Mientras que el número de pasajeros en el aeropuerto de El Prat durante el mes de octubre se ha incrementado en un 14,56 % en relación al mismo mes del año pasado, la demanda de taxis en las tres terminales ha pasado de 88.688 a 110.660 servicios, lo que supone un incremento del 24,47%. Este aumento es especialmente significativo en la terminal B: los 53.332 servicios de 1995 son este año 71.635, es decir, el 34,3% más.

Estas cifras confirman que los pasajeros que llegan a El Prat eligen cada vez más, de todos los medios de transporte intermodal que allí se ofertan, el taxi, por su rapidez y comodidad.

# Entrevista a

## Josep M. Goñi

11

La entrevista que ahora os ofrecemos es la primera de una serie de cinco que mantendremos con cada uno de los presidentes de las diferentes asociaciones profesionales que integran la Taula Tècnica del Taxi y se realizarán siguiendo el orden de representatividad surgido en la consulta de 1994. A partir de estas conversaciones queremos aproximar al sector la personalidad y las opiniones de las personas que están trabajando seriamente para el futuro del taxi.

**Josep M. Goñi es el impulsor de la Associació Catalana del Taxi desde su fundación en 1992. Nació en Barcelona hace 42 años, aunque pasó varios años en Sevilla. Tiene el postgrado en gestión de tráfico y seguridad viaria por la Universitat Politècnica de Catalunya. Desde muy joven participó en el mundo sindical; fue secretario técnico de relaciones sindicales y políticas de ERC, coordinador general de la campaña de este mismo partido en las elecciones municipales de 1991 y ex miembro de la mesa permanente de la Federación de Barcelona, con responsabilidad en temas relacionados con la vía pública. Trabaja en el sector del taxi desde hace 14 años y se declara enamorado del oficio de taxista por la independencia y la libertad que proporciona. Se muestra muy optimista respecto al futuro del sector del taxi si finalmente el Plan de Viabilidad y Modernización es una realidad. Cree que si las condiciones de trabajo mejoran, en el futuro se podrá recuperar el orgullo de ser taxista.**



—¿Cómo valora la ACT el desarrollo de las negociaciones para materializar el Plan de Viabilidad y Modernización?

**Estamos satisfechos. No digo contentos porque no podemos estarlo, ya que la situación del sector del taxi es dramática, de una crisis manifiesta y, por tanto, el Plan de Viabilidad y Modernización es fruto de una necesidad. Lo que está claro es que en estos momentos, y después de difíciles negociaciones, la situación va por buen camino. Parece que tendremos Plan de Viabilidad a partir del 1 de enero próximo, la fecha que nosotros nos hemos fijado para iniciar la amortización de licencias y comenzar a aplicar el acuerdo de “un taxi, un conductor”. Inicialmente contamos**

**con ayudas oficiales muy importantes para llevarlo a buen término.**

—Todo hace pensar que el Plan será un éxito.

**Así lo esperamos. Pero de todas maneras falta información; aprovecho la ocasión para pedir a los compañeros que hagan un esfuerzo por leer e informarse, y que no se dejen coaccionar, porque es cierto que hay enemigos de la reestructuración. Yo mismo he recibido presiones que han acabado incluso en denuncias formales en el juzgado, con nombres y apellidos. La amortización de un primer paquete de 1.215 licencias supondrá pérdidas millonarias para algunas empresas suministradoras de**

**productos al colectivo. Hay compañeros que han caído en la crítica fácil, trabajando consciente o inconscientemente a favor de las tesis de los enemigos del sector. Ahora bien, he de decir que el Plan de Viabilidad es irreversible, no hay ninguna otra alternativa. Además, tal como se ha determinado en la Taula Tècnica, el taxista que desee colaborar, prácticamente no tendrá que aportar nada. Otra cosa es la situación del compañero que no quiera llevar publicidad, poner carburantes o comprar recambios en los lugares que se determinen. Éstos, evidentemente, deberán pagar y lo harán porque así lo quieren. Invito al colectivo a implicarse en el Plan porque jamás volveremos a tener una oportunidad**

**como la que ahora se nos presenta para salir adelante.**

—La aportación económica de las administraciones locales al Plan de Viabilidad ya se ha concretado, pero no así la que corresponderá a la Generalitat de Catalunya. ¿Cree que llegará?

**Así lo deseamos. Las dos grandes organizaciones del taxi de Catalunya asistimos a la sesión del Parlament de Catalunya el pasado 9 de octubre. Durante más de tres horas estuvimos defendiendo el Plan de Viabilidad y Modernización, así como otros asuntos que afectan al taxi, como la Ley de transporte sanitario, la Ley catalana del taxi, el Plan de seguridad, la Regulación del taxi de siete plazas, etc. Constatamos que**

## “Invito al colectivo a implicarse en el Plan de Viabilidad y Modernización porque jamás volveremos a tener una oportunidad como la que ahora se nos presenta para salir adelante.”

en la Cámara catalana había unanimidad entre todos los grupos políticos a la hora de respaldar el Plan. Lógicamente, este apoyo puede ser de dos tipos: testimonial y económico. En concreto, hemos planteado que la proposición no de ley de apoyo al Plan sea consensuada y, al mismo tiempo, tenga la suficiente fuerza como para que nos permita ir hacia las administraciones correspondientes a solicitar recursos económicos. En este particular, es cierto que las administraciones locales ya han ultimado algunas ayudas importantes. La EMT, en los presupuestos del próximo año, ha contemplado destinar 100 millones de ptas. para la reestructuración, y falta la aportación de la Generalitat. Cuando tengamos esa proposición no de ley aprobada, concertaremos una entrevista con el Conseller Artur Mas para solicitarle que esta ayuda, como mínimo, sea similar a la que aporta la EMT. No entraremos en discusión sobre si esta cantidad nos la da la Generalitat o el Gobierno central, pero la ayuda nos debe ser otorgada.

—¿Y si no se materializa?

Habrán movilizaciones. Nosotros no nos casamos con nadie. Estamos defendiendo los intereses del sector del taxi. CiU se ha mostrado históricamente sensible con la problemática del taxi en el área metropolitana de Barcelona. Ahora lo ha de demostrar con dinero.

—La Comisión de Precios tiene en sus manos la aprobación de las tarifas para 1997. ¿Aceptará la

propuesta de la congelación?

Primero debo decir que el problema del taxi no son las tarifas —en Barcelona las tenemos buenas—, el problema es que no trabajamos. Hoy, por cada 100 km, 65 los hacemos en vacío y 35 con pasaje. La prueba es que la hoja nos sale cuando, en un día excepcional, empalmamos 4 o 5 viajes. Por otra parte, un incremento de tarifas no significa que ganemos más. Se puede producir incluso el efecto contrario. En una situación de crisis económica generalizada, cuanto más aumentan las tarifas, más difícil tenemos el mercado y más viajes perdemos. Si fuera tan fácil, propondríamos un incremento del 30%, ganaríamos más y no sería necesaria la amortización de licencias. Por tanto, nuestra posición estuvo siempre clara: en caso de que el Plan de Viabilidad y Modernización se inicie el 1 de enero del 97 y contemple ayudas oficiales como las que ya he mencionado, la ACT está dispuesta a no incrementar tarifas. Con esta postura coincide el STAC, la otra organización más representativa del sector, y considero que es normal, porque somos los que vamos de un lado para otro solicitando ayudas para la reestructuración. Ahora bien, comprendo también que haya organizaciones de Barcelona que no compartan esta postura y que, al no haber participado en las negociaciones para buscar ayudas para la reestructuración, entiendan que no es oportuno congelar tarifas. Por otra parte, se ha de tener claro que las administraciones no estarán dispuestas a ayu-

dar económicamente dineros si el sector no aporta nada a cambio. Por ello sería absurdo que las dos organizaciones más representativas del sector solicitasen congelación de tarifas y la Comisión de Precios hiciese caso omiso. No tendría sentido. Particularmente, me molestaría y mucho, porque los representantes del sector somos los que somos.

—¿La situación del taxi de Barcelona es realmente mejor que la del resto de ciudades españolas?

Afortunadamente, sí. La crisis del sector del taxi afecta fundamentalmente a las grandes ciudades españolas y, entre ellas, la situación del taxi de Barcelona es diferente. Aquí no hay tanto intrusismo como en Madrid, Valencia o Sevilla, y tampoco tenemos ilegales. Se afirma que en Madrid existen 4.000 trabajadores que no están dados de alta en la Seguridad Social y proliferan los coches a doble turno. En nuestra ciudad, el porcentaje empresarial también es mucho menor. Además, tenemos mucho más avanzado el Plan de Reestructuración. En Valencia, por ejemplo, la primera ciudad que copió nuestro proceso, el referéndum fracasó por no considerar el tema de “un taxi, un conductor”. Y ahora, me consta que todo el taxi de España está pendiente de lo que puede suceder en Barcelona con el nuevo Plan de Viabilidad y Modernización.

—Después de conocer la decisión del Tribunal Constitucional en relación a las competencias de las comunidades autónomas en

materia de transporte por carretera, se abre la posibilidad de plantear un Reglamento del Taxi de Catalunya. ¿Qué contenidos debería contemplar?

Este reglamento es urgente y precisamente durante estos meses, hemos concertado junto con Miguel Tomás del STAC una reunión con el director general de transportes de la Generalitat de Catalunya, Enric Ticó y el subdirector J.M. Fortuny, para tratar este tema y abordar otro muy delicado referente a las 200 licencias de la clase C. Esto es una muestra de que a nosotros el tema nos preocupa, porque es cierto que en este momento podemos caer en una ambigüedad total. Los contenidos son los que defiende la Coordinadora Metropolitana del Taxi en Barcelona desde su nacimiento; básicamente: no a la sobre-explotación de licencias. Nosotros no tenemos ningún inconveniente en el hecho de que exista un sector empresarial, pero explotando sus licencias en un único turno. Este es un aspecto muy básico. El Reglamento catalán debería contemplar también un máximo de 2 taxis por 1.000 —y si fuera posible incluso a la baja—; no se podrá otorgar más licencias mientras no se llegue a este número. En cuanto al tema de la explotación, ha de permitir que los trabajadores autónomos se puedan agrupar en cooperativas de trabajo asociado para poder abaratar costes y competir en igualdad de condiciones con las empresas.

—La discusión abrirá seguramente un nuevo período de discrepancias en el colectivo.

Tal vez, pero en Catalunya lo tenemos mucho más fácil, ya que las dos grandes organizaciones del taxi coinciden plenamente en lo que es bueno para el sector. La situación en el resto de España es diferen-

te. Allí hay una fuerza sindical que defiende los intereses de las flotas, que prácticamente no existe en Catalunya. Lo cual es una gran ventaja. Nosotros pensamos que se debe conservar la estructura actual, ello quiere decir que debe existir un sector muy importante del taxi controlado por los autónomos o autopatronos y que se ha de reservar una pequeña parte para las flotas, siempre y cuando éstas no quieran trabajar de forma poco ética en relación a los autónomos.

—Desde su punto de vista, ¿quién debe cubrir el mercado de vehículos de 7 plazas: el taxi o las empresas que ya hoy trabajan con ellos?

**El tema de los vehículos de siete plazas levanta suspicacias. La Administración, de alguna manera, acusa a la Associació Catalana del Taxi de haber utilizado su influencia para ilegalizar estos vehículos. Es cierto que la ACT tiene influencias en la política catalana y que esta capacidad ha sido utilizada en beneficio de todo el colectivo. En su momento, y visto que se había legalizado el taxi de 7 plazas y, a cambio, no se había determinado una estructura para atraer una demanda de clientes, estos vehículos se dedicaban a hacer competencia desleal al resto de compañeros taxistas. Fue entonces cuando la ACT se dirigió a la Direcció General de Transports y se consiguió que el Gobierno catalán decretara su ilegalidad. Sin embargo, nosotros debemos manifestar que estamos de acuerdo con el taxi de 7 plazas, incluso de 9, y que debemos ganar nuevos mercados con ellos, pero dentro de una estructura marco. Una manera sería de hacerlo sería, por ejemplo, substituyendo las líneas de autobuses deficitarias por taxis de nueve plazas. Y aquí lanzamos una propues-**

**ta que ya hemos manifestado en alguna ocasión: el taxi está en condiciones de hacer un servicio mejor del que actualmente están ofreciendo aquellos autobuses y, tan solo nos conformamos con la mitad de las subvenciones que éstos obtienen por el déficit acumulado de la línea. Creo que es una propuesta muy interesante y, a partir de aquí, se pueden generar muchas otras tanto en el área metropolitana como fuera de ella.**

—¿Qué otras políticas se podrían aplicar para ganar nuevos mercados?

**El área metropolitana de Barcelona necesita una gran emisora de taxis en lugar del conjunto de radio-emisoras que ahora actúan en su territorio.**

—¿Sería un proyecto asumible por el conjunto de emisoras?

**Sí, pero las administraciones deben hacer un esfuerzo; primero para hablar, negociar y llegar a acuerdos con todas ellas, y posteriormente, ponerse de acuerdo para concretar un proyecto de estas características y hacer un esfuerzo para promocionarla. Si en el área metropolitana hay un par de emisoras tecnológicamente avanzadas, el taxi podría ganar nuevos mercados. Otra manera de hacerlo es mediante la búsqueda de clientes fijos, como, por ejemplo, el transporte escolar, los viajes turísticos concertados o el transporte sanitario. El taxista, por razones obvias, siempre tiene objeciones a la hora de realizar servicios fijos y pienso que aquí hay un trabajo muy importante por realizar. No obstante, para dinamizar estos nuevos mercados tiene que existir un organismo encargado de organizarlo y no dejarlo a iniciativa del taxista. Tenemos sólo la opción del Plan de Viabilidad y Modernización con el objeto de hacer**

**el taxi más competitivo y rentable. No olvidemos que éste se sustenta en tres elementos —o patas—: amortizar licencias, evitar la sobre-explotación de las licencias resultantes, y ganar mercados. Si falla alguna de ellas, el taburete cae y el plan sería entonces ineficaz.**

—¿Qué debe hacer la ciudad para mejorar la actividad del taxi?

**Creo que Barcelona se está planteando muy seriamente el tipo de ciudad que se desea construir. Todos los políticos que conozco tienen muy claro que Barcelona debe ser capital de la cultura mediterránea, una ciudad donde la gente pueda disfrutar y por la que pueda desplazarse con comodidad. En este contexto, es necesario poner trabas al vehículo particular, sin prohibir lógicamente su uso. Me gustaría que los compañeros taxistas comprendiesen que el enemigo del taxi no es el metro ni el autobús, al contrario, son nuestros aliados. El ciudadano que coge un autobús o el metro para desplazarse por Barcelona, puede ser que a su regreso elija el taxi como alternativa; ello no sucederá con la persona que utiliza su vehículo particular. En consecuencia, hemos de pedir que se pongan las condiciones para mejorar la red de transporte público de superficie de la ciudad. El taxi forma parte de ella. Las administraciones deben tenerlo en cuenta, y de hecho, ahora que empiezan a invertir en nuestro sector con el Plan de Viabilidad, parece que empiezan a tenerlo claro.**

P. R. Terán

## Punto y seguido

• Taula Tècnica del Taxi

**Por la manera de funcionar es problemática, ya que se ponen de manifiesto intereses contrapuestos entre la organización que defiende al sector empresarial y a las organizaciones que representan a los autónomos.**

• Coordinadora Metropolitana del Taxi

**Nació con la finalidad de unir esfuerzos para acabar con la debilidad de las organizaciones del taxi, encontrar la unidad que no había en la Taula Tècnica del Taxi y luchar para solucionar la crisis del sector. Hoy agrupa el 54,95% de los votantes de la última consulta y, con todas sus limitaciones, está al frente del proceso de reestructuración del sector.**

• Aeropuerto de Barcelona

**Este tema invita a un análisis más exhaustivo. Se ha de comprender que la solución de los problemas del aeropuerto pasan por solucionar los problemas del taxi de Barcelona. El instruismo que allí se da, se está reduciendo con los acuerdos alcanzados con la Direcció General de Transports y el Ayuntamiento del Prat, pero para solucionarlo de una manera más concluyente hace falta que la Administración autonómica y la local aporten más recursos humanos. Por otra parte, el acuerdo firmado recientemente para ampliar la parrilla mejorará el grave problema de capacidad.**

• Associació Catalana del Taxi

**Tenemos un crecimiento de afiliación muy importante. En la Consulta del 94 nos presentamos con 37 afiliados. Gracias a la calidad de los servicios que ofrecemos y a la defensa que hacemos de los intereses del sector, ya hemos alcanzado 1.150 afiliados en el área metropolitana de Barcelona y 650 en Catalunya.**

El SEAT-TOLEDO es el modelo de vehículo más comprado por los taxistas de Barcelona, tanto por aquellos que acceden por primera vez a la profesión como por los que llevan años en ella y deciden hacer un cambio de material.

SEAT está demostrando un interés especial en colaborar con el taxi de Barcelona y, en concreto, se ha hecho cargo de los costes de producción de la fabricación e instalación de la primera campaña de banderolas institucionales de promoción del servicio "SUBE AL TAXI".

### Vehículos elegidos por los taxistas durante los diez primeros meses de 1996 a la hora de aplicar una licencia

Marca y Modelo	Cantidad	Porcentaje
Seat Toledo	365	34,75%
Renault-Laguna	226	21,52%
Citroën-Xantia	122	11,62%
Fiat Tempra	111	10,57%
Volkswagen-Passat	66	6,29%
Fiat - Ulysse	31	2,95%
Opel Vectra	20	1,90%
Peugeot-405	15	1,43%
Renault-21	13	1,24%
Nissan - Primera	12	1,14%
Otras marcas y modelos	69	6,59%

## L'IMT senyalitzarà 61 parades a l'àrea metropolitana de Barcelona

A partir del proper mes de desembre, l'IMT procedirà a la senyalització d'un total de 61 parades de taxis repartides en 23 municipis de l'EMT, amb competències en l'administració del servei de taxi. Les 61 parades permeten a la flota de taxi comptar amb un total de 371 places tots els dies de la setmana.

Municipi	Parades	Places	Municipi	Parades	Places
Badalona	10	71	El Prat de Ll.	3	19
Castelldefels	2	18	Ripollet	2	9
Cerdanyola	2	16	Sant Adrià del Besòs	1	6
Cornellà	5	22	Sant Boi de Ll.	2	17
Esplugues	1	35	Sant Cugat del V.	4	24
Gavà	4	20	Sant Feliu de Ll.	2	15
L'Hospitalet de Ll.	9	44	Sant Joan Despí	2	14
Molins de Rei	1	12	Sant Just Desvern	2	13
Montcada i Reixac	2	8	Sant Vicenç dels Horts	1	6
Montgat	2	7	Sta. Coloma de Gram.	3	18
Pallejà	1	3	Viladecans	1	10
Papiol	1	3		-	--

## Servicios mínimos los días 27, 30 y 31 de diciembre

Se pone en conocimiento de todo el colectivo que con motivo de las vacaciones de fin de año que corresponden legalmente al personal del Institut Metropolità del Taxi, los días 27, 30 y 31 de diciembre de 1996 se atenderán únicamente los servicios mínimos.

## Solicitud del certificado de vida laboral

Los taxistas que trabajan en calidad de asalariados pueden obtener el certificado de vida laboral en cualquier oficina de la Tesorería General de la Seguridad Social, de 8 a 15 horas.

Este certificado se expide en el momento de la solicitud con la presentación del Documento Nacional de Identidad.



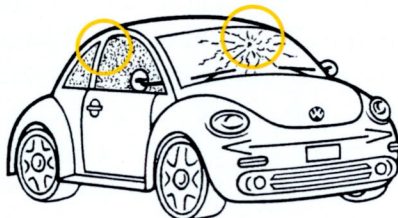
VIDRE COTXE GRUP

... NO  
PASSA  
RES

COL·LOCACIÓ  
A L'INSTANT

TOTES LES  
MARQUES  
MUNDIALS

OPEREM AMB  
TOTES LES  
COMPANYIES  
D'ASSEGURANCES



## CENTRES DE MUNTATGE VIDRE AUTOMOCIÓ

**VIDRE COTXE SARRIÀ**  
LOBO GLASS CAR, S.L.  
Avgda. Sarrià, 11-13 - BARCELONA  
Tel. 430 48 00

**VIDRE COTXE ARAGÓ**  
CRISTAL AUTO BARCELONA, S.L.  
Aragó, 489 - BARCELONA  
Tel. 231 45 08

**VIDRE COTXE  
MERIDIANA, S.L.**  
Avgda. Meridiana, 384  
(Entre Escòcia i Fabra Puig)  
BARCELONA  
Tels. 274 08 12 - 274 10 32

**VIDRE COTXE  
BADALONA**  
CRISTAL COCHE BADALONA, S.L.  
Plaça dels Països Catalans, 112  
(Final Metro Pep Ventura)  
BADALONA - Tel. 399 16 00  
Diumenges i festius:  
399 16 00 - 384 62 84 - 200 47 72

**PRECIOS ESPECIALES TAXISTAS**

## Nombrosa reunió informativa per conèixer millor l'acord sobre publicitat



Dos moments de l'assemblea informativa que sobre l'acord de publicitat es va dur a terme el passat 8 de novembre a la sala d'actes de Ciutat Grogà i que va reunir més de dos-cents taxistes en el seu dia de descans setmanal.

Les explicacions que el conseller delegat de l'IMT, Blas Alascio, va donar sobre l'abast i l'objectiu de l'acord, van obrir un torn d'intervencions dels taxistes, que van permetre aclarir alguns dubtes que tenien plantejats respecte a l'acord, al contracte d'adhesió publicat en el número 98 d'aquesta publicació, i sobre el mateix Pla de Viabilitat i Modernització.

La transparència del destí dels recursos que s'obtinguin per a l'amortització de llicències, el doble torn o el destí que es

donarà a les primeres llicències que s'amortitzin van ser alguns del punts que van reclamar una resposta del conseller delegat. Blas Alascio va recordar que tot el procés s'està desenvolupant amb la participació de les cinc associacions representatives del sector en el marc de la Taula Tècnica i que s'estan instrumentant tots els mecanismes per garantir la total transparència del procés, així com l'adopció de les mesures més adients per tal d'aconseguir una millora qualitativa del conjunt del sector.

## El Taxi, solidari amb el conflicte dels Grans Llacs



Molts taxistes de l'àrea metropolitana de Barcelona es van adherir a la campanya de solidaritat promoguda per la Plataforma Cívica per a la solució dels conflictes a la zona dels Grans Llacs en resposta a la crida de la Taula Tècnica del Taxi, i porten, des del passat 11 de novembre, un llaç negre en el seu vehicle.

Diverses institucions públiques, ONGs, sindicats, partits polítics i associacions de veïns, entre d'altres, s'han adherit a les accions i a les demandes de la Plataforma, i mentre duri el conflicte, cada dimarts, a les 20 h es fa una concentració a la Plaça de Sant Jaume com a gest de solidaritat dels ciutadans de Barcelona vers les persones que el pateixen i per exigir solucions racionals.

### Documentació que li demanaren a l'hora d'efectuar una sortida del dipòsit

#### Relativa a l'assalariat

- ✓ Alta Seguretat Social
- ✓ Certificat de cotitzacions a la Seguretat Social

#### Relativa al titular

- ✓ Alta d'empresa
- ✓ Certificat de vida laboral
- ✓ Certificació de tots els conceptes pels qual tributa en l'Impost d'Activitats Econòmiques (IAE)

#### Relativa al vehicle

- ✓ Fitxa tècnica permís de circulació
- ✓ Targeta del taxímetre
- ✓ Assegurança obligatòria
- ✓ Llicència

Al voltant de 200 congressistes es van reunir el 9 i 10 de novembre al Palau de Cristal de Lleida per participar en el VI Congrés del Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC) que per primera vegada se celebrà fora de Barcelona.

Després de dues jornades de debat, el Congrés va aprovar portar endavant un conjunt d'actuacions molt significatives per al sector del taxi de tota Catalunya.

En aquest sentit, davant la sentència del Tribunal Constitucional del passat 1

de juliol referent a la competència de les comunitats autònomes en matèria de transports, la Ponència *Reglament Nacional de Catalunya* va demanar a l'executiva del Sindicat la formació d'un grup de treball per elaborar definitivament un avantprojecte del Reglament del Taxi de Catalunya, que haurà d'estar preparat per al proper mes de maig per poder presentar-lo a la Generalitat de Catalunya i als grups polítics amb representació parlamentària.

L'avantprojecte, segons l'esmentada ponència, hauria de contemplar, entre altres aspectes, la regulació de "un taxi, un conductor", així com l'explotació del taxi per una persona física i cooperatives de treball associat, la plena i exclusiva dedicació en jornada completa tant per a l'empleador com per a l'empleat –excepte en casos de malaltia o exercici d'un càrrec públic–, l'accés a la professió, la contingentació de llicències, l'ampliació del ventall de serveis que actualment desenvolupa el taxi –paqueteria petita, transport sanitari, servei farmacèutic, etc.–, establiment d'un procediment clar i precís d'aprovació de tarifes i una reglamentació també molt més clara en relació a la lliure transmissió de llicències.

El Sindicat preveu convocar reunions amb taxistes de totes les zones i comarques de Catalunya per tal que l'avantprojecte reculli la veritable realitat del taxi de la comunitat autònoma catalana.

### Solucions al problema de la seguretat

La Ponència que va debatre aquest punt lamentà la manca de continuïtat de les iniciatives que des de les diferents administracions s'han emprès fins ara per solucionar el problema de la seguretat dels taxistes.

El Congrés va decidir sol·licitar a l'Administració autonòmica la reglamentació de l'ús obligatori per a tots els taxis de Catalunya d'un avisador lluminós com a mesura



Acte inaugural del VI Congrés del STAC amb una important presència institucional.

preventiva, ja que aquest aparell permet informar que el vehicle es troba en situació de perill, si està activat. Aquesta iniciativa ja ha estat adoptada en alguna ciutat del País Basc.

### El Sindicat es transforma en Federació

Un fet significatiu del VI Congrés va ser la decisió de transformar el Sindicat en una Federació, fet que obre la possibilitat d'afiliació de qualsevol persona física, cooperatives, radio-taxis, etc., interessats en els seus plantejaments.

D'altra banda, Miquel Tomás ha estat elegit nou President per a aquesta nova etapa per majoria absoluta i sis abstencions.

### Destacada presència institucional

El Congrés va ser inaugurat pel tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Lleida, Lluís Torres. A l'acte inaugural van intervenir Josep Condal, cap territorial de Transports de la Generalitat de Catalunya; Joan Blanch, president de l'EMT, i Jordi Guillot, diputat d'Iniciativa per Catalunya-El Verds al Parlament de Catalunya.

Tots van coincidir en subratllar que la situació del taxi de Catalunya requereix d'un ampli debat al Parlament autonòmic.

El representant de la Generalitat va manifestar que aquesta institució té previst incrementar la contractació del servei de taxi per solucionar el problema de transport escolar a Lleida, principalment a les comarques de muntanya.

Per la seva banda, el president de l'EMT va assenyalar que el PSC treballarà amb IC-Els Verds a l'hora de presentar al Parlament una proposició no de llei que permeti la reestructuració del sector i que contempli les propostes de les associacions del taxi de l'àrea metropolitana Barcelona.

## El STAB aportó más de 600 contratos de adhesión a la publicidad

El acuerdo sobre la publicidad en el taxi ha despertado especiales expectativas en el colectivo y muchos taxistas de forma individual se han acercado al Institut o a las asociaciones profesionales para pedir mayor información antes de tomar una decisión.

El Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona ha recogido entre sus afiliados más de 600 contratos y su presidente, Dionisio Gracia, ha realizado una labor personalizada de información acerca del alcance del acuerdo para el sector, para el propio taxista y para la materialización efectiva del Plan de Viabilidad y Modernización.

## La Guàrdia Urbana més propera als problemes de la ciutat

La Guàrdia Urbana de Barcelona va inaugurar el passat 21 de de novembre un nou sistema de reunions anomenada EDAS (Estructura Directiva d'Anàlisi del Serveis). Se celebraran cada quinze dies i reuniran responsables de diferents estructures del cos, per tal de fer una anàlisi i valoració en viu dels serveis i actuacions específiques que aquest desenvolupa diàriament a la ciutat i per donar una resposta immediata a les necessitats dels ciutadans.

Lluís Vidal, cap de la Guàrdia Urbana, va manifestar que amb aquest sistema s'inaugura un nou estil de gestió i participació de l'organisme per tal d'aproximar-lo molt més al ciutadà.

En aquestes reunions es preveu la reserva de places per als representants de la societat civil. El sector del taxi podrà ser present en una d'aquestes sessions.



ALQUILER DE COCHES, MOTOS  
MINI/BUS 9 P. Y FURGONETAS.

**Condiciones especiales  
Sres. Taxistas**

C/ Londres, 31 Tel. 439 38 80



Restaurante  
**Tres Hileras**

**CARNES A LA BRASA  
Y PESCADOS FRESCOS**

**TAPAS Y BOCADILLOS**

**ESPECIALIDADES GALLEGAS**

*Bodas - Bautizos - Comuniones - Convenciones  
de Lunes a Viernes Menú Especial de la Casa*

Abierto 7:30 a 2 Noche

Berlín, 22 Tels: (93) 410 38 01  
(a 50m Cooperativa) 439 51 20  
08014 Barcelona



NEUMATICOS  
**Hnos. ROJAS**

y



**ESPECIALIDAD EN:**

FENÓMETRO · EQUILIBRADO DE RUEDAS  
(DINÁMICO Y ESTÁTICO)  
COMPROBACIÓN ELECTRÓNICA DE SUSPENSIÓN

C/Aragón, 138 Tel. 453 37 32

C/Hernán Cortés, 17 Tel. 231 78 07

C/Valencia, 561 Tel. 232 64 17

**RECICLAJES  
TRADER, S. L.**



Reparación y sustitución de

Transmisión  $\left\{ \begin{array}{l} \text{Reparada} \\ \text{Semi-nueva 25\% dto.} \end{array} \right.$

Direcciones  $\left\{ \begin{array}{l} \text{Asistidas} \\ \text{Mecánicas} \end{array} \right.$

Esferas suspensión CITROËN  
SERVICIO ESPECIAL AL AMIGO  
TAXISTA (Mano de obra gratis)

C/Caballero, 61  
Telf. 490 23 71

**SERVICIO  
RÁPIDO**

**AUTO-RECAMBIOS  
ANTONIO**

**ESPECIALIDAD EN TAXIS**

- Accesorios
- Baterías
- Filtros
- Aceites

SEAT  
RENAULT  
CITRÖEN  
TALBOT  
DIESEL



**Gratis 1 hora**

Entrada c/ Aragón 63 ó Valencia 70

**C/ Aragón, 71 08015 BARCELONA**

**Tel. 226 00 12**

Son muchos los artículos que se han escrito acerca de la regulación de los taxis en los Estados Unidos y Canadá. Posiblemente uno publicado recientemente en *The Transportation Law Journal*, de la Universidad de Denver, sea el trabajo más amplio que se ha hecho hasta la fecha.

En él, el profesor Dempsey detalla la desregulación y la nueva regulación del servicio del taxi en los EE.UU. y llega a la firme conclusión de que la desregulación del taxi supuso un fracaso comercial absoluto. Sin embargo, incluso en este trabajo tan exhaustivo, el autor pasa por alto las regulaciones económicas crecientes e invasoras que ejercen los aeropuertos sobre el taxi. Tanto si el aeropuerto se encuentra físicamente dentro de los límites geográficos de la ciudad o municipalidad, como en caso contrario, la legislación del Estado otorga al aeropuerto la autoridad administrativa que permite a sus funcionarios dominar el tráfico comercial en sus carreteras. Gracias a esta autoridad, el servicio de transporte del aeropuerto por tierra en América del Norte está regulado según una variedad de procedimientos desde el punto de vista económico. Actuando como una subdivisión política, los aeropuertos controlan económicamente el transporte por tierra (taxis, limusinas y furgonetas). Además de la regulación económica, algunos regulan incluso otros aspectos como la seguridad, limpieza y comportamiento del conductor. Todos los aeropuertos norteamericanos cobran unas tarifas en concepto de servicio de aeropuertos. En este artículo se analizan estos diferentes tipos de regulaciones económicas del servicio de taxis de los aeropuertos norteamericanos.

### Regulación del aeropuerto; autodefensa

El fracaso de la desregulación de la industria del taxi en los Estados Unidos está muy bien documentada. La Dra. Sandra Rosenbloom, de la Universidad de Texas, y el Dr. Roger Teal, de la Universidad Estatal de California, han llegado separadamente a la conclusión de que la desregulación del taxi ha fracasado en lo referente a la aportación de unos beneficios sustanciales a los taxistas, empresas de taxis o usuarios.

El Dr. Paul Dempsey, al resumir los datos empíricos de estas investigaciones y otros estudios sobre concesiones, enumeró los efectos de la desregulación del taxi en veintiuna ciudades importantes de los EE. UU. con anterioridad a 1983. Dichos resultados fueron:

1. Un aumento significativo en nuevas entradas.
2. Una disminución en la eficiencia operativa y en la productividad.
3. Un aumento de la congestión del tráfico en carretera, del consumo de energía y contaminación ambiental.
4. Un aumento de tarifas.
5. Una disminución de los ingresos para el taxista.
6. Un deterioro del servicio,
7. Escasa o ninguna mejora en los costes administrativos.

En ningún otro sitio como en los aeropuertos norteamericanos se acusaron los efectos deletéreos de la desregulación del taxi. Con anterioridad a la desregulación económica de los años sesenta y setenta, hubo una o varias empresas importantes de contratación de taxis que disfrutaron de una concesión exclusiva de servicio de demanda en el aeropuerto. Las normas relativas al servicio general eran determinadas por el código ciudadano en lo referente a calificaciones, permisos, licencias y/o autoridad operadora de vehículos. El acuerdo particular constituía la garantía de un nivel mínimo de servicio durante el funcionamiento del aeropuerto. A su vez, la empresa del taxi, por el hecho de disfrutar del privilegio de un mostrador en el mismo, debía pagar una pequeña tarifa de unos centavos por cada pasajero desembarcado o un pequeño porcentaje (menor al 5%) del ingreso bruto generado por los viajes de salida de ese aeropuerto.

Poco se hablaba de la antigüedad del vehículo, la calificación del conductor, las tarifas, etc., ya que en términos generales se daba por sentado que estos aspectos se encontraban bajo el control de las autoridades municipales locales.

A finales de los años 60 y principios de los 80, con la aplicación de la desregulación de la industria del taxi, comenzó a variar esta relación. Los nuevos ingresos en la industria del taxi acostumbraban a estar descapitalizados, se ofrecían vehículos viejos y se carecía de servicio de radioteléfono.

La desregulación de la industria del taxi también redefinió el concepto de empresa del taxi en las ciudades de EE. UU., desde la relación de un empresario con un conjunto de taxistas empleados y un agente de servicios de radio, hasta las relaciones de vehículo o taxista a comisión, o pasando por zonas independientes del aeropuerto. El tiempo de espera en el aeropuerto aumentó considerablemente. Con anterioridad a la desregulación, la espera de un taxi en el aeropuerto llegó a ser de unos 30 minutos o menos muchos días. Por otra parte, los conductores de taxi valoraban el hecho de quedarse en el aeropuerto después de dejar en él a un cliente según la hora del día, sus posibilidades comerciales en otro lugar o sus negocios personales.

Con la desregulación, los nuevos operadores/propietarios no solían contar con la afiliación de una flota ni con lugares de estacionamiento privados (por ejemplo, hoteles o galerías comerciales) ni tampoco con radio. De aquí que, una vez terminada la carrera desde el aeropuerto, los taxis volvían de vacío al mismo. Esta situación hizo que esos taxistas fueran bautizados con el nombre de “Comandos de Aeropuerto”.

Por otra parte, como los pasajeros que llegan a los aeropuertos suelen ser personas que tienen que ver con la actividad económica de las ciudades o el turismo, su destino es un hotel importante, normalmente fácil de localizar. En consecuencia, los nuevos taxistas —que generalmente carecían de experiencia suficiente para dirigirse a la mayor parte de destinos— solían elegir los aeropuertos como lugar de interés primordial. Las nuevas entradas, integradas por taxistas inexpertos y empresas no asociadas de flotas de taxis, afluían a los aeropuertos norteamericanos en tales cantidades que las esperas de taxi se acercaban y excedían toda definición de lo que puede ser una competencia ruinoso para un economista. Las esperas en las líneas de taxi en los aeropuertos abiertos superaban (y siguen superando) las 3 y 4 horas en un día representativo.

Este exceso de taxis en los aeropuertos forzó a las flotas de taxi tradicionales a evitar las esperas excesivas en favor de las llamadas por radio o las paradas de taxi privadas y públicas dentro del área metropolitana, debilitando estructuralmente con ello, tal como apunta el Dr. Paul Dempsey en diversas ocasiones, la industria local de taxi.

Esta debilidad estructural se manifiesta cuando el aeropuerto abierto crea una división de la industria local del taxi. Se produce cuando se dispone de una operación de taxis (taxis de flotas despachados tradicionalmente por radio) que lleva pasajeros al aeropuerto y una segunda flota de taxis que se especializa en llevar pasajeros desde el aeropuerto.

Como es lógico, este sistema genera un viaje de ida y vuelta al aeropuerto con sólo un 50 % del precio por kilómetro. Son pocas las empresas, suponiendo que haya alguna, que transportan pasajeros o carga que pueden operar de manera rentable cobrando sólo la mitad de los kilómetros recorridos.

Las nuevas entradas en el mercado no aportaron innovaciones, ni tarifas más bajas ni mejor servicio, sino tarifas más altas y un servicio francamente deteriorado. En el aeropuerto de Phoenix, Arizona, por ejemplo, las tarifas de los taxis se elevaron un 40% en menos de un año, al tiempo que el servicio se deterioró ostensiblemente. Como había más taxis que buscaban una

demanda estable, el resultado fue el descenso del rendimiento por taxi. Esta disminución de los ingresos fue la causa de que se produjera una presión para elevar las tarifas del taxi, se añadirían unos incrementos por recogida en el aeropuerto, etc. Esto obligó al usuario a considerar la posibilidad de otras alternativas de transporte terrestre dado que el servicio era peor y las tarifas más elevadas.

Así pues, un ciclo a la baja de un servicio más malo y unas tarifas más altas dio origen a un menor uso del taxi en los aeropuertos norteamericanos. En muchos de ellos, esta degeneración del servicio de taxis tuvo como resultado la utilización de vehículos viejos de entre 15 y 20 años de antigüedad, sobre todo en el caso de aeropuertos con un trayecto breve.

Después de una espera de tres o más horas para llegar al principio de la cola, eran pocos los taxistas que querían perder su primer puesto en ella por una tarifa de cinco o seis dólares. Como medida de defensa, los administradores de los aeropuertos, instados por las asociaciones de hoteles y moteles, las cámaras de comercio, las agencias turísticas y los resultados obtenidos con sus propios estudios de mercado, se pusieron en movimiento con intención de mejorar un servicio que estaba en vías de deterioro. Muchos comenzaron autorizando vehículos y taxistas, otros fueron más allá del estacionamiento permitido y pasaron a regulaciones económicas de control de entrada, número máximo de vehículos, limitaciones de antigüedad de los vehículos y normas más rigurosas. De aquí que se haya producido un retorno a años anteriores y a un acuerdo de concesión exclusiva para el servicio de ofrecimiento de taxis en el aeropuerto.

Una nota un tanto humorística en la nueva regulación de los taxis en los aeropuertos es la creación de unas zonas de espera más agradables para los conductores. Ante las largas esperas, los taxistas se quejaban de las malas condiciones en que se veían obligados a trabajar. No existía una zona de servicios ni lavabos, venta de productos alimenticios ni zonas donde poder rehuir el calor en verano y el frío en invierno. La mayoría de los aeropuertos no autorizaban a los taxistas a hacer uso de sus instalaciones en sus terminales debido a las condiciones deplorables en que las dejaban y a la incapacidad de los funcionarios de los aeropuertos para impedir que estos taxistas se ofreciesen a los pasajeros en la terminal.

Con el fin de apaciguar a los taxistas, los administradores de la gran mayoría de aeropuertos decidieron aliviar las condiciones de las normas estrictas que se les aplicaban y, a costa de considerables gastos, instalaron una especie de “club” para el taxista. Se trata de instalaciones donde suele haber habitaciones para descansar, venta de comida y salones para hacer más llevaderas las largas esperas que se ven obligados a soportar.

En el aeropuerto más moderno de los EE. UU., el Denver International Airport (DIA) ha encargado instalar, por ejemplo, una de las zonas más espaciales destinadas a este fin y dispone de una sala con aire acondicionado provista de moqueta, comida, máquinas expendedoras de refrescos, mesas para juegos de azar y teléfonos, con el objeto de que los taxistas puedan entretenerse mientras esperan turno para llegar al aeropuerto, situado a unos dos kilómetros de distancia.

Todo esto exige capital para construcción y unos gastos de fun-

cionamiento que van a engrosar el capítulo de la supervisión y despacho del aeropuerto. Evidentemente, a cambio de este servicio, los aeropuertos cobran una cantidad por viaje a los taxistas. Dicha tarifa suele rondar los dos dólares o más y se carga a los pasajeros o aumenta los gastos de recogida, con lo que se agrava aún más la espiral del precio de las tarifas y la disminución de los clientes. Cabría suponer que los taxistas de Denver están encantados con la perspectiva de una tarifa de 35 a 50 dólares del Denver International Airport frente a los 15 dólares que reciben en el viejo aeropuerto de Stapleton. Sin embargo no es así. La presión pública obligó a la Comisión de Utilidad Pública del Estado de Colorado a abrir el mercado del taxi de Denver cuando las empresas minoritarias del taxi porfiaban por entrar en lo que consideraban un mercado lucrativo en los aeropuertos. La combinación de nuevas entradas de taxi, el trayecto en una sola dirección y el enorme incremento de las tarifas han hecho que los taxistas experimentasen una importante disminución en sus ingresos como resultado del movimiento al nuevo aeropuerto. Desgraciadamente, a la comunidad de Denver no le importa tener a los taxistas esperando en un salón cómodo, con aire acondicionado, a cambio de trayectos en taxi caros en lugar de regular el número de taxis que se necesitan realmente para cubrir la actual demanda de este servicio en el aeropuerto. No es de extrañar que los pasajeros que llegan al DIA opten por otras alternativas, como furgonetas compartidas y vehículos de cortesía. Los trayectos en taxi han disminuido entre un 40 y un 50 % sobre los que se hacían con anterioridad en el viejo aeropuerto de Stapleton.

### **Regulaciones del taxi en los aeropuertos norteamericanos: situación actual**

Conviven en los EE.UU. dos sistemas de servicio de taxi autorizado por el aeropuerto: el abierto y el cerrado. Los clasificados como “cerrados” tienen alguna forma de control de entrada. En la mayoría de los aeropuertos, esto supone una franquicia exclusiva o semiexclusiva, con dos o más empresas de taxi participantes. También podría significar cerrado en el sentido de autorización a un número máximo de taxis, si bien pueden participar todas las empresas de taxi autorizadas. “Abierto”, en cambio, significa que el aeropuerto no pone límites a la entrada.

Los aeropuertos que adoptan sistemas cerrados generan tarifas más elevadas para el aeropuerto, tienen menores recargos de taxímetro para el usuario del aeropuerto y, por otra parte, utilizan generalmente la empresa de taxi o un tercer sistema de despacho, pagado a través de contratos de concesión de taxi o tarifas de puerta, evitando con ello significativos gastos administrativos.

En estos sistemas cerrados, los aeropuertos tratan a los servicios de taxi como cualquier otro concesionario y exigen prestaciones de alto nivel y atención profesional. En unos pocos de estos aeropuertos, como los de Washington Dulles International, Ft. Lauderdale, Florida Baltimore/Washington International Airport y John Wayne Airport de California, las empresas exclusivas de taxi pagan considerables sumas y acep-

tan tipos de vehículos que se consideran bichos raros en la industria (por ejemplo, vehículos que en algunos casos no tienen más de tres años) por el hecho de servir a pasajeros de líneas aéreas según las tarifas municipales existentes y sin ningún recargo de taxímetro para el cliente. Está claro que una regulación tan apropiada para el aeropuerto consigue beneficios para todas las partes implicadas: el aeropuerto, los clientes y las empresas del taxi. En situaciones parecidas a la del Dulles International Airport, donde el vehículo taxi en el sistema cerrado debe ser conducido por su propietario, entonces incluso el taxista, perdedor seguro en la mayoría de líneas de taxi de aeropuerto abierto, resulta ganador. Los ingresos para los taxistas en este tipo de sistemas de aeropuerto cerrado son significativamente superiores a los ingresos de los taxistas en general.

### **Repercusión del mercado de los sistemas abiertos de taxi en los aeropuertos norteamericanos**

El estado significativamente deteriorado de los aeropuertos norteamericanos con un servicio tradicional ha abierto considerablemente el mercado a formas alternativas de servicios de transporte terrestre.

Figuran primordialmente entre éstas las furgonetas compartidas, el servicio de coches negros o grises y/o los vehículos de cortesía de los hoteles.

Un importante competidor para los clientes de transporte terrestre en los aeropuertos norteamericanos ha sido el concepto bastante nuevo de las furgonetas compartidas. Los servicios compartidos de ida y vuelta en los aeropuertos son relativamente recientes en los EE.UU. Mientras que los servicios contratados de furgoneta y/o limusina hace décadas que funcionan, el concepto de servicio de espera de furgoneta/limusina compartida, que traslada al pasajero “a petición” desde el aeropuerto al centro de la ciudad o a otros puntos importantes de actividad, no tiene más de quince años de antigüedad. Se inició a gran escala en California, cuando la Comisión de Servicio Público del Estado decidió que el aviso avanzado de un servicio de furgonetas de alquiler equivalía a levantar la mano en el bordillo del aeropuerto, y a partir de entonces, el concepto se ha generalizado a todo el país con éxito creciente.

En California, donde surgió el sistema, de la noche a la mañana aparecieron una serie de empresas de furgonetas que iniciaron una inmediata competencia. Sirviéndose de carteles anunciadores similares a los utilizados en los autobuses para indicar su destino, las empresas de furgonetas también anuncian su inicio y final de trayecto, se aparcan en el bordillo y esperan a que los pasajeros se acomoden en aquellos vehículos cuyo destino les conviene. San Francisco International Airport (SFO) y Los Angeles International Airport (LAX) han sido dos de los primeros en autorizar estos servicios de furgonetas de alquiler.

La entrada en esta nueva forma de transporte terrestre fue en extremo fácil. El P.U.C. de California abrevió y liberalizó el proceso de solicitud y hubo muchas nuevas empresas que

penetraron en este mercado. Hubo unas pocas empresas de considerables dimensiones y de gran capacidad operativa. SuperShuttle de LAX, por ejemplo, alcanzó el elevadísimo número de doscientas furgonetas o más en la primera fase de su desarrollo. El mercado creció con rapidez a medida que los nuevos servicios de furgonetas ofrecían precios competitivos para obligar a instalar servicios de autobús desde el centro del mercado.

Inicialmente, cuando sólo había unas pocas empresas que proporcionaban este servicio, el futuro económico de las mismas era halagüeño. El principal competidor, el servicio de autobuses, quedó desplazado ante las tarifas exageradas, además muchos viajeros de aeropuerto encontraban preferible la furgoneta compartida al deteriorado servicio del taxi. Sin embargo, aquella prosperidad tuvo corta vida, ya que en los aeropuertos de California creció rápidamente el número de empresas de furgonetas. El concepto original que constituye la base de SuperShuttle, por ejemplo, consistía en predeterminar entre dos y tres grupos a lo largo de un corredor general hasta el aeropuerto desde domicilios particulares, negocios y establecimientos destinados a alojamiento. Estos patrones y los nuevos seleccionarían el retorno de la furgoneta a lo largo de un corredor. En consecuencia, no se consideró necesaria la reserva de regreso. A diferencia del servicio de taxi de trayecto único, mediante este sistema se esperaba un tráfico con carga en los dos sentidos. Incluso con tarifas sustancialmente más bajas que el competitivo servicio del taxi, los pasajeros múltiples aislados generaban suficiente dinero para cubrir los caros y complejos sistemas de reserva por ordenador, facturación y despacho.

Desgraciadamente para SuperShuttle y otros operadores de ida y vuelta con estrategias operativas similares, los competidores descubrieron muy pronto que para hacer negocio desde el aeropuerto no era necesario llevar gente al mismo. Al mercado le faltaba fidelidad, ya que los pasajeros de aeropuerto que esperaban junto a un bordillo solían optar por subirse a la primera furgoneta que veían con un letrero que indicase el destino al que les interesaba dirigirse.

La nueva industria de furgonetas de ida y vuelta con entrada abierta al aeropuerto no tardó en fragmentarse en unas pocas empresas importantes de reserva que conducían a los pasajeros al aeropuerto y muchas furgonetas de aeropuerto que eran ocupadas masivamente en el bordillo y llevaban a los pasajeros desde el aeropuerto. Así, los gastos de los operadores de furgonetas compartidas eran similares en ciudades que tenían dos sistemas de taxi: una flota de ciudad que llevaba a la gente al aeropuerto pero no pasaba horas de espera haciendo cola para recoger pasajeros en el aeropuerto, y una flota de taxis de aeropuerto que llevaba los pasajeros a la ciudad pero que carecía de servicio de radio y de presencia en el centro, por lo que hacía el viaje de vuelta sin carga al aeropuerto.

Como se puede ver, estos sistemas, ya se trate de furgonetas o de taxis, son ineficaces en sí mismos y antieconómicos. Estos servicios de taxi y/o furgoneta de los aeropuertos acostumbran a estar integrados de vehículos aislados de propietario/operador o empresas muy pequeñas que no tienen que rendir cuentas a nadie o, en cualquier caso, a una sola persona. No tienen ningún otro sistema para seguir adelante que hacer trayectos

individuales de grupo desde el aeropuerto.

Por otra parte, a menudo se necesitan considerables recursos para salir al paso de estos competidores independientes que están estacionados en el bordillo y que porfían por encontrar pasajeros. El anterior administrador de tierra de LAX se refería recientemente a los operadores de furgonetas tachándolos de ser los creadores de una especie de ambiente de carnaval en el bordillo del aeropuerto debido a los gritos con que anunciaban sus destinos, a que arrebataban los equipajes de manos de los viajeros y a que dejaban en mal lugar a sus empresas, en tanto que otros cobraban más de la cuenta, etc. Es decir, toda una serie de problemas habituales y a la vez difíciles de controlar.

La situación se ha deteriorado hasta tal punto que los funcionarios de los aeropuertos LAX y SFO se han puesto en marcha para poner coto a esta confusa actividad y restablecer el orden en las aceras del aeropuerto. SFO intentó reducir el número de empresas de furgonetas de veinticinco a dos, pero las presiones políticas frustraron sus planes.

Cada empresa o asociación de empresas debía disponer de un solo punto de recogida en lugares determinados del bordillo, a fin de terminar con la confusión masiva que existía habitualmente, pero ante la necesidad de eliminar a un gran número de taxistas, las autoridades locales se negaron a actuar. LAX ha destinado una zona apartada de base industrial y un sistema administrativo de despacho parecido al concepto de administración de las paradas de taxi de los aeropuertos y a las furgonetas con taxímetro y destino al aeropuerto solicitadas cuando se necesitan. Sin embargo, últimamente han pasado a reducir el número de empresas de furgonetas, que en la actualidad suman un total de 45 empresas separadas.

De manera similar a las regulaciones de entrada de taxis en los aeropuertos, la mayoría de aeropuertos norteamericanos podrían beneficiarse de un amplio servicio de trayecto compartido de ida y vuelta, a fin de ser un participante calificado en la continuidad del desarrollo del servicio de trayecto compartido dentro de la comunidad.

Solamente existe sola empresa importante capaz de ofrecer un servicio eficiente en dos sentidos a un coste bajo y con gastos generales que pueden proporcionar cobertura informática y administración de un sistema de capacidad flexible.

Los beneficios comunitarios que pueden derivarse de este sistema son muchos. A los organizadores de reuniones y convenciones se les puede ofrecer un servicio de ida y vuelta de primera clase en los aeropuertos que priorice la calidad.

Los gastos administrativos del aeropuerto son más bajos sin la necesidad de supervisar los competitivos servicios de furgonetas de aeropuerto, tanto en las aceras del mismo como en otra zona.

Finalmente, los ingresos de la concesión de ida y vuelta del aeropuerto serían más elevados con un solo contrato que con varios o, lo que todavía sería peor, con servicios competitivos de entrada abierta de furgonetas. Este servicio de furgonetas de ida y vuelta sigue el modelo del próspero servicio de furgonetas de ida y vuelta de Nueva Orleans, Louisiana.

La ciudad de Nueva Orleans tiene su base económica en la industria viajera y turística y su imagen pública tiene su momento inicial en el bordillo del aeropuerto, por lo que éste

# *taxímetros Barcino*®



TAXITRONIC

## **Abre un nuevo taller Mantenimiento General del Taxi S.L en Collblanc**



Lepanto 217-219  
BARCELONA 08013  
Telf. 231.11.07 Fax. 231.96.60  
Laborables de 7h a 22h  
Sábados de 8h a 19'30h  
Domingos y festivos de 9h a 13h

Onze Setembre 18-Collblanc  
HOSPITALET 08903  
Telf. 440.36.59 Fax. 440.36.49  
Laborables de 8h a 20h  
Sábados de 8h a 13h

**NO CERRAMOS AL MEDIODÍA**

tiene una importancia vital para la comunidad, de manera especial para los comerciantes del barrio francés del centro comercial de la ciudad.

Teniendo presente este extremo, la Junta del Aeropuerto de Nueva Orleans concedió un contrato en exclusiva de ida y vuelta al aeropuerto a una gran empresa de viajes y turismo dotada de una gran experiencia en el servicio de turistas, convenciones y congresos. Dicha empresa planteó el uso de furgonetas especialmente equipadas, una técnica de ventas compleja y un personal calificado y relativamente bien pagado. El servicio resultante tuvo un enorme éxito. A partir de una propuesta inicial de 25 furgonetas, el servicio se amplió a casi 50 vehículos en un espacio inferior a dos años. Las furgonetas salían del aeropuerto como máximo cada diez minutos en dirección al barrio francés y su tarifa era equivalente poco más o menos a un tercio del servicio del taxi.

En los aeropuertos donde se ha introducido el servicio de furgonetas compartidas, el resultado concreto ha consistido en reducir los trayectos de taxi, disminuyendo con ello todavía más los ingresos del taxista en una situación de aeropuerto de entrada abierta.

Aunque no de manera tan extensa, el deteriorado estado del servicio del taxi en los aeropuertos norteamericanos también ha dado paso a un servicio personalizado y previamente contratado de servicio de vehículos conocido con el nombre de coches "grises o negros" o de "ejecutivos". Estos operadores suelen cargar entre un 15 y un 20 % más en sus tarifas que los taxis provistos de taxímetro. Como no se sirven de taxímetros, suelen estar regulados por las autoridades encargadas de las limusinas o coches especiales de alquiler, mucho menos estrictas que las ordenanzas de los taxis.

Como estos servicios previamente contratados no sufren largas esperas en las zonas del aeropuerto destinadas a los taxis, los ingresos que aportan los vehículos bastan para que éstos sean relativamente nuevos (entre uno y cinco años) y estén provistos de detalles de calidad (espaciosos sedanes, interiores lujosos, luces para lectura, teléfonos celulares, etc.). Este tipo de servicios, que en otro tiempo sólo eran utilizados por un uno por ciento de los viajeros de avión, son utilizados cada vez más por los viajeros turísticos y de negocios porque los encuentran más seguros, más limpios, más dignos de confianza y mucho más profesionales que los servicios tradicionales del taxi.

El último campo último del crecimiento del transporte terrestre surgido con motivo del deterioro de los servicios del taxi ha sido el de los vehículos facilitados por los hoteles a título de cortesía. Puesto que los hoteles ubicados en las cercanías de los aeropuertos reciben las quejas de sus clientes en relación con el coste y la mala calidad de los servicios de taxi, son muchos los que han iniciado un servicio de transporte propio a manera de ventaja competitiva. No tardaron en ser imitados por otros y pronto los principales hoteles de algunas ciudades comenzaron a ofrecer unos servicios propios de transporte terrestre en dirección al aeropuerto y de recogida del mismo. La excepción de este aumento general de los vehículos de cortesía está representado por aquellas ciudades donde las ordenanzas locales y/o los elevados niveles de servicio de aeropuerto privado

impiden que los hoteles invadan este mercado. En aquellas zonas donde ya lo han invadido, se ha dado una vez más una desviación de importantes beneficios en detrimento de los mercados tradicionales del taxi. Estos costes de transporte no son triviales para los hoteles. Sirviéndonos una vez más del moderno Denver International Airport, el Renaissance Hotel, situado al otro lado de la calle del viejo aeropuerto de Stapleton, invierte en la actualidad un millón de dólares al año llevando y trayendo pasajeros a y de DIA. El coste equivale casi a diez dólares por noche de habitación ocupada.

Lo dicho hasta aquí constituye un intento de exponer la regulación económica de los taxis en los aeropuertos norteamericanos, su exposición razonada y sus efectos sobre las formas de transporte terrestre que compiten en el mercado. Como se demuestra, las desregulaciones de los servicios del taxi en los aeropuertos norteamericanos en general han obligado a muchos funcionarios de éstos a adoptar una regulación en cuanto a la forma de entrada y tarifa correspondiente, a fin de aliviar lo que en la mayoría de los casos se ve como un serio problema de mala gestión y de aumento de tarifas. Sin embargo, dejando a un lado los aeropuertos cerrados, en los que opera una sola empresa o un número limitado de taxis, el servicio de taxis ha continuado deteriorándose bajo el sistema abierto imperante. Mientras los funcionarios locales ven claramente la necesidad de un equilibrio en el número de suministradores del servicio y la demanda del mercado, subsisten unos lazos filosóficos con el sistema de mercado abierto que hacen difícil la reforma general tanto en los aeropuertos como en las ciudades.

Las situaciones son similares en las grandes ciudades, así como los servicios que se prestan. Ello no quiere decir que cuando se apliquen medidas para corregirlas, éstas puedan ser totalmente trasvasadas de uno lugares a otros, porque el factor socioeconómico de los ciudadanos que las habitan, sus modos de vida y sus disponibilidades económicas deben ser contempladas de forma particular en el momento de adoptar soluciones.

Ray A. Mundy. Director Ejecutivo de la AGFTA - EE.UU.

Ponencia presentada en el I Congreso Europeo de Reguladores de Transporte (IATR), celebrado en Estrasburgo en octubre de 1996.

Traducción: Roser Berdagué.

## Congressos

Del 9 al 14 de desembre de 1996

**48 Reunión Anual de la Sociedad Española de Neurología**

Delegats previstos: 800

Palau de Congressos de Barcelona

Del 17 al 18 de desembre de 1996

**Jornades de la Fundació Catalana d' Hipertensió Arterial**

Delegats previstos: 500

Palau de Congressos de Barcelona

Del 8 al 16 de gener de 1997

**38th. General Conference of the Intl. Association for Exchange of Student for Technical Experience - IAESTE**

Delegats previstos: 200

Hotel Fira Palace



Del 15 al 17 de gener

**III Congrés Català d'Odontostomatologia**

Delegats previstos: 1500

Palau de Congressos de Barcelona

## Creuers turístics previstos per al desembre a l'Estació Marítima del Moll Adossat

Sábado 20	Fantastic	12.00/...
Diumenge 21	Fantastic	..... /09.00
Dilluns 30	Majestic	15.00/...
Dimarts 6	Majestic	...../03.00

Aquestes arribades són orientatives i, per tant, poden ser objecte de modificació.



## Trasmediterrània Informa

Trasmediterrània comunica que a partir del 16 de desembre fins al 12 de gener els horaris de les arribades són les següents:

### PALMA DE MALLORCA

Tots els dies de la setmana 07.30

### IBIZA

De dimarts a dijous 21.00  
Dilluns 09.00

Més informació al telèfon: 443 11 17



## ESPECTACLES AL PARC DE MONTJUÏC

### Palau Sant Jordi

III Campionat del Món Fifa de Futsal-Espanya 1996 (Semifinals i finals)	6 i 8 de desembre
Festa de Cap d'Any	31 de desembre

### Palau dels Esports

Les Dragons D'Or	13 de desembre	30.000 (aforament)
Concert de Sau	21 de desembre	25.000 (espectadors)
Festa de Cap d'Any	31 de desembre	25.000 (aforament)

## FIRA DE BARCELONA

### Els primers salons del 97

34è Festival de la Infància i de la Joventut	del 26 de desembre al 4 de gener 1997 Palaus 1,2,3 i 12	200.000
Belleza España, Certamen Nacional de Estética y Cosmética profesional	de l'11 al 13 de gener de 1997 Palaus 4 i 5	10.500
PielEspaña, Saló Internacional de la Moda en Ante, Napa i doble faz	del 17 al 20 de gener Palaus 7 i 8	8.000
BCN REGAL, Sector del regal creatiu Expohogar i FEPAP, Saló de la Papereria	del 31 al 3 de febrer Montjuïc - 2	7.000

# Optica Ruiz Urrea

Diplomado A. Ruiz Beckers  
Talleres propios. Fundada en 1924  
Ronda San Antonio, 61  
Teléfono 454 59 45  
08011 Barcelona

LENTILLAS CORNEALES - APARATOS PARA SORDOS  
(servicio de limpieza y reparación)

Monturas Nacionales y de importación. Cristales de todos los tipos.  
Distribuidor Oficial de las gafas CARTIER PARIS  
Especialistas en los multifocales invisibles, visión perfecta en todas las distancias.

**RENOVACION DEL PERMISO DE CONDUCIR**  
Si le han encontrado alguna deficiencia visual, VISITENOS y le daremos la solución.  
SUS GAFAS EN DOS HORAS

**20% de Descuento a los Sres. taxistas y familiares.**

65 años como profesionales ópticos, garantizan nuestros trabajos y servicios.

# Agenda

A l'hivern, després d'un espectacle, un TAXI

27

Teatre	Obra	Horari	Dates	Aforament
Borràs	<i>La extraña pareja</i> Direcció: Àngel Alonso Con: Paco Morán y Joan Pera	Inici: 22.00 h Fi: 24.30 h (de dim. a divendres) Inici: 22.30 Fi: 01.00 (dissab. i dium.)	abril 97	740
Condal	<i>El Retable del Flautista</i> Direcció: J. Lluís Bozzo	Inici: 22.00 h. Fi: 24.30	gener 97	699
Mercat de les Flors	<i>Manes</i> La Fura dels Baus Sala: Maria A. Capmany	Inici: 21.30 h i 19.30 (dium., i festius)	4/12/96 al 5/1/97	783
	<i>Circ Crac</i> In Fraganti amb Tortell Poltrona Sala: Ovidi Montllor	Inici: 21 h i 19 h (dium. i festius)	4/12/96 al 5/1/97	294
Nou Tantarantana Teatre	<i>Diàlegs de Cortesanes</i> Versió i direcció: Pere Sagristà	Inici: 22 h Fi: 23.10 h	9/2/97	716
Goya	<i>Esto es...un show</i> de Pedro Ruiz	Inici: 22.00	gener 97	—

## Luna Mora

Així s'anomena la nova Sala Musical que està oberta des del mes de novembre al complex Marina Village, al costat de l'hotel Arts de la Vila Olímpica. Neix amb el desig de convertir-se en un lloc de referència ineludible de l'oci nocturn de Barcelona. Ocupa dos nivells acuradament decorats amb elements vinculats a l'iconografia lunar.

Cada setmana, Luna Mora oferirà música en viu. El preu de l'entrada, que inclou la consumició, és de 1.500 ptes. de diumenge a dijous, i 1.800 divendres, dissabte i vigílies de festiu (amb excepció de festes i concerts especials).

Durant el mes de desembre l'oferta és molt variada. El dimecres 11, a les 23 h., es presenta *Paco Hilaluna*, amb "Algún asunto entre labios". El 12, a la mateixa hora, *La Búsqueda*

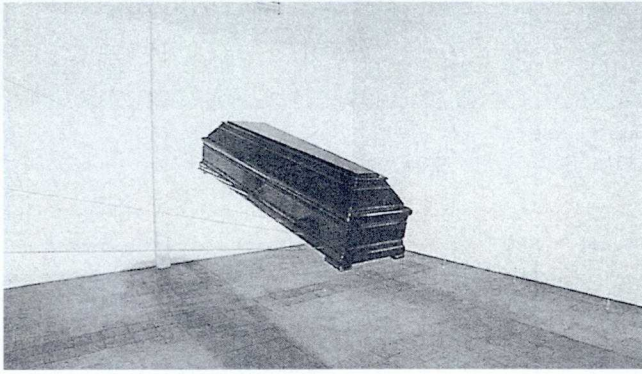


interpretarà "Psicolatín" i els dies 16, 17 i 19, a les 23.30 h, *Jake & Elwood* oferiran un homenatge als Blues Brothers  
Lloc: Marina Village, c. la Marina, 19 -21

Obert tots els dies de la setmana de 22.30 h a les 05.00 de la matinada.

Aforament: 1.200 persones. Preu amb consumició: 1500 ptes.

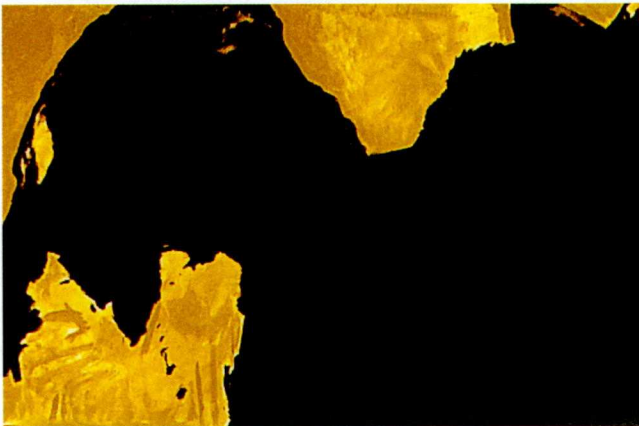
## Exposicions



Al Centre Cultural Tecla Sala de l'Hospitalet es pot visitar fins al 15 de gener l'exposició *Art espanyol per a fi de segle*. Amb aquesta important mostra, el Centre finalitza i inicia el nou any.

Tecla Sala ocupa una part de l'antiga fàbrica de filatura del mateix nom que va funcionar des de l'any 1901 fins al 1980, però la crisi del sector textil n'accelerà el tancament. Els terrenys van ser adquirits per l'Ajuntament de L'Hospitalet, i el 1988, s'inaugurava el Centre amb una exposició antològica de Josep Guinovart per la qual obtingué el premi ACCA de la crítica d'art.

Des d'aleshores, són molts els artistes que hi han vist exposades les seves obres: Hernández Pijuan, Barradas, Gerardo Ruerda, Robert Llimós, Xavier Corberó, Ricard Vaccaro, Lorens Gardy, Frederic Amat..., de manera que s'ha anant consolidant la idea inicial del Centre: ser el punt de trobada d'un art jove i viu, fugint de la dictadura de la moda i el mercat.



L'exposició que sobre l'obra del pintor nord-americà, Robert Motherwell, presenta fins al 12 de gener la Fundació Antoni Tàpies, c. Aragó, 255, està sent molt visitada pels barcelonins i la gent que arriba a la ciutat.

La mostra recull setanta quadres del membre més europeu de l'expressionisme abstracte, sempre atret pels grans temes de la vida: el naixement, l'amor, la vida o la mort. Mereixen especial menció els quadres: "Elegy to the Spanish Republic", una obra que l'autor va fer motivat per la Guerra Civil espanyola, o la dedicada a *Ulysses* de James Joyce.

Comissària de l'exposició: Dore Ashton

Horari: de dimarts a diumenges, d'11 a 20 h. Dilluns, tancat.

## S'ha de veure

Encara hi és a temps!!

El taxi i el taxista són molt sovint tema central de guions cinematogràfics i televisius. Des de fa alguns mesos, la cartelera de la ciutat ens ofereix dues pel·lícules, TAXI i BWANA, dirigides per dues grans figures de la cinematografia espanyola, Carlos Saura i Imanol Uribe, respectivament.

### TAXI

Direcció: Carlos Saura

Guió: Santiago Tavernero.

Fotografia: Vittorio Storaro

Cinemes: Icària Yelmo (sala 6)

Port Olímpic

### BWANA

Direcció: Imanol Uribe

Guió: Imanol Uribe, Joan Potan i Francisco Pino.

Fotografia: Javier Aguirresarobe

Cinemes: Alexis

Rambla Catalunya, 90

Barcelona

Verdi (Sala 6)

c. Verdi, 40

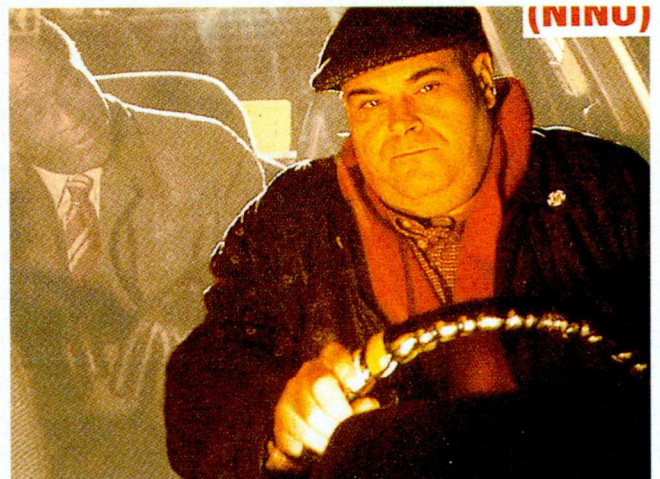
Barcelona

### A propòsit de TAXI

Fragments de l'entrevista a Carlos Saura feta per la periodista Paula Ponga per a FOTOGRAMAS (Octubre 1996, pág. 137).

**"No sé si podré volver a subir en un taxi después de la película... Es que es un título muy comprometido... Puede hacer pensar que generalizamos, y esa no es la idea de la película. Que unos taxistas cometan fechorías no quiere decir que sean todos así. Pensamos introducir un taxista bueno, pero resultaba bastante artificioso."**

**"El tema de taxi no es sólo un tema de hoy, sino de mañana y de pasado. La intolerancia, los grupos paramilitares que se toman la justicia por su mano, los fundamentalismos religiosos, el racismo, que es la forma en que los países ricos se defienden de los pobres... Todo eso, desgraciadamente irá a más, se recrudescerá. Pero yo he pretendido que no fuera una película ocasional, costumbrista, y darle una dimensión a futuro, un tanto expresionista en el tratamiento de los personajes."**



**La secció d'Objectes Perduts de l'Institut Metropolità del Taxi rep diàriament notes o trucades d'agraïment de diferents usuaris dirigides a diversos professionals del taxi que fan tot el possible perquè aquells puguin recuperar els objectes que es deixen o obliden per distracció a l'interior dels vehicles.**

**Fins al mes d'octubre, els usuaris van expressar el seu agraïment als següents professionals taxistes:**

Nom	Llicència	Agustín Diéguez P.	911	Ramón Pinadero H.	4200
		Vicente Puy B.	924	Honesto López P.	4281
Juan Antonio F.	15	Miguel Albar L.	1079	Gloria Serrano	4289
Nicanor Salazar D.	133	José Pujades B.	1175	Alejandro Fortea I.	4374
José Ramón de la H.	166	Rafael Antolínez R.	1218	José Sánchez C.	4585
Francisco Venteo M.	194	José Martí B.	1357	Julián Esteo S.	4766
Amelio Pujada C.	227	Manuel Córdoba G.	1400	José Javier Oro S.	5290
Juan Moreno L.	254	Antonio López C.	1447	Federico Martín R.	5396
José Foix C.	296	Antonio Castro R.	1474	Juan Boix B.	5419
Amable Lorenzo Cl.	399	José M <sup>a</sup> García P.	1516	Juan Dionisio Arroyo	5696
Luis Bartolomé G.	420	Manuel González	1725	Francisco Santero H.	6168
Domingo Gumbau G.	475	Carlos Figueras S.	2032	Anastacio Durán S.	6176
José Moreno S.	532	Eduardo Galera M.	2062	Juán José Salcedo V.	6230
Ginés Boneu Godos	560	Amable Fernández G.	2087	Antonio García J.	6246
Julio García D.	584	Gregorio Torrubiano	2118	Aniceto Tomás F.	6700
Félix Madrid	592	Juan Quirós P.	2322	Pedro Gómez C.	7072
Manuel Devesa	716	Luis Benítez	2411	Samuel Pirarch A.	7600
Elías Urquería M.	617	Cristina Ortiz M.	2497	Manuel Rodríguez V.	7618
Pedro Requena V.	637	Manuel González	2981	José Aranda B.	7799
Ángel Sanjosé R.	653	Jorge García	3021	Joaquín Cruz G.	8037
José Hernández G.	672	Isidro Ferrer R.	3301	Salvador Gil A.	8252
Evaristo Agudero	676	Castor García R.	3440	Ángel Vilanova S.	8344
Cándido Carretero P.	683	Francisco Martínez C.	3476	Jorge Garzón B.	8517
Enric Aliana N.	708	Mariano Bandrés A.	3629	Rafael del Olmo G.	8915
Claudio González R.	809	Francisco Izquierdo Q.	3654	Antonio J. Grao E.	9315
José Martínez P.	826	Ángel Pérez P.	3716	Francisco Martínez C.	9582
Alfredo López L.	833	Pedro Esteban E.	3921	José Fernández P.	9741
Luis Aguilera A.	855	José Moreno M.	4053	Manuel Llorente del C.	9781

Manuel Rodríguez	9999
Juan Gómez C.	10051
José Cano M.	10078
Antonio Torrecilla M.	10363
José Roca S.	10419
Lluís Gobeo B.	10572
Saturnino López L.	10628
Manuel Brea V.	10858
José Barrera B.	10916

### Gratificació

El passat 11 d'octubre, a les 20.30 h, una usuària es va deixar a l'interior d'un taxi una bossa de lona de color marró, que contenia un joier i uns canelobres. El servei es va iniciar a El Corte Inglés de la plaça de Catalunya amb destinació Via Augusta/Vallmajor.

L'esmentada usuària anuncia que gratificarà la recuperació de la seva bossa amb el mateix valor del seu contingut, ja que tots els objectes tenien un important valor sentimental.

Si vostè és el taxista al·ludit, pot trucar al telèfon:

209 31 35.

Demaneu per la Sra. Mir.



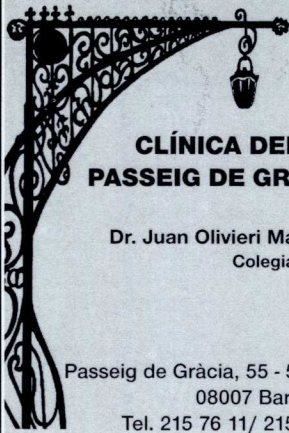
Ajuntament de Barcelona

Oficina de Troballes  
c. Ciutat, 9  
08002 Barcelona  
Telèfon: 402 31 61  
Horari: de dilluns a divendres de 8.30 a 14.30 hores.

### Relació de taxistes que han dipositat objectes a l'Oficina de Troballes de l'Ajuntament de Barcelona

Gerardo Martínez	598
Miguel Izquierdo	681
Modesto Barela	876
Juan Manuel Martín	1432
Josep M. Pérez	1436
Josep López	1486
Daniel Gargallo	1501
J. Luís Álvarez	1516
M. Rosa Canalda	1561
Agustín Santos	1578

Ramón Cerquides	1829	Carlos Rodríguez	5898
José A. Hidalgo	2188	Claudio Rincón	7609
José García	2479	José López	7775
Rubén Rodríguez	2866	Francisco Cascajosa	8070
Esteve Cortés	3091	Jesús Vázquez	8216
Vicente Coronas	3160	Daniel Cano	8515
Francisco Gallego	3227	Diego Martínez	8668
Alberto Lorenzo	3315	José Miguel A.	8805
Jesús Cifuentes	3317	José Pau A.	8925
Eduardo Bou	3349	Adolfo Cabezas	8953
J. Antonio Rivera	3498	Francisco Aguilar	9628
Juan Carrero	4072	Mariano Donaire	9856
Atanasio Navajo	4612	Rafael Llansa	9914
Francisco Muñoz	4921	Luis A. Marchante	10147
Fco. Javier Gamarra	5030	Raimundo Guijarro	10441
Pedro J. Navarro	5354		



**CLÍNICA DENTAL  
PASSEIG DE GRÀCIA**

Dr. Juan Olivieri Maydana  
Colegiado 936

Passeig de Gràcia, 55 - 57 8º5ª  
08007 Barcelona  
Tel. 215 76 11/ 215 16 56

**PROGRAMA DE SALUD E HIGIENE BUCAL**

Especial para el Colectivo del Taxi

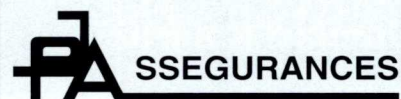
VALE GRATUITO PARA

**1 REVISIÓN ODONTOLÓGICA  
1 HIGIENE DENTAL**

30% DE DESCUENTO SOBRE HONORARIOS  
PROFESIONALES

Oferta extensiva únicamente para familiares directos

- ODONTOLOGÍA GRAL.
- ESTÉTICA DENTAL
- BLANQUEAMIENTO
- PERIODÓNIA
- ORTODÓNIA
- ENDODÓNIA
- IMPLANTES  
OSTEOINTEGRADOS



Agencia de seguros

- Bajas por enfermedad o accidente
- Hogar, comercio, autos, motos
- Pymes, planes de jubilación
- Seguros para taxi, etc.

Valencia, 7 Parking Roma 2000 local 8  
08015 BARCELONA Tel/Fax: 226 86 86

**¡PARKING GRATUITO!**

RADIADORES  
AUTOMOVILES  
**RADIAUTO**

Venta y reparación. Limpieza de circuitos.  
Sistema automático con la máquina LAV. RA; MON  
que garantiza la limpieza del circuito al 100%  
en un tiempo record

**Nuevos 18 meses  
de garantía y montaje gratis.**

PRECIOS ESPECIALES  
Marqués de Foronda, 13 (Horta)  
Tel. 420 66 29

**RECAMBIOS  
TAXI-AUTO S.L.**



**ACCESORIOS**

Central: Castillejos, 306 - 08025 Barcelona  
Tel. 436 04 00 - Fax 436 04 05

Cartellá, 189 - 08031 Barcelona  
Tel. 357 44 54

**RECAMBIOS EN GENERAL  
AL SERVICIO DEL TAXI**

OFRECEMOS GRANDES  
DESCUENTOS

HORARIO: de 8 a 20 horas

*NO CERRAMOS AL MEDIODIA*

**Taxímetros  
Paco**



- Instalación y reparación de  
Taxímetros de todas las  
marcas.
- Instalación GLP - Emisoras y  
radio-cassettes.

Gerard Piera, 9  
(esq. Carlos III) Tel. 330 10 66

**Romabell, s.l.**

Taller de reparación de automóviles  
siempre al servicio del

**TAXI**

Pº. Universal, 9-13 - 08031 BARCELONA  
Tel. 427 13 54

*NUEVO TAXI  
LAGUNA RN 2.2 Diesel.*



**LIBRE**



**BETAUTO**

Ctra. de Mataró, 23-25 • 08911 BADALONA  
Tel.: 464 24 24 • Fax: 464 36 18

# TX30 TAXITRONIC SYSTEM



INTERFACOM, S.A.  
BARCELONA (SPAIN)

**SEAT**  
Grupo Volkswagen

## Auto Fuber

Servicio Oficial SEAT del Poble Nou

¿quí fabricamos el nuevo  
**SEAT TOLEDO TAXI TDi**



En Auto Fuber le vendemos  
su **SEAT TOLEDO TAXI**

El mejor servicio

Post-Venta

Calidad - Precio

Aquí asistimos  
su **SEAT TOLEDO TAXI**



Nuevo **TOLEDO TAXI TDi**

**Auto Fuber**

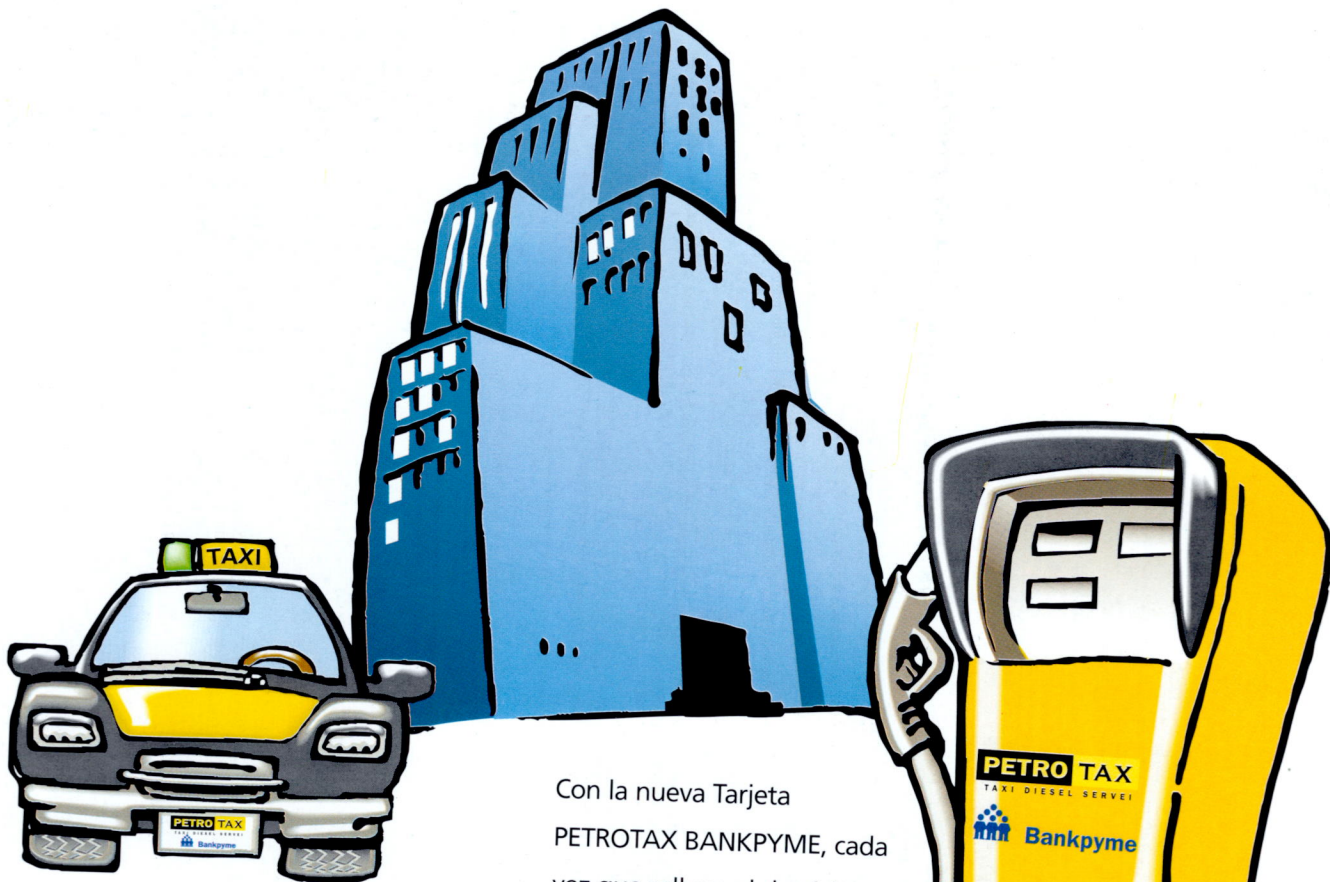
Le vende el Taxi más rentable  
por el

*precio más económico.*

solo en **Auto Fuber**

**TALLER DE URGENCIAS SABADOS Y DOMINGOS TODO EL AÑO.**

Exposición Venta, Talleres y Recambios, **Badajoz, 52**, Tel. 485 00 49



Con la nueva Tarjeta PETROTAX BANKPYME, cada vez que rellene el depósito de su taxi, usted pagará 5 pesetas menos por cada litro de gasóleo. Tendrá un medio de pago especialmente pensado para los taxistas y muy pronto disfrutará de muchas y nuevas ventajas exclusivas para nuestros titulares.

En Bankpyme los taxistas encontrarán fórmulas de inversión con ventajas fiscales, créditos flexibles y un Plan de Previsión del Taxista que incluye un Seguro Renta Familiar y un Complemento de Enfermedad. Nuestros Planes de Pensiones y Jubilación ofrecen además la mejor respuesta para garantizarse un mañana tranquilo.

Ahora, no lo dude, visite cualquiera de nuestras oficinas y solicite su Tarjeta PETROTAX BANKPYME. Automáticamente disfrutará de todos los privilegios que ofrece nuestra tarjeta a los profesionales del taxi.

# LLENE EL DEPÓSITO DE VENTAJAS CON ESTA TARJETA



**Bankpyme**  
Banco de la Pequeña y Mediana Empresa

## OFICINAS DE BANKPYME EN BARCELONA Y SU PROVINCIA

Travessera de Gràcia, 11  
Parking gratis en edificio)  
08021 - Barcelona

Manigua, 2  
08027 - Barcelona

Muntaner, 562  
08022 - Barcelona

Escoles Pies, 76  
08017 - Barcelona

República Argentina, 6  
08023 - Barcelona

Pza. Progrés,  
08224 - Terrassa