

Mercedes Vidal, presidenta de l'IMET, analitza la situació del sector



Pàg. 18

**Una cita: Fira Taxi
L'11 i 12 de novembre**

Pàg. 24

**L'escriptor Carlos Zanón
publica TAXI**

Pàg. 37

**Quatre mirades
d'un dia per oblidar**

ELS TAXISTES NO PODEN SABER-HO TOT



O SÍ QUE PODEN?



Taxi al dia és la nova app de notificacions exclusiva per a tu, taxista, que et permet disposar de molta més informació sobre el servei, els llocs i horaris d'esdeveniments públics, les afectacions del trànsit, els canvis de la normativa o les reglamentacions... Tot el que necessites saber per ser molt més a prop dels usuaris i d'allò que t'interessa.

És una eina imprescindible per organitzar el teu treball!

Descarrega-te-la. És gratuïta!



Edita

Institut Metropolità del Taxi
 carrer 62, núm. 18
 Zona Franca 08040 Barcelona
 Telèfon: 932 235 151
 Fax: 932 234 124
 revista-taxi@amb.cat

Consell de Redacció

M. Teresa Carrillo
 Pilar Molina
 P. Rocío Terán

Direcció Periodística

P. Rocío Terán

Publicitat

Telèfon: 935 069 646

Assessoria Lingüística

Anna Canals

Disseny Gràfic i Maquetació

Oficina de Disseny de l'AMB
 Estudi Gràfic El Prat

Fotografia

Ramon Josa
 Arxiu revista *Taxi*

Tiratge

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

Impressió

Gramagraf, SCCL
 Carrer de Corders, 22-28
 08911 Badalona
 Dipòsit legal: B. 27.521-1983

La revista *Taxi* no es fa responsable de l'opinió expressada en els articles signats. La responsabilitat és únicament dels autors. Els articles no signats són atribuïbles a la redacció.

La revista *Taxi* es reserva el dret de publicar, de resumir o d'extractar els articles, les opinions i/o les col·laboracions.

Avis jurídic important

El contingut dels articles de redacció de la revista *Taxi* no té efectes vinculants per a l'Institut Metropolità del Taxi; té exclusivament caràcter de mera informació general. Per a més precisió, i amb fins jurídics, cal consultar i seguir els texts legals i normatius corresponents.

El contenido de los artículos de redacción de la revista *Taxi* carece de efectos vinculantes para el Institut Metropolità del Taxi, teniendo exclusivamente carácter de mera información general. Para mayor precisión y con fines jurídicos es preciso consultar y estar a lo que resulte de los textos legales y normativos correspondientes.

Octubre-Desembre 2017

AMB INSTITUT METROPOLITÀ DEL TAXI



Índex

- 4 EDITORIAL**
Temps d'incerteses i esperances
- 5** Entrevista a Mercedes Vidal, presidenta de l'IMET
- 8 Diagnosi i propostes sobre la mobilitat turística en què el taxi també és protagonista**
- 12 Els usuaris opinen per primera vegada sobre el servei de taxi**
- 14 L'IMET valora positivament les conclusions del Grup de Treball de Transport i Mobilitat de la Comissió Interdepartamental per al desenvolupament de l'economia col·laborativa**
- 15 El Parlament de Catalunya aprova la validació del Decret de Llei de mesures urgents per a l'ordenació dels serveis de transport de viatgers en vehicles de fins a nou places**
- 16 Mobile World Congress 2018**
- 18 ESPECIAL FIRA DEL TAXI**
- TAXI-CULTURA**
- 24 Entrevista a l'escriptor Carlos Zanón**
- TAXI-NOTÍCIES**
- 27 Si transmet la llicència no en podrà ser titular d'una nova fins que no passin dos anys de la transmissió**
- 27 Creat el Tribunal qualificador d'exàmens**
- 28 Els ulls d'una persona cega**
- 28 Nissan posa a disposició dels taxistes amb cotxes elèctrics de la marca un vehicle de substitució**
- 28 Obres en la zona d'espera provisional de taxis per trasllat de les marquesines**
- 29 Noves parades de taxi a Barcelona**
- 30 Expedients sancionadors incoats fins al setembre de 2017 i tipus d'infracció**
- 31 389 taxistes tenen pendent la Revisió Metropolitana**
- TAXI-MOTOR**
- 32 Parc de taxis i combustibles 2017**
- 33 Vehicles nous de l'AMB aplicats a llicències durant el 2017**
- 34 Marques i models de vehicles autoritzats per a taxi**
- TAXI-SOSTENIBILITAT**
- 35 El taxi: una oportunitat per a la mobilitat sostenible**
- TAXI-SOLIDARITAT**
- 37 Quatre mirades d'un dia per oblidar**
- TAXI-SERVEI**
- 40 L'usuari agraeix...**
- 41 El 19% dels objectes oblidats en un taxi el 2017 ha estat recuperat pels usuaris**
- 42 L'ÀLBUM DEL TAXI**

Temps d'incerteses i esperances

Vàrem arribar a principis d'estiu amb un cert nerviosisme i amb el sector totalment dividit. La manera de combatre l'intrusisme dels vehicles amb llicència VTC no era del tot unitària: uns eren partidaris de les protestes al carrer, altres de les negociacions en despatx i un tercer grup silenciós no es pronunciava i se'n mantenia al marge, tot fent orgull d'aquella dita que diu "qui dia passa, any empeny".

Des de l'Institut Metropolità del Taxi, amb la seva presidenta al capdavant, es mirava de fer pinya amb altres governs locals de l'Estat presentant una bateria de propostes al Ministeri de Foment per tal de buscar un camí que reconduís l'activitat del servei de transport que es presta amb llicència VTC i l'allunyés de la similitud a la prestació d'un servei de taxi.

A principi d'agost, la Generalitat va fer un petit pas endavant posant en format de Decret Llei una sèrie de mesures per garantir i ordenar el servei de transport de les VTC. Concretament, aquest Decret estableix límits a la transmissió, preveu la creació d'un registre electrònic, obliga a posar el distintiu al parabrisa a mode d'identificació, a la vegada que estableix un règim sancionador.

Tot això passava mentre l'estiu se'ns esmunyia de les mans. A les ciutats metropolitanas, uns marxaven de vacances, altres tot just acabaven d'arribar i mentrestant el col·lectiu de taxistes feia el que sap fer: conduir i transportar persones de tot el món d'un lloc a un altre. Però, de cop i volta, un dia del mes d'agost, les ciutats es van paraitzar. Allò que tants cops havíem sentit i vist en d'altres països estava passant a casa nostra. No ens

ho podíem creure. En un moment vàrem veure que, a més de la nostra realitat quotidiana, n'hi ha d'altres, altres realitats que no controlem i que segurament estan molt lluny del nostre dia a dia però que ens colpegen a tots.

Des del primer moment, els professionals del servei del taxi a Barcelona vàrem estar al servei d'aquells que us necessitaven. Més que mai, uns més que altres, però hi éreu, i això és l'important. Des de l'Institut Metropolità del Taxi volem agrair de tot cor la vostra tasca desinteressada en aquells moments difícils i volem fer arribar el nostre condol a tots els que han perdut família, amics i coneguts.

Amb l'angoixa encara dels dies viscuts durant la segona quinzena d'agost, ens hem endinsat en un mes de setembre prou complicat. Els carrers s'han omplert de gent amb banderes i la tasca dels professionals del taxi s'ha vist alterada. Ara, més que mai, en aquests moments confusos, convé tenir el cap clar i buscar consens entre totes les associacions, radioemissores, apps i treballadors del servei del taxi per tal de fer un front comú davant de l'activitat exercida per les VTC i davant d'un possible increment del nombre de vehicles amb aquest tipus de llicència com a conseqüència de les sentències judicials.

Des de l'Institut Metropolità del Taxi defensem la competència local del transport urbà i, per tant, lluitarem amb tots els instruments possibles per tenir veu i poder decisor en l'ordenació dels serveis urbans que s'exerceixin a les nostres ciutats metropolitanas mitjançant altres autoritzacions administratives que no siguin d'àmbit local.



Mercedes Vidal, presidenta de l'Institut Metropolità del Taxi

"Cerquem solucions i ponts de diàleg"

Mercedes Vidal, com a presidenta de l'Institut Metropolità del Taxi i en l'equador del mandat municipal i metropolità, fa en aquesta entrevista una revisió de tots els temes que avui preocupen el sector. Resalta la necessitat de seguir treballant de manera conjunta entre el sector i les administracions per fer front a una conjuntura, no fàcil, marcada per la competència. Subratlla també les diferents línies de treball que està portant a terme l'IMET, d'acord amb les seves competències, per millorar el sector, i les mesures que de forma progressiva s'estan adoptant per integrar el taxi en totes les polítiques de mobilitat que perfilen el futur més sostenible de les ciutats metropolitanes.

- A l'equador del mandat, quins són els aspectes en què s'ha

avançat per tal de millorar el sector del taxi de l'AMB?

En primer lloc, en un coneixement més profund del sector i de les seves necessitats actuals. En aquests dos anys, hem consolidat la representació del sector, a través d'unes eleccions, que ens ha permès configurar una Taula Tècnica del Taxi on, per primera vegada, hi ha també representats els assalariats. En una conjuntura tan difícil com l'actual, estem consolidant ponts de diàleg per trobar respostes i solucions a les demandes del sector perquè avui el taxi està davant d'un problema que requereix solucions concertades amb totes les administracions implicades en la regulació del taxi. A nivell intern, l'IMET està treballant per

implantar un sistema de gestió del servei de taxi que garanteixi als ciutadans i a les ciutadanes un model de transport respectuós amb la regulació i rigorós en la qualitat del servei. També estem obrint espais perquè el taxi sigui considerat com un mitjà de transport en tots els projectes de la nova mobilitat urbana que es perfila en les ciutats metropolitanes.

- Un dels grans problemes en el sector és l'intrusisme. Quines mesures s'estan portant a terme per lluitar-hi i, d'altra banda, quina resposta s'està donant a la invasió del carril-bus?

Durant aquest any, la Guàrdia Urbana de Barcelona ha intensificat el control



d'ús del carril bus-taxi i s'han doblat les sancions a vehicles no autoritzats que circulaven pels carrils reservats al bus o al taxi respecte del mateix període del 2016. D'acord amb el compromís adquirit en el marc de la Taula Tècnica del Taxi es van programar diversos cursos d'actualització sobre la regulació del taxi per a les policies locals dels municipis metropolitans, fent especial incidència en un millor coneixement sobre la regulació de les VTC. Soc conscient que tenim pendent la incorporació del vehicle que permetrà els agents de la Guàrdia Urbana aplicar les sancions de forma immediata. Com ja vam manifestar en el seu moment, aquest vehicle ha de tenir unes determinades característiques tècniques per poder executar una sanció de forma immediata i s'està treballant en aquest sentit. En definitiva, estem posant tots els mitjans al nostre abast per evitar l'intrusisme i ser contundents amb el règim sancionador.

- Com valora el decret de la Generalitat de Catalunya que el mes d'agost es va donar a conèixer i que fa referència a les mesures urgents per a l'ordenació dels serveis de transport de viatgers en vehicles de fins a 9 places?

És un decret que regula les VTC a nivell autonòmic, i tenint en compte el conflicte que es deriva de la prestació creixent de les VTC, és positiu que es torni a regular un sector que avui està desregulat. Hem de seguir treballant en aquesta línia i en totes aquelles altres propostes com la que personalment vaig presentar a la reunió del Ministerio de Fomento orientades a obstaculitzar que les VTC

realitzin una prestació de servei de taxi encobert, a la vigilància en la concessió de llicències VTC, a l'establiment d'un dret de tanteig i/o retracte, o a la recompra per part de l'Administració d'alguna d'aquestes llicències, i que s'estableixi l'obligatorietat d'incorporar als vehicles de les llicències VTC els elements tecnològics necessaris que permetin fer un seguiment del control de l'activitat de la llicència en el seu àmbit territorial per tal complir la normativa actual.

- Quin es el treball que s'està portant a terme en aquest sentit amb els municipis de la resta de l'Estat, després d'haver mantingut el primer contacte a Madrid el 6 de juny passat?

Vam donar un primer pas amb la comunicació conjunta que Barcelona, Madrid i Saragossa vam fer pública després de la primera reunió que vam mantenir amb el Ministerio de Transport el juny passat. És voluntat del govern metropolità continuar mantenint i liderant un front comú a nivell de tots els governs locals del territori per tal de poder defensar les competències municipals.

- Estem pràcticament a final d'any i és moment de l'aprovació de les tarifes per al 2018. Què ha plantejat l'IMET als representants del sector?

L'actual conjuntura del sector del taxi marcada per la competència que té el sector, la qual no podem obviar, ens ha portat a proposar a la Taula Tècnica del Taxi, per segon any consecutiu, un canvi radical de l'estructura tarifària pensant únicament en la claredat de les tarifes envers l'usuari per millorar la competitivitat del servei de taxi. La nostra proposta es basava en un model tarifari amb dues tarifes, que integraven els suplementos ara vigents. Les organitzacions representades a la Taula Tècnica del Taxi han considerat que no s'ajustava als interessos econòmics del sector i, per aquest motiu, aquest any se seguirà aplicant el model tarifari que ja tenim, amb la corresponent repercussió de l'IPC sectorial. Tot i que li manifesto que, des del nostre punt de vista, és un gran error. El taxi necessita renovar-se per fer front a una competència més sofisticada i més agressiva. Oferir unes tarifes clares, simplifcades i modernes per a l'usuari és el gran repte pendent del sector. És un primer pas per a la modernització que els taxistes tant ens reclama.

- Des de l'àrea de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona s'està treballant amb els representants del sector perquè la mobilitat del taxi a la ciutat sigui coherent i sostenible. No obstant això, alguns taxistes opinen que s'està restant espai al taxi en benefici de la xarxa de carril bici. Què pot dir a aquests taxistes sobre aquest tema?

Estem reordenant l'espai de la ciutat anant cap a un nou concepte de mobilitat, però això no vol dir que estiguem restant espai a cap mitjà de transport públic. Hem d'endregar la ciutat per al segle XXI i això comporta canvis però no substitució de cap mitjà de transport per un altre. A més, he de dir-vos que la línia de treball que hem engegat aquest mandat entre el sector del taxi i la gerència de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona ens està permetent comptar amb l'opinió dels taxistes respecte de la mobilitat del taxi en la ciutat per tal de cercar alternatives, a fi que el taxi es trobi còmode i desenvolupi la seva funció amb la màxima rendibilitat. Moltes de les propostes que s'han posat en marxa a petició del sector en aquest marc, especialment en la xarxa de parades, han estat un encert. Volem seguir treballant en aquesta línia perquè el taxi és un transport privat d'interès públic i permet equilibrar el transport públic de l'àrea metropolitana de Barcelona.

- En el marc de la Taula Tècnica es reclama reiteradament que l'IMET impulsi una aplicació pública per al sector per tal que els usuaris sàpiguem on hi ha taxis en cada moment i puguin sol·licitar-ne un. És factible que l'IMET pugui portar a terme aquesta petició?

No, l'Institut Metropolità del Taxi no pot ser gestora d'una aplicació pública perquè això correspon a les empreses dedicades a la gestió de flotes. Hi ha d'altres fórmules que es poden contemplar, com per exemple aprofitar l'existència i la infraestructura de les diverses aplicacions que hi ha al sector per crear una plataforma d'Apps i radioemissores que es complementin entre elles. Les empreses mediadores han d'aprendre també a treballar plegades pel bé de tot el col·lectiu.

- Barcelona i l'àrea metropolitana estan fent una aposta molt decidida per un model de mobilitat urba-



na més sostenible, més segura i més saludable. En aquest marc, com veu el futur del vehicle taxi?

La mobilitat a la ciutat està canviant i a aquest canvi s'hi han d'adaptar tots els mitjans de transport públics i privats. Entre tots hem de ser capaços de recuperar un model de ciutats més saludables i això no pot endarrerir-se. Per la pròpia salut, hem d'adoptar nous hàbits de mobilitat més sostenibles. En aquest context, com ja he dit, el transport en taxi ha de tenir el seu espai i el seu paper coherent amb aquests criteris. Aquest és el nostre futur, el futur de tots i totes.

- Quines seran les línies de treball de l'IMET i de la seva presidència per als propers dos anys que resten de mandat?

Una de les pròximes actuacions que volem posar en marxa és un sistema de microparades. Començarem l'actuació en diversos carrers de Barcelona per després fer-ho extensiu a la resta de ciutats metropolitanas. Avanço que ja s'està estudiant i definint un pla d'actuació amb la Gerència de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, amb la participació dels representants dels taxistes a la Taula Tècnica del Taxi, i volem posar-lo en marxa al més aviat possible i abans que finalitzi l'any, almenys la primera prova pilot.

prth



SIMPLY CLEVER

ŠKODA



**Plazo de entrega
INMEDIATO.**



Consumo combinado gama Rapid: [3,7-5,1] l/100 km. Emisiones de CO₂ gama RAPID 16 TDI: [114] g/km.



A partir de ahora, verás cómo la gente deja pasar otros taxis para coger el tuyo. Y es que el nuevo ŠKODA Rapid es mucho más que un simple medio de transporte. Es durabilidad, comodidad y, gracias a su maletero de 550 litros, una garantía de éxito en tu trabajo.

Llévatelo desde 14.450€
(IVA incluido)

* Descuento sujeto a la financiación de 9.500€ con Volkswagen Finance con permanencia mínima de 36 meses. Gastos de matriculación no incluidos. Para coches de sto

MOGADEALER

Gran via de les C.C., 484 - Tel. 93 424 87 28 - Barcelona
C/ Aragón, 602 (esq. Meridiana) - Tel. 93 232 10 00 - Barcelona

www.mogadealer.es

Diagnosi i propostes sobre la mobilitat turística a la ciutat en què el taxi també és protagonista

El regidor d'Empresa i Turisme de l'Ajuntament de Barcelona, Agustí Colom, i la regidora de Mobilitat, Mercedes Vidal, van presentar, el 9 d'octubre passat en una sessió de treball, la diagnosi i les propostes analitzades en el marc de l'Estratègia de Mobilitat Turística, que proposa gestionar la mobilitat dels turistes a la ciutat de Barcelona perquè s'incorpori a la planificació global de la mobilitat urbana.

L'Ajuntament va fer un treball d'anàlisi exhaustiu dels moviments, tant interns com d'arribada i sortida de la ciutat, dels més de 28 milions de persones que visiten la ciutat a l'any, entre turistes i excursionistes, i va determinar l'ús dels diferents mitjans de transport i l'impacte en els diferents espais de la ciutat que aquest flux ocasiona. A partir d'aquesta anàlisi, proposa dotze línies de treball al voltant de la xarxa de transport públic, els desplaçaments a peu, els usos turístics de la bicicleta, la moto o els vehicles de mobilitat personal, els autocars turístics, el Bus Turístic, el taxi o la digitalització de la informació sobre la mobilitat turística per tal de millorar-la.

Diagnosi a partir d'unes dades

Per fer la diagnosi corresponent es va partir d'una anàlisi de les dades sobre l'activitat turística a Barcelona, de les estadístiques tant d'aquesta ciutat com del seu entorn, de l'anàlisi dels transports turístics (bus turístic i discrecional), creuers, i, entre d'altres anàlisis sectorials, també del sector del taxi.

D'aquest estudi es desprenen moltes dades, com ara que Barcelona (sense Barcelonès) és un centre emissor i receptor de fluxos turístics i és així que l'any 2016 va rebre 4.704.308 turistes, dels quals el 45% van visitar o pernoctar a la ciutat de Barcelona. A la resta de municipis del Barcelonès, aquestes pernoctacions van arribar a gairebé un milió. Aquestes xifres

indiquen la forta intensitat que aquest nombre de persones exerceix en el conjunt de la mobilitat de la ciutat.

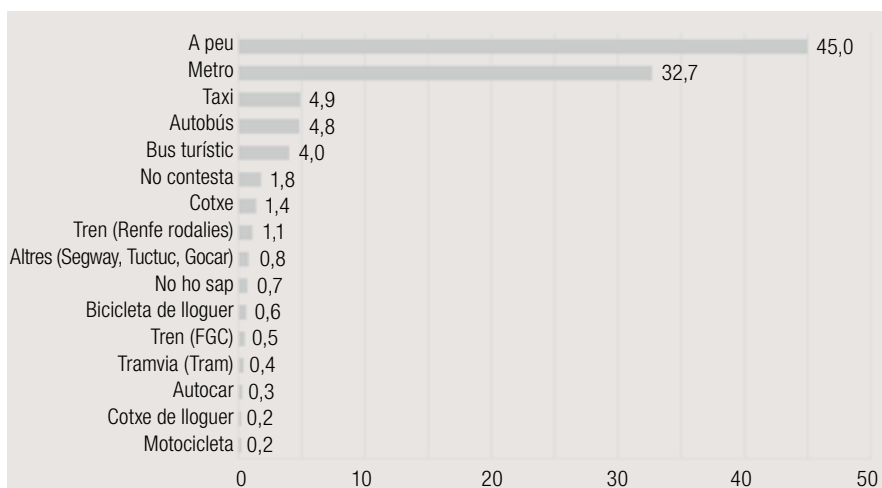
Entre les dades aportades per l'estudi, se subratlla que el 65% de les persones que visiten la ciutat ho fan per oci, un 23,4% per motius professionals i un 11,7% per motius personals. Aquestes persones van generar durant el 2016, entre les despeses d'allotjament, menjar, comprar, entreteniment, oci o cultura, una mitjana de 39,5 euros en transport intern. Quasi la meitat de les persones que opten per Barcelona són repetidores i la valoració global que fan de la ciutat està en un 8,7 sobre una puntuació de 10. El que valoren molt els turistes és l'arquitectura i la cultura, però consideren que és una ciutat amb molt soroll.

Un dels punts de demanda del servei de taxi són les estacions marítimes del Moll Adossat, que l'any passat van rebre 2,7 milions de passatgers. Els creueristes que visiten Barcelona com a excursionistes s'estan a la ciutat una mitjana de quatre hores, mentre que els creueristes turistes que resten a Barcelona s'hi estan una mitjana de 2,6 dies. Tota l'estacionalitat d'aquesta activitat (de maig a l'octubre) produeix un impacte molt important a la ciutat. En una seixantena de dies se supera els 15.000 creueristes diaris, arribant als 30.000 en determinats dies.

El 81,7% dels turistes arriben a la ciutat en avió. L'aeroport del Prat va rebre 44,2 milions de passatgers el 2016. El mitjà de transport més utilitzat per desplaçar-se a l'aeroport és el taxi (35%), seguit del vehicle privat i de l'autobús públic.

Segons l'enquesta d'activitat turística 2015, el 38,9% dels turistes fan servir el taxi algun dia dels seus trajectes durant l'estada en Barcelona, i, des d'una anàlisi global, el 5% dels desplaçaments turístics es fan amb taxi.

REPARTIMENT MODAL DELS TURISTES



Si es consideren els turistes i excursionistes que visiten la ciutat, la xifra de persones que passen pels carrers de Barcelona ascendeixen a 28,1 milions de persones: 23 milions corresponen als turistes de Barcelona; 4,3 als turistes que visiten Barcelona d'altres parts de Catalunya i 1,3 milions de creueristes. A totes aquestes xifres s'han d'afegir els 5,1 milions de persones que es desplacen de la regió metropolitana de Barcelona.

Barcelona suporta una mitjana de 62.943 arribades de turistes i excursionistes de forma diària, de les quals 75,5% són turistes i 24,5% excursionistes.

Nuevo Nissan LEAF TAXI

100% ELÉCTRICO, 100% BENEFICIO PARA SU NEGOCIO.



Tecnología
PROPILOT



Tecnología
E-PEDAL



Máximo confort
Menos vibraciones



Hasta 378 km*
de autonomía



1 € cada 100 km**
40% ahorro en
mantenimiento



Cumple directrices
municipales contra
contaminación



¿Taxi libre? Sí, libre de emisiones. Su ciudad ahora más limpia y su negocio mucho más rentable con el Nuevo Nissan LEAF Taxi, el vehículo 100% eléctrico de Nissan. Ahorre en mantenimiento y en consumo, y disfrute el máximo confort en la conducción. Lidere el cambio por una ciudad más sostenible y aproveche todas las ventajas que le ofrece el vehículo eléctrico más vendido en España y en el mundo, como su tecnología de **conducción autónoma ProPILOT y el innovador e-Pedal.**

Disponible en su concesionario Nissan a partir del mes de febrero 2018.

Cero emisiones de CO₂ durante su uso.

*Ciclo de homologación NEDC (Nuevo Ciclo de Conducción Europeo). **Costes de energía calculados según Término de Energía en Tarifa Supervalle Iberdrola. No incluido I.V.A. ni el Impuesto Eléctrico (5,11269632%). Potencia contratada menor o igual a 10kW con discriminación horaria Plan Hogar Noche. Consumo homologado para Nissan LEAF de 17 kWh/100km. (www.iberdrola.com)



Innovation
that excites

Cada persona realitza uns 3,9 desplaçaments diaris; es produeixen 600.000 desplaçaments diaris de turistes i la mobilitat turística representa un 10-15% dels desplaçaments interns que es fan a la ciutat.

El taxi, tercer mitjà de transport preferit pels turistes

El taxi és el mitjà de transport preferit pels viatgers que fan ús de l'aeroport, seguit del vehicle privat i del l'autobús públic. Els tres mitjans de transport sumen gairebé el 80% de la demanda.

Les persones que opten per visitar Barcelona ho fan preferentment amb avió, i a molta distància se situa el tren (8%), especialment l'AVE (5,1%).

Els excursionistes que venen a Barcelona provenen de les costes, principalment. En aquest camp, el taxi és el sisè transport en preferència per sota dels vehicles de lloguer o l'autocar.

El taxi és el tercer mitjà de transport preferit pels turistes, superat únicament pel transport a peu i pel metro.

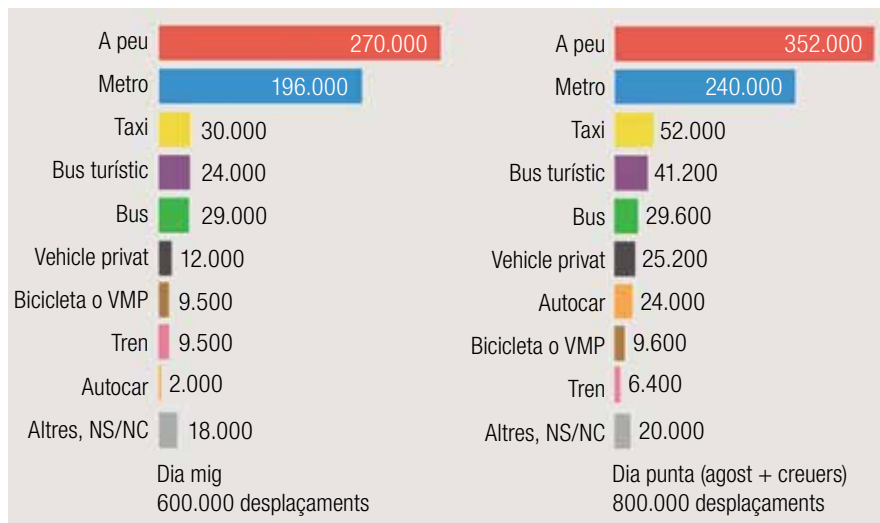
Els professionals són els que fan més ús del taxi, un 10,1%; seguits per aquells que ho fan amb motiu d'oci (4,8%) i un 4,1% per raons personals o altres motius.

En un dia mitjà de 600.000 desplaçaments, el taxi s'encarrega del 5% dels desplaçaments (30.000), i en un dia punta d'agost amb moviment de creuer amb 800.000 desplaçaments, aquest mateix percentatge puja al 6,2%, amb 52.000 desplaçaments.

Els turistes agafen un taxi per anar principalment al Park Güell, a la Sagrada Família, a la Barceloneta, a les Rambles i al Barri Gòtic. Per dirigir-se a la Barceloneta, el taxi és el tercer transport preferit pels turistes, abans se situa l'opció d'anar-hi a peu o en metro.

El taxi és també el mitjà de transport habitual per desplaçar-se a les fires i congressos, així com per anar a l'hotel i a l'aeroport.

ESTIMACIÓ DE LA MOBILITAT TURÍSTICA SEGONS MITJANS DE TRANSPORT (desplaçaments/dia)



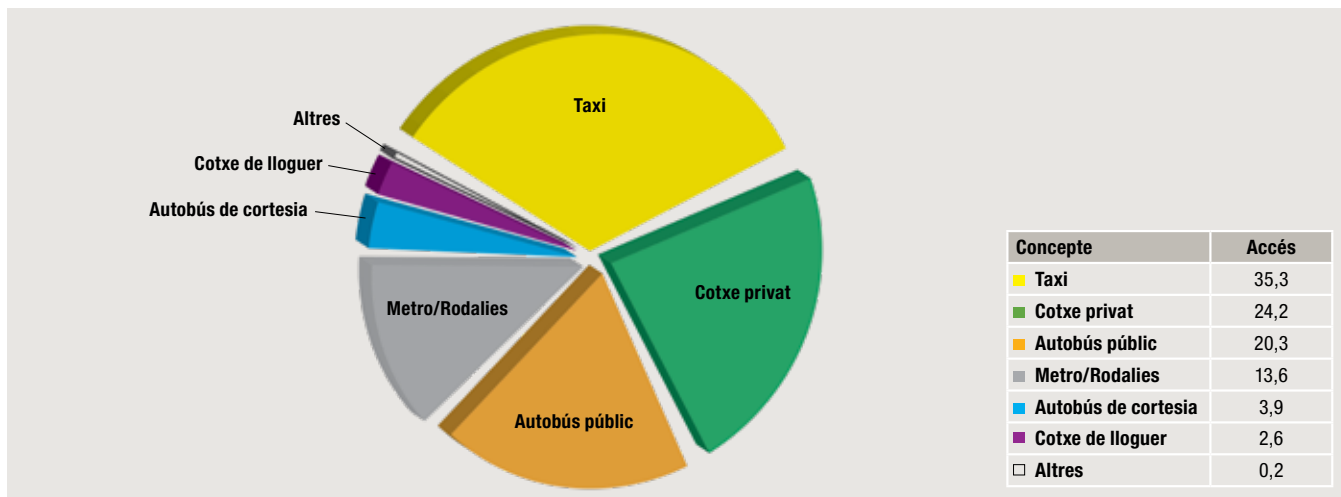
Estratègia de mobilitat turística, objectius

L'ús intensiu de la ciutat per part de l'activitat turística ha fet que Barcelona es plantegi una estratègia de mobilitat turística amb l'objectiu d'integrar la demanda turística en la gestió i la planificació de la mobilitat per garantir la sostenibilitat ambiental, per assolir una major equitat en el repartiment de costos directes i socials, per fer compatible la mobilitat turística amb la vida quotidiana dels ciutadans i ciutadanes i per tal de donar resposta als reptes territorials de la destinació turística.

Dins de les propostes i programes globals plantejats com a línies d'actuació per als propers anys es planteja, entre d'altres, reforçar la qualitat del servei de taxi en l'ús turístic, mitjançant diverses accions:

Enfortir la capacitat d'adaptació del servei de taxi davant l'augment de serveis globals de mobilitat privada (VTC), modernitzar i universalitzar la intermediació digital, promoure l'ús d'aplicacions mòbils que minimitzin els trajectes en buit; introduir el taxi compartit, flexibilitzar horaris en temporada alta i durant els grans esdeveniments, limitar i reduir l'intrusisme i eradicar la mala praxi en el sector del taxi, seguir reforçant la formació en idiomes als conductors de taxi, promocionar el taxi com a servei alternatiu al vehicle privat i renovar progressivament el parc de taxis per a vehicles de menor impacte.

MITJANS D'ACCÉS A L'AEROPORT DE BARCELONA (2015)




Repsol AutoGas



REPSOL

Inventemos el futuro

El carburante alternativo para
tu taxi que te permite:

- **Mínimas emisiones. Etiqueta ECO** 
- **Ahorro de hasta un 15% en carburante**
- **Hasta 1.200 km de autonomía**
- **Cobertura nacional en Estaciones de Servicio**
- **Ventajas especiales con las tarjetas Solred Taxi y Solred más Taxi**
*Hasta 6 cts. €/L de descuento en Repsol AutoGas**



Y además, si transformas tu vehículo
o compras uno nuevo de AutoGas
llévate **hasta 600€ en carburante****.
También puedes aprovechar las ayudas
del Plan Movea de hasta 2.750€***.

Más información en
autogas.repsol.es



Los turismos y comerciales ligeros Euro 4, 5 y 6 propulsados por AutoGas están clasificados como ECO en base al impacto ambiental de vehículos de la DGT. Los vehículos transformados a AutoGas podrán optar a la etiqueta ECO si cumplen al menos los criterios de la etiqueta ambiental "C" establecida por la DGT. Reducción de emisiones de partículas en un 99%, NO_x en un 98% y CO₂ en un 12% respecto a vehículos diésel sin sistemas de posttratamiento específicos. Ahorro máximo del 15% respecto a diésel para un consumo medio de 6,2 L/100 km en un vehículo de categoría C, con potencia entre los 110-120 CV y cambio manual. Autonomía para un vehículo de 110-115 CV con un depósito de gasolina de 50 L más otro de AutoGas de 42 L. Consulta los puntos de suministro en autogas.repsol.es
*Ahorra hasta 6 cts. €/L solo en carburante AutoGas. Consultar condiciones. **Vigencia de la campaña hasta el 31/12/2017. Aportación de 600€ en carburante AutoGas por transformar el vehículo de gasolina a AutoGas. Aportación de 500€ en carburante por compra de un nuevo vehículo AutoGas. Requisito indispensable para beneficiarse de la promo es tener la tarjeta Solred Taxi y enviar un email con la documentación que acredite la compra o transformación a repsolautogas@repsolautogas.com. ***Hasta 2.000€ para la compra del vehículo por parte del Gobierno, a los que se añaden 750€ más si achatarras tu coche antiguo.

Els usuaris opinen per primera vegada sobre el servei de taxi en l'enquesta Òmnibus del primer semestre de l'any

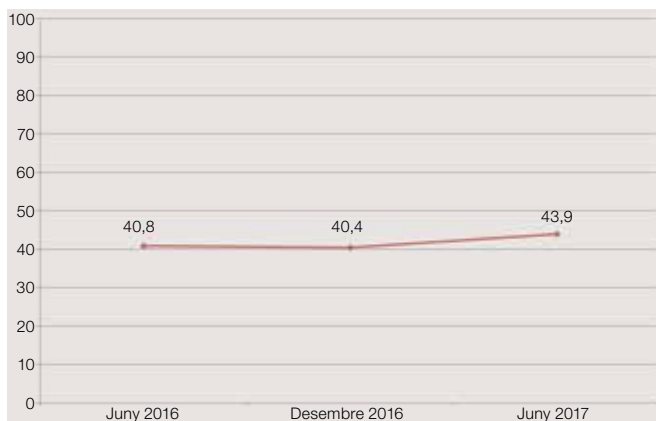
L'Enquesta d'Opinió Òmnibus de juny d'aquest any inclou l'anàlisi del comportament del taxi i els usuaris a la ciutat de Barcelona, així com a una valoració sobre el servei de taxi. L'enquesta es va portar a terme amb una mostra formada per ciutadans i ciutadanes de 16 anys i més.

L'anàlisi va consistir en entrevistes telefòniques a 1.003 persones dels deu districtes de Barcelona, les quals es van realitzar entre l'1 i el 17 de juny.

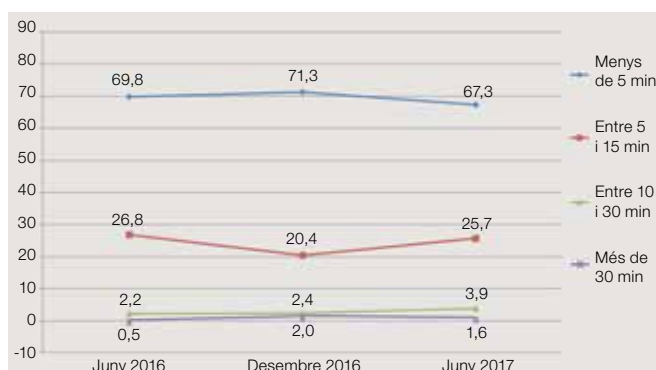
Quants serveis fan els usuaris

El 43,9% de les barcelonines i els barcelonins entrevistats van agafar un taxi de dia durant el mes anterior a l'enquesta. El 67,3% van subratllar que havien trigat menys de 5 minuts a agafar-lo; el 25,7%, en canvi, van contestar que havien tardat entre 5 i 15 minuts i el 5,5% va dir que havia esperat més d'un quart d'hora.

HA AGAFAT UN TAXI DE DIA?



QUANT TEMPS VA TARDAR A AGAFAR UN TAXI DE DIA?



Si es fa una anàlisi comparativa amb les dades de l'Òmnibus de desembre de 2016, els usuaris agafen el taxi de dia amb més immediatesa.

Els usuaris enquestats van fer una mitjana de 3,8 serveis en un mes. El 31,3% només ha agafat un taxi i el 24,9%, dos.

Tenint com a referència novament l'enquesta Òmnibus de finals de 2016, la intensitat d'ús del taxi durant el dia es manté estable, i guanyen en proporció els usuaris que el van utilitzar una vegada.

Els usuaris qualifiquen els vehicles taxi amb un 7,4 sobre una puntuació de 10

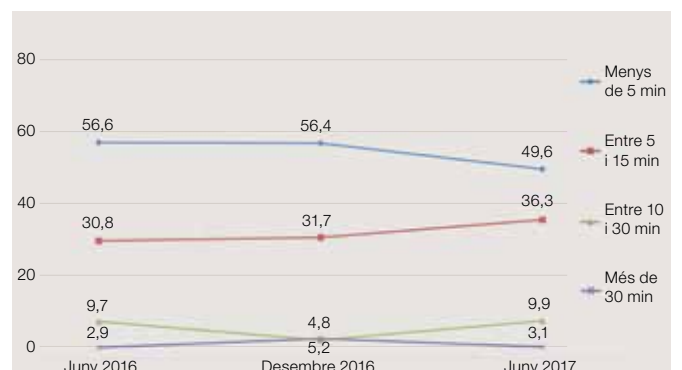
El districte de Sarrià-Sant Gervasi és el que registra més usuaris de taxi (65,4%), seguit de l'Eixample (60,7%), Les Corts (58,6%) i Gràcia (55,5%). El nombre d'usuaris és menor a Sant Andreu (30,4%), a Sants-Montjuïc (29,6%) i a Nou Barris (21,4%).

Durant el dia, les dones (48,6%) agafen més taxis que els homes (38,5%). Aquesta és una dada constant que es repeteix en les diferents enquestes d'altres èpoques de l'any.

Usuaris del Taxi de Nit

Durant el mes anterior a l'enquesta, el 18,9% dels ciutadans i les ciutadanes de Barcelona van agafar un taxi de nit, mentre que un 1,3% afirmava haver-ho intentat sense aconseguir-ho.

QUANT TEMPS VA TARDAR A AGAFAR UN TAXI DE NIT?



La meitat dels usuaris de nit (49,6%) assenyalen que el van agafar de forma immediata, mentre que el 36,7% va trigar entre 5 i 15 minuts, i el 13,1%, més d'un quart d'hora. En relació a l'enquesta de finals de desembre de 2016, els usuaris han d'esperar més durant la nit per agafar un taxi; aquest fet es manifesta en la pujada de 4,6 punts entre aquells usuaris que van esperar entre 5 i 15 minuts, juntament amb aquells d'entre 13 i 30 minuts, que puja en 5,1 punts.

Durant el mes, el 42,9% dels enquestats va agafar taxi una vegada i el 32,5% dues. La mitjana de serveis realitzats va ser d'un 2,5%.

Els veïns i veïnes de Sarrià-Sant Gervasi i de Gràcia són els que van fer més ús del taxi a la nit.

El 68,2% dels enquestats donen una puntuació de 7,2 sobre 10 al taxista

En horari nocturn, els usuaris que més van demanar un taxi durant la nit tenien entre 16 i 24 anys (33,9%), seguits dels de 25 i 34 anys.

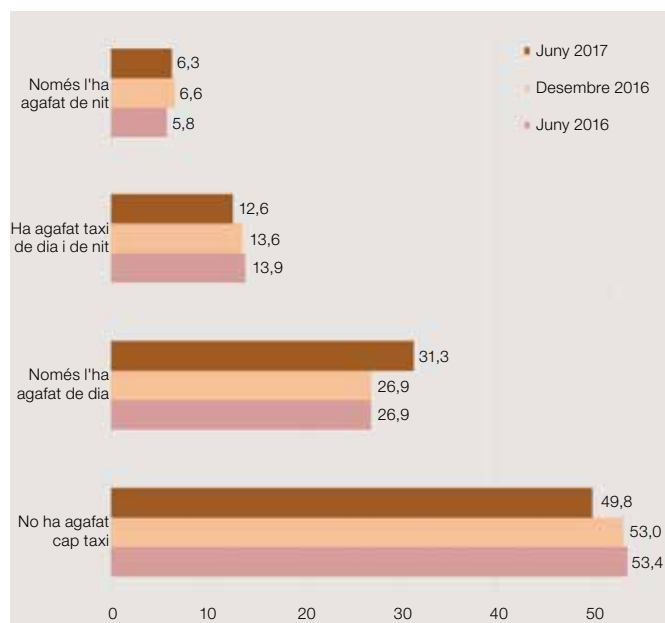
Una visió global de tipologia d'usuari del taxi

L'enquesta Òmnibus de juny constata que durant el mes d'estudi, el 50,2% dels ciutadans i ciutadanes de Barcelona van agafar un taxi, dels quals un 31,3% només ho va fer durant el dia, un 6,3% només de nit i un 12,6% tan de dia com de nit.

Els dos districtes que fan més ús del taxi són Sarrià-Sant Gervasi (73,1%) i el de les Corts (70,8%), mentre que Nou Barris és el districte que menys ús en fa (23,4%).

Els usuaris del servei puntuen amb un 5,6 sobre 10 el preu del servei.

TIPOLOGIA D'USUARIS



En relació amb l'enquesta de desembre de 2016, l'ús del servei de taxi s'incrementa en un 3,2% ajudat per l'increment dels usuaris de dia.

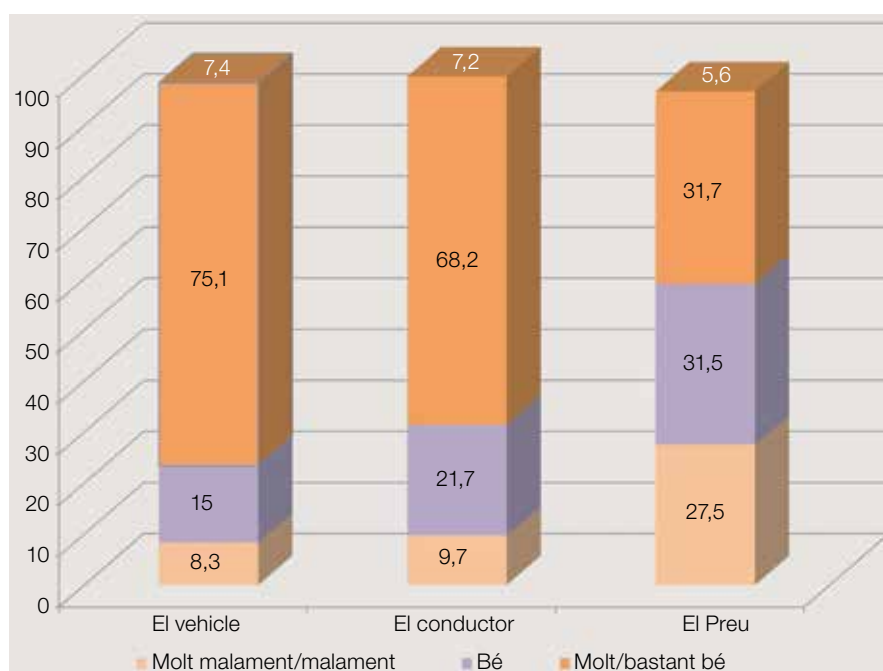
COM VALORA L'USUARI EL SERVEI

L'enquesta, per primera vegada, va formular preguntes als usuaris sobre el vehicle taxi, el conductor i el preu. En relació amb el vehicle en general, els usuaris li donen un 7,4 de puntuació sobre una mitjana de 10, i el valoren molt/bastant bé amb un 75,1%.

El conductor rep una puntuació de 7,2 sobre una mitjana de 10 punts, i el 68,2% el valora molt/bastant bé.

El preu del servei rep una puntuació de 5,6 sobre 10 punts i la proporció molt/bastant bé baixa al 37,7%.

VALORACIÓ DEL SERVEI



Perfil de la mostra:
46,6% homes i 53,5% de dones

L'IMET valora positivament les conclusions del Grup de Treball de Transport i Mobilitat de la Comissió Interdepartamental per al desenvolupament de l'economia col·laborativa

El Govern de la Generalitat de Catalunya va aprovar, el 5 de setembre passat, l'informe de la Comissió Interdepartamental per al desenvolupament de l'economia col·laborativa que es considera un primer pas per abordar l'encaix de l'economia col·laborativa i de plataformes a Catalunya i per aprofitar-ne tot el potencial.

L'Institut Metropolità del Taxi valora positivament les conclusions en matèria de transport i mobilitat de l'informe perquè identifica perfectament l'activitat exercida per professionals, la qual ha d'estar regulada, i la separa dels models de transport particular que permet la compartició del vehicle, trajecte o desplaçament.

De fet, l'IMET va ésser convidat pel Grup de treball de Transport i Mobilitat de la Comissió Interdepartamental de l'economia col·laborativa a participar en una reunió, on va poder exposar les diferències entre els serveis efectuats pels professionals i els serveis anomenats col·laboratius.

Pel que fa a les mesures que proposen d'introduir en la normativa de transport de vehicles lleugers, l'IMET comparteix les propostes, i de fet està ja treballant amb el col·lectiu de taxistes per tal d'incorporar un sistema tarifari més senzill, mesures de taxi compartit i l'extensió de les aplicacions tecnològiques, tot això en un marc en el qual caldria identificar les mesures reguladores vigents, així com la seva necessitat i proporcionalitat.

L'informe descriu l'economia col·laborativa com un concepte paraigua que engloba totes aquelles noves realitats empresarials i socials sorgides arran de la irrupció de la tecnologia digital i les plataformes tecnològiques.

Contingut de l'informe

El document proposa diferents mesures i accions per tal de possibilitar l'expansió d'aquestes noves modalitats de prestació de serveis i, al mateix temps, garantir la seva convivència amb altres modalitats ja existents dins de cada sector. Així, s'acorda una revisió de totes les normatives sectorials per adaptar-les al nou entorn, i s'avancen mesures per a aquells àmbits en què l'economia col·laborativa té un impacte més rellevant: el de l'habitatge i turisme i el del transport i mobilitat.

També es proposen mesures d'actuació en àmbits transversals –com el fiscal o el laboral– per tal de garantir que l'economia col·laborativa s'integri en l'activitat econòmica per tal d'assegurar una competència lleial i respectant tant els drets dels consumidors com els dels treballadors. L'informe promou l'aprovació d'un codi de bones pràctiques de les plataformes d'economia col·laborativa, i impulsa la signatura d'acords de col·laboració amb les plataformes tecnològiques.

El document recorda que el transport de persones dissenyat específicament per a l'ús de tercers és una activitat professionalitzada i integrada en el sistema

de transport públic, i per tant, subjecta a regulació. En aquest sentit, es proposa una revisió de la normativa per tal d'incorporar les millores que propicien les plataformes tecnològiques en aquest servei públic, valorar la necessitat i proporcionalitat de les mesures reguladores vigents, i incloure mecanismes de taxi compartit, un sistema tarifari més senzill i transparent i fer extensiu l'ús d'aplicacions tecnològiques basades en la geolocalització.

En la mateixa línia, el document promou polítiques actives de foment dels nous models de mobilitat compartida, com proves pilot en àrees geogràfiques o funcionals determinades, la seva inclusió en el catàleg de serveis integrats o la modernització i digitalització del sector del taxi i del transport per carretera.

La tasca de la Comissió Interdepartamental, formada per membres dels departaments de Vicepresidència i d'Economia i Hisenda; Governació, Administracions Públiques i Habitatge; Territori i Sostenibilitat; Treball, Afers Socials i Famílies; i Empresa i Coneixement i s'ha organitzat a través de diferents grups de treball específics per a cada matèria, en què també han pres part els departaments afectats. La seva tasca s'ha completat amb les aportacions de dues taules sectorials obertes a representants dels sectors de l'habitatge i el turisme i del transport i la mobilitat, on va participar també l'Institut Metropolità del Taxi i d'un procés de participació obert a tota la ciutadania.



El Parlament de Catalunya aprova la validació del Decret Llei de Mesures urgents per a l'ordenació dels serveis de transport de viatgers en vehicles de fins a nou places

El Parlament de Catalunya va aprovar el 6 de setembre passat, amb 86 vots a favor, 35 abstencions i cap vot en contra, la validació del Decret Llei 5/2017, de l'1 d'agost, de la Generalitat de Catalunya de mesures urgents per a l'ordenació dels serveis de transport de viatgers en vehicles de fins a nou places, que té per objectiu ordenar la convivència d'aquest tipus de vehicles en el sector del taxi.

El decret estableix diferents mesures, per exemple, un termini de dos anys –comptats des de la data d'atorgament efectiu de l'autorització al seu favor– perquè es puguin transmetre les autoritzacions d'aquest tipus de vehicles per tal d'evitar-ne l'especulació. Crea un registre electrònic perquè les empreses comuniquin els serveis que tenen previst prestar, que estarà gestionat pel departament competent en matèria de trans-

ports. També resten definits els límits de la contractació prèvia del servei de lloguer de vehicles amb conductor, per evitar que en la pràctica siguin desvirtuats i això incideixi negativament en el correcte desenvolupament de l'activitat.

Es tracta, en definitiva, de garantir que els vehicles amb autorització VTC no captin viatgers circulant per les vies públiques o mentre estiguin estacionats en els llocs de concentració i generació de demanda de serveis de transport de viatgers com els ports, els aeroports, les estacions ferroviàries i, en general, els que determini l'autoritat local corresponent, inclòs l'àmbit d'influència que s'hagi determinat. D'altra banda, crea un distintiu per als vehicles que indiqui la classe d'autorització i la data de caducitat, i inclou un règim sancionador.

El decret compta amb una disposició addicional que tindrà afectació en el servei de taxi metropolità. Aquesta disposició estableix que "Les empreses titulars de llicències i autoritzacions de taxi que tenen residència a Catalunya han de comunicar al Registre previst a l'article 2 d'aquest Decret Llei, amb caràcter previ a la seva realització, la prestació dels serveis de taxi quan la recollida de passatgers es dugui a terme fora del terme del municipi per al qual se'ls ha atorgat la llicència o en el qual, si escau, s'hagin expedit les autoritzacions pertinents per a la prestació de serveis de caràcter interurbà, en els termes previstos a l'article 22.2 de la Llei 19/2003, de 4 de juliol, del taxi, i en l'Ordre d'1 d'agost de 1986, per la qual es regula la recollida de viatgers pels vehicles de servei públic discrecional de capacitat inferior a deu places, en els ports i aeroports de Catalunya".

Nits, diumenges, festius...
Tu no falles mai. El teu cotxe tampoc.

TOYOTA
SIEMPRE MEJOR

TOYOTA PRIUS +. Amb tot l'equipament que necessita un taxi.

- MALETER DE GRAN CAPACITAT
- CANVI AUTOMÀTIC (e-CVT)
- ENTRADA I SORTIDA SENSE CLAU
- FARS LED
- COST DE MANTENIMENT BASTANT BAIX
- 135 CV POTÈNCIA
- 4,1 L /100km* CONSUM BASTANT BAIX
- EV FUNCIO ELÈCTRICA

Gamma Prius+: Consum mitjà (l/100km): 4,1 - 4,4. Emissions CO₂ (g/Km): 96 - 101.
*Per escalon.ECO.

TOYOTA HYBRID

Mobile World Congress 2018

Nous expositors i patrocinadors

La GSMA va anunciar el 2 d'octubre passat que els executius de Bharti Enterprises, BT Group, Ericsson, NTT DOCOMO, Red Hat, Telenor Group i Vodafone Group són els primers ponents confirmats per a l'edició de 2018 del Mobile World Congress. La GSMA també va donar a conèixer altres novetats de l'esdeveniment, incloent-hi nous expositors, patrocinadors i programes. El Mobile World Congress se celebrarà del 26 de febrer a l'1 de març de 2018 al recinte de la Gran Via a Barcelona, amb alguns esdeveniments també a Fira Montjuïc.

"Estem molt emocionats que aquests directius formin part del Mobile World Congress", va afirmar Michael O'Hara, director de màrqueting de la GSMA. "Els assistents podran escoltar les idees d'algunes de les principals veus de la indústria mòbil, així com les perspectives d'organitzacions que influeixen en el desenvolupament de la tecnologia mòbil. Estem desenvolupant un programa realment destacat".



Directius mundials de l'ecosistema mòbil a Barcelona

La GSMA va confirmar també els primers ponents principals del Mobile World Congress que participaran durant les quatre jornades del Congrés. Els ponents anunciats representen diverses organitzacions de l'ecosistema mòbil:

- Sunil Bharti Mittal, fundador i president de Bharti Enterprises i president de la GSMA
- Gavin Patterson, CEO de BT Group
- Börje Ekholm, president i CEO d'Ericsson
- Mats Granryd, director general de la GSMA
- Kazuhiro Yoshizawa, president i CEO de NTT DOCOMO, Inc.
- Jim Whitehurst, president i CEO de Red Hat
- Sigve Brekke, president i CEO de Telenor Group
- Vittorio Colao, CEO de Vodafone Group

Durant el Congrés es tractaran temes clau com, per exemple, l'evolució cap a les xarxes 5G i les xarxes de pròxima generació, l'Internet de les coses en el consum, contingut digital i entreteniment, la Quarta Revolució Industrial, privacitat i seguretat, el desenvolupament sostenible i molts altres. A més de les Keynotes, el Congrés inclourà una sèrie de sessions temàtiques per analitzar assumptes específics en profunditat.

La GSMA va anunciar també a diversos nous expositors per al Mobile World Congress, entre ells Alibaba, Fujitsu, Turkcell, Viu, Xiaomi i Zain. Aquests líders de la indústria acompanyaran les empreses que ja s'havien anunciat, com Accenture, AT & T, Cisco Systems, Deutsche Telekom, Ericsson, Facebook, Google, HTC, Huawei, Intel, Lenovo, LG, Mercedes-Benz, Microsoft, NTT DOCOMO, Nokia Solutions and Networks, Ooredoo, Oracle, Orange, Qualcomm Incorporated, SAP, SEAT, SK Telecom, Telefónica, Verizon, Vodafone o ZTE.

Així mateix, la GSMA va donar a conèixer els nous patrocinadors que donen suport a una sèrie de programes i àrees del Mobile World Congress. NEC ha signat com a patrocinador oficial del Programa Ministerial, avalant així un programa que reuneix els governs, reguladors i líders de la indústria per promoure el diàleg sobre una varietat d'assumptes normatius i polítiques específiques. EY i HTC s'hi han sumat com Networking Garden Sponsors, mentre que PwC torna com a patrocinador del Saló de Xarxes VIP.

Premis Glomo de Women4Tech

Els premis Glomo tornaran a incloure dos premis Women4Tech Glomo: els premis Women4Tech al lideratge en la indústria (individuals) i Women4Tech al lideratge en la indústria (empreses), que reconeixen i celebren el lideratge en iniciatives per promoure i retenir la participació de les dones i nenes a la indústria de les telecomunicacions o en l'ecosistema de la tecnologia mòbil més ampli. La inscripció per als premis estarà oberta fins al dimecres 22 de novembre i els guanyadors seran anunciats en la Women4Tech Summit que tindrà lloc el dijous 1 de març de 2018 al Mobile World Congress.

El Mobile World Congress és l'esdeveniment principal de la Mobile World Capital, títol ostentat per Barcelona fins al 2023. La Mobile World Capital abasta programes i activitats que tenen lloc durant tot l'any i beneficien no només els ciutadans de Barcelona, Catalunya i Espanya, sinó també la indústria mundial de les comunicacions mòbils.



GSMA Mobile World Congress 2018

Del 26 de febrer a l'1 de març, al recinte Gran Via de Fira Barcelona

El GSMA Mobile World Congress 2018 se celebrarà en el recinte de **Gran Via de Fira Barcelona des del dilluns 26 de febrer al dijous 1 de març de 2018.**

L'edició de 2017 del saló de Telefonía Mòbil va tenir un gran èxit d'assistència, va rebre més de 108.000 persones durant els quatre dies de durada de l'esdeveniment. El 58% del total dels assistents van ser alts càrrecs executius d'empreses, nacionals i internacionals.

En l'edició del 2018 tornaran a funcionar les dues parades de taxis que ja hi ha al recinte de la Gran Via: la parada de l'avinguda de Joan Carles I (entrada Sud) i l'altra parada en el carrer del Foc (entrada Nord).

Accessos

- Avinguda de Joan Carles I (Entrada Sud) – Palaus 1, 2 i 3
- Carrer del Foc (Entrada Nord) – Palaus 4, 5, 6, 7 i 8

Com en les darreres edicions, el taxista haurà de consultar al passatger a quina entrada es dirigeix, que estarà en funció de la part del recinte a què es pugui dirigir.

Horaris de les parades durant l'esdeveniment:

- Diumenge 25 de febrer: de 17:00 a 21:00 h
- De dilluns 26 a dimecres 28 de febrer: de 08:00 a 22:00 h
- Dijous 1 de març: de 08:00 a 20:00 h

Durant el cap de setmana anterior a l'esdeveniment, del 24 al 25 de febrer de 2018, els assistents podran recollir les seves acreditacions en el recinte firal per al qual s'esperen fluxos d'entrades i sortides.

Els horaris d'acreditació en el recinte de Fira de Barcelona Gran Via són els següents:

- Dissabte 24 de febrer: de 09:00 a 18:00 h
- Diumenge 25 de febrer: de 09:00 a 20:00 h

L'organització informa que durant el procés de muntatge serà necessari el servei de taxi. Aquest es portarà a terme des del dimecres 14 fins al diumenge 25 de febrer, de 08:00 a 21:00 h.

Mes informació:
www.mobileworldcongress.com

QUI VULGUI UN TAXI, QUE AIXEQUI LA MÀ.



CONQUEREIX LA TEVA CIUTAT AMB UN CITROËN.

Posa en ruta el teu negoci amb un Citroën C4 Picasso o un Citroën C-Elysée i treu el màxim partit al teu taxi. La xarxa de concessionaris Citroën de Barcelona t'ofereix dos vehicles que criden l'atenció tant pel confort com pel disseny i la tecnologia. Una oportunitat que ni els teus clients ni tu no podeu deixar passar.

CITROËN partner TOTAL

CONSUM MIXT (L/100 KM) / EMISSIÓ CO₂ (G/KM): CITROËN C4 PICASSO: 3,8-5,8/100-134, CITROËN C-ELYSEE: 3,9-8,6/98-157

AUTO ALMOGÀVERS
CONCESSIONARI OFICIAL CITROËN
www.autoalmogavers.com

C/ Balmes, 184 (al costat de Diagonal) - Tel: 93 548 09 16
C/ Padilla, 333 (Cant. Sant Antoni M^a Claret) - Tel: 93 456 63 00
Pg. Maragall, 365 - 369 - Tel: 93 407 28 60

FIRA DEL TAXI

Fira del Taxi ens convoca a tots, en aquesta ocasió, a Barcelona, amb un objectiu clar: ser el marc per al diàleg i el punt de trobada de tots els actors del nostre sector

Al Club Sant Jordi, els dies 11 i 12 de novembre, l'organització proporciona un espai no només per a grans marques proveïdores que hi assisteixen amb una finalitat comercial, sinó també un espai perquè tots els agents implicats del sector debatin, exposin la seva posició i el seu punt de vista referent a la problemàtica actual, amb una agenda enfocada a la possibilitat de dialogar enfocant-se a trobar solucions.

José Antonio Rojas, Director de la Fira del Taxi, afirma que "En la passada edició, celebrada a Madrid IFEMA, comprovem la necessitat d'humanitzar el servei, de conciliar els ciutadans amb els professionals: els taxistes".

Com a conseqüència, la Fira del Taxi enfoca els seus esforços per ser la trobada de la convivència i el diàleg, mitjançant activitats, xerrades, taules rodones, a les quals estem tots convocats i convidats: les I Jornades del Taxista i la Mobilitat Urbana. "Després de la magnífica acollida l'any passat a Madrid, la nostra voluntat és la de convertir l'esdeveniment en la Fira del Taxista, oferint així al sector una plataforma de debat i informació sobre els temes rellevants i d'interès per al món del taxi. Per



aquest motiu, durant la Feria se celebraran les I Jornades del Taxista i la Mobilitat Urbana, on durant dos dies tindran lloc en el Sant Jordi Club conferències, ponències i debats. Hi participaran els principals actors del sector: associacions, sindicats, administracions i els professionals del taxi". D'altra banda, des de l'organització, hem habilitat unes zones privades, a disposició exclusiva de sindicats, associacions i federacions, tant locals com nacionals, en les quals podran celebrar les seves trobades i reunions privades, amb l'únic objectiu d'assolir un bon enteniment, tan necessari per al futur del sector.

No podem oblidar el caràcter social de les persones que componen el sector. Per aquest motiu, i amb el mateix esperit que en l'edició anterior, l'organització durà a terme una iniciativa solidària, de la mà de Creu Roja i l'Hospital infantil de Sant Joan de Déu; Rojas ens confirma, satisfet, que "en aquesta ocasió, a Barcelona 2017 ens complau especialment presentar-vos una nova iniciativa solidària de responsabilitat social amb la col·laboració de tots vostès i, òbviament, de tot el sector del taxi", i amb aquesta afirmació, els convoca a tots a prendre part en aquesta iniciativa.





**JORNADAS
DEL TAXISTA
Y LA MOVILIDAD
URBANA**

**11-12 NOVIEMBRE
CLUB SANT JORDI**

#YoTeLlevo

www.feriataxi.es | info@feriataxi.es | [@feriadeltaxi](https://twitter.com/feriadeltaxi)



Patrocina  **CITROËN**  **REPSOL** Organitza **SINERGIA**
EVENTS

Col.labora  **SJD**
Sant Joan de Déu
Barcelona - Hospital  **Gaceta** **TAXI**  **Creu Roja**
Barcelona  **AMB** INSTITUT
METROPOLITÀ
DEL TAXI

José Antonio Rojas

Director de la Fira del Taxi i de les Jornades del Taxista i la Mobilitat Urbana

Nascut a Saragossa, José Antonio Rojas va arribar gairebé de casualitat a la Feria del Taxi, l'any 2007 de la mà del Sr. Miguel Sadaba, llavors director de la fira. Inicialment va desenvolupar la direcció operativa fins a l'any 2014, quan va prendre el relleu en la direcció del projecte, afrontant els reptes del moment. Tres edicions després, i amb un sector immers en la necessària revolució, José Antonio Rojas ens ha rebut i ens confessa que es tracta d'un moment apassionant de canvi, i té la ferma voluntat de fer aportacions a un sector al qual no dubta defensar com la seva pròpia família.

- La pregunta és obligada: què està passant amb el taxi?

És difícil sintetitzar en una frase les diferents circumstàncies que han afectat el sector en els darrers anys, conduint el col·lectiu a la situació en la qual es troba. De forma simplista, podria dir-se que el model de consum dels usuaris ha canviat i que l'arribada de les noves tecnologies ha suposat la irrupció d'una nova competència que, fins aquest moment no existia.

- Pot la Feria del Taxi fer alguna cosa al respecte?

La Feria, com una part del sector, es deu als taxistes i per aquest motiu, és molt important per nosaltres aportar amb humilitat tot allò que estigui a les nostres mans. En aquest cas, i de la mà de les associacions i sindicats, hem reformulat la Fira. Ja des de Madrid 2016 hem inclòs com a eix fonamental espais pel diàleg i el debat. En aquesta edició presentem les 1as Jornades del Taxista y la Movilidad Urbana.

- Per què hem de trobar-nos tots a Fira del Taxi?

Feria del Taxi és, des de fa anys, el punt de trobada on tots els professionals del sector, taxistes, empreses, administracions, associacions i sindicats, han trobat la forma de dialogar, parlar i, sobretot, ser escoltats. Plantegem un front comú tan necessari en aquest moment. Si estigués a les meves mans fer una petició als professionals del sector, els diria "és el moment d'unir-nos i Fira del Taxi pretén sumar i aportar la seva visió, el seu punt de vista, com ja sabeu, enguany disposem dels espais i l'agenda per a aquest objectiu.

- Quina acollida està tenint aquest nou format més congressual?

L'acollida està sent fantàstica, tenim confirmada l'assistència de totes les associacions i sindicats, tant en l'àmbit local com estatal. És important assenyalar que moltes d'aquestes presentaran i exposaran les seves propostes de futur i aprofitaran els espais que hem habilitat per reunir-se internament i així avançar en la construcció del futur del sector. També comptarem amb les principals marques d'automoció, així com de les grans empreses del sector energètic, no només com a expositors sinó com a ponents i aportadors de la seva visió del



futur de les energies, dins el marc de les conferències i debats.

- S'ha convidat les VTC i/o les representants a les JTMU?

No, el sector ha d'arribar a un consens intern, mitjançant els seus representants, per poder assolir aquest tipus de converses. En realitat ens encantaranaria poder obrir les portes a aquest col·lectiu i molts més en un futur, però abans és necessari consolidar les bases legals i administratives per no agreujar l'innegable conflicte existent. La Feria del Taxi ha de mantenir la nostra actitud humil i entendre que no representem el sector, només som l'espai i el marc per dur a terme aquestes converses i debats.





- En l'anterior edició, a Madrid 2016, va haver-hi iniciatives solidàries. Què podem esperar enguany a Barcelona 2017?

És important que senyalem que el sector del taxi, de forma discreta, suposa sempre un component social al llarg de tota la seva història. En aquesta edició, ampliïm el nostre deure amb la part més social del sector mitjançant un compro-

mís amb Creu Roja i Sant Joan de Déu. En el cas de Sant Joan de Déu, volem destacar que ja hi ha una iniciativa en marxa a la qual volem contribuir amb el nostre recolzament i donar cabuda de forma especial en la Fira.

- Des de fa uns anys, la Feria de Taxi ha sortejat un vehicle adaptat entre els assistents. Aquest any també?

En realitat hem variat el format: Amb l'objectiu de beneficiar més companys de forma més útil, hem optat per no destinar els recursos només a un regal; d'aquesta manera és possible, mitjançant acords i compres, ampliar el catàleg d'avantatges i beneficis. Combustible o formació són algunes de les categories a les quals hem ampliat el sorteig.



**Pren-ne nota:
Fira del Taxi 2017**

**Barcelona, els dies 11 i 12
de novembre al Club Sant Jordi,
feriadeltaxi.es**

**Fira del Taxi ens convoca
a tots a Barcelona amb un
objectiu clar:**

**Ser el marc per al diàleg
i el punt de trobada de tots**

Auto Fuber

Badajoz, 52 · 08005 · Barcelona · 22@
Tel.: 93 485 00 49 · www.autofuber.com



NOU SEAT LEÓN GNC

1.4 TGI 110 CV

Tecnologia Híbrida
gas Natural + Gasolina
Ecològic - Econòmic -
Canvi automàtic



des de **13.800 €***



SEAT TOLEDO

1.6 TDI 115 CV CR (4 L/100 Km)

des de **10.950 €***

SEAT ALHAMBRA

2.0 TDI 150 CV (6 L/100 Km)



des de **20.930 €***

IVA no inclòs

Vàlid fins al 31/12/2017

Finançament segons necessitats

Sense entrada: Vehicle, Taxímetre, Assegurança...

* Oferta especial recomanada per a vehicles en stock i acabats Reference.

Estalvi promocional inclòs, condicionat a oferta de finançament de VW Finance.

Servei de REPARACIONS IMMEDIAT

REPAREM TOTES LES MARQUES



SERVEI DE REPARACIONS IMMEDIAT

MECÀNICA, XAPA i PINTURA

TREBALLEM AMB TOTES LES ASSEGURADORES



GARANTIA DE 2 ANYS

EN TOTES LES REPARACIONS



FINANCEM TOTA LA REPARACIÓ

6 MESOS SENSE INTERESSOS

FINALITZACIÓ DE L'OFERTA DE FINANÇAMENT 31/12/2017

PROMOCIONS 2017 per al TAXI

KIT DE DISTRIBUCIÓ + MÀ D'OBRA

- 1.9 TDI des de 285 € + IVA
- 2,0 TDI des de 360 € + IVA
- 1.6 GLP des de 205 € + IVA
- 1.6 i 2.0 (COMMON-RAIL) des de 344 € + IVA

Estarem a
FIRA TAXI els dies
11 i 12 de novembre

HORARIS:



No tanquem al migdia
Horari: de 7.00 a 20.00 h
Dissabtes de 7.00 a 14.00 h

No cerramos al mediodía
Horario: de 7.00 a 20.00 h
Sábados de 7.00 a 14.00 h

PROMOCIÓ! 40 % DE DESCOMPTE EN FRENS

- DISC DE FRE
- PASTILLES DE FRE
- LÍQUID DE FRE



Auto Fuber
al servei del TAXI

Badajoz, 52
08005 Barcelona 22@
Tel. 93 485 00 49

autofuber@autofuber.com
www.autofuber.com

Entrevista a l'escriptor Carlos Zanón

"Si puc ajudar amb TAXI que es valori el taxista i el seu treball, estaré molt content"

L'escriptor barceloní, Carlos Zanón, ens ha presentat aquesta tardor la seva cinquena novel·la titulada *TAXI*. Es tracta d'una veritable aposta literària que creix en qualitat al llarg dels seus més de trenta capítols, que recorre la ciutat de la mà del seu protagonista Sandino, un taxista amb el qual ens endinsa pels múltiples racons de Barcelona, proporcionant-nos un retrat crític i profund de la vida en aquesta ciutat. Però també és un llibre que posa en valor el treball del taxista, un ofici que no li és gens indiferent perquè és part de la seva família i el coneix de primera mà. Una novel·la de culte sobre el món del taxi, que mereix una lectura pausada i reflexiva.

- Primer de tot, volia felicitar-lo per la seva novel·la perquè per primera vegada no és el típic llibre d'anècdotes que s'editen sobre el taxi o els taxistes. Quin és el punt de partida de TAXI?; com sorgeix?

Volia escriure sobre un personatge que em permetés anar per tota la ciutat, perquè tenia en ment *l'Odissea* d'Ulisses. El protagonista del meu llibre, Sandino, és un personatge que va a la deriva a nivell personal i m'agradava la idea que fos un taxista perquè, quan un taxista surt de casa, no sap on ha d'anar i li és indiferent, i també perquè la gent li podia explicar moltes històries quan pugés al seu taxi. A més tenia molt per la mà el món del taxi, ja que el meu pare i els meus dos avis van ser taxistes. Partia amb l'avantatge de conèixer no ja tan sols les anècdotes, sinó com de dur és estar catorze hores amb el trànsit de Barcelona, tenir la sensació d'esgotament quan has de parar la màquina perquè ja portes molts anys, la idea que és un treball molt solitari, molt neuròtic i amb problemes d'insomni especialment si es treballa a la nit.

- Amb tot aquest coneixement previ, en llegir el llibre es nota que vostè coneix el taxi de forma molt precisa, en detall. Vostè no ha treballat mai de taxista?

Alguna vegada he ajudat el meu pare, però bàsicament he viscut la professió del meu pare i dels meus avis des de

molt aprop i he participat dels seus comentaris i tot això m'ha ajudat.

- Però vostè, fins i tot, reflexioneu a TAXI un domini de l'argot dels taxistes...

Sí, sí... També tinc un amic que és taxista i ell me'n va explicar coses relacionades i em va ajudar a saber més de l'argot per tal que el llibre fos més fidel. També recordo que el meu pare deia sempre "vaig a encotxar"... o quan anava a l'aeroport parlava de les parades, de la "graella".

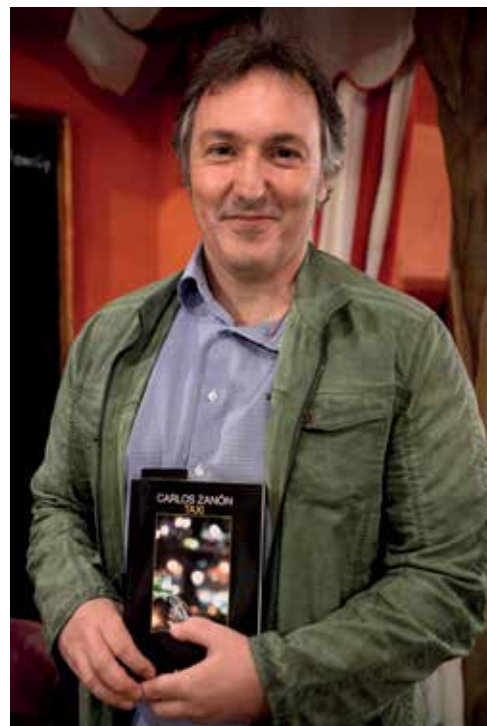
- També fa unes descripcions molt exactes de les diverses tipologies de taxistes.

Sí, primer perquè hi ha un clixé que crec que no es correspon amb la realitat. Al món del taxi hi ha gent molt preparada, gent jove que s'ha vist obligada a muntar-se la seva pròpia empresa com a taxista. Després hi ha també la vella guàrdia. Jo em recordo molt dels meus avis, que deien sempre que el taxi era un servei públic, que havien de fer una bona impressió, i tenien un respecte per la seva professió. Crec que aquesta manera d'entendre el taxi es va perdre, en un determinat moment, encara que avui quan pugés a un taxi hi ha un nivell de tracte i de servei impecables.

- Sandino és el nom del taxista, del protagonista de la seva novel·la. He de dir-li que a priori aquest nom em recordava el líder nicaragüenc..., però no és així; el nom prové del disc Sandinista del grup britànic The Clash?

Bé, l'àlbum de The Clash sí que recull una mica l'esperit de l'època de la revolució Sandinista dels 80, però el nom del protagonista del meu llibre té a veure únicament amb l'àlbum d'aquest grup *Sandinista*.

- El capítol de TAXI van precedits pel títol en anglès de les cançons d'aquest àlbum. A l'hora d'escriure'l, què ha estat primer, la música,



les lletres o l'estructura i el contingut d'allò que volia transmetre?

Abans de començar una novel·la necessito saber com sona. Necessito saber quin tipus de música tindrà. És una miqueta com el tempo, el camí que té la novel·la. Vaig voler recuperar aquells discos que m'agradaven molt de jove i aquest grup, The Clash, en concret, s'adaptava molt al que jo volia de la novel·la. Es tractava d'un grup que tenia estils molt diferents, tècnicament no gaire bons, però tenien molta empenta i m'agradava que la novel·la tingués aquest punt. I també em servia perquè en tractar-se d'una novel·la circular, el tema de les cançons eren com tenir uns rails per on fer circular el tren: sabia que tindria 30 capítols, encara que després vaig haver-n'hi d'afegir alguns més. Era simplement una manera d'ordenar-me la novel·la perquè al principi era una mica caòtica.

- Vostè presenta el taxista, Sandino, el protagonista del llibre com una persona a la deriva, que li serveix per aprofundir en una anàlisi de Barcelona, on posa de relleu les diferències socials, els seus punts negres que, potser, molta

gent no coneix o simplement ignora... Què l'ha portat a fer aquesta radiografia més grisa, més contradictòria de la ciutat?

Les altres barcelones ja surten a les guies turístiques. Jo parlo en el llibre de la Barcelona de la gent que viviu aquí, que hem viscut sempre aquí. I també perquè tenim una imatge de la Barcelona que volem oferir, però després sembla que ens avergonyim del que som, dels barris i de la gent més normal. Volia donar un punt més ampli de totes les barcelones possibles, almenys d'unes quantes.

- Es mostra també molt crític amb la invasió del turisme, d'altres cultures...

Tampoc crec que sigui especialment crític, únicament exposo la situació. El turisme en el fons no és un problema i jo crec que el mestissatge, que vingui molta gent, és molt positiu. Però sí que és un perill que la ciutat acabi sent un parc temàtic, per exemple. Però això també ho diu tothom.

- En alguna part del llibre afirma, com d'altra gent, que el taxi és una mena de confessionari per a la gent, on es diuen veritats, mitges veritats. Però jo li pregunto: qui pensa en el taxista?

Hi ha una gent –aquí soc molt crític– que es pensa que el senyor que està conduint el taxi és un moble o un animal domèstic i no li importa fer qualsevol cosa, com si fos un esclau de l'antiga Roma. Això trobo que és molt lleig perquè, primer, un taxi és la casa del taxista i, se-

gon, com a persona que és se li deu respecte. Després hi ha gent a qui li agrada parlar i fer-ho amb un desconegut sabent que, en principi, mai més el trobarà. És una situació com molt divertida. Hi ha gent que dins el taxi es desfoga o intenta projectar la imatge que vol davant el taxista. També hi ha taxistes molt xerraires. Entenc també, pel que jo sentia a casa, que el taxista vulgui xerrar per saber qui puja al seu taxi i per trencar la mena de solitud que sent.

- El taxista hauria de tenir el certificat de psicòleg.

Això és veritat. Els taxistes sempre tenen solució per a tot, qualsevol problema l'arreglen.

- Al llarg del llibre també fa un gest de complicitat amb el taxista bo, correcte, que ajuda de tot cor la dona que està perduda, o ajuda l'amic, però també descriu el taxista que abusa de l'alcohol, de les drogues i que transgredeix les normes del servei. Fins a quin punt s'ha plantejat aquesta realitat?

Perquè els lectors et creguin, has d'oferir totes les mirades sobre una cosa. Si únicament ofereixes la cara bona de qualsevol professió, no et creuen. Com a totes les professions, el tema de la droga o de l'alcohol està present també al taxi. A vegades he pujat a un taxi i n'he hagut de baixar perquè el taxista estava molt perjudicat.

- Per aprofundir i mostrar amb tant detall aquest tema, com s'ho ha fet?

Quedaria molt bé si diguéssiu que vaig fer

un estudi de mesos. Sóc bastant observador i aleshores sóc molt usuari del taxi i he vist de tot, et fixes en comportaments, en com es relacionen.

- Quant temps va trigar en fer realitat TAXI?

Dos anys i mig, tres anys.

- La realitat que descriu en el llibre pots traslladar-se qualsevol altra ciutat?

Crec que sí. Evidentment jo conec el codi de la meua ciutat i hi ha codis que en d'altres ciutats potser funcionarien diferent. Però el fet del taxista, de la ciutat, de l'anonimat i de la solitud crec que són extrapolables a qualsevol altra ciutat.

- Planteja també les diferències i les fronteres socials que estableixen els barris. Introdueix una anàlisi intensa amb tintes sociològiques de la ciutat molt interessant...

El tema de les classes socials era un tema que m'agradava tocar. Sembla que tot és el mateix, que tothom té les mateixes situacions, però arriba un moment en què tu no pots canviar, no pots canviar de classe. M'agradava parlar d'aquest tema, però evitant també els clixés perquè ni els pobres són tan bons perquè són pobres, ni els rics són dolents perquè són rics. Barcelona, com d'altres ciutats espanyoles, és molt, molt classista. Probablement no som una societat excessivament racista, però sí que som classistes.

- Sandino és un faldiller, però més enllà d'aquest fet, la figura de la dona està molt present al llarg de la novel·la.

L'univers de Sandino és femení, els seus referents són femenins. Sandino és un personatge masculí, faldiller, però no és un depredador. És una persona que cerca enamorar-se, cerca arrelar-se. La seva amiga, la seva mare, la seva àvia, les dones que té per a ell no són suficients, però són molt importants. Volia representar aquest univers femení que, en certa manera, són les illes d'Ulisses.

- També entra en la crua realitat de la prostitució.

Sí, en aquella Barcelona que sembla que no existeix. Una periodista m'explicava un dia que la gent que durant l'hivern





dorm als caixers dels bancs, a l'estiu es trasllada i dorm a la muntanya de Montjuïc, amb plàstics o caixes de cartró. Ho trobo terrible.

- No voldria deixar de mencionar l'excel·lent i punyent descripció que fa de la zona de Can Tunis.

Igual que a les persones, les coses lletges les has d'estimar. No únicament hem d'estimar les coses maques. Això no és estimar. Estimar una persona perfecta no és estimar, és adorar-la. A Barcelona també hem de procurar que les desigualtats, les coses lletges vagin millorant.

- Li he de confessar que en algun moment les realitats de TAXI deprimeixen el lector. És conscient d'això?

Mai no penso en el lector/a, únicament en el llibre que vull fer i ja està. En el fons Sandino cerca redimir-se. Ell no perd l'esperança en cap moment. Entenc, en

aquest sentit, que no és un llibre que tingui un final optimista o rodó, però sempre que hi ha redempció o esperança hi ha motius per no deprimir-se molt.

- Com li agradaria que els taxistes llegissin TAXI?

Que no es trobessin que no s'ha fet justícia, que trobessin que el llibre és versemblant i que se'ls tracta bé com a persones i sortir una miqueta del clixé.

- És una novel·la de culte, per la poesia, per la qualitat de l'escriptura. Un luxe per al sector del taxi.

No sé... Encara és molt aviat per dir-ho. Me n'alegraria molt, que fos així. Per mi, encantadíssim.

- Vostè ha rebut el llegat de continuar les històries de Pepe Carvalho, el detectiu culte i genial de Manuel Vázquez Montalbán. Quan tindrem el primer treball?

De fet el compromís és només per un llibre. Estic treballant i sortirà a finals de l'any vinent.

- També dirigirà el Festival de Novel·la Negra de Barcelona.

Sí, que es farà a final del gener i intentarem portar-hi molts autors interessants.

- Un altre bon projecte sobre la taula?

De moment, Carvalho.

- Li demano una opinió personal del taxi de l'àrea metropolitana.

Soc usuari, soc fill i net de taxistes, i la

veritat és que crec que el taxi fa un gran servei, que no està valorat. El taxista, moltes vegades, fa coses que no es paguen i el taxi és un servei imprescindible. Crec que no es valora suficientment el que significa pagar autònoms, estar cada dia al carrer en una ciutat molt complicada, dedicant-hi moltes hores, i el ser el teu propi empresari. Si puc ajudar amb aquest llibre que es valori el taxista i el seu treball, estaré molt content.

- Sandino és un observador de la seva ciutat i la seva situació. Com veuria Sandino Barcelona avui quan acabem aquesta entrevista?

Confós, com la veu tothom, espantat i preocupat com crec que ho veiem tots. Pensem com ho pensem no crec que ningú no tingui motius per estar preocupat.

prth





C/ Ramón Llull nº 5
Poligono Industrial
Riera de Molí
Molins de Rei
08750

93 511 1069
93 511 1070

602 25 30 44

info@feltonrecambios.com



TOYOTA



SUPEROFERTA!!
Bomba de agua original para
Toyota Prius Híbrido.



SUPEROFERTA!!
Kits de embrague **BIMASA**



Precios especiales en todo tipo de recambios para el sector del taxi!!




Si transmet la llicència no en podrà ser titular d'una de nova fins que no passin dos anys de la transmissió

Des del 9 d'agost està en vigor l'acord del Consell Metropolità de l'Àrea Metropolitana de Barcelona de 30 de maig de 2017, pel qual es va donar llum verda a la modificació de l'article 22 del Reglament Metropolità del Taxi. Aquesta modificació determina que "una persona que transmeti una llicència de taxi no

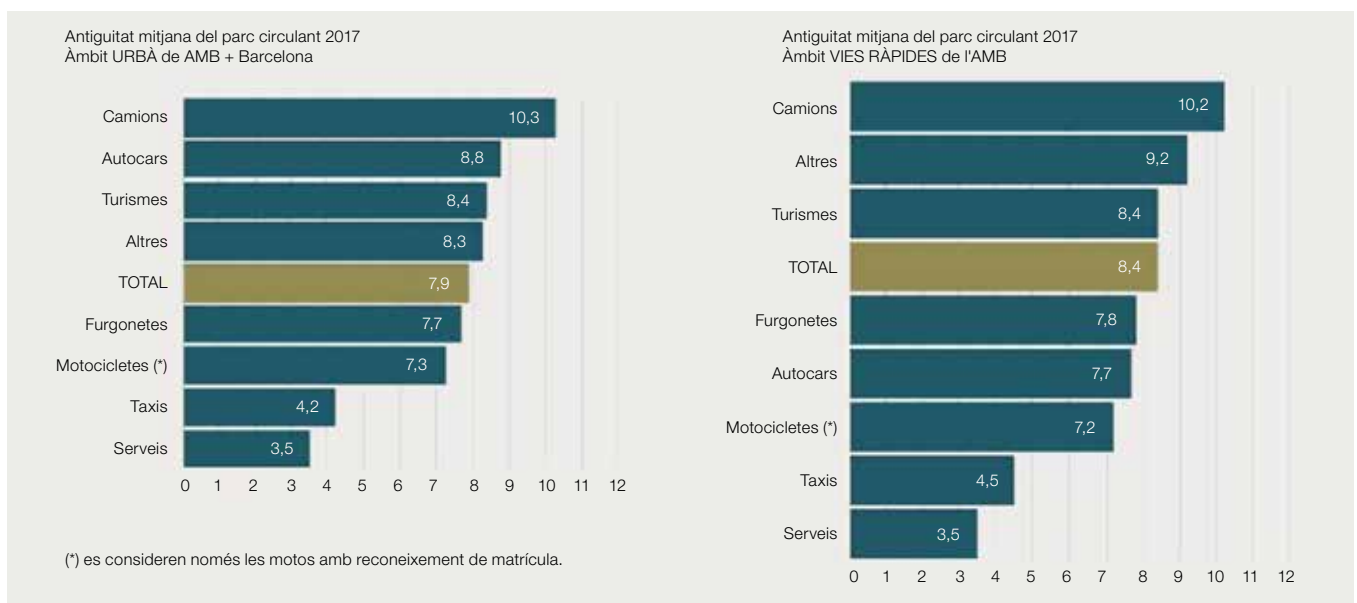
podrà ser titular d'una altra llicència fins transcorreguts dos anys des de la seva darrera transmissió".

La modificació de l'article 22 s'incorpora al Reglament Metropolità com a subapartat 2.1 de l'apartat 2.

D'altra banda, l'apartat 9 d'aquest mateix article incorpora el subapartat e) amb el text següent: "e) per no haver assolit el límit de dos anys establert en l'apartat 2.1 d'aquest article".

BOP, 9 d'agost de 2017

L'antiguitat mitjana dels taxis és de 4,2 - 4,5 anys, una de les més baixes dels vehicles que circulen a l'àmbit urbà i vies ràpides d'AMB



Font: Estudi de l'AMB, Ajuntament de Barcelona i RACC

RECORDEU!

✓ Està prohibida la prestació del servei amb samarretes o pantalons esportius curts, o amb un calçat que pugui suposar un problema per a la seguretat vial.

✓ Els taxistes són el col·lectiu amb més proporció de vehicles amb etiqueta ECO (30,8), segons estudi de l'AMB, Ajuntament de Barcelona i RACC.

Creat el Tribunal qualificador d'exàmens

El Consell d'Administració de l'IMET del 13 de juliol va aprovar la composició del nou Tribunal qualificador d'exàmens per a l'obtenció de la Credencial de Taxista, el qual estarà format per les persones següents:

President: el o la gerent de l'Institut Metropolità del Taxi o persona en qui delegui.

Vocals: el director o la directora de ser-

veis o persona en qui delegui. El o la cap de projectes i avaluació o persona en qui delegui.

Secretari: La persona responsable del departament d'exàmens de l'Institut.

Observadors, amb veu i sense vot: 2 membres de la Taula Tècnica del Taxi.

BOP, 27 de juliol de 2017

TAXI CREDIT

Préstamos sobre Licencias
Financiación
Reservaciones (con cobro de vehículo) pago impuestos y multas, agraciación de devoluciones
El nuevo profesional con otras actividades vinculadas a la actividad

Rápida Transparencia Profesionalidad

63 238 51 61
630 939 050

TAXICREDIT
Créditos al taxi
93 238 51 61
www.taxicredit.com
Barris / Ajuntament
Barcelona

Interés al 6%
LÍMITE EL LÍMITE LA CUOTA - devolución hasta 15 años
Sin Avales, ni comisionistas ni coste bancario

Els ulls d'una persona cega El gos pigall té, per llei, lliure accés al transport públic i al taxi

El taxi és un servei públic vital per a les persones cegues. Amb ell poden accedir a qualsevol lloc amb les millors garanties de rapidesa i seguretat. Poden desplaçar-se per anar a treballar, al metge o sortir a un teatre o a un restaurant exactament igual que qualsevol altre client del taxi.

Unes 200 persones cegues a Catalunya, un centenar llarg a la província de Barcelona, viatgen acompanyats d'un gos guia.

Un acompanyant ben educat

Un gos guia està molt ben educat, camina sempre al costat del seu amo i quan

puja al taxi es posa sempre als seus peus. És un animal amb salut i molta higiene perquè obligatòriament ha de fer controls veterinaris regulars. La majoria provenen de la Fundació ONCE del Perro Guía (www.once.es/perrosguia), on tots han estat ensinistrats per instructors per fer la seva feina de manera excel·lent.

Un gos pigall no és un animal de companyia qualsevol. Són els ulls d'una persona cega. Segons la Llei catalana de gossos d'assistència 19/2009, tenen lliure accés a qualsevol espai públic i a qualsevol mitjà de transport.

L'ONCE agraeix l'ajut que es presta des

del sector del taxi a les persones cegues que van acompanyades d'un gos guia.

El gos pigall

- És un acompanyant amb salut.
- Té molta higiene.
- Fa controls veterinaris regulars.
- Està ensinistrat.
- Té, per llei, un accés lliure a qualsevol espai públic o mitjà de transport.

No acceptar un gos pigall en el taxi va contra l'article 53.4 del Reglament Metropolità del Taxi i comporta una falta greu amb una sanció de 251 fins a 1.250 euros.

Nissan posa a disposició dels taxistes amb cotxes elèctrics de la marca un vehicle de substitució

En la línia d'aposta per la mobilitat elèctrica, Nissan posa a disposició dels taxistes que treballen amb un cotxe elèctric de la marca un vehicle de substitució e-NV200, 100% elèctric, per tal que no es vegin perjudicats quan es veuen obligats a deixar el seu taxi en el taller un temps llarg. Amb aquesta alternativa es vol que el taxista no perdi jornades de treball.

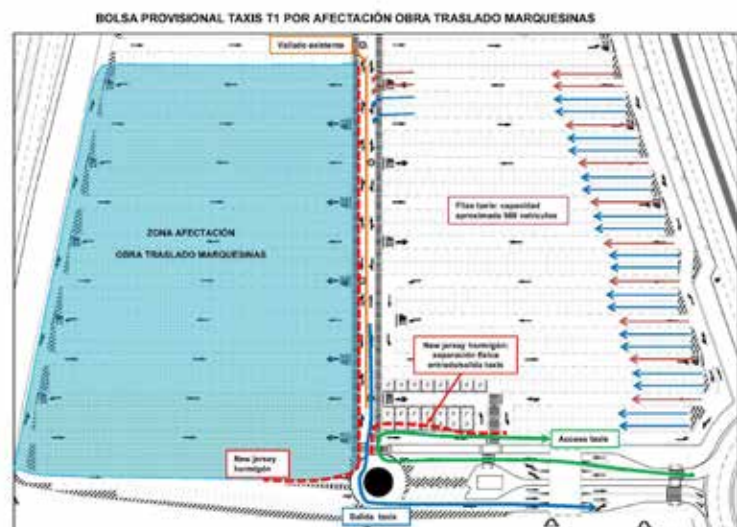
El vehicle de substitució del model e-NV200 elèctric té l'autorització corresponent de l'Institut Metropolità del Taxi.



Obres en la zona d'espera provisional de taxis de la T1 per trasllat de les marquesines

Des del 17 d'octubre s'estan portant a terme els treballs per a la instal·lació de les marquesines a la zona d'espera provisional del taxi de la Terminal 1 de l'Aeroport del Prat de Barcelona. Per aquest motiu, l'operativa de la zona d'aparcament de vehicles ha estat traslladada a l'àrea que fins aquesta data havia estat tancada.

La capacitat de la nova zona d'espera provisional és de 560 vehicles. Les obres d'instal·lació de les marquesines es perllongaran durant tres mesos, aproximadament.



Noves parades de Taxi a Barcelona

Adreça Serveis propers	Districte	Mes senyalització
Passeig de Joan de Borbó, 71 aprox. (Carrer de la Drassana)	1 Ciutat Vella	Juliol
Carrer d'Aragó, 319 (Carrer de Girona) Hotel Europark Oficines Ajuntament i Generalitat	2 Eixample	Maig
C/ Mallorca, 178 (Carrer de Muntaner) Hotels: Best Western Dante, The Corner	2 Eixample	Juny
C/ Nicaragua, 146-148 aprox. (Travessera de les Corts) NH Les Corts	4 Les Corts	Maig
Carretera de Vallvidrera al Tibidabo, 93-94 aprox. (Cumbre Tibidabo) Gran Hotel La Florida Temple del Sagrat Cor de Jesús	5 Sarrià-Sant Gervasi	Agost
Carrer de Balmes, 335-337 (Carrer de Pàdua) FFCC Estació Pàdua	5 Sarrià-Sant Gervasi	Març
Carrer de Balmes, 289 (Plaça de la Molina) FFCC Estació Plaça Molina	5 Sarrià-Sant Gervasi	Març
C/ Pamplona, 53-55 (Carrer de Llull) Hotel Ibis Styles, Barcelona City Bogatell	10 Sant Martí	Juny



RENUEVA TU PERMISO DE CONDUCIR EN CERMASA

35,00€

(+ 23,50€ tasas DGT)

Abierto de 8 de la mañana a
12 de la noche ininterrumpidamente
de lunes a viernes

Precio especial para taxistas



G. V. de les Corts Catalanes, 162
08038 Barcelona
www.cermasa.com - 93 431 41 40

P 1h Parking gratuito
C/ Física nº 10

SIN CITA PREVIA

Expedients sancionadors incoats fins a setembre de 2017 i desglossats per tipus d'infracció

Article	Precepte	Quantitat	Percentatge
11 1 b	Incompliment condicions essencials.	5	0,7%
25 4 f	Haver estat sancionat pel mateix tipus d'infracció.	5	0,7%
52 1	Prestar servei sense llicència.	2	0,3%
52 2	Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció.	1	0,1%
52 6	Prestar servei mitjançant persones diferents.	13	1,7%
52 7	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat.	35	4,7%
53 11	La instal·lació en el vehicle d'instruments no autoritzats.	7	0,9%
53 2	Incomplir les condicions essencials de la llicència.	19	2,5%
53 2 a	Prestar servei amb vehicles que incompleixin les condicions.	1	0,1%
53 2 e	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada.	216	28,8%
53 2 i	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul.	32	4,3%
53 2 j	Prestar servei per trajectes o itineraris innecessaris.	7	0,9%
53 2 k	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes.	27	3,6%
53 2 l	No respectar el torn a les parades.	2	0,3%
53 2 m	No acreditar tenir un servei concertat.	1	0,1%
53 3 a	Prestar servei aplicant tarifes diferents.	3	0,4%
53 3 b	Admetre passatge mentre el taxímetre està en funcionament.	1	0,1%
53 3 c	Aplicar suplementos no autoritzats.	113	15,1%
53 4	No atendre una sol·licitud de servei.	30	4%
53 5	Falsejar la documentació de control.	1	0,1%
53 6	No portar el llibre d'inspecció.	1	0,1%
53 7	Negar-se o obstruir l'actuació dels serveis d'inspecció.	33	4,4%
53 9	Prestar servei en dies de descans obligatori.	2	0,3%
54 1	Realitzar serveis sense portar la documentació.	2	0,3%
54 10	Qualsevol infracció de l'article 53.	4	0,5%
54 10 a	No admetre el nombre de viatgers autoritzats o admetre'n de més.	1	0,1%
54 10 c	Abandonar el vehicle en la parada.	17	2,3%
54 10 d	Admetre passatge a menys de 50 metres d'una parada.	104	13,9%
54 10 e	No acceptar que l'usuari faci ús de la llengua catalana.	1	0,1%
54 10 f	No respectar la prohibició de fumar en el vehicle.	1	0,1%
54 10 g	La manca de netedat o bon estat del vehicle.	5	0,7%
54 10 h	Prestar servei amb indumentària inadequada.	2	0,3%
54 10 i	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents.	31	4,1%
54 10 j	No complimentar els requeriments efectuats.	4	0,5%
54 2	No portar en lloc visible els distintius.	3	0,4%
54 3	No portar el quadre de tarifes.	4	0,5%
54 8	No donar rebut als usuaris.	13	1,7%
Total		749	100,0%

CADUCITAT DE CREDENCIALS

Durant els primers nou mesos del 2017 s'ha resolt la caducitat de 10 Credencials professionals.

Les caducitats es porten a terme quan els taxistes són objecte de dues sancions fermes en via administrativa pel mateix tipus d'infracció durant tres anys en els casos molt

greus, o durant dos anys, en els greus, segons l'article 25.4 f) del Reglament Metropolità del Taxi.

Les persones afectades per aquesta mesura no podran optar a la Credencial de Taxista fins passat un període de tres anys.

RESOLUCIÓ DE LA LLICÈNCIA

També durant aquest període de l'any s'han retirat 5 llicències de taxi per l'aplicació de l'article 11.1 b) de la Llei del Taxi.

389 taxistes tenen pendent la Revisió Metropolitana (RM)

Fins al 30 de setembre de 2017, els taxistes relacionats en aquesta llista no havien complert l'obligació de passar la revisió metropolitana.

Us recordem, una vegada més, que passar la RM és una de les obligacions que el taxista en actiu ha de complir (art. 32 del Reglament Metropolità del Taxi), amb la qual, els ciutadans i ciutadanes tenen la garantia que el vehicle amb el qual fan el seu desplaçament és apte per fer-ho, té en vigor l'assegurança del vehicle i que la seva documentació acredita el conductor com a taxista professional del servei de taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Llicència							
34	1427	2808	4210	5619	7099	8588	9755
36	1468	2846	4229	5632	7101	8612	9760
155	1481	2861	4309	5648	7106	8703	9797
191	1486	2870	4311	5699	7126	8748	9805
208	1507	2883	4322	5745	7182	8749	9815
308	1508	2898	4388	5748	7196	8793	9819
335	1521	2953	4399	5803	7236	8805	9972
339	1531	2964	4433	5811	7243	8833	10020
357	1548	2974	4486	5821	7314	8836	10059
421	1549	2991	4493	5831	7332	8839	10064
422	1564	3002	4559	5847	7333	8852	10066
425	1672	3041	4579	5881	7409	8872	10132
493	1709	3054	4591	5951	7413	8898	10136
514	1751	3091	4622	5969	7419	9013	10136
537	1776	3120	4631	5998	7456	9044	10159
550	1815	3125	4656	6016	7586	9067	10164
564	1819	3130	4708	6041	7589	9093	10167
593	1847	3159	4712	6073	7644	9103	10181
602	1852	3187	4743	6139	7647	9135	10194
665	1871	3211	4766	6184	7659	9145	10307
684	1881	3245	4887	6192	7670	9157	10340
686	2004	3360	4894	6227	7693	9184	10361
723	2052	3383	4919	6264	7773	9184	10385
729	2067	3399	4946	6358	7893	9209	10401
791	2068	3433	4960	6361	7928	9218	10485
806	2117	3469	4969	6366	7930	9239	10487
859	2175	3480	4989	6374	7930	9267	10529
877	2235	3495	5061	6375	7975	9309	10559
877	2243	3495	5084	6404	8023	9325	10572
878	2245	3520	5113	6467	8036	9390	10607
879	2272	3537	5135	6482	8039	9414	10637
952	2273	3553	5154	6547	8047	9433	10669
970	2382	3716	5160	6580	8050	9440	10686
1008	2399	3737	5193	6587	8137	9473	10694
1027	2430	3775	5286	6604	8218	9484	10694
1029	2458	3871	5315	6627	8221	9487	10759
1035	2499	3882	5403	6672	8258	9489	10784
1065	2502	3922	5414	6700	8278	9522	10797
1126	2507	3978	5429	6719	8314	9559	10812
1131	2553	3999	5441	6754	8316	9565	10821
1166	2624	4007	5448	6822	8326	9602	10844
1219	2635	4044	5452	6843	8357	9610	10925
1281	2714	4047	5477	6889	8364	9681	11001
1309	2730	4062	5500	6898	8405	9682	11036
1330	2735	4082	5511	6959	8431	9701	11037
1367	2738	4130	5562	6981	8531	9728	11069
1380	2751	4140	5581	6997	8558	9739	
1415	2758	4142	5582	7026	8564	9741	
1426	2797	4181	5594	7077	8566	9743	

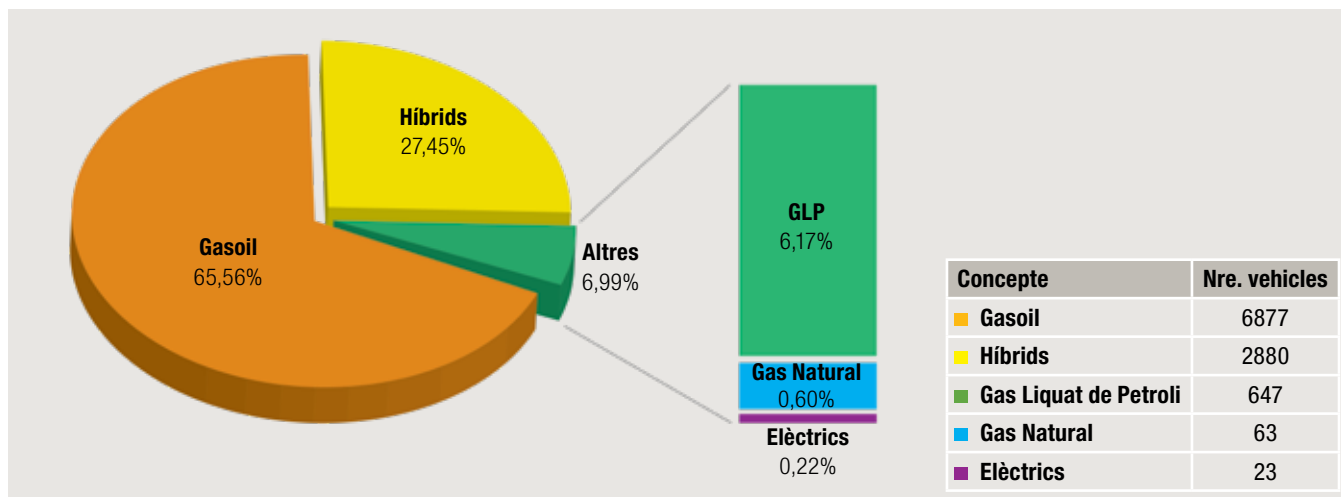
Atenció: En cas que la seva llicència surti en aquesta llista i vostè hagi passat favorablement la revisió metropolitana o tingui un requeriment, ha de trucar a l'IMET, telèfon: 932 235 151 (ext. 2185)

Parc de taxis i combustibles 2017

Vehicles aplicats a llicència d'autotaxis actives, segons marca i model

Marca i model	Quantitat	Percentatge
TOYOTA PRIUS 09	2.065	19,69%
SEAT ALTEA XL	1.103	10,52%
SEAT TOLEDO 12	818	7,80%
TOYOTA PRIUS PLUS	748	7,13%
SKODA RAPID	690	6,58%
SKODA OCTAVIA 05	654	6,24%
DACIA LODGY	520	4,96%
SKODA OCTAVIA	487	4,64%
PEUGEOT 5008	369	3,52%
CITROËN C ELYSÉE	353	3,37%
VOLKSWAGEN CADDY	321	3,06%
VOLKSWAGEN CADDY 2015	296	2,82%
OPEL ZAFIRA	251	2,39%
MERCEDES 212	170	1,62%
SEAT LEON	138	1,32%
FIAT SCUDO	118	1,12%
SEAT ALHAMBRA	112	1,07%
SEAT ALHAMBRA 10	111	1,06%
SEAT TOLEDO 99	83	0,79%
SEAT TOLEDO 04	79	0,75%
SKODA SUPERB 08	72	0,69%
SKODA SUPERB COMBI	69	0,66%
TOYOTA PRIUS	67	0,64%
CITROËN C4 PICASSO	60	0,57%
ALTRES	735	6,99%
Total	10.489	100,0%

EL 34,44% DEL PARC DE TAXIS DE L'AMB CIRCULA AMB ENERGIES I TECNOLOGIES ALTERNATIVES



Vehicles nous aplicats a llicències durant el 2017

Marca i model	Quantitat	Combustible
TOYOTA PRIUS PLUS	308	HÍBRID
SEAT TOLEDO 12	139	GASOIL
DACIA LODGY	90	GAS LIQUAT PETROLI
VOLKSWAGEN CADDY 2015	74	GASOIL
CITROËN C ELYSÉE	62	GASOIL
SKODA RAPID	55	GASOIL
FORDCONNECT	43	GASOIL
SEAT LEON	37	GASOIL
CITROËN C ELYSÉE	34	GAS LIQUAT PETROLI
SSANGYONG RODIUS	24	GASOIL
DACIA LODGY	26	GASOIL
PEUGEOT 5008	21	GASOIL
VOLKSWAGEN CADDY 2015	15	GAS NATURAL
CITROËN C4 PICASSO	11	GASOIL
SEAT ALHAMBRA 10	8	GASOIL
FORD CUSTOM	9	GASOIL
CITROËN NGC4 PICASSO	8	GASOIL
PEUGEOT 508	6	GASOIL
SEAT LEON	5	GAS NATURAL
FIAT DOBLO	4	GAS NATURAL
MERCEDES CLASE V	4	GASOIL
MERCEDES 212	3	GASOIL
VOLKSWAGEN-CARAVELLE 15	3	GASOIL
MERCEDES VITO	2	GASOIL
CITROËN C ELYSÉE	2	GASOIL
NISSAN LEAF	1	ELÈCTRIC
NISSAN NV200	1	GASOIL



ECOLECTRIC BATTERY

Centro Especializado en Baterías de Vehículos Híbridos y Electricos

- >> Regeneración y recuperación de baterías híbridas (Regeneradas, Seminuevas y originales de fábrica)
- >> Diagnóstico y análisis completo de baterías.
- >> Revisión del sistema de refrigeración de la batería.
- >> Reparación de averías relacionadas con la batería, etc,...



www.ecolectric.es E-Mail: info@ecolectric.es Telf.: 931 714 636

Marques i models de vehicles autoritzats per a taxi

Vehicles de 5 places	Tipus	Any d'autorització	Tipus de combustible i/o energia
BYD e6	Berlina	2013	Elèctric
Citroën C4 Picasso	Compacte	2014	Gasoil
Citroën Ngrand C4 Picasso	Compacte	2016	Gasoil
Citroën C Elysée	Berlina	2014	Gasoil
Citroën C Elysée	Berlina	2014	GLP
Dacia Lodgy	Berlina	2014	Gasoil
Dacia Lodgy	Berlina	2014	GLP
Dacia Logan MCV	Familiar	2017	GLP
Fiat Doblo	Monovolum	2016	Gas Natural
Fiat Doblo	Monovolum	2016	Gasoil
Fiat Tipo	Berlina i familiar	2017	Gasoil i GLP
Mercedes classe E	Berlina i familiar	2017	Gasoil
Nissan Evalia NV200	Monovolum	2012	Gasoil
Nissan e-NV200	Monovolum	2014	Elèctric
Nissan Leaf	Berlina	2014	Elèctric
Peugeot 5008	Compacte	2011	Gasoil
Peugeot 508	Berlina/familiar	2016	Gasoil
Seat León	Familiar	2015	Gasoil
Seat León	Familiar	2017	Gas natural
Seat Toledo 2012	Berlina	2012	Gasoil
Skoda Rapid	Berlina	2013	Gasoil
Toyota Prius Plus	Berlina	2013	Híbrid
Volkswagen Caddy	Monovolum	2015	Gasoil
Volkswagen Caddy	Monovolum	2015	Gas Natural

Vehicles de 7 places	Tipus	Any d'autorització	Tipus de combustible i/o energia
Ford Connect	Monovolum	2016	Gasoil
Ford Custom	Monovolum	2015	Gasoil
Mercedes classe V	Monovolum	2015	Gasoil
Mercedes Vito	Monovolum	2015	Gasoil
Seat Alhambra	Monovolum	2010	Gasoil
Ssangyoung rodius	Monovolum	2015	Gasoil
Volkswagen Caddy 2015	Monovolum	2015	Gasoil
Volkswagen Caddy 2015	Monovolum	2015	Gas Natural
Volkswagen Kombi Caravelle	Monovolum	2016	Gasoil

Vehicles Eurotaxi (PMRs)	Tipus	Anys d'autorització	Tipus de combustible i/o energia	Nre. de places
Fiat Doblo	Monovolum	2016	Gasoil	5+1
Ford Connect	Monovolum	2016	Gasoil	5+1
Ford Custom	Monovolum	2015	Gasoil	6+1 5+2
Volkswagen Caddy 2015	Monovolum	2015	Gas Natural/gasoil	5+1
Mercedes classe V i Vito	Monovolum	2017	Gasoil	5+1
Nissan Evalia e-NV200	Monovolum	2017	Elèctric	5+1
Volkswagen Kombi Caravelle	Monovolum	2017	Gasoil	5+1 ; 6
Volkswagen Caddy 2015	Monovolum	2015	Gas Natural	Gas Natural
Volkswagen Kombi Caravelle	Monovolum	2016	Gasoil	Gasoil

El taxi: una oportunitat per a la mobilitat sostenible

El sector del taxi s'ha convertit en una gran oportunitat per al sector de l'automòbil, ja que avui en dia està fent de banc de proves per a la irrupció a gran escala dels vehicles que funcionen amb energies alternatives i sostenibles, i els resultats estan sent molt bons.

Des de LIVE Barcelona, consorci participat per l'AMB i altres actors públics i privats que promouen la mobilitat sostenible, celebrem que en un moment en què està havent-hi un canvi profund en la mobilitat, el taxi no només ha sabut adaptar-se als nous temps, sinó que des del primer moment s'hi ha posat al capdavant.

A més a més de la consciència ecològica dels conductors i propietaris de taxis, aquest canvi també es deu als baixos costos que suposa tenir un vehicle elèctric, híbrid o de gas en comparació amb un vehicle convencional, sobretot pel que fa al combustible i al manteniment.

Quan s'ha publicat aquest article, més d'un terç de la flota total dels taxis de Barcelona, més concretament un 34,76% que representen 3.648 taxis, poden ser considerats com a cotxes sostenibles. La majoria d'aquests taxis, 2.907, són híbrids (tant de benzina, com de gas natural o de gas líquid del petroli), 645 van a gas líquid del petroli, 73 a gas natural i 23 són elèctrics.

Que el gas s'hagi convertit en una opció majoritària, després dels híbrids, es deu en part al fet que és barat (3€ els 100 km en comptes de 5€), i permet la mateixa autonomia que el dièsel o la benzina. També és important que hi hagi estacions de servei de gas a Barcelona. Avui en dia hi ha set estacions de servei entre la ciutat i la primera corona metropolitana, i dues més en construcció que obriran properament, una a la Zona Franca, i una altra al 22@. Tot i això, el gas natural es veu en alguns sectors com un pas previ a l'electrificació, ja que tot i que els avenços de la tecnologia en matèria de bateries són notoris, encara hi ha molts dubtes per part dels conductors de taxis envers els cotxes elèctrics.

De fet, dels 23 vehicles elèctrics dels que disposa la flota de taxis, 10 són Nissan E-NV200, el model de 7 places elèctric del Nissan Envalla, fabricat amb orgull a Barcelona i que està sent un dels elèctrics més venuts a l'Estat espanyol. La flota també compta amb 9 models de la marxa xinesa BYD, i amb 4 Nissan Leaf. És vox populi que els conductors d'aquests vehicles tenen un grau de satisfacció molt elevat amb les prestacions d'aquests cotxes, tot i que

també troben a faltar més punts de recàrrega exclusius per a taxistes a Barcelona, ja que de moment només n'hi ha dos de càrrega semiràpida: un a la Barceloneta, al final de tot del Passeig de Joan de Borbó amb Drassana, i l'altre a Diagonal amb Villarroel, quan alguns conductors voldrien tenir carregadors exclusius també a l'estació de Sants i a la terminal de taxis de l'Aeroport.

A més a més, dels punts exclusius per a taxistes, cal dir que només a la ciutat hi ha fins a 17 estacions de recàrrega ràpida, obertes a tot tipus de vehicles elèctrics, que permeten recarregar fins a un 80% de la bateria en mitja hora. Aquests se sumen als altres dos que hi ha a L'Hospitalet de Llobregat, i als que hi ha a Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, Badalona... És necessari dir que la Generalitat té un pla, anomenat Pla PIR-VEC, per nodrir per a l'any que ve tot el territori de punts de recàrrega ràpida, de manera que n'hi hagi un a menys de 20 km de qualsevol punt de Catalunya.

Per tirar endavant la sostenibilitat de la flota de taxis, LIVE ajuda els municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona, i els que també ho vulguin d'arreu de Catalunya, a crear i renovar els seus plans de mobilitat, així com també a organitzar tallers per a gestors de flotes tant públiques com privades. De fet, LIVE col·labora en l'acte que organitzarà Gas Natural Fenosa amb taxistes de Barcelona per promoure el Gas Natural Vehicular, emmarcat dins del Pla d'Acció de la Plataforma, i Àngel López, director executiu de LIVE, participarà en una taula rodona sobre energies alternatives per al taxi, dins la Fira del Taxi de Barcelona, que se celebrarà els dies 11 i 12 de novembre.

A més a més, LIVE organitza, juntament amb AEGFA (Asociación Española de Gestores de Flotas de Automóviles), l'Eco-Fleet Meeting Point, fira per excel·lència a Catalunya de flotes



professionals sostenibles, i que enguany se celebrarà al Circuit de Barcelona-Catalunya el 8 de novembre, així com també estarà present, juntament amb l'AMB, a la fira Expoelèctric. Es tracta de l'esdeveniment del vehicle elèctric més important al sud d'Europa, i es farà els dies 11 i 12 de novembre a BCN al Passeig de Lluís Companys. Tant en la fira EcoFleet com a Expoelèctric, els visitants tindran l'oportunitat de poder provar els últims models de vehicles sostenibles.

Aquestes són dues oportunitats perquè el sector del taxi pugui avançar cap a la mobilitat sostenible, i perquè els taxistes

puguin gaudir d'una conducció millor i puguin donar un servei millor al client.

Un cop més, des de LIVE ens congratulem que el taxi estigui portant la batuta en aquest canvi de paradigma cap a la mobilitat sostenible, però també hem de ser conscients que podem fer encara més perquè aquest canvi sigui acomplert, i per això volem que els taxistes continuïn sent a la davantera de la mobilitat ecològica.

LIVE Barcelona



SEGUEIX TOTA L'ACTUALITAT



Quatre mirades d'un dia per oblidar

El 17 de novembre farà tres mesos de l'atemptat terrorista que va sacsejar Les Rambles de Barcelona. El 17 d'agost de 2017 es recordarà com un dels dies més tristos i grisos d'aquesta ciutat oberta, amable i cosmopolita per excel·lència. Davant la desraó, tots els ciutadans i les ciutadanes que es van trobar enmig de l'horror van reaccionar solidàriament per ajudar els afectats, com no podia ser d'una altra manera. Entre aquestes persones hi havia molts taxistes i moltes taxistes que no van dubtar a oferir els seus vehicles per al trasllat de les víctimes, dels familiars i de totes aquelles persones que tenien necessitat d'un transport.

Personificar aquesta actitud és, a vegades, necessari per significar el gran valor de les persones que es troben darrere del volant d'un taxi. És per això que la *Revista Taxi* ha volgut parlar amb quatre taxistes que, igual que molts i moltes altres, es van bolcar a ajudar a tothom fent prevaldre la solidaritat i la humanitat davant la fredor del mòdul i del taxímetre.

El miracle de Karen

A Antonio Ortega (llicència 6969) el va sorprendre l'atemptat quan portava passatge de la Plaça de les Glòries a Sant Boi. Al principi, diu, no tenia la seguretat que fos un atemptat. En tornar de Sant Boi va passar per la ronda Litoral i va poder arribar a Colom. Al final de les Rambles, se li va presentar l'escena dantesca de gent corrent, de nens plorant i de persones d'edat avançada desesperades per fugir de la zona. A partir d'aquell moment va posar el seu taxi a disposició dels que demanaven

un mitjà de transport. Ja no recorda quants viatges va fer d'un punt a l'altre de la ciutat fins a les quatre de la matinada. Quan reconstrueix els moments viscuts li venen a la memòria els rostres angoixats de les persones que cercaven els seus familiars ferits en els hospitals. Però el que Antonio no podia imaginar és que l'atemptat també colpejaria la seva família. En tornar a casa a les quatre de la matinada, es va trobar amb la notícia que una neboda i la seva filla, de vacances a Barcelona, havien estat afectades per l'atemptat. La neboda va resultar ferida i la seva filla de curta edat va estar unes hores desapareguda. Amb els ulls vidriosos per l'emoció, relata com la nena va ser finalment trobada en un punt habilitat per l'Ajuntament i que va ser ella mateixa qui va reconèixer l'oncle (fill d'Antonio) a qui coneixia molt poc perquè l'havia vist tan sols una vegada i a qui es va abraçar demanant per la seva mare. Retrobar-la, emfasitza Antonio, va ser un veritable miracle, el miracle de Karen (el nom de la nena). Ara, les dues ja es troben a Portugal on s'han emportat els seus records d'un dia per oblidar.

Jo també sóc musulmà, no tots som iguals

Zaher Zenjli és marroquí. Va arribar amb els seus pares a Barcelona quan tenia un any. És taxista des de l'any 2014 amb la llicència 4386. Zaher recorda que aquell dia estava de servei i que, enmig de l'enrenou, va rebutjar la petició d'uns estrangers que volien anar de plaça de Sant Jaume a l'aeroport, disposats fins i tot a pagar el doble per la carrera. Després de deixar d'altres clients en un hotel del carrer de Rosselló, es va assabentar per altres companys de la magnitud de l'acció terrorista



D'esquerra a dreta: Syed Junaid Talib; Santiago Ortiz; Zaher Zenjli i Antonio Ortega



Ada Colau, alcaldessa de Barcelona, amb els taxistes Antonio Ortega, Zaher Zenjli i Syed Junaid Talib durant la trobada que es va organitzar a l'ajuntament amb els membres de la capçalera de la manifestació "No tinc por". També hi va ser present Carlos Fernández (STAC).

i de la crida d'ajuda que es feia des de les xarxes socials dels taxistes. Immediatament es va dirigir als punts on li havien dit que podia ser útil. Recorda el gran moment de tensió que es vivia, així com les dues dones grans que van pujar al seu taxi al Passeig de Gràcia i que, durant el trajecte, van començar a parlar contra els musulmans. Atès que soc marroquí —relata—, quan les dones van baixar del meu taxi i abans d'acomodar-me'n els vaig dir "Jo també sóc musulmà, no tots som iguals". A partir d'aquesta conversa, una filla d'una d'aquestes dones va explicar en el seu compte de twitter l'experiència de la seva mare amb el taxista que l'havia portat gratuïtament a casa. El tuit es va fer viral i Zaher va ser també requerit per altres mitjans de comunicació.

Zaher Zenjli, com molts companys i companyes, va recórrer la ciutat amunt i avall per transportar la gent que necessitava un taxi, per atendre els ferits, i també, com d'altres, per portar aigua i sucres a la gent que va quedar atrapada a la Ronda de Dalt per l'impacte de l'atemptat en la mobilitat de la ciutat. En parlar amb ell d'aquell dia s'albiren en les seves paraules les imatges de dolor, silenci, indignació i llàgrimes que encara li ressonen i que segur reviu sovint a l'interior del seu taxi.

Diu que va ser especialment emotiu el moment en què els taxistes van dipositar una ofrena floral l'endemà en el lloc de l'atemptat. Va ser, subratlla, un moment de reconciliació amb la ciutat, perquè els dies difícils que vam viure els van permetre trencar la distància que els separa de la gent per la relació comercial i freda del seu treball diari. També considera molt positiva la manifestació organitzada pel col·lectiu de musulmans que viu a Catalunya en repudi de la violència i en què també va participar. "Ens ha servit, per contrarestar el rebuig envers els musulmans estès arran de l'atemptat i per mostrar que som missatgers de pau i que no tots som iguals".

El poble ajuda el poble

Syed Junaid Talib és del Pakistan i taxista a l'àrea metropolitana des del 2014 (llicència 9565). L'atemptat el va sorprendre a l'avinguda del Paral·lel quan estava a punt de deixar passatge en el Moll Adossat. Per whatsapp es va assabentar que les Rambles havien estat l'escenari de l'atemptat i recorda que els seus companys li recomanaven tenir molta, molta cura. A partir d'aquell moment, com tants altres taxistes, va començar a

traslladar gent a diferents zones de l'àrea metropolitana amb el mòdul i el taxímetre apagats.

Tothom estava molt afectat, recorda. Comenta que ell mateix observava els carrers amb total estupefacció perquè no podia creure que les imatges similars que sovint havia vist en el seu país es reproduïen i el tornaven a envoltar a Barcelona, la seva ciutat d'adopció, on havia vingut per cercar pau i tranquil·litat. De les nombroses persones que va transportar aquell fatídic dia d'agost, recorda especialment una família anglesa que plorant li van explicar que l'atemptat els havia atrapat de ple, i que el fill que acompanyava la parella havia donat una empenta al seu pare per salvar-li la vida. Syed s'emociona en recordar l'abraçada que va rebre en finalitzar la carrera.

Explica que hi havia tanta gent amb necessitat de transport a la ciutat que va fer de tot per atendre'ls i fins i tot va propiciar el taxi compartit. Diu que té present una dona gran a qui va poder portar a casa seva quan desesperada cercava un mitjà de transport i que en el moment d'acomodar-se li va dir, tot agraint-li el seu gest: "el poble ajuda el poble".

L'endemà de l'atemptat, juntament amb Zaher Zenhli es va encarregar d'impulsar l'acte de lliurament d'una corona, enmig de l'espai on la gent va expressar el seu rebuig i dolor, en nom del poble musulmà perquè diu amb rotunditat: "la nostra religió rebutja la violència".

Puc dir que vaig plorar molt, molt...

Santiago Ortiz és un altre dels taxistes que va ser testimoni dels fets ocorreguts el 17 d'agost. La notícia de l'atemptat la va rebre a casa quan es preparava per anar a treballar. Santiago treballa com a assalariat des de fa 9 anys. Malgrat les advertències de la seva germana no va dubtar a treure el seu cotxe particular i plantar-se en les immediacions del perímetre de seguretat establert per la policia. "Jo", ens diu, "intuïa que la gent, davant un fet com el que havia succeït, necessitaria transport i el taxi seria imprescindible." Relata que, mitjançant les xarxes de l'associació professional Elite, es va assabentar que hi havia necessitat de taxis per a l'evacuació de la gent i es va desplaçar a Gran Via amb Rambla de Catalunya on el taxi va establir un dels punts d'evacuació amb col·laboració de la Guàrdia Urbana. Allí va constatar que, enmig d'un veritable caos i desconcert, hi havia un munt de gent reclamant un taxi i que es feia necessària una



Zaher Zenjli, Santiago Ortiz i Syed Junaid Talib en la capçalera de la manifestació "No tinc por".

organització. En aquell moment va agafar una armilla i va començar a organitzar l'evacuació de la gent en els taxis. Recorda que era tal l'allau de gent que va veure un altre taxista que feia el mateix. "Puc dir", subratlla, "que durant moltes hores no vèiem cares, sinó destins, vam intercanviar rostres per destins i vam prioritzar primer les persones grans, amb dificultats de mobilitat i amb nens. Vam enviar gent a destins tant dispersos com la gent."

Entre les múltiples imatges i relats que li venen al cap hi ha el d'una dona anglesa que plorant li va demanar ajuda per trobar el seu marit, que havia perdut, i que finalment Santiago va poder esbrinar que havia quedat tancat en un local de la Ronda Universitat. Mai oblidarà el somriure i l'agraïment d'aquesta persona. Tampoc una dona gran que, acompanyada del marit amb bastó i moltes dificultats per caminar, demanava un taxi i com que no n'hi havia cap, ell mateix va haver d'agafar el taxi per portar-los a casa. Amb emoció recupera les paraules finals que aquests senyors li van dir: "Aquesta és la nostra adreça, la nostra casa és la vostra".

Santiago, com Zaher, Syad i Antonio, va donar tot de sí fins a la matinada. La primera evacuació forta, rememora Santiago, es va fer després de l'atemptat, però la segona va ser quan es va obrir el perímetre de seguretat perquè sortís la gent tancada en els locals de la zona afectada i això va ser ja molt tard a la nit. Va ser, sosté Santiago, un altre moment molt difícil perquè tothom sortia desfet amb els rostres desencaixats "com zombis". Però també té paraules molt dures contra aquella altra gent que, obviant el que estava patint la ciutat, demanaven taxi per anar a la discoteca de torn com si res hagués succeït.

Santiago, que és de Medellín (Colòmbia), ens diu que el pitjor per a ell van ser els dies després de l'atemptat, quan els records dels moments viscuts s'amunteguen en el seu cap. "Puc dir", ens confessa, "que vaig plorar molt, molt..."

prth



Ofrena floral del sector del taxi en el lloc del atemptat

TAXITRONIC

flexitron group

TX80
SKYGLASS

**BREAKING
THE LIMITS**

Preparado para:

SMART
TD

Smart TD & Skyglass
Con y sin Rodotaxi

ALFA

Alfa 6 sistema
rodotaxi en cloud

PRIMA

Sistema de control
y seguimiento de taxis

L'usuari agraeix...

L'IMET i el Servei d'Objectes Perduts rep diàriament trucades i correus electrònics d'agraïment pel servei que realitzen els taxistes, per la gentilesa de retornar un objecte personal als usuaris o, en definitiva, per la professionalitat dels taxistes i de les taxistes. Aquests en són alguns exemples:

Voldria agrair l'actuació de la taxista que el 5 de gener ens va portar des de la plaça de Catalunya de Sant Boi a l'Hospital de Bellvitge. Inesperadament, en el trajecte el meu marit es va posar molt malament. Van ser moments molt difícils però la generositat i suport de la taxista, malgrat veure's immersa en una situació molt crítica, van ser gestos molt valuosos per a mi. Vaig intentar contactar amb ella però m'ha estat impossible. Voldria dir-li que li estaré sempre molt agraïda i li desitjo tot el millor.
Usuària 17.01.2017

Durant les darreres vacances a Barcelona, el nostre fill de divuit mesos va perdre el coneixement i va tenir convulsions de manera sobtada. Vam sortir al carrer i vam parer un taxi que ràpidament ens va traslladar a l'Hospital del Mar. Durant el trajecte ens va donar suport i consells per atendre el nen. Per tot aquest comportament, voldríem agrair públicament el gest d'aquest professional i lamentem no poder-ho fer personalment perquè en desconeixem el número de llicència.
Usuaris 21.03.2017

El meu agraïment al taxista amb la llicència 5566 per la seva disponibilitat, bon tracte, generositat i professionalitat.
Usuària 28.03.2017

Desitjo agrair l'actuació del taxista que em va retornar el mone-der que havia oblidat en el seu taxi i que contenia, entre d'altres, targetes i diners. Aquest professional es va desplaçar al meu domicili amablement per lliurar-me'l personalment. Volia deixar constància del seu bon comportament, la seva rapidesa i la honradesa, ja que ni tan sols sabia que havíem trucat al servei d'Objectes Perduts.

Usuària 06.04.2017

Voldria agrair el gest del taxista que va recollir un noi d'un país nòrdic davant del Teatre Goya, al voltant de les 09:30 h del 2 de maig passat i el va portar a Urgències de l'Hospital del Mar per un atac d'epilèpsia. Desconec el número de llicència per agrair-li-ho personalment.

Usuaris: 30.05.2017

* En compliment de la Llei de Protecció de Dades no es publiquen ni els noms ni cognoms de les persones que fan arribar un agraïment a l'IMET pel servei realitzat per un taxista. No obstant això, si el taxista o la taxista referin vol posar-se en contacte amb l'usuari/a ha d'enviar un correu electrònic demanant-ho a l'adreça electrònica següent: imetinfo@amb.cat



AGRAÏMENTS ESPECIALS

Volia agrair i felicitar l'actitud del taxista Valentín (llicència 3991) qui, el dissabte 10 de juny, prenent-se totes les molèsties, em va retornar un Iphone 7 que havia oblidat en el seu taxi.



Aquest fet, potser és habitual, però el procediment del taxista Valentín segur que és diferent. Ell va fer possible que jo recuperés el meu mòbil després d'exigir al passatger que va pujar al seu taxi immediatament després de nosaltres, que li lliurés l'Iphone que volia apropiarse i que havia trobat al costat del seient del taxi.

L'honradesa i la rectitud de Valentín van ser tan remarcables que fins i tot va tenir la gentilesa de desplaçar-se fins al restaurant on ens havia deixat per lliurar-me el meu mòbil. No tinc més que paraules d'agraïment per ell. Teniu un excel·lent company i un gran taxista.

RECORDEU!

- ✓ Si trobeu un objecte en el vostre vehicle, truqueu immediatament al 902 101 564 o envieu el formulari que trobareu en l'enllaç següent del portal web de l'IMET: <http://taxi.amb.cat/s/taxista/durant-el-servei/formulari-objecte-trobat.html>
- ✓ Tingueu la precaució de mirar sempre el seient de darrere per comprovar si cap client s'hi ha deixat un objecte personal.
- ✓ No oblideu de lliurar el rebut d'impresora després del servei encara que els clients no ho demanin expressament.

El 19% dels objectes oblidats en un taxi el 2017 ha estat recuperat pels usuaris

El Servei d'Objectes Perduts de l'IMET es consolida com un servei d'intermediació entre el taxista i l'usuari quan aquest s'oblida un objecte en el taxi o el taxista és qui el troba.

A quatre mesos de finalització del 2017, els clients han comunicat la pèrdua de 1.522 objectes en un recorregut en taxi, dels quals el 19% ha estat recuperat pel propietari.

Com ja és habitual durant els darrers temps, els usuaris obliden amb molta assiduitat el mòbil en els taxis, la cartera, les claus i la documentació personal. Hi ha cada vegada més joves estrangers que s'hi deixen el mòbil.

La incorporació del rebut imprès ha fet possible que l'usuari sàpiga on adreçar-se per comunicar la seva pèrdua aportant les dades del taxi i del taxista amb què es va desplaçar.

NOMBRE D'OBJECTES TROBATS I RETORNATS ALS USUARIS

Any 2017	Objectes reclamats pels usuaris	Comunicats pels taxistes	Objectes retornats
Gener	1.346	80	224
Febrer	1.364	85	278
Març	1.630	92	336
Abril	1.543	85	298
Maig	1.769	85	370
Juny	1.701	104	957
Juliol	1.576	77	284
Agost	1.243	59	164
Mitjana	1.522	83	284

Font: Servei d'Objectes perduts de l'IMET

PROMOCIÓ 2017

Sense quota d'entrada

Sense dipòsit

Sense emissora

I ARA GAUDEIX DE...

3 MESOS AL 50 %



També disponible



Consulta'n les condicions al 93 551 93 68
o visita'ns al carrer Marina, 82

L'Àlbum del taxi

Fotografies: Arxiu Revista Taxi (IMET)



ITV Sant Just Desvern
Any 1987

Implantació de l'euro
Taules de conversió per a tarifes
Any 2002



El taxi, fidel testimoni de la construcció
de la Sagrada Família
Any 2002



Graella de taxi Aeroport de Barcelona
Any 2000



Taxi circulant per Barcelona
Any 1990

*Si vas de viatge o vius moments especials amb el teu taxi,
fes una fotografia, envia'ns-la a l'adreça electrònica
imetinfo@amb.cat i la publicarem en aquesta secció.*

Metròpolis Barcelona on la sostenibilitat és la base per a les persones



Fem una metròpolis sostenible en tots els sentits i per a tothom

A l'AMB tenim un compromís amb la sostenibilitat del medi ambient de l'àrea metropolitana de Barcelona. Per això treballem per la qualitat de l'aire i de l'aigua, gestionem els residus per convertir-los en un recurs, fomentem els transports públics, impulsem les energies renovables, fem front

al canvi climàtic, eduquem per a un territori més sostenible...

Per a la sostenibilitat dels 3,2 milions de persones que hi viuen, treballen i estudien, impulsem la creació d'ocupació amb unes retribucions adequades, la reindustrialització, l'habitatge social, l'ensenyament, la recerca...



Nou SEAT León ST TGI.

Tecnologia híbrida. Gas natural + gasolina.

**Econòmic.
Ecològic.**



- 2.500 € de descompte
- Targeta de combustible de 1.000 € (gas Natural fenosa)
- 750 € d'ajuda a zones ZEPA

La tecnologia híbrida (gas natural + gasolina) de SEAT aconsegueix posar d'acord dos conceptes difícils de combinar: l'economia i l'ecologia. Així, alhora que estalvies en combustible, es redueixen les emissions. Tenir cura del planeta mai no ha costat tan poc.



Consum mitjà combinat de 6,2 m³ / 100 km. Emissions de CO₂ de 111 g/km. Imatge acabat nou SEAT León ST Taxi amb opcionals.

Condicions vàlides per a clients particulars i autònoms que financin mitjançant Volkswagen Financial Services (segons les condicions contractuals) un capital mínim de 12.500 €, amb una durada i permanència mínima del finançament de 48 mesos. Oferta vàlida per a unitats comercialitzades fins al 31/10/2017. Volkswagen Financial Services és una marca comercialitzada per Volkswagen Finance S.A. EFC. Incompatible amb altres ofertes financeres.