

# TAXI 63

Taxi Metropolità de Barcelona

Setembre 1991



*taxímetros Barcino*<sup>®</sup>

Distribuidor exclusivo: **TAXiTRONiC**

## NUEVOS SERVICIOS



**ARGO-KIENZLE**

V E N T A

M O N T A J E

R E P A R A C I O N

## ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL(\*)

(\*) Solo en Lepanto 217-219

**MARIA BARRIENTOS, 5**

De Lunes a Viernes

De 8 a 13 h. y de 15 a 19 h.

TEL. : 339 78 63

**LEPANTO, 217-219**

Laborables abierto desde las 7 h.

Domingos y festivos de 9 a 13 h.

TEL. : 447 15 61

---

# S U M A R I

---

**Edita**  
**Entitat Metropolitana**  
**del Transport (EMT)**

**Consell Assessor:**  
Gaspar Coll  
Amparo Gómez  
Xavier Labori  
Joan Laporta  
Andreu Nebot

**Gestió i Publicitat:**  
CETRAMSA  
Avinyó, 32  
Barcelona

**Coordinació i direcció:**  
P. Rocío Terán

**Publicitat:**  
Elvira Cerdà  
Telf. 4124466

**Producció General:**  
Districte  
Publicació mensual  
**Director:**  
Ricardo Feriche

**Col.laboradors**  
**en aquest número:**  
Estudi realitzat per : SET  
Serveis d'Enginyeria del  
Transport, S.SA.

**Fotografia:**  
Màrius Brossa

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

**Certificat per:**  
L'Il.lm Sr.  
Francesc Lliset i Borrell,  
Secretari General de l'EMT

**Impressió:**  
System, BCN,SL

**Dipòsit Legal:**  
B 27521-1983

**Coberta:**  
Aeroport de Barcelona  
Màrius Brossa

---

## **Amb el nou Aeroport, el taxi millora la seva imatge**

Pàg.4

---

## **Un proyecto de futuro**

Pàg.6

---

## **Evaluación del servicio**

Pàg. 6

---

## **Tráfico regular Tendencia estabilizadora**

Pàg.8

---

## **Septiembre, mes de más tráfico**

Pàg.12

---

## **Viernes, día con mayor número de entradas**

Pàg.15

---

## **Catorce horas de intensa actividad**

Pàg.16

---

## **El taxi en el Aeropuerto de Barcelona**

Pàg.16

---

## **Escenario de futuro**

Pàg.30

---

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

---

# FIAT TEMPRA



El último gran éxito de FIAT tiene 3 volúmenes: el coeficiente aerodinámico (0,28) –el más bajo entre sus competidores–, un amplísimo espacio interior y el maletero más grande de Europa dentro de su segmento (500 dm<sup>3</sup>).

Incorporar los últimos avances del mundo del automóvil e integrarlos en un sólo vehículo ha sido el gran éxito de FIAT. Es el nuevo TEMPRA con motor transversal, tracción delantera, suspensión independiente y doble circuito de frenos en X.

En cuanto al resto del FIAT TEMPRA, amigo taxista son sensaciones que hay que sentir en vivo.

TEMPRA 1,4 (78 CV)	Precio Final	<b>1.275.000,-</b>
TEMPRA 1,9 (Diesel)	Precio Final	<b>1.510.000,-</b>
TEMPRA T.D. (Aire Climatizado)	Precio Final	<b>1.915.000,-</b>

Ven a conocerlos a tu Concesionario.

**MERIDIANA  
MOTORS.S.A.**

Concesionario

**FIAT**

AV. MERIDIANA, 326 - TEL. 349 30 58 - 08027 BARCELONA  
NAVAS DE TOLOSA, 268 - TEL. 340 60 16 - 08027 BARCELONA

## CON EL NUEVO AEROPUERTO, EL TAXI MEJORA SU IMAGEN

Los recientes trabajos de remodelación y ampliación de El Prat han exigido, como es lógico, iniciar un proceso de reorganización del funcionamiento del taxi. En los últimos años, la estructura del antiguo aeropuerto de Barcelona impedía disponer de espacios adecuados para la ordenación de la flota, produciéndose las habituales colas de taxis que deterioraron no sólo la imagen del aeropuerto, sino también la del propio sector.

Ante esta nueva coyuntura, la EMT ha elaborado un «Proyecto de Ordenación y Gestión del Taxi en el Aeropuerto de El Prat», proyecto que la Revista del Taxi reproduce íntegramente en este número por su interés para el sector.

En él se hace previamente un análisis de la demanda de taxis en las tres terminales aéreas, que permitió definir posteriormente con mayor criterio la ordenación del área de aparcamiento o zona de espera de taxis y las respectivas paradas en las nuevas terminales de Puente Aéreo, Nacional e Internacional. Finalmente, el mencionado Proyecto define los objetivos del Centro de Gestión del Taxi que se ubicará en El Prat, así como su filosofía de funcionamiento. Los nuevos planteamientos de ordenación del Aeropuerto de Barcelona permitirán al profesional taxista realizar su trabajo con una mayor racionalidad. La información puntual que sobre el movimiento aéreo y de pasajeros recibirá a través de un moderno sistema informatizado y de señalización le permitirá trabajar con mayor comodidad, rentabilizando en todo momento su tiempo de trabajo. Así los taxis que lleguen al aeropuerto con pasaje no regresarán vacíos a la ciudad, porque conocerán a priori las llegadas de nuevos pasajeros y, por tanto, la posibilidad de nuevas carreras.

En el Centro de Gestión del Taxi, el taxista encontrará la coordinación, así como el apoyo técnico y humano imprescindibles para cumplir lo mejor posible con su trabajo y saber moverse de forma efectiva en el interior del recinto del aeropuerto.

Sin lugar a dudas, la remodelación de los espacios destinados al taxi ha sido una oportunidad para mejorar la imagen del sector en el conjunto del Aeropuerto e incidirá positivamente en el incremento del número de carreras y en la valoración del servicio por parte del usuario. A corto plazo, el taxi debe ser una alternativa válida del coche particular en los desplazamientos al nuevo Aeropuerto de Barcelona.

## AMB EL NOU AEROPORT, EL TAXI MILLORA LA SEVA IMATGE

Els últims treballs de remodelació i ampliació de El Prat han exigít, com és lògic, iniciar un procés de reorganització del funcionament del taxi. En els darrers anys, l'estructura de l'antic aeroport de Barcelona impedia disposar d'espais adequats per a l'ordenació de la flota, produint-se les habituals cues de taxis que van perjudicar no tan sols la imatge de l'aeroport, sinó també la del propi sector.

Davant d'aquesta nova conjuntura, l'EMT ha elaborat un «Projecte d'Ordenació i Gestió del taxi a l'aeroport de El Prat», projecte que la Revista del Taxi reproduceix íntegrament en aquest número perquè és de molt interès per al sector.

En ell es fa prèviament una anàlisi de la demanda de taxis a les tres terminals aèries, que va permetre definir posteriorment

amb major criteri l'ordenació de l'àrea d'aparcament o zona d'espera de taxis i les respectives parades en les noves terminals de Pont Aeri, Nacional i Internacional.

Finalment, l'anomenat Projecte defineix els objectius del Centre de Gestió del Taxi que s'ubicarà a El Prat, així com la seva filosofia de funcionament.

Els nous plantejaments d'ordenació de l'Aeroport de Barcelona permetrà al professional taxista realitzar el seu treball amb una major racionalitat. La informació puntual que sobre el moviment aeri i de passatgers rebrà mitjançant un modern sistema informatitzat i de senyalització li permetrà treballar amb major comoditat, rendibilitzant en tot moment el seu temps de treball. Així els taxis que arribin a l'aeroport amb passatge no tornaran buits a la ciutat, perquè coneixeran a priori les arribades de nous passatgers i, per tant, la possibilitat de realitzar noves carreres.

En el Centre de Gestió del Taxi, el taxista trobarà la coordinació, així com el recolzament tècnic i humà necessaris per desenvolupar de la forma més adient el seu treball i saber moure's de forma efectiva a l'interior del recinte de l'aeroport. Sens dubte, la remodelació dels espais destinats al taxi ha estat una oportunitat per millorar la imatge del sector en el conjunt de l'Aeroport i incidirà de forma positiva en l'increment del nombre de carreres i en la valoració del servei per part de l'usuari. A curt termini, el taxi ha de ser una alternativa vàlida del cotxe particular en els desplaçaments al nou Aeroport de Barcelona.



# UN PROYECTO DE FUTURO

Para elaborar el Proyecto de dimensionamiento, diseño y ordenación de los espacios aeroportuarios destinados al servicio de taxi en El Prat se ha procedido previamente a la caracterización de la demanda de este servicio, particularizando el estudio, en la medida de lo posible, en las tres terminales proyectadas en la reciente remodelación del mencionado Aeropuerto: Puente Aéreo, Nacional e Internacional. Asimismo, las estadísticas de tráfico aéreo y diversas tomas de datos realizadas han servido para entender la importante función que desempeña el sector en el Aeropuerto.

## Hábitos dispares

A partir de este análisis se observa que los hábitos de los usuarios y los motivos de viaje varían sensiblemente en función de la terminal de que se trate. Los usuarios de cada terminal obedecen a unos perfiles característicos, con mayor o menor predisposición a utilizar el taxi como medio de enlace con el Aeropuerto. El comportamiento

de los pasajeros es también diferente en función de si se dirigen o parten del mismo. Esta dispersión de comportamientos aconsejó realizar el análisis de la demanda de forma sectorial, es decir, por terminales y por entradas y salidas de pasajeros del Aeropuerto; no obstante, ha sido también de interés el tratamiento global, que ha permitido obtener una visión conjunta del servicio. Por otra parte, el "Estudio de aproximación para el dimensionamiento de la flota de autotaxis necesaria en el Aeropuerto del Prat", realizado por la CMB (Corporación Metropolitana de Barcelona) en 1988, ha sido otra fuente de información básica para la obtención de parámetros definidores del nivel de captación del servicio del taxi, que además se ha completado con un trabajo de campo suplementario destinado a investigar el movimiento de taxis en la nueva terminal del Puente Aéreo (entradas y salidas) y la ocupación de los taxis con pasaje que llegan y salen de cualquier terminal del Aeropuerto de El Prat.

## EVALUACION DEL SERVICIO

El análisis de la demanda, que se detalla seguidamente, pretende tipificar, en la medida de lo posible, el comportamiento del sector del taxi que opera en el Aeropuerto de El Prat, con el fin último de evaluar las necesidades reales de la flota y conseguir un ajuste óptimo entre oferta y demanda. Este estudio se centra básicamente en la cuantificación de los servicios en taxi generados en el Aeropuerto que están relacionados con los pasajeros procedentes de vuelos con destino a Barcelona.

### Una mirada al comportamiento de la demanda

El comportamiento de la demanda del servicio de taxi en el Aeropuerto barcelonés se basa en un conjunto de hipótesis y consideraciones, que puede resumirse en los siguientes puntos:

\* existe una correlación lineal entre el volumen de tráfico aéreo regular de pasajeros y el volumen de servicios en taxi con origen y destino en el aeropuerto, lo que significa que los

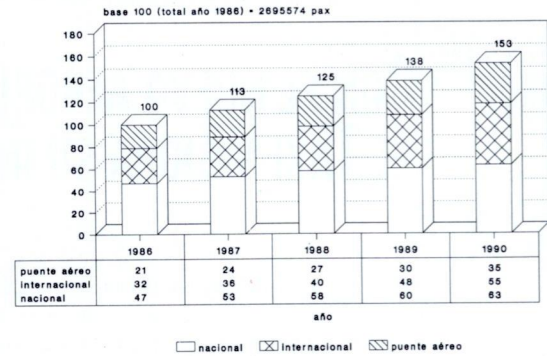


GRAFICO 1:

VARIACION ANUAL ENTRADA PASAJEROS ( tráfico regular )

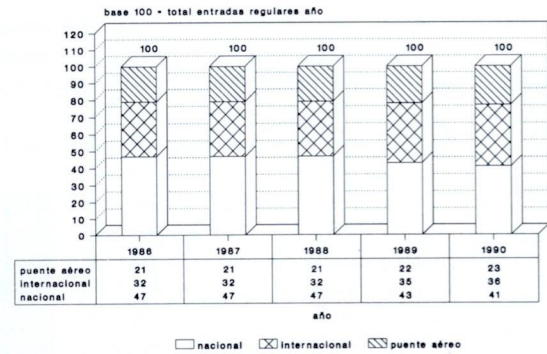


GRAFICO 2:

REPARTO ENTRADA PASAJEROS ( tráfico regular )

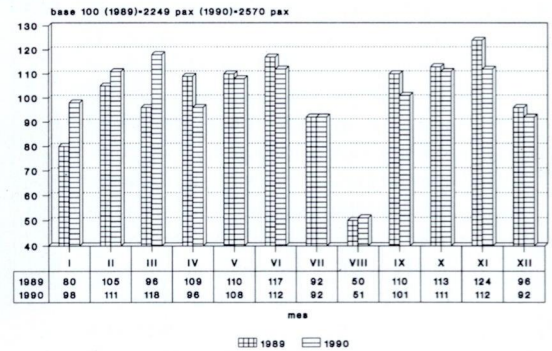


GRAFICO 6:

ENTRADA PUENTE AEREO ( tráfico regular )

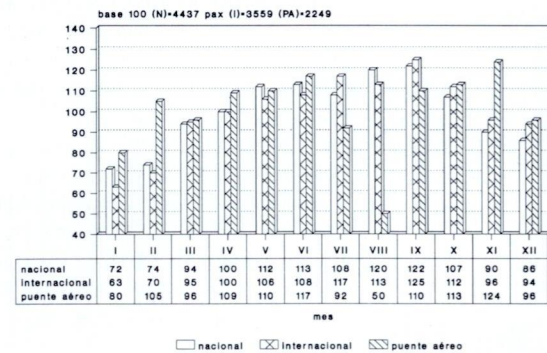
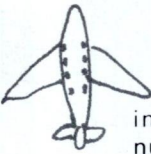


GRAFICO 7:

VARIACION MENSUAL ENTRADA PASAJEROS ( tráfico regular clasificado ) ( 1989 )





incrementos o reducción del número de servicios de taxi se producen en la misma proporción que el tráfico regular, es decir, ambos tienen la misma curva de variación temporal.

\* el tráfico no regular se descarta en la hipótesis anterior, porque sigue unas pautas de comportamiento distintas a las del tráfico regular por lo que respecta a la utilización del taxi, ya que se trata de un tráfico de viaje organizado, trasladado habitualmente a los aeropuertos en autocar.

\* las estadísticas de tráfico aéreo disponibles permiten obtener las curvas de variación mensual y semanal de los flujos correspondientes a cada terminal, distinguiendo entre entradas y salidas. Estas curvas suponen una simplificación importante para la caracterización de la demanda en taxi.

\* El "Estudio de aproximación para el dimensionamiento de la flota de autotaxis necesaria para el Aeropuerto", antes mencionado, define las curvas de variación diaria de las entradas y salidas de taxis ocupados en los dos terminales existentes en aquel entonces: nacional (que incluía el Puente Aéreo) e Internacional. Allí también se define el porcentaje de viajeros que realizan el desplazamiento a/desde el Aeropuerto en taxi.

\* Para completar la información recogida en el estudio anterior se ha llevado a cabo un seguimiento de la parada de taxis de la nueva terminal del Puente Aéreo con el propósito de diferenciar el comportamiento del tráfico de esta terminal con la demanda estricta de vuelos nacionales que con anterioridad a la remodelación compartía la

misma terminal.

\* La recogida de información se realizó los días 27 de febrero (miércoles) y 1 de marzo (viernes) de 1991 y se contabilizaron los taxis con pasaje que llegaron y salieron de la terminal del Puente Aéreo entre las 7 h. y las 23h. en intervalos de 15 minutos. Posteriormente se realizó un muestreo para determinar la ocupación media de los taxis en función de la terminal de destino o procedencia de los usuarios.

\* Para la mejor comprensión de los datos obtenidos, el estudio se ha dividido en tres partes. Así, en la primera se indican las cifras de tráfico más significativas del Aeropuerto entre los años 1986 y 1990: variaciones anuales, mensuales, diarias y horarias, valorando en cada caso la incidencia absoluta y relativa por tipos de tráfico. En la segunda se establece la correlación entre las entradas de pasajeros (llegadas de vuelos) y las carreras en taxi generadas en el Aeropuerto. Finalmente se ofrece la definición de los criterios utilizados para dimensionar y ordenar el área de aparcamiento de los taxis y las paradas correspondientes a las tres terminales.

\* Para evitar posibles confusiones en la terminología adoptada, se alude en todo momento a entradas y salidas de pasajeros. Las entradas se refieren a viajeros llegados al Aeropuerto en avión que pueden tomar el taxi para llegar al punto final de destino. Las salidas hacen referencia a los viajeros que acuden para coger el avión y que han utilizado el taxi como modo de acceso al Aeropuerto de El Prat.

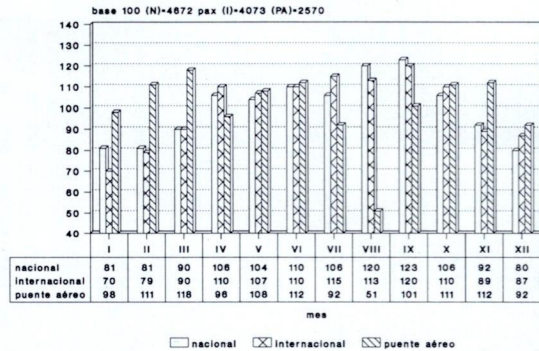
## Variación anual del Tráfico regular de pasajeros TENDENCIA ESTABILIZADORA

Entre los años 1986-1990, las entradas de pasajeros en tráfico regular han experimentado un crecimiento global del 53%, de 2.695.574 a 4.130.005, que corresponde a un incremento anual del 11,2%.

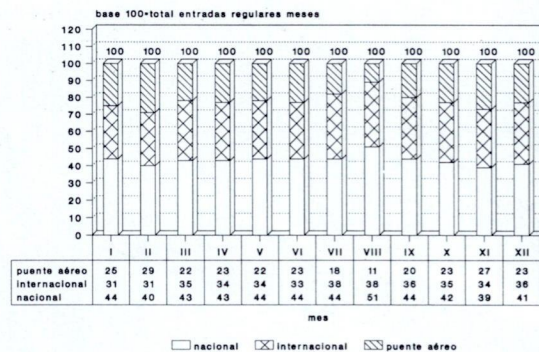
Por tipos de tráfico, el incremento medio anual experimentado en el mismo período se resume en los siguientes datos:

Nacional 7,7% (de 1.268.082 a 1.705.394); Internacional 14,9% (de 851.628 a 1.486.701) y Puente Aéreo 13,0% (de 575.864 a 937.910).

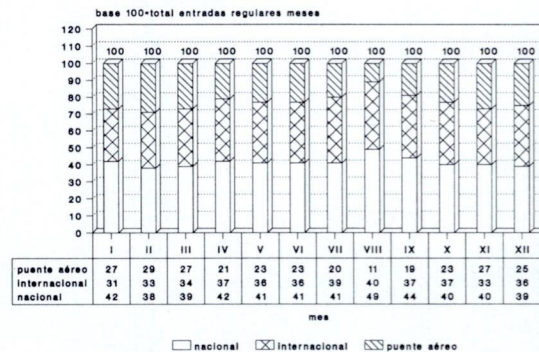
(Gráficos: 1 y 2. Pág.6)



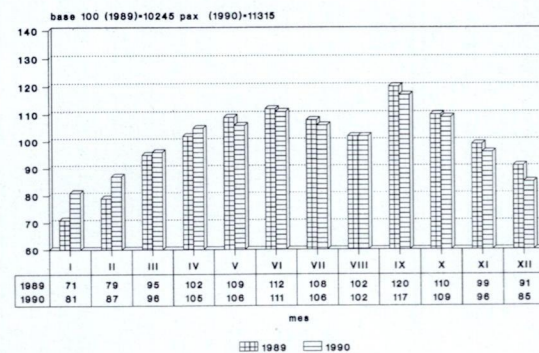
**GRAFICO 8:**  
VARIACION MENSUAL ENTRADA PASAJEROS  
( tráfico regular clasificado ) ( 1990 )



**GRAFICO 9:**  
REPARTO ENTRADA PASAJEROS POR MES  
( tráfico regular ) ( 1989 )



**GRAFICO 10:**  
REPARTO ENTRADAS PASAJEROS POR MES  
( tráfico regular ) ( 1990 )



**GRAFICO 3:**  
ENTRADAS TOTALES ( tráfico regular )



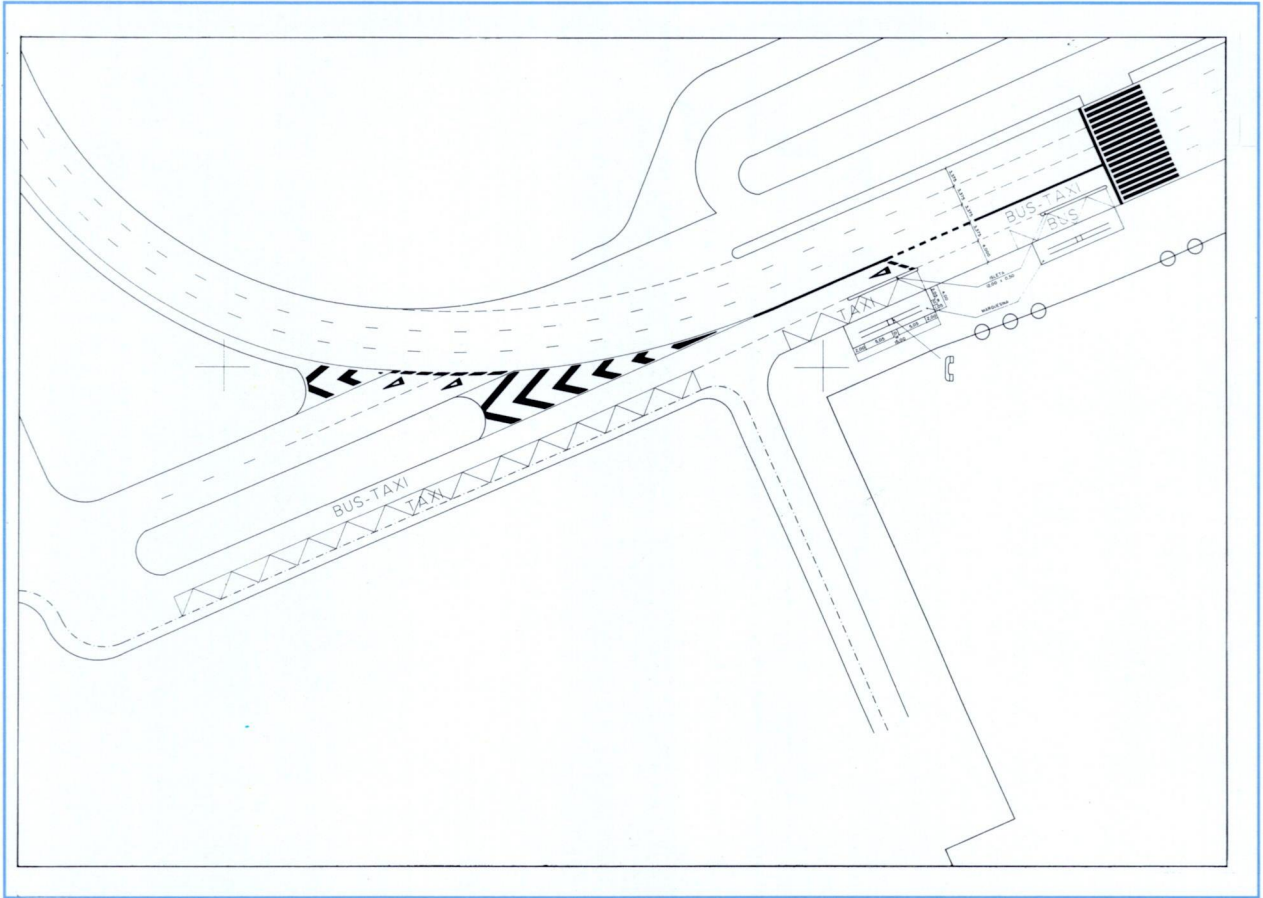
EC-CSK



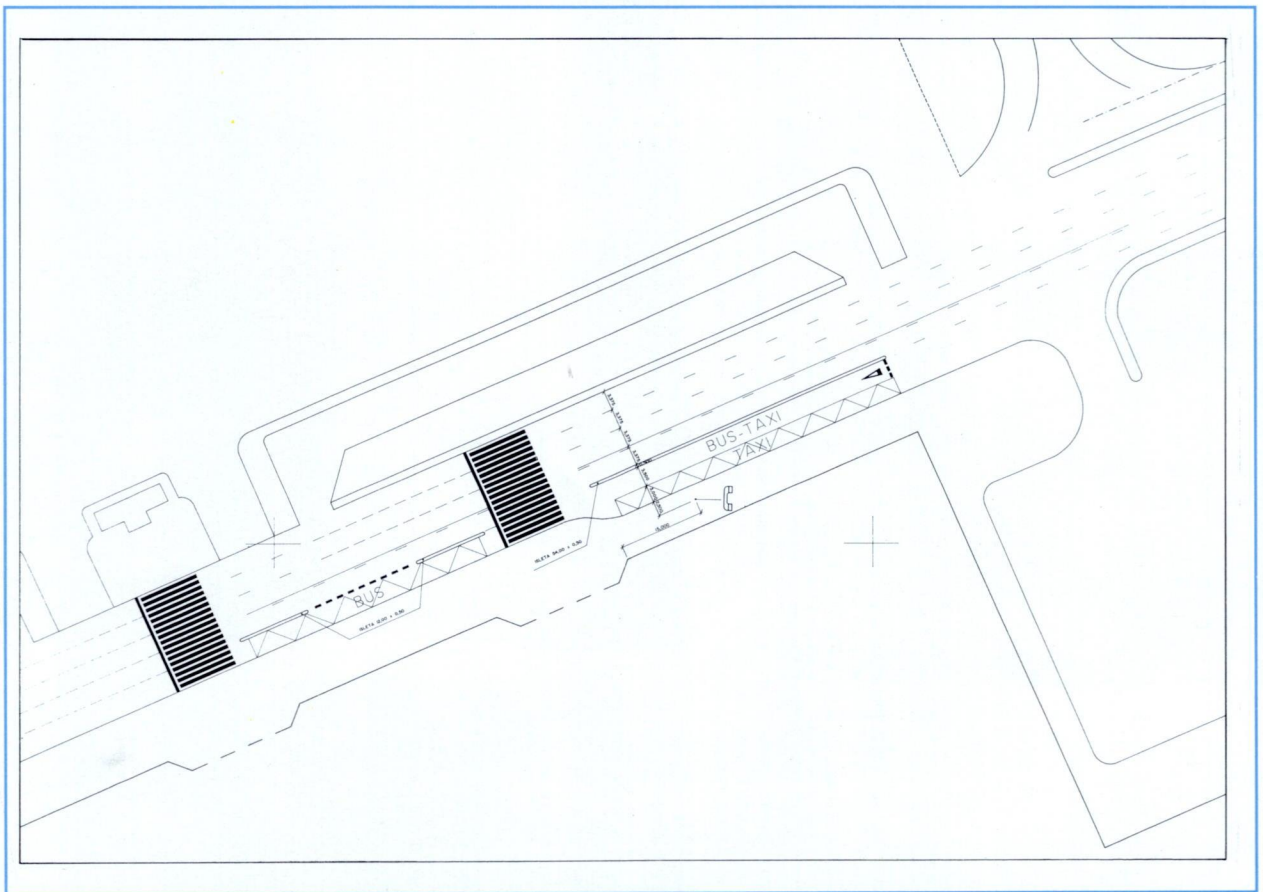
TAXI 8880

B-1673443

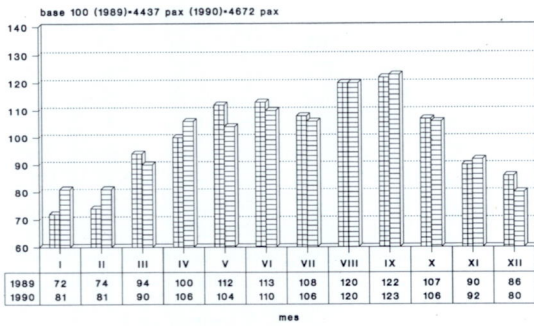
158



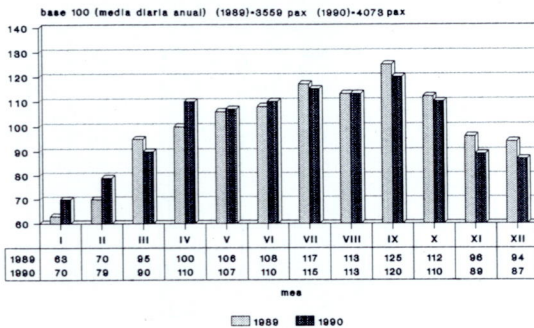
**PLANO 1**  
Terminal Internacional



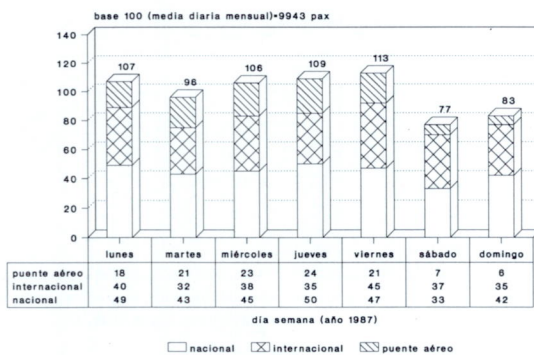
**PLANO 2**  
Terminal Nacional



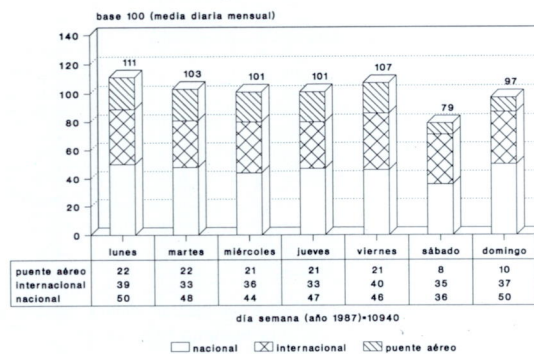
**GRAFICO 4:**  
ENTRADAS NACIONAL ( tráfico regular )



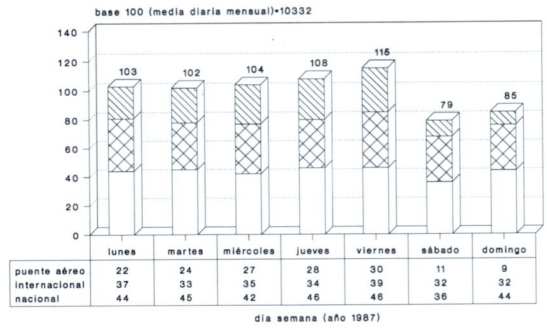
**GRAFICO 5:**  
ENTRADAS INTERNACIONAL ( tráfico regular )



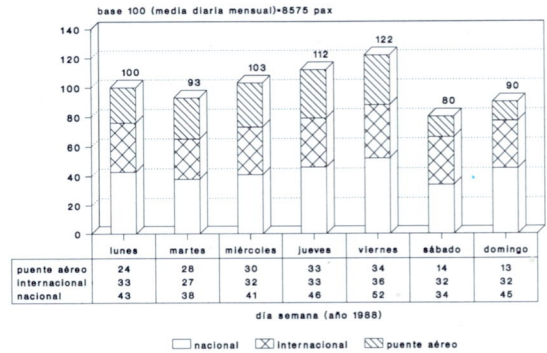
**GRAFICO 11:**  
MES DE JULIO ( variación diaria entradas regulares )



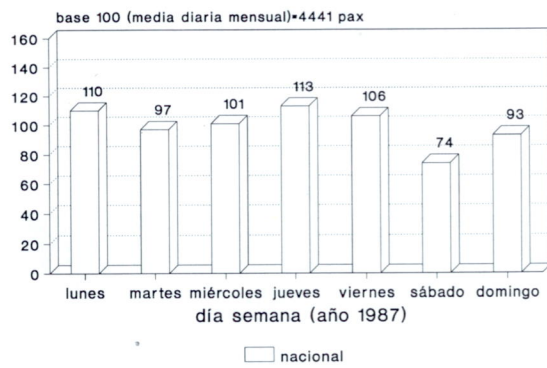
**GRAFICO 13:**  
MES DE SEPTIEMBRE ( variación diaria entradas regulares )



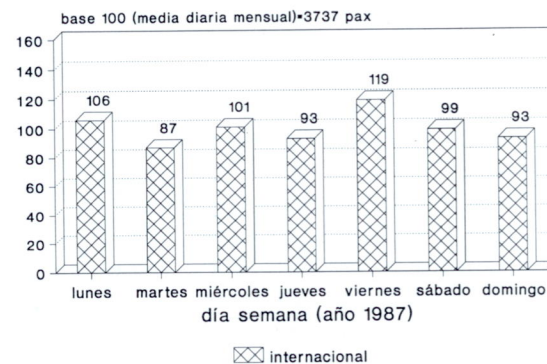
**GRAFICO 14:**  
MES DE OCTUBRE ( variación diaria entradas regulares )



**GRAFICO 18:**  
MES DE FEBRERO ( variación diaria entradas regulares )



**GRAFICO 19a:**  
MES DE JULIO ( variación diaria entradas regulares ) NACIONAL



**GRAFICO 19b:**  
MES DE JULIO ( variación diaria entradas regulares ) INTERNACIONAL

Como se puede ver, en el reparto anual por tipos de tráfico se ha producido en estos cinco años un ligero descenso del tráfico nacional (del 47 % al 41%), en beneficio del internacional (del 32 al 36%) y del puente aéreo (del 21 al 23%). Sin embargo, estas variaciones son poco importantes y revelan una tendencia de comportamiento bastante estabilizadora.

### Entradas del Puente aéreo:

#### agosto muy flojo

Las variaciones entre meses no son tan acusadas y ningún mes predomina sobre los demás. Enero, julio y diciembre experimentan menor actividad y, sobre todo, el tráfico se reduce de una forma importante en el mes de agosto. La curva es, pues, sensiblemente distinta a las anteriores. (Gráfico: 6.Pág.)

### Diferencias mínimas entre 1989 - 1990

Las curvas de variación mensual de los tres tipos de tráfico

## Variación mensual SEPTIEMBRE, MES DE MAS TRAFICO

Para determinar la variación mensual se tomaron como referencia las estadísticas de tráfico de los dos últimos años disponibles: 1989 y 1990. Los datos se refieren a entradas de pasajeros en tráfico regular, analizándose las entradas totales y desglosadas (nacional, internacional y Puente Aéreo).

De esta forma se observa en los dos años que el mes de septiembre es el que registra más tráfico, seguido de los meses de junio y octubre, mientras que el mes de enero es el de menos tráfico, seguido de febrero y diciembre. Entre enero y

regular (nacional, internacional y puente aéreo) para 1989 y 1990 se presentan, tal cual se pueden apreciar en los gráficos anteriores, yuxtapuestas y sirven de síntesis de los gráficos anteriores. A grandes rasgos se observan diferencias mínimas en las variaciones experimentadas mes a mes entre los dos años. Queda, pues, patente la analogía de las curvas de variación mensual en períodos anuales.

( Gráficos: 7 y 8.Pág.6 y 7 )

### Agosto mes atípico

El Tráfico regular presenta, como se puede ver en los Gráficos 9 y 10, escasas dispersiones entre los años 1989 y 1990. El mes de agosto es el más atípico, ofreciendo por término medio el siguiente reparto de tráfico: 50% nacional, 39% internacional y 11% puente aéreo. Para el resto de meses, el intervalo de variación de cada tipo de tráfico sobre el total es: nacional 39-49%; internacional 31-38%; puente aéreo 20-29 %.

junio se produce un incremento sostenido, que se detiene e invierte de sentido en julio y agosto, se dispara de nuevo el mes de septiembre y, finalmente, aparece un decrecimiento paulatino hasta finales de año. (Gráfico: 3.Pág.8)

### Tráfico nacional: agosto y septiembre, dos meses punta.

En las entradas de tráfico nacional, agosto y septiembre son los dos meses punta, mientras que diciembre, enero y febrero son

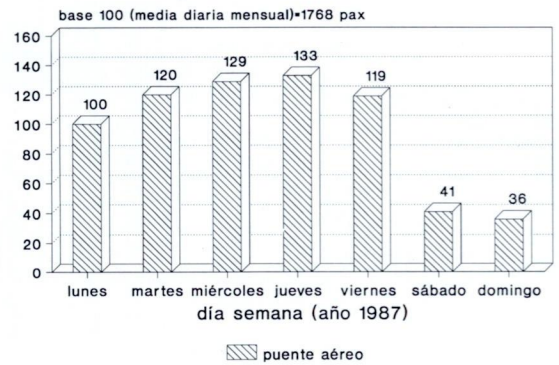


GRAFICO 19c:

MES DE JULIO ( variación diaria entradas regulares )  
PUENTE AEREO

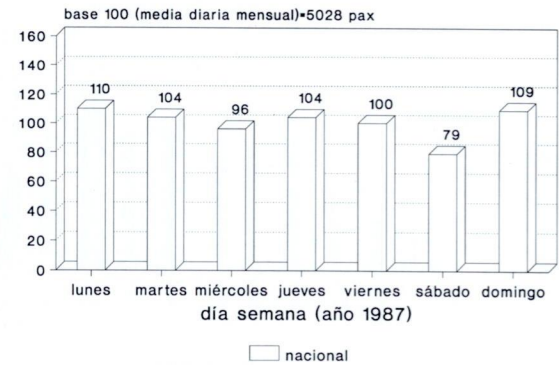


GRAFICO 21a:

MES DE SEPTIEMBRE ( variación diaria entradas regulares )  
NACIONAL

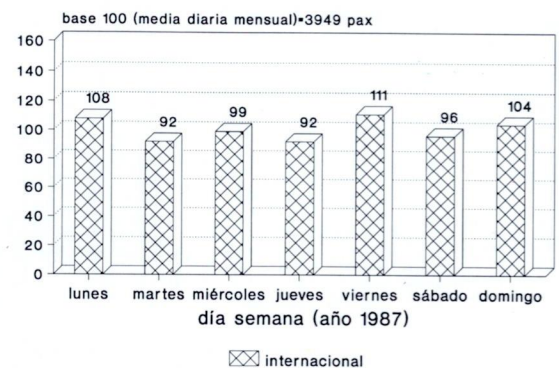


GRAFICO 21b:

MES DE SEPTIEMBRE ( variación diaria entradas regulares )  
INTERNACIONAL

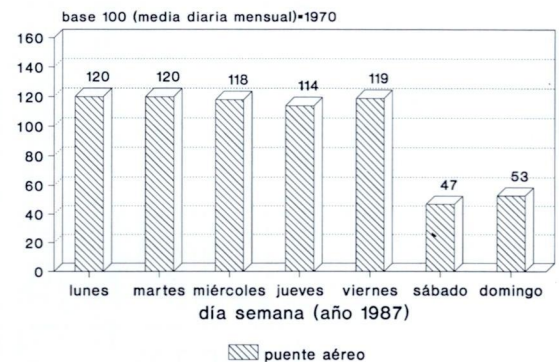
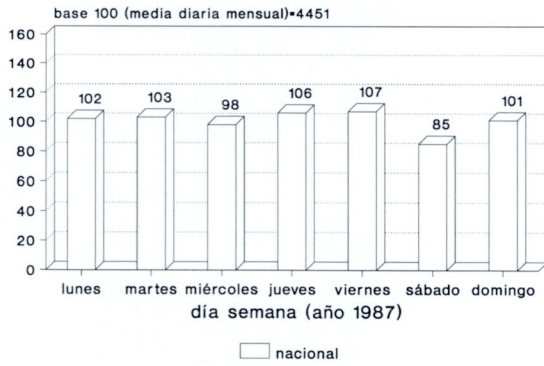


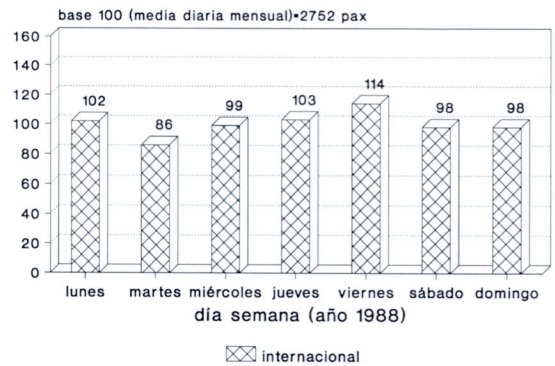
GRAFICO 21c:

MES DE SEPTIEMBRE ( variación diaria entradas regulares )  
PUENTE AEREO



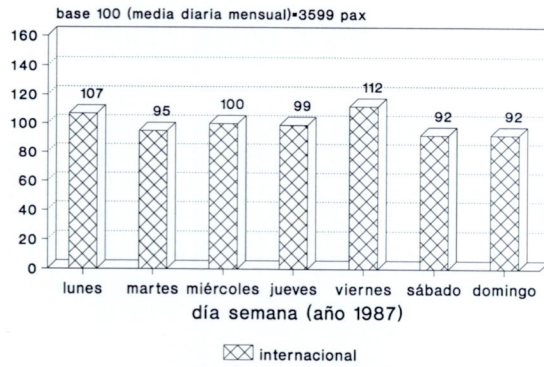
**GRAFICO 22a:**

MES DE OCTUBRE ( variación diaria entradas regulares )  
NACIONAL



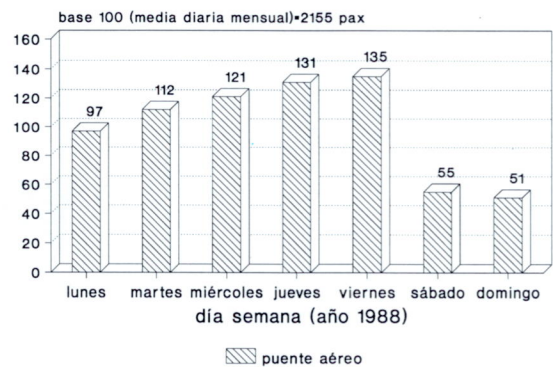
**GRAFICO 26b:**

MES DE FEBRERO ( variación diaria entradas regulares )  
INTERNACIONAL



**GRAFICO 22b:**

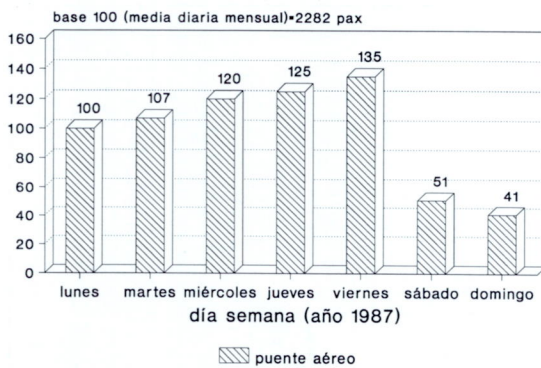
MES DE OCTUBRE ( variación diaria entradas regulares )  
INTERNACIONAL



**GRAFICO 26c:**

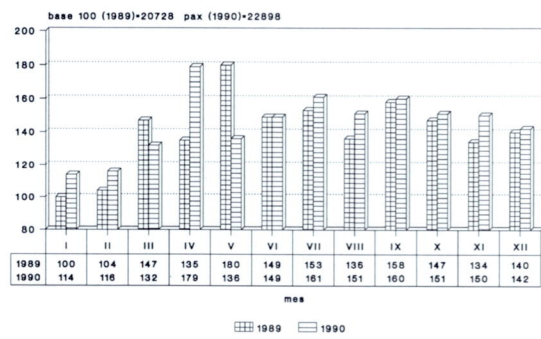
MES DE FEBRERO ( variación diaria entradas regulares )  
PUENTE AEREO

(entradas + salidas)



**GRAFICO 22c:**

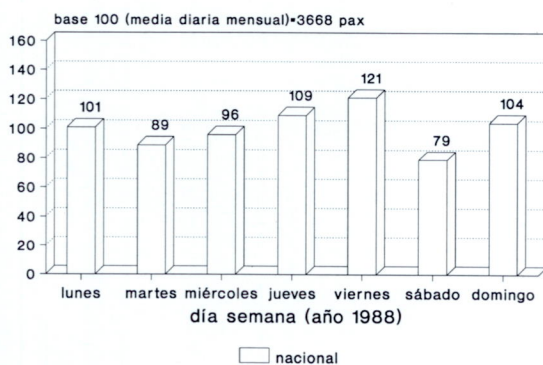
MES DE OCTUBRE ( variación diaria entradas regulares )  
PUENTE AEREO



**GRAFICO 27:**

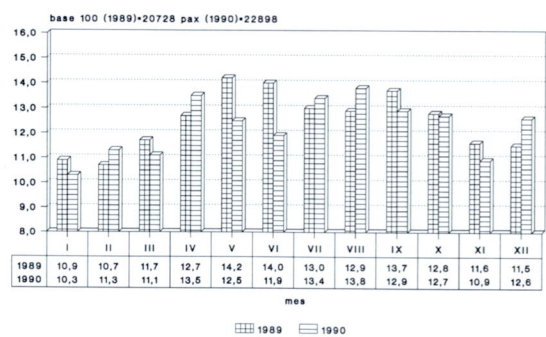
DIAS PUNTA DE TRAFICO POR MESES ( tráfico regular )

(entradas + salidas)



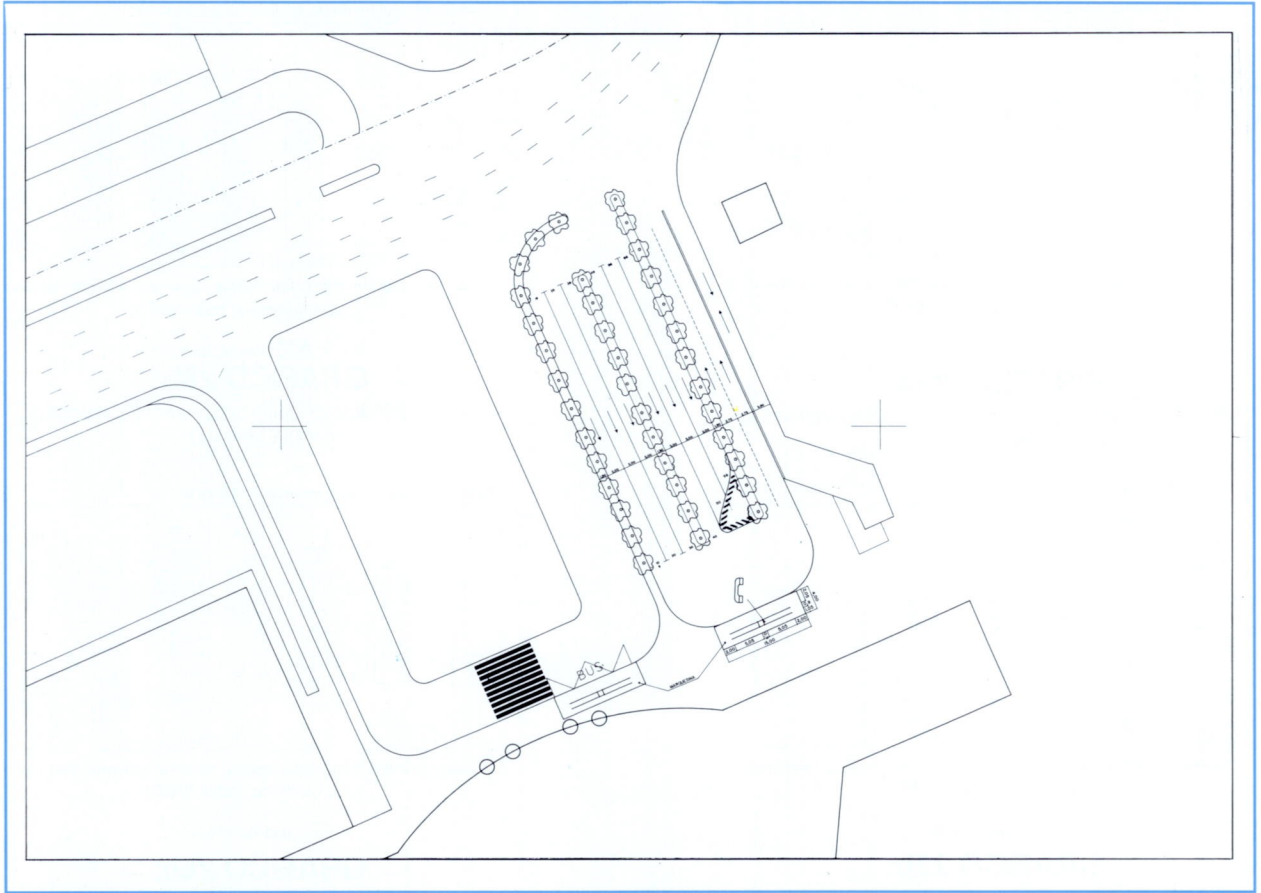
**GRAFICO 26a:**

MES DE FEBRERO ( variación diaria entradas regulares )  
NACIONAL

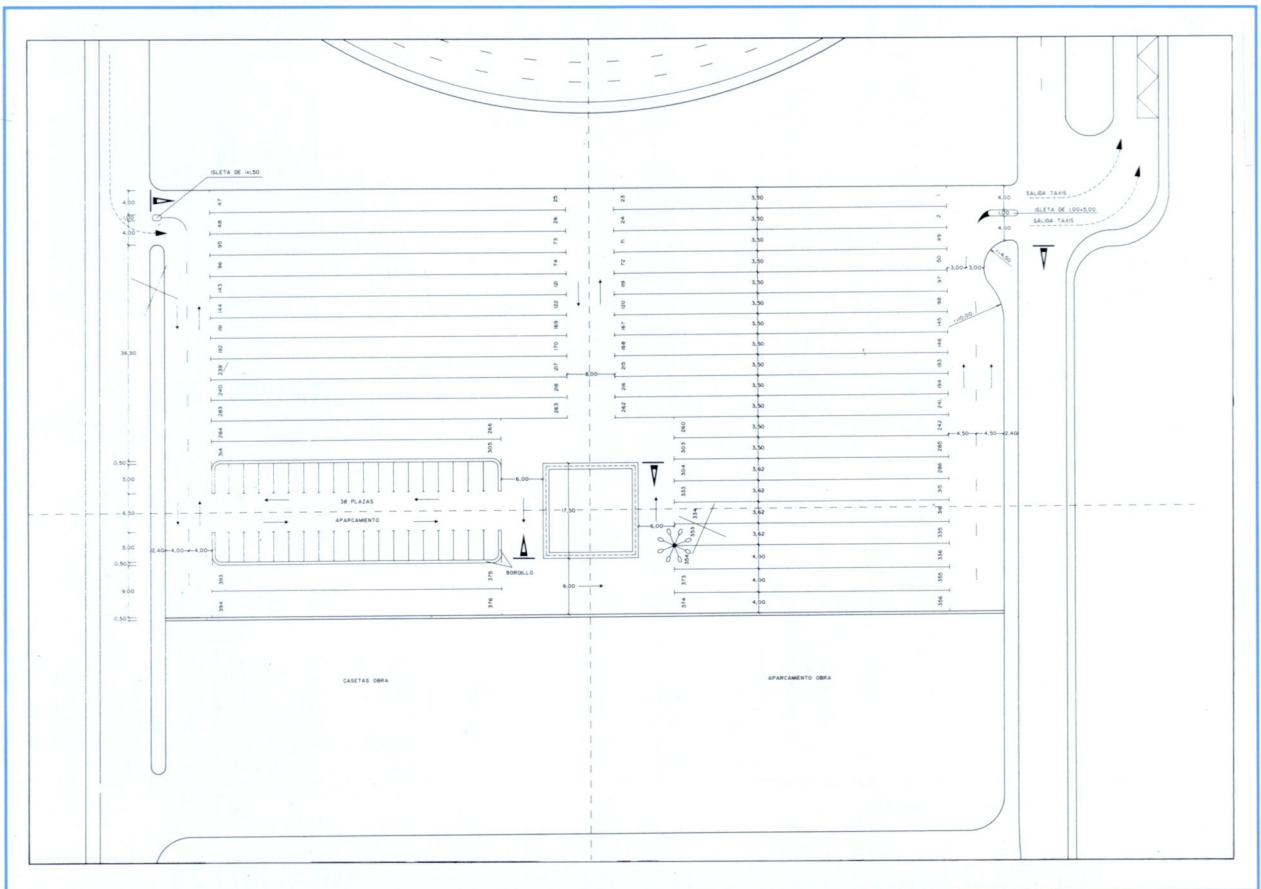


**GRAFICO 28:**

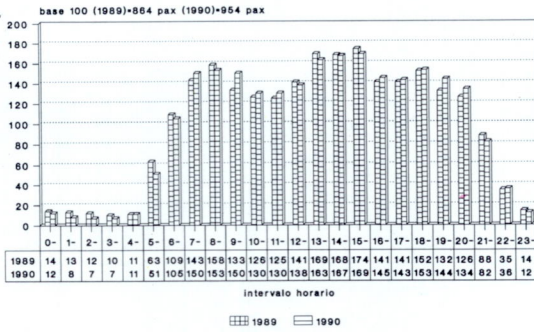
HORAS PUNTA DE TRAFICO POR MESES ( tráfico regular )  
( ENTRADAS + SALIDAS )



**PLANO 3**  
Terminal Puente Aereo

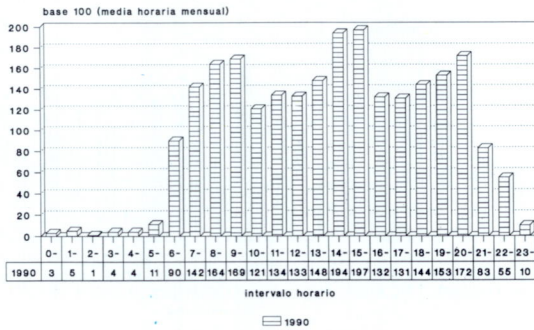


**PLANO 4**  
Area de espera de taxis



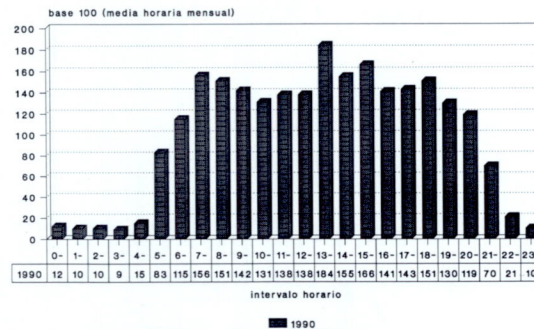
**GRAFICO 29:**

DISTRIBUCION HORARIA DE PASAJEROS ( tráfico regular )  
( ENTRADAS +SALIDAS )



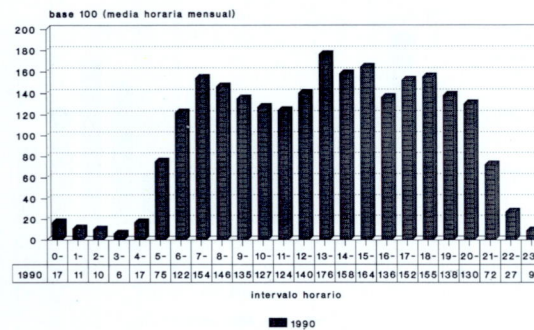
**GRAFICO 30:**

DISTRIBUCION HORARIA DE PASAJEROS ( tráfico regular )  
( ENTRADAS +SALIDAS ) ( FEBRERO )



**GRAFICO 33:**

DISTRIBUCION HORARIA DE PASAJEROS ( tráfico regular )  
( ENTRADAS +SALIDAS ) ( JULIO )



**GRAFICO 34a:**

DISTRIBUCION HORARIA DE PASAJEROS ( tráfico regular )  
( ENTRADAS +SALIDAS ) ( SEPTIEMBRE )

tres meses valle. La curva de variación es muy parecida a la de las entradas totales.

( Gráfico: 4.Pág.11)

### Tráfico internacional: Julio y Septiembre meses punta

En relación con las entradas de tráfico internacional julio y septiembre son los

dos meses punta, y enero y febrero los dos valle. El tráfico experimenta una tendencia al crecimiento entre enero y julio, alcanza sus valores máximos los meses de verano y, a partir del mes de septiembre, se inicia un decrecimiento progresivo.

( Gráfico: 5. Pag.11 )

### Variación diaria

# VIERNES, DIA CON MAYOR NUMERO DE ENTRADAS

Para analizar la variación diaria, sirvieron de referencia los datos estadísticos de los ocho meses comprendidos entre julio de 1987 y febrero de 1988. Se dispuso de la información relativa a llegadas de pasajeros, día a día, desglosada por tipologías (nacional, internacional y puente aéreo). Con estos datos de partida se determinó la variación de las llegadas de pasajeros en vuelos regulares por días de la semana para cada uno de esos meses.

Por norma general, el viernes

suele ser el día de la semana que registra un mayor número de entradas, seguido por el siguiente orden: jueves, lunes, miércoles, martes, domingo y sábado, estos dos últimos bastante por debajo de los anteriores. (Gráficos: 11-13-14 y 18. Pág.11 )

Examinando por separado las entradas de vuelos nacionales, internacionales y puente aéreo, el orden de más o menos tráfico por días de la semana es el siguiente:

Nacional	Internacional	Puente Aéreo
viernes	viernes	viernes
jueves	lunes	jueves
lunes	miércoles	miércoles
miércoles	domingo	martes
domingo	jueves	lunes
martes	sábado	sábado
sábado	martes	domingo

(Gráficos 19 (a,b,c) -21 (a,b,c)-22 (a,b,c) y 26 (a,b,c).Pág.11,12 y 13)

### Puntas de Tráfico

Tomando como referencia las estadísticas de 1989 y 1990, se ha determinado la proporción del día punta y la hora punta de cada mes sobre el tráfico medio diario (entradas y sali-

das) del año respectivo. El día punta anual del año 1989 se registró el 24/5 (miércoles) con 37.355 pasajeros. En 1990 se alcanzó la máxima diaria el 16/4 (lunes de Pascua) con

41.005 pasajeros. Estas cifras suponen, en ambos casos, cerca del 80% de incremento respecto al tráfico medio diario, que fue de 20.728 y 22.898 pasajeros en 1989 y 1990 respectivamente.

Las máximas diarias anuales suelen producirse en abril, septiembre y julio y, con menor frecuencia, en agosto y junio. En 1989 la hora punta anual se produjo entre las 9 h. y las 10

h. del 25/5 (jueves) con 2.949 pasajeros y, en 1990, entre las 13 y 14 h. del 20/8 (lunes) con 3.162. Estas cifras representan el 14,2% y 13,8% del tráfico medio diario de cada año respectivo.

Las puntas horarias suelen producirse en los siguientes intervalos: de 13 a 16 h., de 7 a 10 h. y de 18 a 20 h.

( Gráficos: 27 y 28. Pág. 13 )

## Variación horaria

# CATORCE HORAS DE INTENSA ACTIVIDAD

Para determinar la variación horaria se ha partido de las estadísticas sobre distribución horaria de pasajeros (entradas y salidas) de los años 1989 y 1990, de los que se dispone medias anuales y mensuales. (Gráfico: 29. Pág.15)

Entre las 7 h. y las 21 h. , el Aeropuerto de El Prat registra la máxima actividad; aproximadamente el 85% de los pasajeros llegan o salen en este período. Los intervalos de 17 h. a 19 h. y de 21 a 23 h. son períodos de transición que sólo afectan al 12% del pasaje, mientras que entre las 23 h. y las 5 h., el tráfico queda reducido al 3%.

Las curvas de variación horaria entre años y, mes a mes, presentan comportamientos con tendencias similares. Durante el día (de 7 h. a 21 h.), los períodos de menos tráfico corresponden a media mañana (de 10 h. a 12 h.) y a última hora de la tarde (de 20 h. a 21 h.).

(Gráficos: 30, 33, 34(a,b). Pág.15 y16 )

# EL SERVICIO DE TAXI EN EL AEROPUERTO DE BARCELONA

Para analizar el comportamiento y la ordenación del sector del taxi que opera en el Aeropuerto de El Prat, el presente

## Algunas puntualizaciones:

A las anteriores conclusiones es necesario hacer algunas observaciones cuando nos referimos a la demanda de taxis, ya que las horas extremas son de mayor actividad para este sector, porque:

- a) se producen básicamente llegadas de vuelos (las salidas son poco importantes).
- b) en las horas extremas (21h. - 24h.) la incidencia del Puente Aéreo es mayor que en el resto del día.
- c) en esta franja horaria hay una importancia cualitativa de los puntos de procedencia (París, Madrid, Munich, Londres, etc.).
- d) la oferta alternativa de transporte público (RENFE) no existe a partir de las 22 h.
- e) además que el análisis anterior refleja medias anuales.

Proyecto parte previamente del escenario de referencia, para profundizar luego en el escenario actual y el del futuro.

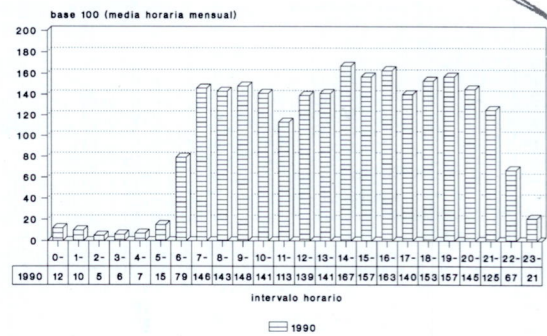


GRAFICO 34b:

DISTRIBUCION HORARIA DE PASAJEROS ( tráfico regular ) ( ENTRADAS +SALIDAS ) ( OCTUBRE )

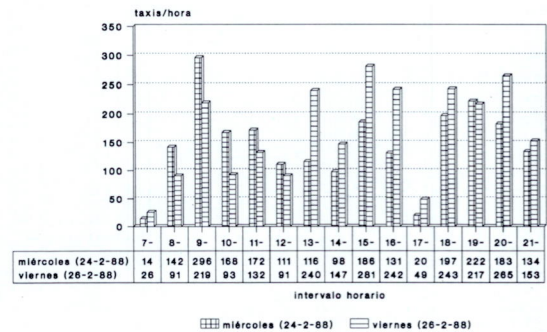


GRAFICO 36:

SALIDA DE TAXIS OCUPADOS ( total )

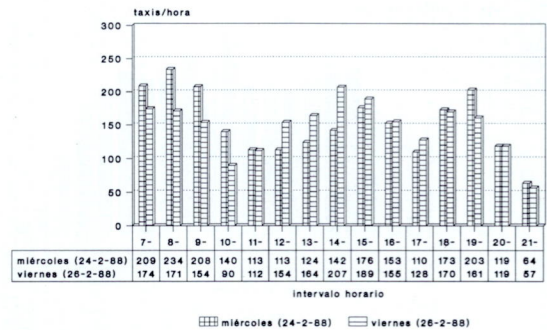


GRAFICO 37:

LLEGADA DE TAXIS OCUPADOS ( total )

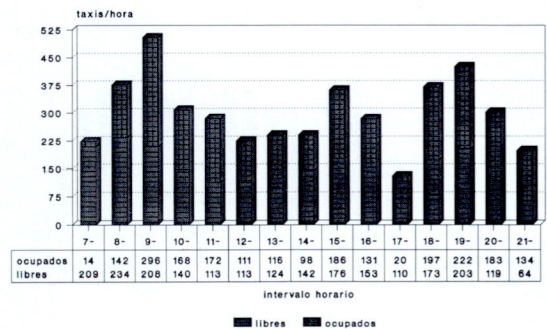
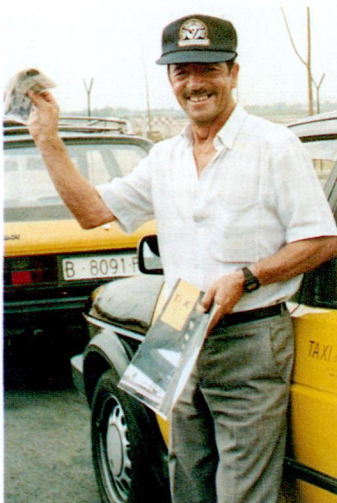


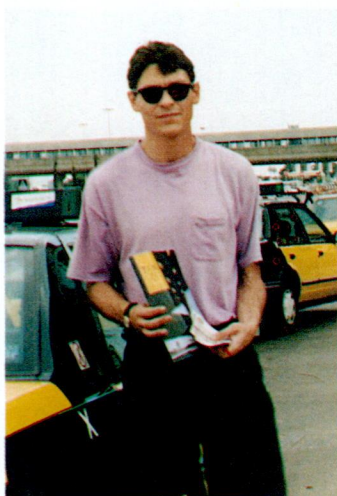
GRAFICO 38a:

COMPOSICION DE TRAFICO SALIDAS ( miércoles 24-2-88 )





Magín Failde Dobarró  
Nº licencia 859



Miguel Bodas Herrero  
Nº licencia 3865



Emilio Hernandez Bustamante  
Nº licencia 10.259

**SR. SRA. TAXISTA  
UD. TIENE LA  
OPORTUNIDAD DE GANAR  
15.000 PTAS.  
¿Sabe cómo?.**

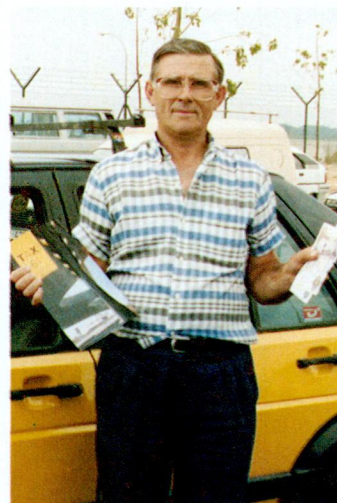
**Muy fácil.  
Llevando el último  
número de la  
Revista del Taxi en  
su vehículo.**

**Desde el inicio de  
esta Campaña  
ya son 12 los  
taxistas  
beneficiados.  
Ud. puede ser el  
próximo.**

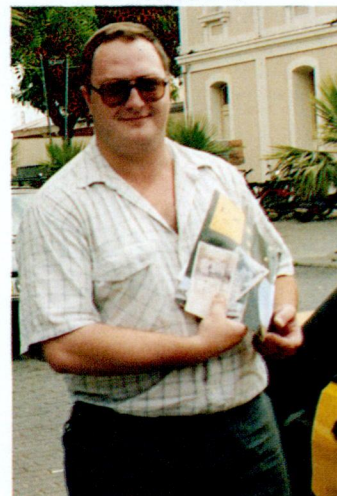
Una persona de CETRAMSA (Centre Metropolità d'Informació i Promoció del Transport Metropolità, S.A.), debidamente documentada, para mensualmente a 10 taxistas al azar y entrega en efectivo las 15.000 ptas. al taxista que lleva la Revista en su vehículo.

No lo olvide: este mes puede ser Ud. el nuevo afortunado.

La Campaña finaliza el mes de julio.



Claudio Guiñones Consuegra  
Nº licencia 4770



Juan García Moreno  
Nº licencia 10.607



José Monblan Mombam  
Nº licencia 41.41



**Cetramsa**

Informació i Promoció  
del Transport Metropolità

Avinyó 32, 3r. pis - 08002 Barcelona  
Tel (93) 412 44 66 - Fax 412 46 56

# ACTA n° 9

## REUNION ADMINISTRACION - ASOCIACIONES DEL TAXI

*En Barcelona, a veinte de junio de 1991, se reúnen el Sr. Joan Laporta Argelich, Gerente de la Entitat Metropolitana del Transport, el Sr. Andreu Nebot Mula, Director de Servicios del Taxi, el Sr. Francisco Galván Martín, y el Sr. José Negre Palau, en representación del "Gremio Unión de Taxistas", el Sr. Josep Santacreu Amat, en representación del "Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya", el Sr. Dionisio Gracia Fajardo, en representación del "Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona", y los Sres. Juan Fuentes Bergadà y Miguel Cazcarra, en representación de la "Asociación Empresarial del Taxi". Asiste también el Sr. Antonio Cabezas, Inspector del Servicio del Taxi.*

*Actúa como Secretaria Delegada la Sra. Irene Mestres que certifica:*

Se inicia la sesión a las nueve treinta horas, con una visita a la Torre de Collserola, pasándose a tratar a continuación los puntos señalados en el Orden del Día.

### **PROYECTO DE MECANIZACION Y MEJORAS EN LA PARADA DE TAXI DEL AEROPUERTO DEL PRAT**

En primer lugar toma la palabra el Sr. Laporta, para explicar a los asistentes los estudios que se han elaborado sobre la mecanización y mejoras del Aeropuerto, así como las reuniones mantenidas con el Director del Aeropuerto.

Seguidamente, el Sr. Nebot hace entrega a cada una de las representaciones sindicales y profesionales de un dossier con los proyectos que se han realizado, incluyéndose planos de las obras.

Sobre el plano general de la obra explica el proyecto global, mostrando la ubicación de la Sala de Control, en el interior del Aeropuerto, la cual contará con monitores que informarán sobre las llegadas de vuelos, pantallas de T.V., para conocer el número de pasajeros esperando taxis en cada parada, etc. También se incluye en el sistema de mecanización, que trata de ser lo más operativo posible, teléfonos en cada parada conectados con la Sala de control, contadores de pasajeros y taxis, paneles informativos del tiempo medio de encochamiento, etc.

Todo ello se verá reforzado por controles del Servicio de Inspección de la EMT y por la Guardia Urbana. Esta inversión supondrá un gasto de unos 40 millones de pesetas.

El Sr. Galván pregunta cuándo empezará a funcionar este sistema, a lo que responde el Sr. Nebot en el sentido de que se ha previsto adjudicar las obras en septiembre, y empezar su aplicación unos meses más tarde.

El Sr. Galván señala que se debe tener especial cuidado para enviar coches al puente aéreo, tanto en relación con el número de vehículos, como con respecto al tiempo, intentando evitar que sobren vehículos o que hayan de permanecer mucho rato en la parada.

mucho rato en la parada.

El Sr. Nebot manifiesta que, a través de los monitores, se sabe cuándo está llegando el avión, y cuál es el momento de aterrizaje. No obstante, pueden darse desajustes de minutos, mientras desembarcan los pasajeros. Pero se intentará ser lo más preciso posible.

El Sr. Galván se interesa acerca de las posibilidades de infracciones en el turno de parada.

El Sr. Laporta responde que, si se denuncia alguno de estos hechos, podrían comprobarse gracias a los vídeos.

El Sr. Negre comenta que sería interesante que los taxistas de las paradas supieran los últimos vuelos que aún faltan por llegar y los pasajeros que hay a bordo, para saber si es conveniente que vuelvan al Aeropuerto.

El Sr. Nebot dice que se tendrá en cuenta esta observación.

El Sr. Galván solicita una unificación de criterios de los funcionarios que controlan el funcionamiento del Aeropuerto.

El Sr. Nebot expone que se ha pensado en habilitar dos carriles de taxis a lo largo de todo el Aeropuerto. Mientras no estén contruidos los bordillos de separación, propone instalar vallas provisionales en el tramo desde la parrilla de taxis hasta el principio de la parada de llegadas internacionales.

El Sr. Negre comenta que existe un punto peligroso, en donde se han producido ya accidentes, cuando los vehículos vienen de la terminal de cargas.

El Sr. Nebot se compromete a que se instale un señal de stop, que dé preferencia a la salida de coches de la parrilla.

El Sr. Galván manifiesta que debería también marcarse la ubicación de los usuarios.

El Sr. Nebot explica cómo se ha estructurado este punto, para que vayan haciendo colas pequeñas.

El Sr. Nebot continúa mostrando los diferentes planos que integran el proyecto: parada de salidas internacionales, nacionales y parrilla.

Expone que la parrilla tendrá una capacidad para 394 coches, con una sola entrada. El objetivo a perseguir es que disminuya el tiempo de encochamiento.

El Sr. Santacreu y el Sr. Galván plantean el tema de los lavabos.

El Sr. Laporta expone que se mantendrán las instalaciones lo más limpias posibles y que asimismo se abrirán lavabos de pago, como los existentes en diversos puntos de Barcelona.

Se comenta el estado actual de los lavabos, los cuales permanecen cerrados tras diversos problemas surgidos por la conducta de algunos desaprensivos, que ocasionaron destrozos y atasaron los servicios.

El Sr. Galván solicita que se instalen picas en la parrilla. También se trata el tema de las marquesinas, cuya instalación está prevista para el próximo año.

El Sr. Fuentes propone la instalación de máquinas de agua fría en la parrilla, y duchas en los lavabos.

En cuanto al bar, todos los presentes coinciden en que se prohíba totalmente el juego, y también se acuerda que se elabore una normativa de utilización de la parrilla, en la cual se establezca que los conductores que vayan al bar sitúen sus vehículos en la zona de reserva.

El Sr. Galván propone que también se estudien mejoras para la Estación de Sants, como marquesinas, etc. Ello constituiría un reclamo para que acudieran más vehículos. Solicita, además, que la Guardia Urbana limpie las paradas de taxis de coches particulares.

El Sr. Laporta se compromete a convocar una reunión con el Area de Circulación, una vez se hayan abierto al tráfico los cinturones de ronda para tratar este problema, y también el de la limpieza de los carriles-bus.

El Sr. Gracia interviene para pedir que, a través de la Revista Taxi y las circulares y publicaciones que envían las asociaciones profesionales, se pida un respeto para la parada del Aeropuerto, y conseguir así que sea un modelo de funcionamiento para España. En este sentido se compromete a redactar un artículo. El Sr. Galván interviene para sumarse a esta iniciativa, pues considera que el redactado de este artículo debería ser elaborado por todas las asociaciones.

## **PROMOCION DEL TAXI, Y PERSPECTIVAS PARA EL**

**92**

El Sr. Fuentes pide que se dé publicidad al taxi, incluyendo en las cuñas publicitarias de Radio Tráfico y Radio 80 que promocionan el uso del transporte en metro y autobús, y que dicha propaganda se amplíe a otros emisoras.

El Sr. Laporta se compromete a que se haga referencia al sector del Taxi en los anuncios de metro y autobús.

El Sr. Galván solicita que la Entitat abra una carpeta informativa, en la que se vayan recogiendo todas las propuestas para promocionar el taxi. Solicita también que se estudie el tema del canje de licencias de clase A por la C, por dos años, de cara a las necesidades de este tipo de servicios durante las

Olimpiadas. Solicita protección para el sector del Taxi ante la competencia surgida por las nuevas líneas de autobuses y metro, así como por las furgonetas autorizadas por la Generalitat. Considera que el taxi es un servicio deficitario, y que se va hacia la autoliquidación del colectivo. Pide reducción de impuestos para los taxistas, subvenciones para pintura y combustible y tarifas liberalizadas.

El Sr. Laporta responde a estas manifestaciones pidiendo coherencia. No puede mezclarse corporativismo y liberalismo. Si se opta por la vía liberal es a todos los efectos, lo cual comporta libertad de licencias y precios. Lo que nunca aceptará esta Entitat es dejar de poner en funcionamiento más transporte público y mejorar el servicio. El transporte privado es el que hay que captar hacia el público. Lamenta, finalmente, que las organizaciones profesionales no planteen iniciativas comerciales, para ampliar la demanda de taxis.

El Sr. Galván insiste en que la Entitat debe preocuparse del taxi y poner más inspectores que controlen el intrusismo. Manifiesta que hace unos días pasó una nota con matrículas de vehículos privados que están prestando servicio público. Continúa solicitando que la EMT potencie los Sindicatos representativos. Considera que en estas reuniones no se están llegando a acuerdos. Se ha hablado de temas como ITV, pintura de taxis, pero no se han solucionado. Lo mismo ocurre con la petición de una credencial para los cuatro representantes aquí presentes. Termina manifestando que los miembros del Gremio no se prestan a ser meros comparsas y desean ver realidades.

El Sr. Nebot interviene para concretar que esta intervención del Sr. Galván se está apartando del Orden del día, puesto que no es el tema de promoción, sino el del papel de las asociaciones representativas.

Entiende que la lectura es excesivamente pesimista, y que, sin embargo, le consta que tanto el Gremio como el STATC y el STAB han aumentado el número de afiliados. Quizá no se haya concretado todo lo tratado, pero se ha avanzado mucho.

Indica que los Sindicatos se están dedicando a labores administrativas, como declaraciones de renta, y olvidan la búsqueda de nuevos mercados para el taxi.

El Sr. Galván expone que, para que las Asociaciones sólo hicieran sindicalismo, deberían ser respaldadas. Considera que Ciutat Grogà, S.A. está prestando muchos servicios y les quita competencias.

El Sr. Nebot relaciona diversos temas de los cuales deberían preocuparse los sindicatos, como el de la unificación de emisoras de radioteléfonos, las áreas en las que entra en competencia con otros sectores del Transporte, la falta de taxis los domingos porche en el Aeropuerto y Estación de Sants. Estas deficiencias en la cobertura del servicio provocan que los usuarios opten por servicios alternativos.

El Sr. Fuentes declara que es bueno que se refuerce el transporte público, metro y autobuses, y que ello no perjudica al sector del Taxi. Solicita que un 1% del presupuesto dedicado a mejorar el transporte público se destine a la publicidad del taxi.

El Sr. Gracia toma la palabra para pedir que los asistentes no se aparten del Orden del día. Ha observado que la publicidad de las actas de estas reuniones provoca que los participantes realicen peticiones, sin tener en cuenta lo que se puede conseguir. Se suma a la petición realizada por el Sr. Fuentes referente a la publicidad.

Solicita que se inste al Area de Circulación, para que los vehículos particulares respeten los carriles bus, y las paradas de taxis. Resalta, por otra parte, la mejora de la flota que se ha

## RUEGOS Y PREGUNTAS

observado estos últimos años, lo cual ya supone una buena promoción de cara a 1992.

También considera que sería conveniente una campaña publicitaria a través de la Radio.

En cuanto a la solicitud de reducción de precio en el combustible, manifiesta que es fácil sumarse a la petición del Sr. Galván, pero que no le parece viable reducir estos costes.

El Sr. Laporta diferencia dos niveles. Por una parte, niega que no se haya hecho nada para mejorar el taxi. Los coches nuevos aplicados, la instalación del aire acondicionado y la apertura de vías rápidas de circulación, cinturones de ronda, son beneficios para el servicio. Es difícil dar a conocer este esfuerzo que se está realizando, y que hace el propio taxista individualmente.

Otro aspecto es que otros colectivos más organizados puedan hacer competencia al taxi. Ante ello el sector ha de defenderse y tomar iniciativas, aunque la estructura empresarial de autónomos dificulta la competencia con estructuras que está realizando inversiones importantes. Insiste en que las organizaciones han de pensar en iniciativas concretas y propias, como podría ser la fusión de emisoras de radiotaxis, interesándose en la experiencia de Mallorca para satisfacer este tipo de servicios.

El Sr. Santacreu opina que la promoción ha de ser directa a cada taxista, con subvenciones individuales. En cuanto al tema fusión de emisoras, entiende que es algo que se está tratando desde hace 10 años, y que la propia Administración no ha podido montar esta única emisora.

El Sr. Nebot discrepa de esta postura, puesto que el taxi se promociona tanto haciendo campañas publicitarias de radio como introduciendo el pago de los servicios con tarjeta de crédito, o subvencionando el aire acondicionado, pues todo ello permite captar más viajeros. Todas estas actuaciones presuponen una inversión de dinero que redunda en beneficio de todo el sector. Aprovecha esta ocasión para destacar que el transporte de masas no perjudica en modo alguno al taxi.

El Sr. Gracia interviene para señalar que se han de aprovechar los recursos al máximo. Pide de nuevo un respeto para la parada del Aeropuerto. En cuanto a las emisoras de radio teléfonos, propone que se lleve a cabo una reunión conjunta con las diversas emisoras en la Entitat del Transport, para tratar que se fusionen.

El Sr. Laporta manifiesta que si las organizaciones profesionales consideran que es algo positivo, la Administración está dispuesta a poner los medios necesarios para apoyar esta iniciativa.

El Sr. Nebot, por su parte, pregunta si los taxistas son conscientes de todas las acciones que ha llevado a cabo la Entitat en aras de promocionar el sector. Cita a modo de ejemplo la campaña "Taxi Groc-Taxi Amic", la distribución de manoplas, trípticos, adhesivos, etc. y últimamente las cintas comunitarias en apoyo de la candidatura de Barcelona como sede del Banco Europeo.

A este respecto el Sr. Laporta, propone que en septiembre se dé a conocer a la opinión pública, el motivo de las cintas, convocar una rueda de prensa, y realizar una nueva entrega de cintas a los taxistas.

Inicia este apartado el Sr. Laporta, con una propuesta para dar más operatividad a las reuniones: recoger el resumen de los acuerdos adoptados al final de las actas, e incluir como primer punto de las órdenes del día un repaso del estado de ejecución de los acuerdos, encomendando a la Secretaria delegada la misión de urgir su cumplimiento.

Dicha propuesta es aceptada por los asistentes.

El Sr. Gracia toma la palabra para introducir diferentes deficiencias que ha observado en ciertos asuntos que ha tratado con el Departamento de Taxis.

Resalta en primer lugar que su postura será siempre positiva, para conseguir mejoras para el taxi.

Solicita que las actas de estas reuniones no se publiquen en la Revista sin el Visto Bueno previo de todos sus asistentes.

En las transferencias de licencias, considera que no se le deberían exigir al cedente, cuando está al corriente de las revisiones metropolitanas del vehículo, que pase una revisión anticipadamente antes de transferir la licencia, si la última revisión que ha pasado es del año anterior.

Tampoco cree conveniente que no se trámite la transferencia, si hay un expediente de sanción pendiente del cedente o del futuro titular.

Lamenta no haber recibido contestación a su escrito sobre la no aplicación de la disposición transitoria cuarta del Reglamento Nacional, porque considera que es una vulneración de derechos adquiridos y conlleva dificultades en la tramitación, como altas de Empresas, Seguros Sociales, etc. para cumplir la normativa.

Comenta la tardanza en contestar algunas peticiones de transferencias.

Pasando al tema recibos, señala que se había acordado que los tuvieran los sindicatos, lo cual no se ha respetado, y por el contrario se han puesto a la venta en librerías.

Respecto a sanciones, expone la necesidad de no alargar tanto las alegaciones y los expedientes. En cuanto a la documentación que se exige en las ITV, la considera excesiva y, aunque acepta los controles, entiende que no puede sustituirse la Delegación de Trabajo.

También denuncia que la Revista Taxi está al servicio de la EMT y de Ciutat Grog, tachándola de partidista. Señala como ejemplo que ni siquiera se ha publicado una reseña del Congreso Nacional de Vigo de la UNALT.

Toca el asunto del Eurotaxi y también pide información sobre la nueva norma, que entrará en vigor a partir de septiembre, según la cual no se admitirán vehículos de más de 5 años en las transferencias de licencias. Subraya que esta decisión no se consultó con los Sindicatos.

Pide finalmente que se realice una visita de todas las Organizaciones Profesionales a las ITV, como ya se había acordado.

Después de comentar alguno de los temas planteados, el Sr. Laporta recoge estas peticiones y se compromete a tener una propuesta de solución por lo menos de tres temas, en la próxima reunión.

El Sr. Galván solicita que en la próxima reunión se incluya el tema de la publicidad en los vehículos autotaxis. Avanza al res-

tema de la publicidad en los vehículos autotaxis. Avanza al respecto la petición de que se admita en las puertas delanteras, que la EMT no cobre tasas por este concepto y que la publicidad se canalice a través de los sindicatos.

También comenta el tasunto de los recibos de taxis, sumándose a la opinión de que deberían venderlos las asociaciones profesionales.

Introduce la cuestión de las licencias de autotaxis pertenecientes a matrimonios, solicitando que se autorice a prestar servicio a ambos cónyuges en los dos vehículos.

El Sr. Gracia entiende que debería permitirse que las dos licencias figuren al mismo nombre.

El Sr. Santacreu se opone a ello, y pide que se aplique el reglamento.

El Sr. Laporta considera que debería encontrarse una fórmula factible en la que estén de acuerdo todas las organizaciones.

El Sr. Nebot expone que habrían más coches en circulación, y que supone una infracción del principio general, lo cual conduciría en última instancia a aceptar la misma situación entre dos autónomos.

Contestando algunos puntos de la intervención del Sr. Gracia, el Sr. Nebot manifiesta que la no aceptación de vehículos de más de 5 años en la transferencia de licencias, es una medida más para mejorar la flota. En cuanto al tema de las sanciones, recuerda que las alegaciones son una garantía para el taxista, y resalta que hay unos nueve mil taxistas sin ninguna denuncia.

El Sr. Gracia solicita que se autorice el giro de los taxis por Meridiana/Fabra y Puig, al igual que los autobuses, para evitar que deban ir hasta la calle Pardo.

El Sr. Fuentes solicita una ITV exclusivamente para taxis, a lo que responde el Sr. Laporta explicando que tienen problemas para encontrar locales.

El Sr. Cazcarra propone que se estudie la posibilidad de pagar las tasas de cambio de material en la ITV.

Se comenta el tema de fijar un calendario de reuniones acordándose establecerlas, a ser posible, los primeros miércoles de cada mes.

El Sr. Nebot interviene para exponer la posible autorización, con carácter excepcional, para que todos los vehículos autotaxis pudieran trabajar el domingo 23 de junio, verbena de Sant Joan, para cubrir la demanda de autotaxis.

El Sr. Fuentes señala que, según los datos de que dispone, correspondientes a 1985, en donde también coincidió la noche de Sant Joan en domingo, la demanda no se incrementó en relación con los demás domingos, por lo que considera innecesaria esta medida.

El Sr. Negre comenta que deberían liberalizarse las noches de Nochevieja y Verbena de Sant Joan. El Sr. Santacreu se opone, ya que al ser los tres días impares siempre saldrían perjudicadas las licencias acabadas en cifra par.

El Sr. Gracia piensa que es algo que debería decidirse con más tiempo, puesto que a estas alturas los conductores que pensaban que no podrían trabajar, no saldrán aunque se libere. Es un tema a programar a principios de año, junto con las tarifas.

las tarifas.

El Sr. Fuentes pide que en la próxima reunión se trate el asunto de las Empresas.

## **RESUMEN DE ACUERDOS ADOPTADOS**

### **1.- AEROPUERTO DEL PRAT**

a) Instalación de un Stop, que dé preferencia a la salida de coches de la parrilla, para evitar accidentes.

b) Instalación de vallas provisionales en el tramo desde la parrilla de taxis hasta el principio de la parada de llegadas Internacionales.

c) Elaborar una normativa de funcionamiento de la parrilla del Aeropuerto.

d) Reducción por parte de las organizaciones profesionales de un artículo pidiendo respeto para la parada del Aeropuerto.

### **2.- PARADAS DE TAXIS**

Celebración de una reunión con el Area de Circulación del Ayuntamiento de Barcelona, una vez se hayan abierto al tráfico los cinturones de ronda, para tratar el tema de la limpieza de las paradas de taxis y carril-bus de coches particulares.

### **3.- PROMOCION DEL TAXI**

a) Inclusión del taxi en las cuñas publicitarias radiofónicas que promocionen el uso del transporte en metro y autobús.

b) Apertura de un dossier de iniciativas de promoción del sector.

c) Seguimiento de la campaña para conseguir la sede del Banco Europeo en Barcelona.

Celebración de una rueda de prensa y nuevo reparto de banderas.

### **4.- RUEGOS Y PREGUNTAS**

a) Incluir como primer punto del Orden del Día de las reuniones un repaso de la ejecución de los acuerdos adoptados en la reunión anterior, encomendando a la Secretaria Delegada urgir su cumplimiento.

b) Recoger las peticiones formuladas por el Sr. Gracia y tener una propuesta de solución por lo menos de tres para la próxima reunión.

c) Suministrar a las Organizaciones profesionales y sindicatos, talonarios de recibos de taxis, para la venta a sus afiliados.

d) Tratar el tema de publicidad en los autotaxis en la próxima reunión.

e) Establecer el primer miércoles de cada mes, a ser posible, como día fijo para celebrar estas reuniones.

f) Tratar el tema de las empresas en la próxima reunión.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión, a las 15 horas, extendiéndose la presente Acta.



# 412 00 00

INFORMACIÓ SOBRE TRANSPORTS PÚBLICS

INFORMACIÓ PER A L'USUARI DEL TAXI:  
Pèrdua d'objectes - Tarifes

## 1991 • GUIA URBANA DE BARCELONA • 1992 AREA METROPOLITANA Y OTROS MUNICIPIOS



**Tomo I**  
INFORMACION GENERAL



**Tomo II**  
NOMENCLATURA Y PLANOS



**Tomos III y IV**  
AREA METROPOLITANA Y OTROS MUNICIPIOS



## PUNTOS DONDE COMPRAR RECIBOS DE TAXI

### Tienda de Recambios de Ciutat Grogà

Lutxana, 115 1ª planta (derecha)  
H: 8'30 - 13 / 15'30 - 19'30 h.  
Sabados: 8'30 a 13'30 h.

### Botiga del Metro de Sans

H: 9 - 14 / 16 - 20 h.

### Libreria Escocia

Escocia, 116 (Virrey Amat)  
H: 7 - 15 / 17 - 20 h.

### Tambien en:

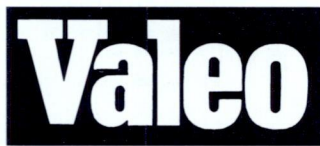
**STAB**- La Jota, 81  
**GUT**- Pj. Jaume Roig, 19  
**STATC** - Pº Carlos I, 82

*En todos estos lugares debe presentar su licencia de taxi*



## Una Empresa Actual al Servicio del Industrial del Taxi

Descuentos especiales para Sres. Taxistas



Pasaje Nogués, 7-9  
Tel. 258 98 09  
Fax (93) 258 27 00  
08025 BARCELONA

Provenza, 378-380  
Tel. 207 61 63  
Fax (93) 258 30 33  
08037 BARCELONA

Dante, 37-39  
Tel. 358 83 00  
Fax (93) 358 82 87  
08014 BARCELONA

Violante de  
Hungria, 125  
Tel. 33040 08  
08028 BARCELONA

Pons y Gallarza, 41  
Tel. 345 64 64  
Fax (93) 345 99 84  
08030 BARCELONA

## ASESORIA TECNICA DE SEGUROS

CITROËN	TERCEROS B.C.	T. RIESGO B.C.
AX 11 RE	33.571	80.072
BX 14 TRE	33.571	107.130
BX 16 TS 5v.	38.463	112.021
OPEL		
CORSA SWING 3p.	31.019	79.601
KADETT LS 1.3	33.571	100.885
VECTRA 1.6	38.463	120.347
RENAULT		
5 FIVE	31.019	77.520
5 TD 3p	33.571	92.560
19 TR 5v	33.571	98.804
21 TS 5v	38.463	118.265

### TARIFAS DE TAXIS CONducidos POR PROPIETARIOS

**Grupo 5** 50.768

**Grupo 6** 58.825

(Retirada de Carnet de 8.040 en caso de interesarles)

RESPECTAMOS SU BONIFICACION ANUAL POR BUEN CONDUCTOR.

SI NO ENCUENTRA SU MODELO, LLAMENOS.

HORARIO DE OFICINA: de Lunes a Viernes de 9 a 14 h. y de 16 a 19 h.

GARANTIZAMOS LOS PAGOS DE SUS SINIESTROS

**Cerdeña, 311 Tda. 3ª ( Sagrada Familia )**

**08025 BARCELONA**

**Tel. (93) 258 38 95-207 74 64 Fax. 207 78 03**

# Escenario de referencia

Este escenario viene definido por la situación del Aeropuerto hasta su reciente remodelación, con dos únicas terminales de pasajeros (Internacional y Nacional-Puente Aéreo) y, por lo tanto, con dos paradas de taxi para recoger pasaje, cada una con su respectiva cola de espera.

El "Estudio de aproximación para el dimensionamiento de la flota de auto-taxis necesaria para el Aeropuerto de El Prat" (CMB, marzo 1988) sirve de base para la caracterización de este escenario. Las principales conclusiones que determina el citado estudio en los siguientes puntos son datos extrapolados a partir de la recogida de información que se realizó los días 24 y 25 de febrero de 1988 (miércoles y viernes).

## Elevada demanda en las paradas de nacional y puente aéreo

En relación con la demanda de taxis, el Estudio de 1988 señala que, durante el período diurno (entre las 7 h. de la mañana y las 22 h. de la noche), el Aeropuerto generaba, por término medio, entre 2.000 y 2.500 carreras/ día. Los días de demanda máxima se podía alcanzar la cifra de 3.000 - 3.100 carreras y, en la hora punta, hasta 500 carreras (aproximadamente el 15% de la cifra anterior).

El reparto de carreras por paradas indicaba que cerca del 75% se generaban en la parada "nacional y puente aéreo" y el 25% en la parada "internacional".

(Gráfico: 36. Pág.16)

Las horas de máxima demanda se concentraban en tres períodos: por la mañana de 8 a 9 h. y, por la tarde, de 15 h. a 16 h. y de 18 h. a 21 h.

De los pasajeros que llegaban al Aeropuerto, prácticamente la mitad (47%) cogían el taxi para dirigirse al punto de destino

final, utilizando más el taxi los pasajeros procedentes de vuelos nacionales (51%) que los vuelos internacionales (36%)

Respecto a los viajes en taxi atraídos por el Aeropuerto, cabe destacar que representaban prácticamente la misma cifra que los viajes generados (Gráfico 37. Pág.16). El porcentaje de pasajeros que utilizaba el taxi para desplazarse al Aeropuerto era ligeramente inferior a la mitad (44%). Los períodos con mayor número de llegadas de taxis ocupados eran por la mañana de 7 a 10 h. y, por la tarde, de 14 h a 16 h. y de 17 h. a 20 h.

## Una oferta marcada por grandes colas

Por término medio y, en período diurno, pasaban por el aeropuerto de 4.500 a 5000 taxis, entre libres y ocupados.

(Gráficos:38(a,b) y 39(a,b). Pág.16 y 20)

Asimismo se estimaba que entre 1.100 y 1.300 taxistas trabajaban en el Aeropuerto realizando cada uno de ellos una media de 2 carreras por día. El 50% - 55% realizan una sola carrera, el 20% -25% dos y el 25% -30% tres o más de tres.

(Gráfico: 40(a,b). Pág.16 y 20)

Se observaba una buena autorregulación de la oferta en función de las necesidades de la demanda, como demuestra que entre el 75% -80% de los taxistas trabajaran en la parada "nacional y puente aéreo" y el resto en la parada "internacional"; casi el mismo reparto que las carreras que se generaban en cada parada.

El exceso de oferta en relación con las necesidades de la demanda se puso en evidencia observando que la cola media durante el período diurno era de aproximadamente 200 taxis y el tiempo medio de espera en días normales variaba entre 1 h. 15 min. y 1 h. y 30 min.

(Gráficos: 41(a,b) y 42(a,b). Pág.22,24,26 y 29)

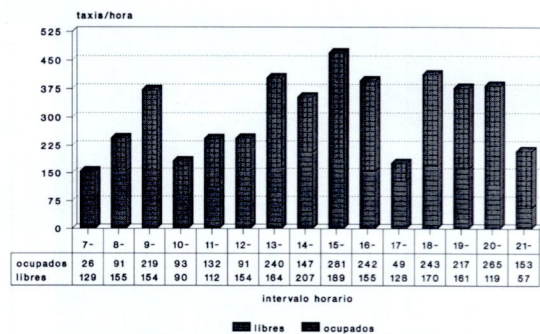


GRAFICO 38b:

COMPOSICION DE TRAFICO SALIDAS ( viernes 26-2-88 )

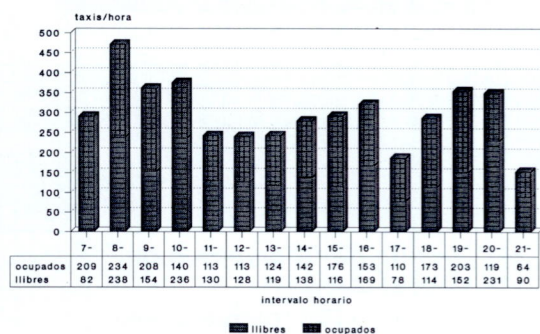


GRAFICO 39a:

COMPOSICION DE TRAFICO ENTRADAS ( miércoles 24-2-88 )

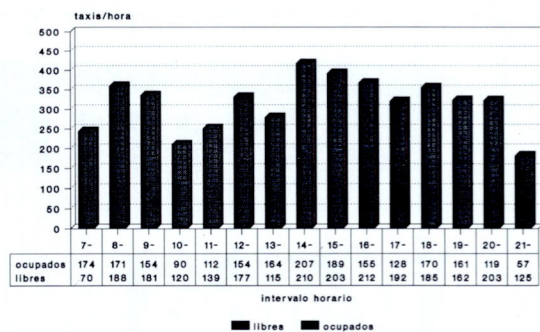


GRAFICO 39b:

COMPOSICION DE TRAFICO ENTRADAS ( viernes 26-2-88 )

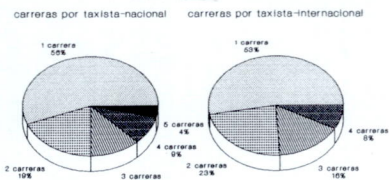
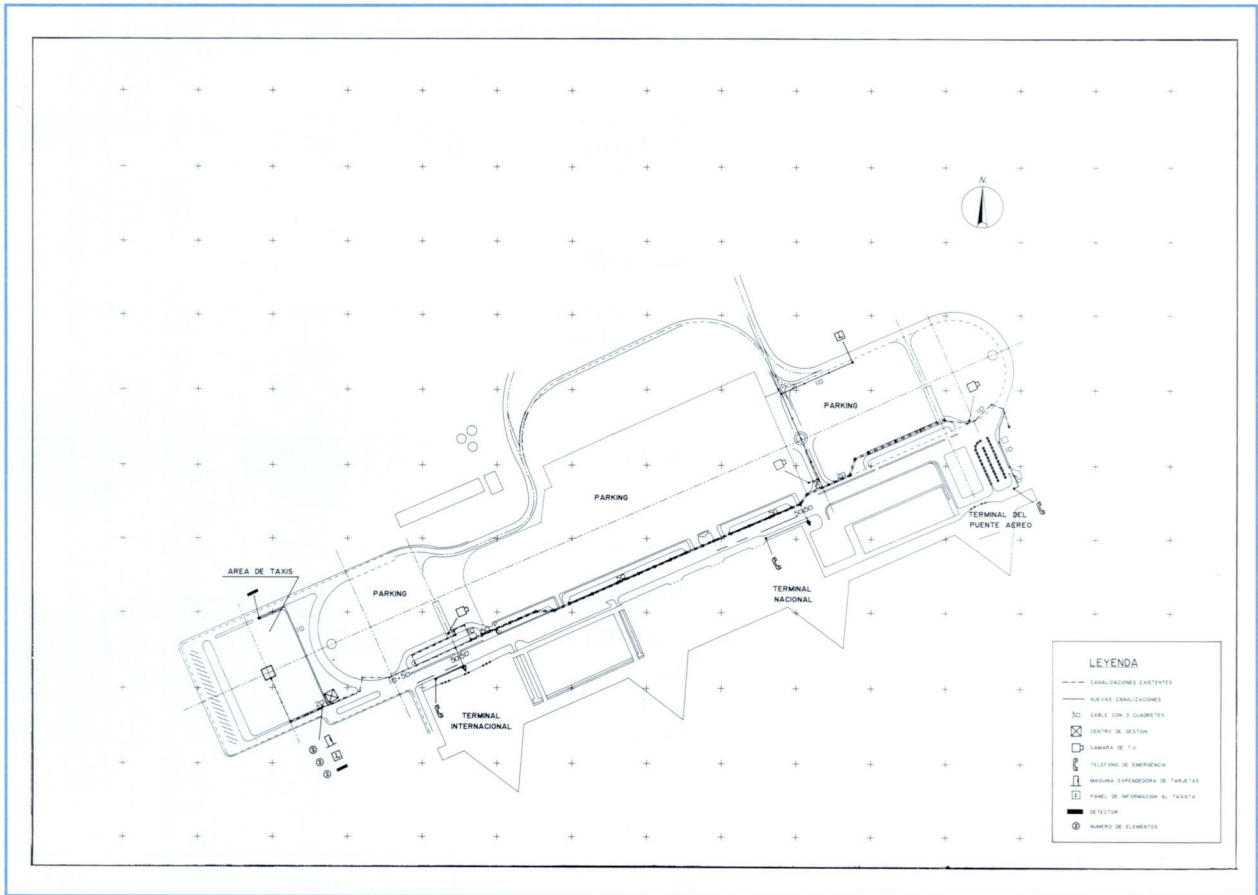


GRAFICO 40a:

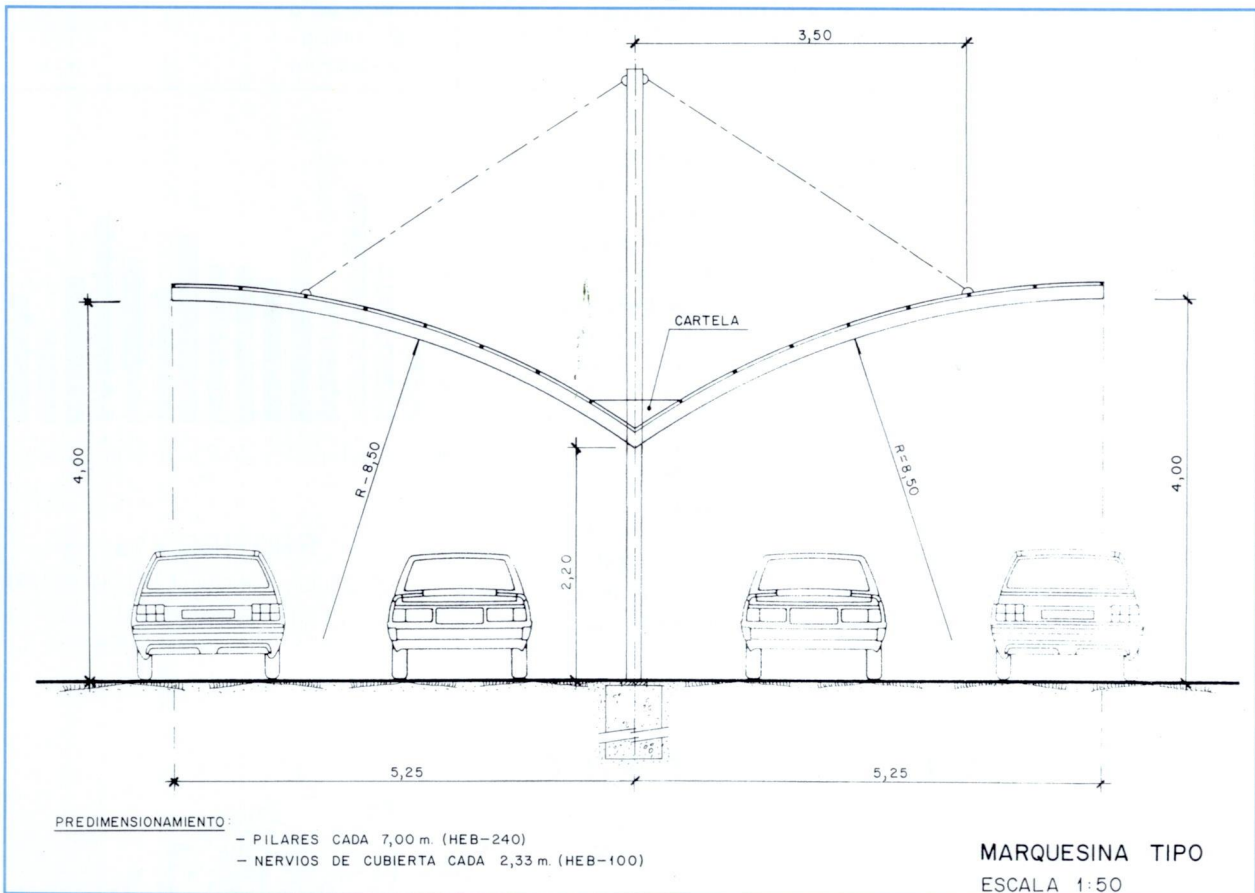
DISTRIBUCION DE CARRERAS POR TAXISTA ( miércoles 24-2-88 )





### PLANO 5

Sistema de control y gestión del taxi



### PLANO 6

Marquesina Tipo

Cabe destacar que, como hipótesis del estudio, se supuso una ocupación media de los taxis de 1'75 viajeros en todos

los casos y que el 90% del tráfico regular de pasajeros se registraba entre las 7 h. y las 22 h.

## Escenario actual

Con el fin de caracterizar este escenario, se han actualizado y completado diversos datos del escenario de referencia. El trabajo de campo realizado consistió en:

-Contaje de taxis que llegan con pasaje a la terminal del Puente Aéreo.

-Contaje de taxis que salen con pasaje de la terminal del Puente Aéreo.

En ambos casos el seguimiento se realizó los días 27/2/91 (miércoles) y 1/3/91 (viernes) en el período comprendido entre las 7 h. y las 23 h., dividido en intervalos de 15 minutos.

- Medida de la ocupación de

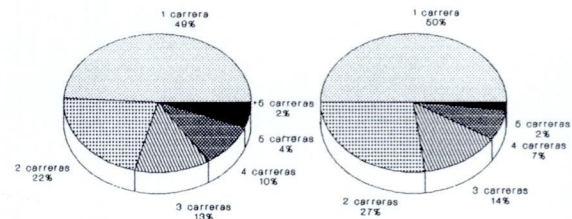
los taxis que llegan y salen de las tres terminales y del porcentaje de taxis que llevan equipaje en cada caso.

Este trabajo se llevó a cabo el día 11 de abril de 1991 (jueves) entre las 8 h. y 19 h.

### Terminal del Puente Aéreo: Ocho horas de actividad para el taxi

Los datos estadísticos más relevantes relativos al Puente Aéreo que se extrajeron de los días en los que se efectuó el trabajo de campo se resumen así:

carreras por taxista-nacional      carreras por taxista-internacional



**GRAFICO 40b:**

DISTRIBUCION DE CARRERAS POR TAXISTA  
(viernes 26-2-88)

27 feb. 1991	miércoles	vuelos de entrada	23.-	vuelos salida	22.-
		pax. entrada	3.390.-	pax. salida	3.468.-
		taxis salen	1.338.-	taxis entran	1.054.-
1 mar. 1991	viernes	vuelos entrada	23.-	vuelos salida	20.-
		pax. entrada	2.864.-	pax. salida	2.163.-
		taxis salen	1.185.-	taxis entran	811.-

De todos esos datos se desprende que en un día medio de la semana (miércoles) "las salidas de taxis con pasaje" registran la mayor actividad de 8 h. a 11 h., de 15 h. a 16 h. y desde las 18 h. hasta las 23 h.

(Gráfico: 43. Pág.29)

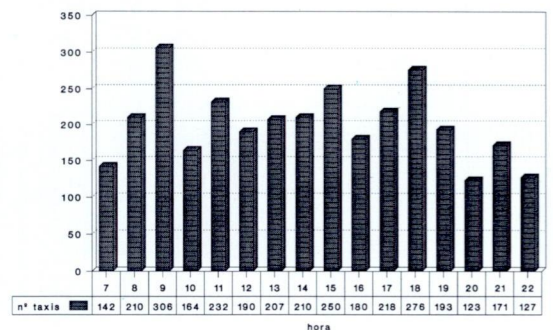
En viernes, día atípico de la semana, el comportamiento no difiere sustancialmente, salvo el menor número de taxis ocupados que salen por la mañana, motivado sin duda alguna por el hecho de que en este día de la semana se realizan menos viajes de negocios. Comparativamente, en cambio, el viernes registra un mayor

número de entradas de pasajeros por la tarde que el miércoles, lo que repercute en una mayor actividad de la parada de taxis del Puente Aéreo.

Análogamente, los períodos que registran mayor número de "entradas de taxis ocupados" los miércoles son, por la mañana de 7 a 9 h y por la tarde de 17 h. a 20 h.

(Gráfico: 44. Pág.29)

El viernes se mantiene a grandes rasgos la misma tendencia, a pesar de que el intervalo punta de la mañana no es tan acusado y el período punta de la tarde se amplía de 16 a 20 h.



**GRAFICO 41a:**

FLUCTUACION HORARIA DE LA COLA DE TAXI  
(miércoles 24-2-88)

## Ocupación de Taxis

Las ocupaciones medias contabilizadas durante la toma de datos para el presente estudio

se resumen en el cuadro siguiente: (sigue en pág. 24)





## Siga a ese taxi.

Con el motor de este coche se han escrito las mejores páginas de la historia del automóvil. Para expresar su espacio interior la palabra confort se hace pequeña.

En él no sólo estará relajado al empezar la jornada. También al terminarla. La ergonomía de todo su equipamiento se lo garantiza.

Y no olvide que es un Volkswagen. Legendarios por su fiabilidad, robustez, rendimiento y economía. Sólo tiene que revisarlo cada 30.000 kms. Y en consumo,



Volkswagen recomienda

una verdadera caja de ahorros.

Un gran coche que nunca se le quedará pequeño.

Vaya hoy mismo a su concesionario. Después, deje que le sigan.

**Equipamiento de serie:** (\*) Cierre centralizado. Cuentarrevoluciones. Elevalunas eléctrico delantero. Espejos retrovisores regulables desde el interior. Cristales tintados. Volante acolchado de cuatro radios. Asiento conductor regulable en altura. Tapizado especial. Cinturones de seguridad regulables en altura. Spoiler anterior integrado en el parachoques. Aletines. Preinstalación de radio-stereo con 4 altavoces.

**Equipamiento opcional:** Sistema de frenos ABS. Aire acondicionado. Techo corredizo. Llantas de aleación ligera.

(\*) Jetta CL Pacific.

**Nueva gama Jetta 91 desde  
1.111.579 pts P.F.F.**

En su concesionario Volkswagen.



**Volkswagen  
Jetta**

OCUPACION MEDIA		
TERMINAL	TAXIS QUE SALEN	TAXIS QUE LLEGAN
Nacional	1,53	1,57 (*)
Internacional	1,87	1,57 (*) (1)
Puente Aéreo	1,47	1,21

TERMINAL	TAXIS QUE SALEN	TAXIS QUE LLEGAN
Nacional	45%	30% (*)
Internacional	40%	30% (*) 1
Puente Aéreo	18%	20%

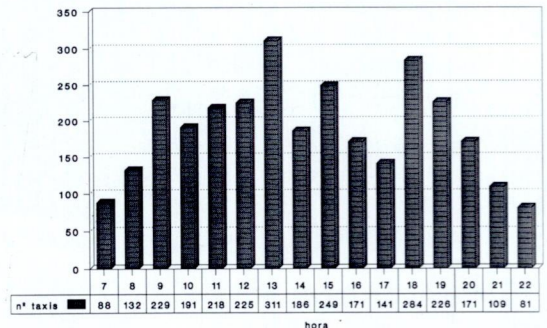
1 (\*) Es la misma ocupación y porcentaje, porque las salidas de vuelos nacionales e internacionales no pudieron distinguirse, al producirse en la misma terminal cuando se realizó la toma de datos.

La terminal del Puente Aéreo es la que registra una menor ocupación media de los taxis, tanto de los que llegan como de los que salen (Gráfico 45. Pág.30), circunstancia lógica si se tiene en cuenta el perfil tipo de los usuarios que más lo frecuentan y el motivo de los viajes, por lo general ejecutivos o

profesionales en viaje de negocios, que suelen viajar solos o en grupos reducidos.

### Taxis con equipaje

Los datos anteriores se confirman si se observa el porcentaje de taxis que lleva equipaje en cada terminal.



### GRAFICO 41b:

FLUCTUACION HORARIA DE LA COLA DE TAXIS (viernes 26-2-88)

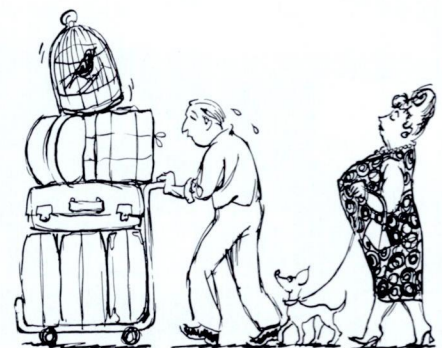
## Generación y atracción de viajes

Dos son los aspectos analizados para poder determinar y evaluar la generación y la atracción de viajes en taxis. En primer lugar se procedió a determinar las captaciones por terminales y, en segundo lugar, a cuantificar los viajes en taxi por intervalos de tiempo.

### Por cada 100 pasajeros entrados, el Puente

### Aéreo precisa una media de 40 taxis

Para la determinación de las captaciones por terminales, los datos relacionados en los dos cuadros anteriores, debidamente cruzados con el escenario de referencia, permitieron obtener las captaciones medias del taxi entre los pasajeros que entran y salen del Aeropuerto (Gráficos: 46 y 47. Pág.30)



### LLEGADAS DE PASAJEROS. SALIDA DE TAXIS

Terminal	% pasajeros en Taxi	nº de taxis /100 pax.
Nacional	33	22
Internacional	38	21
Puente Aéreo	59	40
Total	41	26 (*) 2

2(\*) La captación media total se determinó suponiendo el siguiente reparto de tráficos (entrada de pasajeros) entre terminales: 23 % Puente Aéreo, 41% Nacional y 36% Internacional, que corresponde a la distribución anual del año 1990.

### SALIDAS DE PASAJEROS. LLEGADAS DE TAXIS

Terminal	% pasajeros en taxi	nº de taxis/100 pax.
Puente Aéreo	39	32
Total	38	25



Las cifras de captación son ligeramente inferiores a las obtenidas en el escenario de referencia (1988), debido a que las ocupaciones reales son inferiores a las supuestas en aquella ocasión.

Como se puede observar, la captación relativa del Puente Aéreo es sustancialmente superior a la de las otras terminales; en número de taxis es

casi el doble. Por cada 100 pasajeros entrados en el Puente Aéreo se precisa una media de 40 taxis, que son ocupados por cerca de 60 pasajeros (ocupación media por taxi: 1,47 pasajeros). En las terminales Nacional e Internacional, por cada 100 pasajeros entrados se precisa poco más de 20 taxis, que ocupan una media de 33 y 38 pasajeros respectivamente.

### El Prat generó 1,1 millones de carreras de taxi en 1990

En relación con el segundo aspecto analizado, es decir,

para proceder a la cuantificación de los viajes en taxi por intervalos de tiempo, se tomaron como base las captaciones estimadas en el punto anterior y las estadísticas de tráfico regular del año 1990. Las conclusiones son las que siguen:

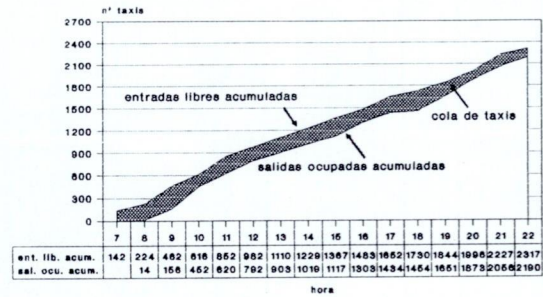


GRAFICO 42a:

EVOLUCION HORARIA DE LA COLA DE TAXIS (viernes 26-2-88)

DIA MEDIO DE 1990			
Terminal	Pax. entradas	Taxis que salen	%
Nacional	4.672	1.028	35,3%
Internacional	4.073	855	29,4%
Puente Aéreo	2.570	1.028	35,3%
Total	11.315	2.911	100%

Terminal	Pax. salida	Taxis que llegan	%
Puente Aéreo	2.577	825	28,5%
Total	11.583	2.896	100%

DIA PUNTA DE 1990 (16/4/90)			
Terminal	Pax. entrada	Taxis que salen	%
Nacional	8.961	1.972	37,8%
Internacional	6.925	1.454	27,9%
Puente Aéreo	4.481	1.792	34,3%
Total	20.367	5.218	100%

HORA MEDIA DE 1990 (PERIODO DIURNO, 7 H. - 21 H.)		
Terminal	Pax. entrada	Taxis que salen
Nacional	288	63
Internacional	251	53
Puente Aéreo	158	63
Total	697	179

HORA PUNTA DE 1990 (13 H. 14 H. DEL 20/8/90)		
Terminal	Pax. entrada	Taxis que salen
Total	1.563	406

## Promoción del Hipercentro Comercial ESCLAT, exclusiva a los TAXISTAS de Barcelona y área metropolitana.

Estimado amigo/a:

Te regalamos un auténtico y sabroso «FUET» de LA PLANA DE VIC, sólo por visitar nuestro hipermercado ubicado en la Torre Catalunya, frente a la Estación de Sants, en Barcelona.

Queremos darte a conocer una nueva manera de comprar, queremos que compruebes tú y los tuyos que el Hipercentro Comercial ESCLAT te ofrece mucho más por menos dinero.

Productos frescos de primerísima calidad, ofertas increíbles constantemente y lo más importante, la voluntad de servirte.

Rellena el cupón del pie de página y en la caja central te lo cambiaremos por uno de los mejores productos que puedes encontrar en nuestro establecimiento: el «fuet de Vic».

Muy cordialmente,



Miquel Pérez Alemany  
Director ESCLAT Barcelona

**P.D. Apresúrate, esta promoción sólo es válida hasta el 30 de septiembre. Si lo deseas, puedes utilizar nuestro parking situado en la misma Torre Catalunya.**

Promoción del Hipercentro Comercial ESCLAT, exclusiva a los TAXISTAS de Barcelona y área metropolitana.

Canjear este vale, junto con el ticket de compra, en caja central por un:

**FUET DE VIC**  
**Gratis!**

L'HIPERCENTRE COMERCIAL



Vale no acumulable. Válido hasta el 30 de Septiembre de 1991

Una nova forma de comprar



## Seguimos ampliando servicios al socio

### TAXI NET

### LIMPIEZA INTERIOR

Tejadillo, tapicerías, tablier, maletero y demás.  
Limpiamos el interior de su taxi a un precio  
sin competencia.

**6.000 ptas. IVA incluido**

Nos encontrarás en el mismo taller.

### SEGURO COLECTIVO / GRANDES RIESGOS



S.A. de Seguros

#### COBERTURA

DESPERFECTOS POR ROBO O INTENTO DE ROBO  
INCENDIO • EXPLOSION  
DESAPARICION DEL VEHICULO POR ROBO  
FRANQUICIA DE 50.000 ptas.

*Sr. Taxista, es un seguro que le interesa*

*Sólo 1.000.- Ptas. al Año*

# «CAMPANYA TAXI POSA'T GUAPO» ANY 1991

## MILLORES SUBVENCIONADES

**Aire condicionat 25.000 Ptes.**

**Terminal HALCON per al cobrament amb targeta de crèdit.**

**Telèfon**

**Les sol·licituds hauran de presentar-se a l'Entitat Metropolitana del Transport, Servei del Taxi.**

**Només podran acollir-se a les subvencions les millores realitzades dins de l'any 1991.**

La bona acollida que va tenir dins el col·lectiu l'acord signat entre l'EMT i la «Cía Telefónica Nacional de España» per subvencionar la instal·lació de telèfons en els taxis de Barcelona, va conduir a l'esmentada Cia. a estendre els ajuts a la resta de ciutadans de tota Espanya.

Per aquest motiu, la millora en el preu del telèfon ja va inclòsa en l'oferta i, per tant, no hi ha més subvenció addicional.

**PER A MÉS INFORMACIO, TRUQUI AL TELEFON: 412.00.00.**

TOTAL ANUAL 1990			
Terminal	Pax. entrada	Taxis que salen	%
Nacional	1.705.394	375.187	35,3%
Internacional	1.486.701	312.207	29,4%
Puente Aéreo	937.910	375.164	35,3%
<b>Total</b>	<b>4.130.005</b>	<b>1.062.557</b>	<b>100%</b>

Terminal	Pax. salida	Taxis que llegan
<b>Total</b>	<b>4.227.765</b>	<b>1.056.941</b>

### En 1990, 3,3 millones de pasajeros utilizaron el servicio del taxi

nacionales, el 35% cada uno y los vuelos internacionales, el 30%. Estos porcentajes están sujetos a variaciones en la medida que varíe la distribución de tráfico.

\* El volumen de carreras en taxi generadas en el Aeropuerto es prácticamente el mismo que las atraídas. En el año 1990, en base a las captaciones estimadas en el primer punto, el Aeropuerto generó cerca de 1,1 millones de carreras de taxi, que desplazaron 1,7 millones de pasajeros desde el Aeropuerto de El Prat hasta el punto final de destino. Con dirección al Aeropuerto, el número de carreras fue prácticamente el mismo y el número de usuarios fue de 1,6 millones.

(Gráfico 48. Pág.30)

\* En un día medio de 1990 se generaron 2.900 carreras y en un día punta se superaron las 5.000.

\* Durante el período diurno (de 7h. a 21 h.) se generaron, por término medio, cerca de 200 carreras cada hora. En horas punta raramente se superaron las 400 carreras.

\* Suponiendo que 400 carreras es el máximo que puede darse en una hora, y que un tiempo medio de espera razonable no debe ser nunca superior a una hora, se llega a la conclusión de que el contingente de taxis en espera no debería ser superior a 400, salvo en situaciones muy excepcionales.

\* Las carreras con origen en el Aeropuerto se repartieron de forma parecida por tipos de tráfico: Puente Aéreo y vuelos

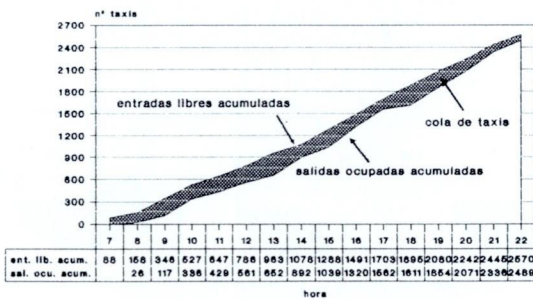


GRAFICO 42b:

EVOLUCION HORARIA DE LA COLA DE TAXIS (viernes 26-2-88)

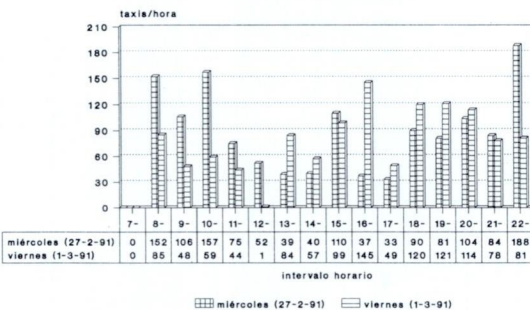


GRAFICO 43:

SALIDA DE TAXIS OCUPADOS ( puente aéreo )

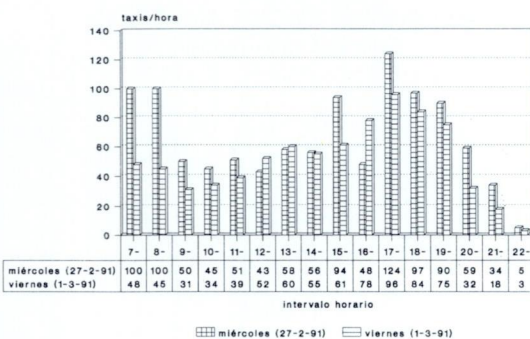


GRAFICO 44:

LLEGADA DE TAXIS OCUPADOS ( puente aéreo )

## AERONAVES

La capacidad y el tipo condicionan el ritmo diario de El Prat

El ritmo de llegadas y salidas de pasajeros en un aeropuerto viene condicionado, de forma fundamental, por la capacidad de las aeronaves. Las aeronaves con sus respectivas capa-

cidades que a continuación se relacionan realizan, en conjunto, cerca del 90% de los movimientos que registra anualmente el Aeropuerto de Barcelona.

Aeronave	Capacidad
DC-9	105
DC-10	266
Airbus -320/200	147
Airbus - 300	251
MD-87	109
Boeing 727	155/172
Boeing 747	294/430

# ESCENARIO DE FUTURO

## El Prat absorberá, el año 2000, un tráfico anual de 17 millones de pasajeros

Tras la ampliación del Aeropuerto de Barcelona, éste tendrá una capacidad máxima de 7.300 pasajeros/hora, y con la distribución actual de tráfico podría absorber un tráfico anual de unos 17 millones de pasajeros (un 80% de incremento respecto a 1990), cifra que está previsto alcanzar en el año 2000, con un crecimiento del 12% en 1992 y del 6% de media en adelante.

Suponiendo que la distribución de tráfico fuera la misma que en la actualidad, se podrían generar cerca de 950 carreras

en la hora punta, en una hora media entre 300 y 400. Los viajes en taxi con origen en el Aeropuerto podrían alcanzar anualmente los 2,0 millones (3'0 millones de pasajeros desplazados en taxi desde el nuevo Aeropuerto).

Todos estos datos son de gran importancia para dimensionar con proyección de futuro los espacios aeroportuarios destinados al servicio de taxi como área de espera, parada de terminales o zonas de desenganche.

# TAMAÑO Y ORDENACION DEL AREA DE ESPERA Y DE LAS PARADAS

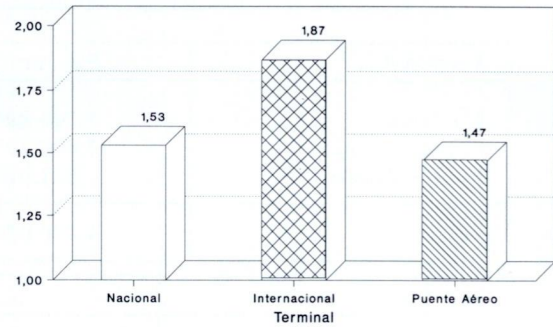
En una primera fase, el área de espera de taxis se ha dispuesto con una ordenación apta para 400 taxis, (Plano 4. Pág.14), capacidad superior a la necesaria para el tráfico que registra el Aeropuerto en la actualidad (estadística de 1990) y en condiciones normales. Como se señaló anteriormente, raramente se necesitan 400 taxis en una hora, salvo en situaciones muy excepcionales, por lo que si el tiempo medio de espera no excede -como es habitual- de una hora, la capacidad del área es suficiente. En condiciones normales, esta área no estará ocupada por encima del 50% de su capacidad.

La disposición de los taxis se ha ordenado en dos bloques de hileras longitudinales, con un anchura mínima de 3,5 m. por hilera. Dentro del recinto del área de espera se ha habilitado un aparcamiento independiente para 38 taxis junto al edificio previsto para bar y

otros servicios para el taxista. El área dispone de una única entrada, por la parte posterior, a partir de la cual los vehículos pueden dirigirse a la última hilera ocupada para iniciar el turno de espera o al aparcamiento antes mencionado. Los taxistas que deseen salir del recinto sin guardar turno lo pueden hacer por la misma calzada que sirve de entrada.

La salida de los taxis en espera se efectúa por la parte delantera del recinto, donde se han previsto dos carriles para conseguir una mayor fluidez en el direccionamiento de los taxis hacia las terminales. Junto a esta salida se prevé la ubicación del "Centro de gestión del taxi".

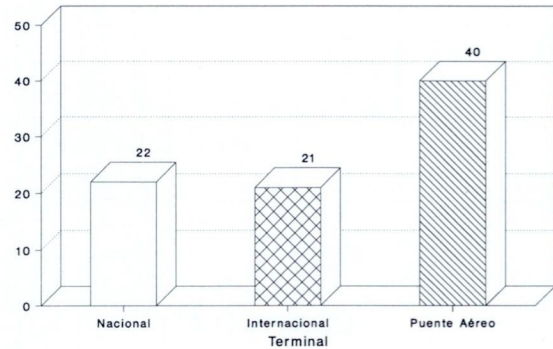
Para proteger a los profesionales taxistas de las inclemencias del tiempo -lluvia, sol- se instalarán marquesinas prefabricadas de 5,25 m. de vuelo por ambos lados de los pilares de soporte (situados cada 7,0 m) y altura variable entre 2,2 m. y



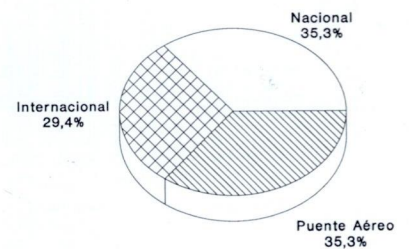
**GRAFICO 45:**  
OCUPACION MEDIA DE TAXIS  
( salida de taxis ocupados del Aeropuerto )



**GRAFICO 46:**  
PORCENTAJE DE UTILIZACION DEL TAXI  
( entradas tráfico regular )

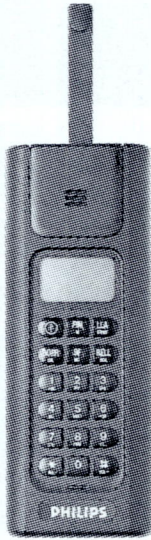


**GRAFICO 47:**  
TAXIS OCUPADOS POR CADA 100 PASAJEROS  
( entradas tráfico regular )



**GRAFICO 48:**  
REPARTO DE CARRERAS DE TAXI GENERADAS POR TERMINALES

## Philips Car Stereo



### UN NUEVO MUNDO PARA LA COMUNICACION

- Tecnología Philips 100%
- El teléfono personal más potente (clase III)
- Teclado diseñado para funcionar en vehículo o portátil
- Batería de larga duración
- El servicio de Asistencia Técnica más extendido

## SOBIAUTO, S.A.

Pº Carlos I, 63 • 08005 BARCELONA  
Tel.: (93) 309 55 31\* • Fax: 300 85 70



**PHILIPS**

**RECAMBIOS  
TAXI-AUTO S.A.**  
  
**ACCESORIOS**

**RECAMBIOS EN GENERAL  
AL SERVICIO DEL TAXI**

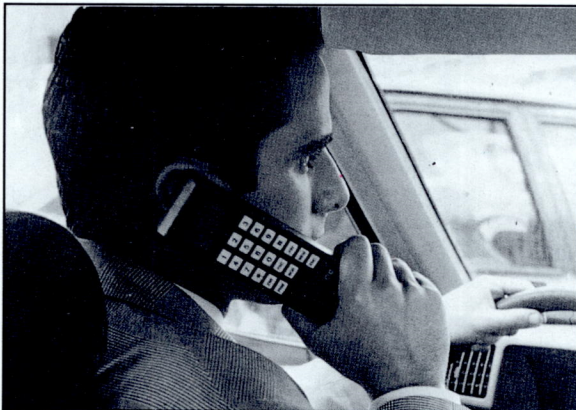
Central: Castillejos, 306 - 08025 Barcelona  
Tel. 236 04 00 - Fax 236 04 05

Cartellá, 189 - 08031 Barcelona - Tel. 357 44 54

## Romabell, s.a.

Taller de reparación de automóviles  
siempre al servicio del  
**TAXI**

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



## TELEFONO MOVIL-TAXI

NUEVA LINEA SISTEMA 900  
PRECIO **MUY ESPECIAL**, SOLO Sres. TAXISTAS  
Consulte sin compromiso.

*ENTRE LOS 100 PRIMEROS SE SORTEARÁ UN VIAJE A  
CANARIAS CON ESTANCIA DE 7 DIAS PARA DOS PERSONAS*

**CENTRALES TELEFONICAS - TELEFONOS SIN HILOS  
CONTESTADORES - INTERCOMUNICACION  
ESTUDIOS TELEFONIA**



COMPANIA TELEFONICA CATALANA, S. A.  
Rda. Gral. Mitre, 110 - Tels. 201 83 92 - 201 98 52 - 08021 BARCELONA

## Optica Ruiz Urrea

Diplomado A. Ruiz Beckers  
Talleres propios. Fundada en 1924  
Ronda San Antonio, 63  
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.

4,0 m. (Plano 6. Pág.21).

Las marquesinas estarán dispuestas longitudinalmente y cubrirán todas las hileras, en grupos de cuatro. El coste aproximado se estima en unos 40 millones de pesetas.

### **Ampliación del área de espera**

La previsión de crecimiento del

tráfico de pasajeros en los próximos años exigirá en un plazo corto de tiempo la ampliación del área de espera para un mayor número de taxis. Para que ello sea factible será preciso acondicionar el espacio que actualmente ocupan las casetas y el aparcamiento de obra, con lo cual se podría ampliar el área de espera hasta cerca de 700 taxis en total.

## **UNA PARADA FRENTE A CADA TERMINAL**

Las disponibilidad de espacio para habilitar las paradas de taxis frente a cada terminal no son las mismas, por esta razón se ha adoptado como criterio, el dotar como mínimo a todas las paradas del número de plazas necesarias para atender la llegada de un vuelo de 100 pasajeros.

Este criterio se traduce en las terminales Nacional e Internacional en unas 20 plazas de taxi aproximadamente, y en la de Puente Aéreo en unas 40.

### **Propuesta definitiva**

Terminal Internacional: Parada constituida por una hilera en la cual caben 25 taxis. En la cabecera se propone una isleta de 12,0 m. de longitud y 0'5 m. de anchura para segregar la parada del resto de la circulación, y una marquesina de 15 m. de longitud que sirva de refugio a los usuarios.

(Plano 1. Pág.10)

Terminal Nacional: Parada con una hilera apta para 10 taxis que se desdoblarán en una segunda hilera contigua en la cual cabrían otros 10 taxis. Estos dos carriles de parada estarían separados por el resto de la circulación mediante una isleta de 54 m. de longitud y una anchura de 0,5 m.

(Plano 2. Pág.10)

Terminal de puente Aéreo: Se dispone de un espacio específico para la parada de taxis en el que caben 70 vehículos ordenados en seis filas y con dos carriles de salida. La disposición adoptada permite el encoche y la salida de varios taxis al mismo tiempo. Se ha ubicado una marquesina de 15 m. de longitud frente a la terminal en la que los usuarios podrán guarecerse de las inclemencias del tiempo y, al mismo tiempo, formar la cola de espera hasta la llegada de los taxis.

(Plano 3. Pág.14)

## **CENTRO DE GESTION DEL TAXI** Por un servicio rápido y eficaz

En el marco de las mejoras que se están llevando a cabo en el Aeropuerto de El Prat para el sector y con el fin de ofrecer al usuario un servicio rápido y eficaz, se prevé organizar un Centro de Gestión del Taxi, que desempeñará funciones diversas, para las cuales se le dotará de los sistemas técnicos más avanzados.

### **Direccionamiento efectivo de vehículos**

El Centro de Gestión dispondrá de un sistema de control de salidas de taxis del área de aparcamiento con el fin de conseguir un direccionamiento efectivo de los vehículos a cada una de las tres terminales, para así satisfacer adecua-





Façana de Ciutat Grogà



Bar de l'Escola del Taxi: punt de reunió i convivència dels alumnes taxistes

# Escola del Taxi de Ciutat Grogà

Inscripció al Curs de Reciclatge 1991 - 92  
Comencem l'Octubre !

Barcelona \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ 199\_\_

**Cognoms** \_\_\_\_\_

**Adreça** \_\_\_\_\_

**Districte Postal** \_\_\_\_\_

**Data de naixement** \_\_\_\_\_

**Núm de Seguretat Social** \_\_\_\_\_

**Lloc de naixement** \_\_\_\_\_

Marqui:  Si és alumne nou

Si és alumne antic

**Nom** \_\_\_\_\_

**Població** \_\_\_\_\_

**Telèfon** \_\_\_\_\_

**DNI** \_\_\_\_\_

**Núm de llicència** \_\_\_\_\_

**Núm. de patronal** \_\_\_\_\_

**(Assalariat)** \_\_\_\_\_

**Titular**

**Assalariat**

**Familiar**

Conductor taxi

**Familiar**

No conductor taxi

**Jubilat**

Indiqui com a mínim una de les assignatures optatives que vulgui fer:

**Català**   
optatiu

**Turisme-Història**   
obligatori

**Anglès**   
optatiu

**Mecànica**   
optatiu

De dilluns a divendres (a combinar segons conveniència i pla d'assignatures escollit, mínim de 3 hores setmanals), de 9:30 a 19:30 h.

Indiqui el dia de la setmana que hi assistirà preferentment \_\_\_\_\_

Si està interessat a assistir a l'Escola del Taxi, encara té temps. Ompli aquesta butlleta i trameti-la a l'adreça següent:

Escola del Taxi de Ciutat Grogà, c/ Lutxana, 115, 2ª planta. Telèfon: 485.04.26.

Els cursos són gratuïts

damente la demanda. Estará dotado de todos los equipamientos técnicos necesarios; en la salida del área de aparcamiento se dispondrán máquinas expendedoras de tarjetas, que llevarán impresa la fecha, la hora y la terminal a la que el taxista debe dirigirse para recoger pasaje. Están previstos dos carriles del área de aparcamiento, atendido cada uno de ellos por una máquina expendedora de tarjetas y un panel de señalización con indicación de la terminal de destino; asimismo se instalarán detectores de vehículos, tanto en la entrada como en la salida. De esta manera se podrá establecer el número de taxis estacionados y el tiempo estimado de espera. (Plano 5. Pág.21)

### Adecuar la oferta a la demanda

Un sistema de televisión por cable se encargará de la vigilancia de las paradas de las tres terminales y del área de aparcamiento. Ello permitirá, indefectiblemente, adaptar adecuadamente la oferta a la demanda. Con este sistema, el Centro de Control tendrá la posibilidad de observar la afluencia de pasajeros en cada terminal de salida y el ritmo de ocupación de los taxis, lo que le permitirá decidir y modular de forma exacta el lanzamiento de taxis hacia las respectivas terminales.

### Servicio de telefonía para el usuario y para el taxista

El Centro de Gestión dispondrá también de un Servicio de Teléfonos de Emergencia en cada una de las terminales para petición de taxis u otro tipo de incidencias. Estas líneas telefónicas podrán ser utilizadas tanto por el usuario en demanda de servicio como por el taxista para comunicar cualquier eventualidad. El puesto de operación central estará ubicado en el Centro de Ges-

### Información para evitar regresar de vacío a Barcelona

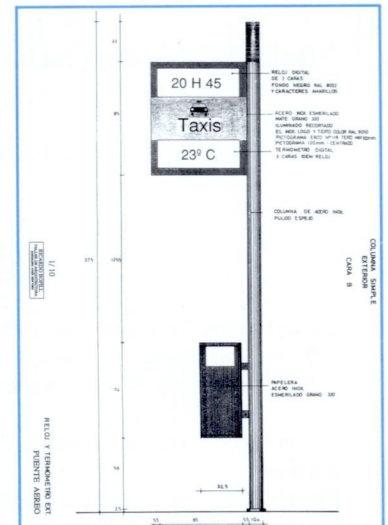
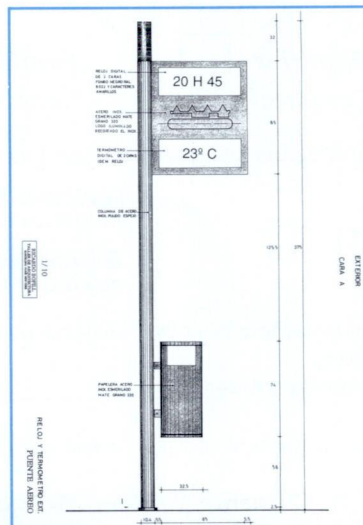
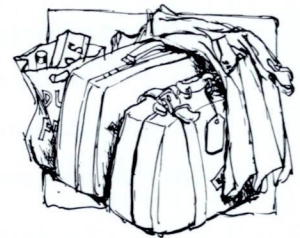
Un cartel con información alfanumérica luminosa variable estará situado a la salida del Aeropuerto y en un paso obligado, con la posibilidad de vuelta atrás para acceder al aparcamiento de taxis. El cartel ofrecerá información sobre el número de taxis situados en el aparcamiento y la previsión del tiempo de espera. Toda la información que ofrezca este panel informativo será constantemente actualizada desde el Centro de Gestión y con él se pretende que el taxista que llegue al Aeropuerto con pasaje no regrese vacío a Barcelona.

### Enlace con el Centro de Control del Aeropuerto

Finalmente, la comunicación directa con el Centro de Control del Aeropuerto permitirá al Centro de Gestión del Taxi recibir toda la información referente a la llegada de aviones en cada terminal, así como al tipo de aeronaves y al número de pasajeros, proporcionando al taxista una información exacta y real del movimiento diario del Aeropuerto de El Prat.



Las «Chaquetas Verdes», nuevo Servicio de Información general del aeropuerto, han asumido el trabajo de información al usuario del taxi, realizado anteriormente por la «Chaquetas Amarillas»



Reloj y termómetro exterior Puente Aéreo

# CITROËN BX DIESEL

## Las razones del Taxi.



Nadie tiene más razón, que los profesionales del taxi, para exigirle a un coche lo máximo que se le puede pedir. Lo máximo en fiabilidad y lo mínimo en consumo.

El Citroën BX ha sido calificado, por los profesionales del taxi, como "sobresaliente," en el artículo encuesta publicado en el número 255 de Motor 16; un reconocimiento a las virtudes de un coche idóneo para la realización del servicio del taxi, que ofrece, además, las siguientes ventajas para los profesionales:

El extraordinario confort del Citroën BX es un factor importante en un vehículo de servicio público.

El conductor profesional será el primero en beneficiarse de la comodidad del coche, dado el gran número de horas que pasa, diariamente, al volante; la fatiga será menor que en otros coches y, por tanto, el trabajo se hace más agradable.

En segundo lugar los pasajeros disponen de un amplio espacio para acomodarse, y perciben el confort de un Citroën

BX; una ventaja más a la hora de ofrecer un mejor servicio.

Veamos algunas razones más para elegir un Citroën BX:

### 1. Garantías

Además de garantizarle su BX un año en piezas y mano de obra, Citroën Hispania garantiza la suspensión hidroneumática durante dos años con el límite máximo de 100.000 Kms., con lo que resulta mucho más económica que una suspensión clásica.

La suspensión hidroneumática contribuye a que la seguridad en el BX sea su máximo argumento por su potencia de frenada única, por su comportamiento noble en carretera y por su absoluta estabilidad en cualquier circunstancia.

### 2. Bajo consumo.

Los nuevos Citroën BX consumen lo mínimo imprescindible. Y como ejemplo, el Citroën BX D: 4,6 litros/100 Km, a 90 Km/h a razón de menos de 3 Ptas. por kilómetro.

### 3. Mínimo mantenimiento.

Los nuevos Citroën BX D no paran de trabajar. Su entretenimiento se reduce a una visita al taller cada 22.500 Km. Sin más complicaciones.

### 4. Recompra asegurada de su antiguo Taxi.

Citroën le garantiza la recompra de su antiguo taxi en condiciones inmejorables. Para empezar bien las cosas.

### 5. Financiaciones a la medida.

Financiaciones Citroën le ofrece un sistema de financiaciones personalizadas para que usted elija la que mejor se adapte a sus necesidades. Completamente a su medida.

### 6. Servicio 24 horas.

Con el Servicio Citroën 24 horas, basta una simple llamada al (91) 450 11 11 y acudiremos rápidamente a prestarle la asistencia que necesite, de día o de noche; un servicio gratuito cuando su Citroën está en garantía.

Citroën BX.  
Disfrute su Poder.



# OPEL VECTRA



## PARA USO PROFESIONAL.

El Opel Vectra GL 1.7 Diesel es un trabajador infatigable.

Consumo muy poco: 4,4 l. a 90 Km/h. y dispone de un amplio maletero con una capacidad de hasta 530 litros VDA.

En versiones de 4 ó 5 puertas, y con el confort y la seguridad de su ingeniería alemana Opel.

Descubra el Vectra más profesional en su Concesionario Oficial Opel.



Le esperamos

### AUTO BAIX

Ctra. Sta. Cruz de Calafell, km 9,2  
Tels. 654 05 12 / 654 15 12 - SANT BOI DE LLOBREGAT (Barcelona)

### BENEDITO, S.A.

Exposición: Vía Augusta, 232. Tel. 209 39 11  
Taller: Aribau, 320. Tel. 209 42 99 - BARCELONA

### FANAUTO, S.A.

Gran Vía de Carlos III, 70-74  
Europa, 18. Tel. 321 92 00 - BARCELONA

### IBERTRACCION, S.A

Avda. dels Països Catalans, s/n. Tel. 371 30 50  
ESPLUGUES DE LLOBREGAT (Barcelona)

### MASTERDIESEL

Avda. Guipúzcoa, 83. Tel. 313 59 12  
Avda. Meridiana, 235. Tel. 340 37 17 - BARCELONA

### MOTOR REPRIS, S.A.

Gran Vía Corts Catalanes, 484 (esquina Viladomat)  
Tels. 424 93 04 / 423 85 74 - BARCELONA

### ROMAGOSA

Padilla, 318. Tels. 256 63 00 / 348 01 66  
BARCELONA

### SANTAUTO, S.A.

Pº. Lorenzo Serra, 20. Tels. 386 61 54 / 386 10 00  
SANTA COLOMA DE GRAMANET (Barcelona)

Concesionarios Oficiales

**OPEL**   
Mejores por experiencia