

7.4. TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL, TAXI

7.4.1 Objetivo

Mejorar las condiciones de calidad y seguridad en la prestación del servicio en taxi, así como las condiciones de movilidad, a través de la reducción de la sobreoferta, del estacionamiento permanente de taxis en la vía pública y de los recorridos en vacío.

7.4.2 Estrategias

Reestructurar el servicio de transporte en taxi, exigiendo a las empresas de transporte la construcción de infraestructura, donde se presten los servicios de estacionamiento temporal de vehículos, control de despachos y zona de descanso, para los conductores y el personal operativo, técnico y administrativo de las empresas.

Exigir a los establecimientos que requieren de esquemas básicos de implantación definidos en el POT, la generación de espacio interno para el estacionamiento temporal de taxis y controles operativos sobre la prestación del servicio.

7.4.3 Programas y proyectos de diagnóstico

El transporte público individual – taxi es una prioridad que debe ser contemplada en todo los proyectos legislativos, en materia de transporte. Dada su importancia en las ciudades de Colombia, el Ministerio de Transporte estableció un programa de identificación de taxis y taxistas, mediante Decreto 1553 de agosto de 1998. De otra parte, el Decreto 172 de Febrero 5 de 2001 dispone como mecanismo de registro y control la 'tarjeta de control de conductores', que debe ser renovada cada año, con el cambio de tarifas o antes cuando el taxi presente estado de deterioro. En Cali, el Centro de Diagnóstico Automotor del Valle fue designado por las empresas de taxis para emitir dicho documento y operar el sistema. Esta tarjeta ha permitido identificar que en Cali circulan cerca de 16.000 taxis y unos 26.000 taxistas los operan. Sin embargo, es necesario analizar esta información y complementarla para describir mejor las condiciones en las que este servicio se está prestando en Santiago de Cali.

Además de un diagnóstico cuantitativo correspondiente al servicio de transporte individual, se debe presentar un diagnóstico cualitativo sobre la gestión social, política y administrativa del servicio de taxi en Santiago de Cali. Se presentan a

continuación unos breves resúmenes de la gestión de este modo de transporte en otros países en el mundo:

*** Caso SINGAPORE**

El gobierno equipa las unidades y deja de operar los taxis en calidad de renta. La operación y mantenimiento de los equipos son realizados por el Gobierno.

*** Caso ESPAÑA**

Las autoridades, a nivel de ciudad, subvencionan el equipamiento de los taxis con GPS y otros elementos de seguridad y Control.

*** Caso EEUU**

Las empresas de transporte, equipan sus unidades con todos los elementos necesarios de comunicación, seguridad, control y sistemas electrónicos de pago y negocian con la autoridad formas de operación y tarifas rentables para la empresa.

*** Caso GUATEMALA**

Permiten libremente que se formen empresas de taxi, las concesionan automáticamente y dejan el tema de tarifas en libertad a la ley de la oferta y la demanda, en función de la calidad del servicio.

*** Caso COSTA RICA**

Incremento automático de tarifa cada seis meses. Obligatoriedad de taxímetros con impresión de ticket para pasajeros.

En resumen, el plan de movilidad de Santiago de Cali, debe presentar un diagnóstico del servicio de transporte público individual a través de los siguientes productos:

- Estudio de oferta y demanda del servicio de transporte en taxi.
- Estudio de la demanda de pasajeros.
- Inventario de las empresas de taxis y de su infraestructura física, equipos de comunicación y control de la prestación del servicio.
- Inventario físico de los vehículos y de los documentos.
- Inventario de los sitios actuales de acopio de taxis y de sus condiciones operativas.
- Inventario de los conductores, para conocer los datos personales de éstos.
- Estudio de los costos operativos y de la tarifa.

7.4.4 Programas y proyectos de formulación

El servicio de taxi aumentará debido a su presencia en las ciudades, año tras año, y debido a su función social, única e insustituible. El servicio de taxi en Santiago de Cali debe integrarse al concepto de movilidad urbana, evitar la contaminación y los derroches de combustible y energía. Debe participar eficazmente al intercambio modal de pasajeros en beneficio de los sistemas de transporte masivo. Se debe tener en la mira los vehículos híbridos, eléctricos y que utilicen energía alternativa a la gasolina o al diesel. Deben estar dotados de GPS, inmovilizadores de energía, alarmas inteligentes, antiasaltos, entre otros. Debe trabajar mayoritariamente en bases o puntos de inicio distribuidos estratégicamente por las ciudades para prestar el servicio bajo demanda del cliente vía telefónica o computarizada, evitando la contaminación y pérdida de tiempo y energía de la modalidad libre. El taxi debe contar con señales indicadoras, copetes inteligentes, banderas indicadoras del estado del taxi, cromática, entre otras.

Se debe ofrecer garantía del servicio optimizado en tiempo y costo, en seguridad y con registros que permitan verificar a posteriori cualquier evento. Los taxis deben tener bases de datos actualizadas y administradas en tiempo real, además de que los taxis deben estar dotados de los correspondientes sistemas de identificación inalámbrica que permita realizar operativos aleatorios inteligentes, identificar el status del taxi sin necesidad de detenerlo. Por otra parte, deben proponerse diferentes modalidades en el servicio de taxi como el ejecutivo, el turístico, sin itinerario fijo, y de tipo social.

Las siguientes son algunas de las consideraciones logísticas y técnicas a tener en cuenta en el plan:

Los operadores deben estar capacitados, estar bien presentados y dar un trato respetable a todos los usuarios.

- Los operarios deben descansar adecuadamente.
- Tecnología aplicable.
- Radio comunicaciones. Vía voz.
- Rastreo geodésico (GPS).
- Transmisiones vía GPRS. Vía datos.
- Sistemas de reconocimiento de voz, del operador y del solicitante de servicios.
- Video vigilancia remota.
- Telefonía VoIP (por Internet).

- Internet móvil.
- Muni WiMax, sobre infraestructura humana ya disponible.
- Lectores de tarjeta chip o banda magnética, como un sistema de pago.
- Pantalla informativa, tipo LCD.
- Consolas y cámaras de vigilancia en el taxi.
- Taxímetros electrónicos con impresora de ticket y conectados al GPS.
- Dispatch systems. Para transmitir voz y datos entre base y móvil.
- El taxi más económico (eléctrico o híbrido).

La formulación de un plan de transporte individual debe considerar los siguientes beneficios para la sociedad:

- Mejorar significativamente la imagen del transporte público para las personas que usan el transporte público individual.
- Uso de las nuevas tecnologías. Unidades nuevas dotadas de equipos eléctricos.
- Nueva cultura del transporte.
- Operarios capacitados. Con una nueva imagen.
- Base de datos del transporte.
- Eficacia ante las denuncias ciudadanas.
- Mejor servicio en rapidez, calidad y seguridad.
- Tarifas más justas. Se paga según el servicio que se recibe.
- Mayor oferta de taxis de calidad. Diferentes opciones.
- Sistema de pago electrónico. Facilidades para el pago.
- Ahorro de combustible y mantenimiento. Disminución de costos.
- Disminuir el stress y las enfermedades profesionales. Cambiar la forma de operar el taxi.
- Ahorro de tiempo. Disminución en costos de mano de obra.
- Capacitación integral como transportista.
- Comodidad en el trabajo. Con ayuda de comunicación y mecanismos de seguridad.
- Base de datos. Ayuda a la circulación de la ciudad. Movilidad urbana.
- Ingresos extras, ayuda comercial para los servicios.
- Control de su unidad. Control de las cuentas. Menor desgaste de la unidad (costos de mantenimiento).
- Mayor productividad. Mayor rentabilidad por cada taxi.
- Sistemas de inmovilización de los taxis, cuando ocurre alguna eventualidad.

Los beneficios políticos y de las autoridades del transporte deberán ser:

- Mayor control de los taxis.
- Generar mayores ingresos y recaudación por parte de los concesionarios.
- Colaboración ciudadana. Auxilio vial. Avisos de emergencias.
- Bases de datos actualizadas.
- Transparencia en las actividades del transporte. Disminución de la delincuencia y de la corrupción.
- Facilidad para implementar tarifas justas.
- Mayor dinamismo entre la oferta y la demanda.

La formulación del plan deberá estar acompañada de foros nacionales y locales de taxi con la participación de autoridades del transporte, participación del gremio, y participación social representando a los usuarios, cuyas conclusiones permitan armonizar leyes y reglamentos de transporte aplicables al taxi. Se definirá la visión de la organización de taxis o las empresas de taxis a largo plazo. Se deberá realizar una revisión anual de las tarifas de taxi para alcanzar una tarifa justa que permita la modernización. Se realizarán consensos con la administración pública, los gremios, sobre el plan de modernización del servicio de taxi. Se harán partícipes del proyecto a las empresas proveedoras de productos y servicios para el taxi. Se invitarán a los propietarios de taxis a vincularse a empresas que les permitirá beneficiarse de créditos, credibilidad y capacidad de crear nuevos proyectos.

En resumen se deben presentar los siguientes productos:

- Plan de asesoría técnica, legal y financiera a las empresas de taxis.
- Plan de asesoría técnica, legal y financiera para la creación de empresas de transporte en taxi.
- Plan de tecnificación de las empresas de transporte para mejorar el control operativo de los vehículos a través de sistemas de GPS.
- Zonificación de la ciudad para localización de los sitios de acopio temporal.
- Plan de implementación de la infraestructura en centros comerciales y sitios generadores de viajes, para la localización de los sitios de acopio para los taxis.
- Plan de mejoramiento de la infraestructura en los sitios de acopio.
- Plan de Zonificación de la ciudad para la localización de infraestructura que requiere la prestación del servicio en taxi.
- Plan de reducción de la sobreoferta de taxis.
- Plan de control de la prestación del servicio en taxis.

- Plan de capacitación de conductores sobre normas de tránsito, legislación, atención al cliente, relaciones humanas, cultura de la ciudad e inglés, entre otros aspectos.
- Plan de capacitación al personal operativo, técnico y administrativo de las empresas de taxis.
- Plan de control en las vías, sitios de acopio, patios y talleres, centros comerciales y demás sitios generadores de viajes.

7.4.5 Proyectos de Implementación

La parte de implementación deberá definirse en la formulación del plan y deberá contemplar los siguientes proyectos:

Construcción de infraestructura para los vehículos, conductores y personal operativo de las empresas de taxis.

Construcción de equipamientos fuera de la vía (patios y talleres), para el estacionamiento temporal, zonas de descanso, para los conductores y personal operativo, oficinas y caseta de despacho.

Construcción de infraestructura adecuada en las terminales del SITM, para la llegada y salida de taxis.

Bibliografía

Ibáñez Domínguez. El taxi inteligente. Grupo Moncayo. Septiembre 14 de 2007. Seminario Nacional sobre Operación, Administración, Gestión y Financiamiento de Empresas de Transporte Urbano y Metropolitano, Cancún, Qroo.