

El taxi com a element bàsic del transport

L'Administració de la Generalitat ha començat a veure el sector del taxi com un possible complement per al transport públic en zones i horaris en què el transport públic tradicional resulta massa car a causa del limitat passatge existent.

A l'enquesta ATM 96 es van registrar durant una setmana un total de 294.000 viatges en taxi sobre un total de 41 milions de viatges.

El sector del taxi no ha aconseguit trobar el lloc entre els sistemes de transport de les ciutats. De la mateixa manera que ocorre amb alguns altres mitjans de mobilitat, no es considera el taxi com a mitjà de transport prioritari, tot i que resulta evident que és necessari. En moltes ocasions és considerat com un transport privat, i els diferents legisladors i les administracions amb competències en mobilitat no li presten tota l'atenció necessària.

Els altres serveis del transport col·lectiu de titularitat pública són un motiu de preocupació per als responsables polítics per raó del cost que la seva explotació comporta per a l'erari públic. Els vianants i els ciclistes no han estat considerats, ara per ara, com un veritable mitjà de transport, tot i que la major part dels viatges dins de les ciutats es fan a peu.

La càrrega i descàrrega és molesta. Es veu més fàcilment un camió o un taxi estacionat en doble fila en operació de descàrrega que no pas un cotxe particular, si bé els conductors d'aquests últims no respecten les zones reservades a les parades de taxi que hi ha a la calçada ni tampoc les reservades a activitats de subministraments per als mateixos residents.

Entre la preferència, fins ara, de l'Administració pel vehicle privat i la pressió continuada dels conductors particulars, els altres mitjans de transport, incloent-hi el taxi, es troben en inferioritat de condicions.

S'ha creat una situació al carrer de difícil solució. El taxi i alguns altres mitjans han de lluitar per a obtenir un mínim d'espai i consideració, en molts casos infringint alguna norma. Això és mal vist, ja que sembla que són els conductors privats els únics que tenen el dubtós privilegi de tenir drets especials, solament pel fet de ser el col·lectiu més gran, en nombre de vehicles, que utilitza les calçades.

Cal actuar en dos fronts: primer de tot, els altres col·lectius s'han d'agrupar en entitats fortes i amb pressió constant per a fer valer els seus drets legítims i, en segon lloc, les administracions han de canviar d'actitud incorporant el sector del taxi als òrgans de planificació (essent-hi presents també representants dels vianants i dels usuaris dels transports públics). Així es consideraran definitivament totes les formes de moure's com a mitjans de transport.

Igualment com ha succeït amb el transport públic no subvencionat, les administracions s'han limitat bàsicament a reglamentar el sector del taxi, sense involucrar-se directament en la funcionalitat d'aquest sector del transport públic i sense vetllar per les necessitats dels usuaris. Aquesta situació reglamentista fomenta una certa desconfiança entre l'Administració i el sector. Els treballs encarregats per la DGPT, i contractes que hi ha en marxa en aquests moments, apunten a una major sensibilització que aconsegueixi incorporar el taxi en la planificació general dels sistemes de transport.

Aquests darrers anys s'està notant un canvi qualitatiu en aquesta situació de separació. L'Administració de la Generalitat ha començat a veure el sector del taxi com un possible complement per al transport públic en zones i horaris en què el transport públic tradicional resulta massa car a causa del limitat passatge existent. I aquest canvi és degut al fet que els ciutadans han comprès que tenen un dret bàsic a rebre una oferta mínima decent en transport col·lectiu.

VIATGES EN TAXI DELS RESIDENTS DE L'ÀREA METROPOLITANA

L'ús del taxi a les diferents zones urbanes de l'Àrea Metropolitana es coneix a través de l'Enquesta de mobilitat, especialment la de l'any 1996. En aquesta enquesta domiciliària es recollia la informació de tots els viatges fets durant una setmana per 26.000 persones de més de 12 anys. Un dels modes de transport inclòs era el taxi.

És clar que aquestes dades solament inclouen les persones que viuen a l'àrea, excloent així les persones que visiten aquesta zona territorial. Les persones que hi acudeixen des de fora sense vehicle privat tenen més tendència a fer servir el taxi durant la seva estada. La major part d'aquests visitants s'allotja i es mou al centre de l'àrea, la ciutat de Barcelona. Tot i la limitació que hi ha referent a les dades dels residents, és interessant reflectir aquest ús, segons les 7 comarques incloses en el treball.

Aquestes set comarques són: Barcelonès, Baix Llobregat, Maresme, Garraf, Vallès Occidental, Vallès Oriental i Alt Penedès, amb un total de 163 municipis i amb poc més de quatre milions d'habitants.

A l'enquesta ATM 96 es van registrar durant una setmana un total de 294.000 viatges en taxi sobre un total de 41 milions de viatges. Així, els viatges en taxi dels residents solament representen entorn del 0,7% del total dels viatges. És possible que alguns dels enquestats hagin "oblidat" algun viatge en taxi i evidentment no hi ha registrats els viatges que fan els transeünts no residents a l'àrea.

Taula núm. 1 ■

Comarca	Viatges/setmana (residents)	Població	Viatges (per 1.000 habitants)
Barcelona ciutat	215.234	1.643.000	131
Resta Barcelonès	34.124	659.000	53
Baix Llobregat	19.931	610.000	33
Maresme	7.542	293.000	26
Vallès Occidental	8.128	650.000	13
Vallès Oriental	3.789	264.000	14
Garraf	3.967	77.000	52
Alt Penedès	131	70.000	2
Sumes totals	293.846	4.266.000	69

A la taula s'aprecia que el 73% dels viatges dels residents a l'àrea es fan dins el municipi de Barcelona, ciutat que compta amb menys del 40% de la població total de l'àrea. Per això es registra gairebé el doble de viatges per habitant, dels residents a Barcelona, que als altres municipis i comarques. Aquesta situació té una relació clara amb un menor ús del cotxe privat per a viatges dins de la capital i un major ús generalitzat del transport públic. Les persones que no han sortit de casa amb el cotxe particular utilitzen una gran varietat de mitjans de transport durant el dia: caminar, anar en transport públic, compartir viatge amb un conductor de cotxe, i també fan servir més el taxi.

El 73% dels viatges dels residents a l'àrea es fan dins el municipi de Barcelona, ciutat que compta amb menys del 40% de la població total de l'àrea.

Aquestes dades reflecteixen, a més, que hi ha una oferta menor del taxi als nuclis urbans de les comarques perifèriques. Com que hi ha més pocs taxis, l'usuari o bé ja ha recorregut la major part del camí quan avisa un vehicle o bé ha pujat a un cotxe particular.

Probablement, una estimulació millor de l'ús del taxi vagi en relació amb una restricció de l'ús del cotxe privat i amb una regulació de l'ús i del preu de l'aparcament als nuclis urbans.

La Direcció General de Ports i Transports recentment ha encarregat un treball per analitzar la situació del sector del taxi, principalment a l'àrea fora de la de l'Entitat Metropolitana de Barcelona. El territori dins de l'EMB compta amb l'Institut Metropolità del Taxi i té informació abundant sobre el sector. L'IMET té, de tota manera, una certa tendència a concentrar l'esforç en el control i la reglamentació. L'esmentat treball de la DGPT pretén conèixer més les necessitats dels municipis i dels diferents sectors del taxi per poder així començar a fer una planificació del sector que compti amb la participació de tots els interessats. El treball també aportarà les vies necessàries per a una modernització del sector en col·laboració entre l'Administració i els mateixos taxistes interessats.

MODERNITZACIÓ DEL SECTOR

El taxi no és solament un vehicle i un conductor. Forma part d'un sistema que requereix connexió i comunicació. Hi ha una sèrie de radiotaxis que, després d'anys d'assaig, semblen haver aconseguit una relació d'estabilitat i de confiança entre taxi i usuari. Es contracten serveis amb facturació a final de mes, s'estenen targetes-jove, que permeten als pares estar més tranquils sabent que els joves utilitzen un transport professional per a arribar sans i estalvis a casa, i alguns altres sistemes de serveis de fidelització. Per a un més bon funcionament del sistema, tots els taxis haurien d'estar connectats a una de les freqüències de ràdio. És aconsellable treballar per establir una sèrie de centres de control del servei del taxi i de localització dels

16.- El taxi com a element bàsic del transport

Comença a veure's al carrer una sèrie de taxis grans, que permeten portar amb comoditat les persones amb dificultats.

vehicles mitjançant sistemes com, per exemple, el GPS. Caldria dotar també els vehicles amb lectors de targetes de crèdit o amb lectors de les noves targetes intel·ligents - Smart Cards - que es preparen per a zones de moderació de trànsit a les ciutats, per a pàrquings i per als transports públics. La possibilitat que taxi i bus comparteixin l'oferta de servei requereix una clara compatibilitat entre els sistemes de cobrament d'aquests dos mitjans de transport.

La mateixa seguretat dels taxistes contra agressions i robatoris requereix que hi hagi més connexió entre el vehicle i una central de control. Els sistemes GPS ajuden a corroborar aquesta major seguretat.

Però no s'hauria d'instal·lar tot l'equipament de comunicació a costa del taxista. L'administració competent ha de pensar en pals amb telèfon a diferents llocs del carrer perquè l'usuari es pugui comunicar amb la central del taxi i demanar un vehicle. Seria lògic afegir aquest servei a uns altres d'informació i comunicació a les parades bus.

Aquests pals amb telèfon també podrien funcionar amb el *Smart Card* com a control de la trucada de petició de servei. La instal·lació dels sistemes de localització via GPS també pot ésser finançada parcialment per l'Administració per assegurar a l'usuari un servei mínim i ràpid.

Després d'anys de parlar dels serveis compartits de taxi, per a persones de mobilitat reduïda (PMR), comença a veure's al carrer una sèrie de taxis grans -monovolums- que permeten portar amb comoditat les persones amb dificultats i les que van amb cadira de rodes. Encara és una excepció, però les administracions han d'estudiar la possibilitat d'oferir ajuts especials, com ara la garantia d'un mínim de serveis especials, per estimular la conversió de la flota en aquesta línia.

TAXI COM A COMPLEMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC

El taxi ha de ser present a molts llocs de les nostres ciutats i pobles, ja sigui mitjançant la ubicació de més parades fixes o amb pals d'informació i requeriment de serveis situats a punts estratègics del territori.

Es necessiten més llocs de parada i una part d'aquests es poden compartir amb els del transport públic, on els serveis d'autobusos ho permetin. Cal augmentar el nombre i els quilòmetres de carrils bus taxi tant dins de les ciutats de l'àrea com als accessos principals als centres urbans, com per exemple a les autopistes d'accés a Barcelona.

El taxi és un servei públic i un transport col·lectiu. L'usuari necessita servei de transport col·lectiu les 24 hores del dia a un preu acceptable. Analitzant aquestes idees i tenint en compte que és inviable oferir el transport públic "normal"

a l'usuari durant tot el dia i tota la setmana, sorgeix la possibilitat de definir una integració de servei entre el transport públic i el sector del taxi. El transport públic s'està preparant com un servei global, planificat per l'Administració i servit per diferents companyies explotadores. El sector del taxi s'ha d'incorporar a aquest esquema de servei.

Una infinitat de viatges fets cada dia a l'àrea de Barcelona (i en unes altres àrees) es fan amb cotxe perquè no hi ha servei de bus o tren a partir d'una certa hora. La tornada de sopars, reunions, cinemes, festes, etc. es fa, així, amb cotxe o amb taxi que molts consideren massa car.

És molt més perillós anar amb cotxe particular que no pas amb transport públic. I encara implica més risc tornar d'un bon sopar o d'una festa amb cotxe particular.

La incorporació de la figura del taxi bus o taxi compartit, que en horari de nit supleix l'autobús, resoldria molts dels problemes actuals.

Tornar amb taxi a preu d'autobús seria possible si el vehicle pogués ser compartit per unes quantes persones. El cost per a l'Administració (o sigui per a tothom) seria mínim. L'explotació aniria a càrrec del "bitllet taxi" però una part de les instal·lacions serien a càrrec de l'Administració, tal com hem indicat a l'apartat anterior. Amb tot, podria fer-se viable una mobilitat més sostenible que aconseguís limitar parcialment l'ús del cotxe privat com a accés a les ciutats.





■ Vehicle adaptat

Aquest sistema requereix clarament una modernització del sector per a poder assegurar la comunicació entre l'usuari de nit i el servei des de les parades taxi a les parades bus i els sistemes de cancel·lació de bitllet als vehicles. La nova electrònica, cobraments automatitzats i targetes moneder permeten pensar en aquest tipus de serveis nous. Amb aquest nou mercat pot ésser que no sobrin taxis en alguna àrea metropolitana i que fins i tot facin falta més vehicles en unes altres zones.

Tornar amb taxi a preu d'autobús seria possible si el vehicle pogués ser compartit per unes quantes persones.

COMENTARIS FINALS

- 1.- El taxi és un servei públic que ha de rebre un tracte com a tal i ha de formar part de la planificació dels sistemes generals de la mobilitat a Catalunya. Aquesta planificació del sector ha començat amb els treballs posats en marxa en l'entorn català.
- 2.- El taxi s'ha de considerar com una prolongació del transport públic, no pas com una competència del bus, del metro o del tren. És un mitjà de transport. Les idees dels serveis compatibles i complementaris descrites indiquen una obertura en aquest sentit.
- 3.- Un servei més modern i flexible del taxi crearà una major demanda de servei. El sector pot millorar la seva base econòmica prestant així una atenció millor als múltiples clients. Ja no caldrà concentrar grans esforços a debatre la limitació de les llicències.
- 4.- El taxi ha de rebre un tracte de prioritat a la ciutat, als accessos a les ciutats i en els òrgans de planificació del transport en general.
- 5.- El taxi pot fer una sèrie de funcions pactades amb les administracions: transport de malalts, misatgers, transport de personal i polítics de les administracions, etc. i així limitar el nombre de cotxes oficials necessaris, el transport escolar a àrees de poca densitat, etc.
- 6.- Cal modernitzar el sector amb una sèrie d'actuacions en què intervinguin el col·lectiu del taxi, els usuaris i també les administracions, amb planificació i finançament.
- 7.- Al col·lectiu del taxi se li demana autocontrol i respecte a les normes i als col·legues del transport públic, que també lluiten per la supervivència econòmica.
- 8.- Es necessita un nou marc legal català per a aconseguir aquesta modernització, el finançament, l'actualització i l'ampliació del sector.

El taxi ha de formar part de la planificació dels sistemes generals de la mobilitat a Catalunya.