



Aprovat el Reglament de l'AMB que regula els serveis urbans VTC

Pàg. 8

**Reglament AMB
VTC**

Pàg. 21

**Nova normativa per
als vehicles taxi**

Pàg. 26

**L'app *Taxi al dia*,
obligatòria**

ELS TAXISTES NO PODEN SABER-HO TOT



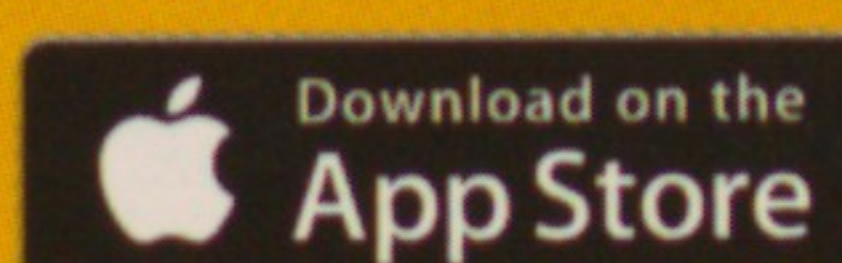
O SÍ QUE PODEN?



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
Robert Ramos
Arxiu revista *Taxi*

Tiratge

14.400 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 respon-
sabilitat 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 opini-
ons i/o les col·laboracions.

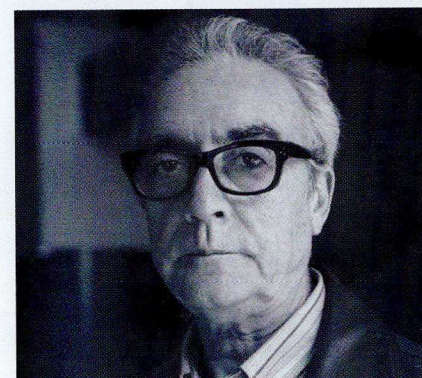
Avis jurídic important

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

El contenido de los artículos de redacción
de la revista *Taxi* carece de efectos vinculan-
tes para el Institut Metropolità del Taxi, tenien-
do exclusivamente carácter de mera informa-
ción general. Para mayor precisión
y con fines jurídicos es preciso consultar y es-
tar a lo que resulte de los textos legales
y normativos correspondientes.

Gener-Juny 2018

AMB INSTITUT
METROPOLITÀ
DEL TAXI



Índex

4 EDITORIAL

Èxit del treball conjunt, del consens i de la participació

5 Aprovat el reglament de l'AMB que regularà els serveis urbans prestats per les VTC**8 Reglament d'ordenació de l'activitat de transport urbà discrecional de viatgers amb conductor en vehicles de fins a nou places que circula íntegrament a l'àmbit de l'AMB****16 El taxi en el seu laberint jurídic****17 El Tribunal Suprem avala el límit d'1 llicència VTC per cada 30 de taxi****19 Impacte de les VTC en la mobilitat de les ciutats metropolitanas****20 L'AMB proposa al Ministerio de Fomento modificar l'article 182.2 del ROTT per afegir claredat jurídica al redactat****21 Noves normes sobre l'aplicació de vehicles per al servei de taxi****23 Marques i models de vehicles autoritzats per a taxi fins al juny del 2018****TAXI-NOTÍCIES****26 Com afecta els taxistes el Reglament General de Protecció de Dades?**

L'app *Taxi al dia* esdevé obligatòria per al taxista

Nova reglamentació sobre la indumentària dels conductors de taxi de l'AMB

27 Millores en la informació sobre el servei de taxi a l'aeroport Barcelona-El Prat**28 Els congressistes del Mobile valoren positivament el transport i la mobilitat a l'entorn del recinte de la Gran Via****30 Sobre el rebut del taxi**

Passar la revisió metropolitana és una obligació

El carrer de Marià Lavèrnia és àrea restringida a la circulació que afecta els taxis

31 El 2018 poden arribar 2,8 milions de creueristes a Barcelona**32 Expedients sancionadors incoats el juny de el 2018****TAXI-MOBILITAT****34 Petites parades de taxi a menys de 100 metres les unes de les altres a l'Eixample****TAXI-MOTOR****36 El Tesla Model S s'incorpora al taxi de l'AMB****38 Parc de taxis de vehicles aplicats a llicències d'autotaxis actives****39 Vehicles nous aplicats a llicència fins a 20 juny de 2018****TAXI-CULTURA****40 Entrevista a l'escriptor Juan José Millás****TAXI-SERVEI****44 El 93 70 70 600 és el telèfon gratuït per contactar amb el Servei d'Objectes Perduts del taxi****42 L'ÀLBUM DEL TAXI**

Èxit del treball conjunt, del consens i de la participació

El Consell d'Administració de l'Institut Metropolità del Taxi de 4 de desembre de 2017 va proposar a l'AMB la formulació i aprovació d'una norma reglamentària metropolitana que establis les condicions, procediments, requisits i règim sancionador, per subjectar a autorització o llicència prèvia l'exercici de l'activitat en l'àmbit metropolità dels serveis urbans realitzats per les VTC, transport discrecional de viatgers en vehicles de turisme de lloguer amb conductor. Després d'un procés participatiu, d'una aprovació inicial i d'un període d'informació pública, el 26 de juny va tenir lloc l'aprovació definitiva per part del Consell Metropolità de l'AMB del Reglament d'ordenació de l'activitat de transport urbà que les VTC realitzin circulant íntegrament a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Més enllà de tots els aspectes relacionats amb la necessitat de limitar l'ús del domini públic de cara a la defensa dels valors ambientals i de sostenibilitat de la mobilitat en aquest territori, a l'administració ens hem mogut amb un únic objectiu: garantir l'interès general i públic de la prestació del servei urbà de transport discrecional de viatgers amb vehicles de fins a nou places en l'àmbit metropolità. Això ha comportat la limitació de les VTC pel que fa als serveis urbans, és a dir, aquells que tenen el seu origen i destinació a l'àmbit local de l'AMB, amb l'objectiu, entre d'altres, de garantir un equilibri entre el taxi i el VTC.

Aquest camí no l'hem fet sols. El col·lectiu de professionals del taxi ha estat pendent d'aquest procés i ha aportat en tot moment la seva valoració positiva en defensa del ciutadà metropolità.

Canvis normatius per continuar avançant

D'altra banda, aquest semestre també hem introduït canvis importants en el Reglament Metropolità del Taxi per tal de millorar la qualitat del servei.

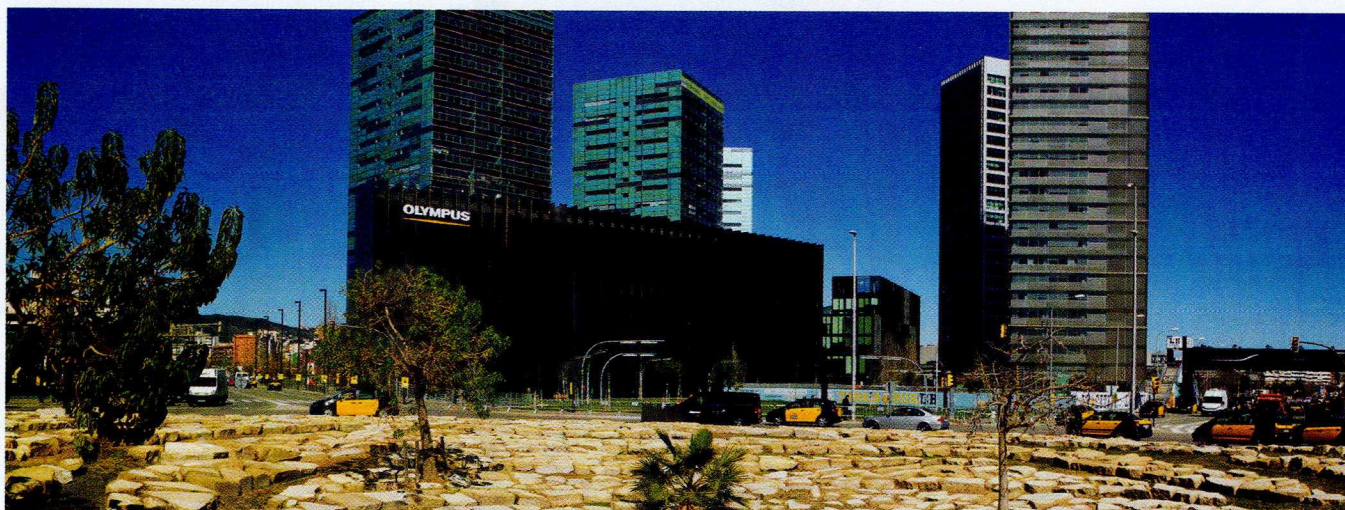
El RD 1544/2007, de 23 de novembre, estableix que el 5% de les llicències de taxi corresponguin a vehicles adaptats per al

servei de persones amb mobilitat reduïda (PMR). És per aquest motiu que les modificacions normatives plantejades afavoreixen de forma notable els vehicles que compleixin aquests requisits. Des de l'Institut Metropolità del Taxi entenem que és un deure envers els ciutadans metropolitans l'assoliment d'aquest nivell d'adaptació del taxi metropolità.

La vida mitjana dels vehicles aplicats a les llicències del taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona és de 7 anys. Atès que actualment aproximadament un 5% dels vehicles aplicats al servei del taxi metropolità tenen més de 10 anys, hem modificat la norma en el sentit de no acceptar per a la prestació del servei a l'àrea metropolitana de Barcelona vehicles amb antiguitat superior als 10 anys. Això ens garanteix uns nivells de qualitat i de prestació pròxims a l'excel·lència en un territori com el nostre on cada cop està creixent més la demanda de taxi.

Un dels principals objectius de l'AMB és la millora de la sostenibilitat ambiental. En aquest sentit el taxi no pot quedar al marge. És evident que una flota de l'ordre de 10.500 vehicles circulant per les nostres ciutats ha de poder garantir un aire net i això fa necessari limitar els vehicles amb dièsel aplicats al servei. Actualment tenim un 62% de vehicles amb aquest combustible. A partir de l'any 2019, l'Institut Metropolità del Taxi no autoritzarà ni aplicarà vehicles amb motorització dièsel al taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona. Aquesta mesura posa en el punt de mira els fabricants de vehicles que hauran d'apostar per cotxes sostenibles, ja sigui en gas GLP o gas natural, híbrids o elèctrics per a incorporar-los com a autotaxi a les ciutats metropolitanes.

Per últim, ens agradaria destacar la modificació reglamentària que hem aprovat introduint l'obligatorietat per a tots els conductors del taxi en actiu de disposar en els seus dispositius mòbils de l'app *Taxi al dia* per tal de poder rebre en temps real les notificacions d'interès pel correcte desenvolupament del servei.



Aprovat definitivament el reglament de l'AMB que regularà els serveis urbans prestats per les VTC



Sessió del Ple del Consell Metropolità de l'AMB del 26 de juny

El Ple del Consell Metropolità de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) va aprovar definitivament el **Reglament d'Ordenació de transport urbà de viatgers amb conductor en vehicles de turisme que discorre íntegrament a l'àrea metropolitana de Barcelona** en la sessió del 26 de juny, amb els vots favorables d'ENTESA, del PSC, d'ERC, del PDeCAT i de la CUP, i l'abstenció de C's i del PP.

La presidenta de l'AMB i alcaldessa de Barcelona, Ada Colau, i el vicepresident de Mobilitat i Transport de l'AMB, Antoni Poveda, van manifestar en la seva intervenció que, amb l'aprovació definitiva d'aquest Reglament, es fa un pas més, necessari per a la regulació i per a l'ordenació d'allò que passa pel territori metropolità. "No mirem cap a una altra banda, mirem la realitat", va manifestar la presidenta. "No pot ser", va afegir, "que, disfressats de noves formes d'economia, hi hagi grans interessos especulatiu que se saltin les regles del joc i que pretenguin amenaçar el dret a la mobilitat i a la lluita contra la contaminació".

Ada Colau va subratllar també en la seva intervenció que aquest Reglament aprovat és fruit de mesos de treball, de reunions, de consultes i d'informes d'experts per cercar la forma jurídica que ha permès portar a l'aprovació definitiva aquest reglament. En aquest sentit, va felicitar el treball jurídic desenvolupat per l'AMB.

En una altra part de la seva intervenció, va recordar que, sense l'aprovació del nou Reglament, l'entrada prevista de noves llicències VTC operant en plataformes digitals hauria suposat un impacte en la línia de flotació de les polítiques de preservació del bé comú. Al respecte, va puntualitzar que "l'AMB està en l'exercici ple de les seves com-

petències en matèria de mobilitat, de regulació del trànsit i de defensa del sector del taxi, un sector públic essencial de l'AMB en la lluita contra la contaminació". "No podem permetre", va dir, "que per una esclatxa legal hi hagi plataformes digitals que se n'aprofitin i pretenguin envair amb milers de vehicles, les nostres ciutats metropolitanas". "Estem aquí", va remarcar, "per exercir les nostres competències, per defensar el sector del taxi, però, molt àmpliament, per defensar el dret a la mobilitat, el dret a un aire net, que puguem respirar".

El vicepresident de Mobilitat i Transport de l'AMB, Antoni Poveda, per la seva banda, es va manifestar en la mateixa

El nou reglament posa en valor la governança del territori metropolità en relació amb les polítiques a favor del medi ambient i de la salut de les persones

línia, assegurant que "la regulació aprovada té també l'objectiu de controlar el creixement del nombre de vehicles que circulen pels nostres carrers, tenint en compte les emissions contaminants que aquests turismes generen a les nostres ciutats". "Recordem", va afegir, "les polítiques que estem fent i impulsant des de l'AMB per crear una metròpolis amb l'aire més net i amb més qualitat de vida per als ciutadans, i que passa per la racionalització dels vehicles a motor i la restricció dels més contaminants". "Per tant, la mesura que aprovem també va

L'Institut Metropolità del Taxi (IMET), dependent de l'AMB, serà l'organisme encarregat de fer complir la nova reglamentació

en aquesta línia de sostenibilitat que l'AMB va aprovar, amb un programa, el gener del 2017, i que també estan liderant altres ciutats", va emfatitzar.

Antoni Poveda va defensar la competència metropolitana per decidir i per regular el transport públic que es presta a la metròpolis Barcelona. "Volem afrontar la situació del sector i els problemes per evitar que en el futur es posi en perill la subsistència d'aquest transport", va subratllar.

399 AUTORITZACIONS

A partir d'aquest moment, l'AMB tindrà vigents 399 autoritzacions de VTC, xifra que contempla les autoritzacions de l'antiga Corporació Metropolitana de Barcelona, així com les atorgades per la Generalitat de Catalunya, d'acord amb l'Ordre Ministerial que estableix la limitació 1/30. L'AMB també podrà atorgar autoritzacions VTC temporals per donar resposta a esdeveniments importants i de gran demanda de mobilitat, com ara el *Mobile World Congress*.

Totes aquestes autoritzacions aniran identificades amb un adhesiu situat a l'angle superior dret de la part davantera del vehicle VTC, i podran ser verificades a temps real pel sistema de control de la Guàrdia Urbana i del Servei d'Inspecció de l'AMB.



Els taxistes van seguir la sessió sobre l'aprovació del Reglament a l'interior i a l'exterior de la seu de l'AMB.

Nuevo Nissan LEAF TAXI

100% ELÉCTRICO, 100% BENEFICIO PARA SU NEGOCIO.



ProPILOT



e-Pedal



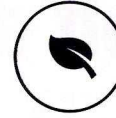
Máximo confort
Menos vibraciones



Hasta 350 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**.

Cero emisiones de CO₂ durante su uso.

*Ciclo de homologación NEDC (Nuevo Ciclo de Conducción Europeo). Bajo la homologación WLTP, 270 km en el ciclo combinado y 389 km en el ciclo urbano. **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

Reglament d'ordenació de l'activitat de transport urbà discrecional de viatgers amb conductor en vehicles de fins a nou places que circula íntegrament a l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

PREÀMBUL

1. L'activitat de transport de viatgers amb vehicle per carretera ha estat tradicionalment considerada subjecta a regulació dels poders públics, per tal de promoure l'adequada satisfacció de les necessitats de transport dels ciutadans, en condicions idònies de seguretat, i amb atenció especial als col·lectius de persones més desfavorides i a les zones o nuclis allunyats o de difícil accés (art. 4.1 Llei d'ordenació de transports terrestres 16/1987, de 30 de juliol, LOTT).

De conformitat amb aquests criteris, correspon als poders públics formular objectius i directives, planificar i programar el sistema de transports, promulgar les normes necessàries per l'adequada ordenació del transport, gestionar directament els serveis assumits com a propis i lliurar autoritzacions que habilitin els particulars per a la prestació de serveis de transport de titularitat privada (art. 7 LOTT).

2. L'article 169 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya aprovat per Llei orgànica 6/2006, de 19 de juliol (EAC), estableix que correspon a la Generalitat la competència exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers que transcorrin íntegrament dins el territori de Catalunya, de manera que aquesta competència inclou la regulació, planificació, gestió, coordinació i inspecció dels serveis i de les activitats. A la vegada l'article 84 de l'EAC també atribueix als governs locals la competència en matèria de serveis de mobilitat i la gestió del transport de viatgers municipal.
3. A la vegada, l'article 66.1.m del Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya (LMRLC), determina que el municipi té competències pròpies en matèria de transport públic de viatgers i l'article 14.b de la Llei 31/2010, de 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) de-

termina que els serveis de titularitat de l'AMB en matèria de transport urbà comprenen els diversos serveis que recorren íntegrament per l'àmbit metropolità, i especifica que s'entén per mobilitat urbana la que afecta l'àrea de gestió unitària de l'AMB, de manera que aquest àmbit és una àrea de gestió unitària del transport, ja que el transport és urbà si hi transcorre íntegrament. Aquestes àrees són les que l'article 131 del Reglament de la LOTT qualifica de territorials de prestació conjunta perquè existeix interacció o influència recíproca entre els municipis compresos en aquesta àrea.

4. Atesos aquests principis, la Llei 19/2003, de 4 de juliol, del taxi (LT), regula el transport de viatgers amb vehicles d'una capacitat de fins a nou places, inclosa la persona que condueix, que s'efectua per compte d'altri mitjançant el pagament de preu, sota la modalitat anomenada serveis de taxi. El contingut d'aquesta ordenació en aquest sector es manifesta per mitjà de la intervenció administrativa, fonamentada en la necessària garantia de l'interès públic per a l'assoliment d'un nivell òptim de qualitat en la prestació del servei, mitjançant la limitació del nombre d'autoritzacions de l'activitat i l'establiment de tarifes obligades, tot això per garantir la universalitat, l'accessibilitat, la continuïtat i el respecte dels drets dels usuaris (article 3 LT).
5. Estem, per tant, davant d'una activitat de les que l'article 238.1 de la LMRLC defineix d'interès general exercida per particulars, una qualificació que suposa el sotmetiment a les mesures de control, de policia i d'intervenció que corresponguin, mitjançant la seva ordenació sectorial.

Compartim un model del transport de viatgers publicat o intervingut des dels poders públics mitjançant diverses

tècniques, que van des de la prestació directa o indirecta de l'activitat fins a la seva ordenació, reglamentació i intervenció quan el servei el presten particulars. Aquest model és absolutament diferent del que s'imposa en altres llocs, on el transport de viatgers en les diverses modalitats està «liberalitzat» en favor dels particulars, de manera que es deixa a les regles del mercat competitiu l'establiment de les activitats i la seva gestió i prestació.

Partint d'aquest model d'intervenció administrativa en una activitat d'interès general, es fa del tot necessari identificar les manifestacions d'aquest interès públic que han de ser protegides mitjançant l'ordenació ponderada i justificada del sector del transport discrecional de viatgers en vehicles de fins a nou places, en tant que transport urbà que discorre íntegrament per l'àmbit metropolità.

6. Els estudis i informes aportats pels serveis de l'AMB han posat en relleu l'evolució de la configuració dels serveis d'arrendament de vehicles amb conductor com a modalitat de transport discrecional de viatgers, que han passat dels anomenats «transports de luxe» —basats en les característiques dels vehicles adscrits a les autoritzacions i en els serveis especials pels quals eren contractats— als serveis ordinaris de transport amb conductor de viatgers en vehicles de fins a nou places. L'ordenació i la intervenció en aquest transport han restat remeses a l'Administració de l'Estat i de les comunitats autònomes, ates que el radi d'acció de les autoritzacions d'aquests tipus de transport era sempre el nacional.
7. Tot i això, a l'hora de la veritat, aquest tipus de transport ha deixat d'estar adreçat a determinats tipus de serveis especials (d'acompanyament, d'actes o esdeveniments assenyalats) i s'ha convertit en un mitjà més de transport de vehicle de lloguer amb conductor, en una clara i evident coincidència amb els serveis tradicionalment prestats pel taxi, del qual només el separa la contractació prèvia, les característiques del vehicle i la modalitat de cobrament sense taxímetre. I això queda singularment palès quan es tracta de serveis de transport en l'àmbit urbà, és a dir, amb origen i destinació del servei dins la mateixa àrea urbana.
8. És evident que aquesta situació no pot ser abordada ni resolta des de l'àmbit de les competències públiques locals, ja que l'ordenació i la planificació del sistema de transport és competència autonòmica. Però també resulta inqüestionable que aquesta coincidència en els tipus i en l'àmbit urbà de les dues modalitats comporta greus afectacions que incideixen en les competències d'ordenació estrictament locals.
9. Les polítiques públiques en l'àmbit de la mobilitat i el transport es fonamenten en la recerca de la sostenibilitat ambiental i econòmica, i a aquests efectes s'imposen accions de restricció del trànsit rodat a les ciutats, especialment en episodis de forta contaminació. L'esponjament de les vies urbanes, la contínua recerca de nous espais per a usos públics diferents de la circulació rodada, l'alternativa de la mo-

bilitat a peu o en bicicleta, o la prioritització dels carrils per a transport públic col·lectiu són mesures incompatibles amb fomentar l'augment de vehicles rodats de transport urbà de lloguer amb conductor i de contractació per a un sol usuari i per la capacitat total del cotxe.

Les polítiques públiques en el sector del taxi s'han basat en la paralització de nous processos de concessió de llicències per ampliació del nombre de les existents des de 1987. A més, s'afavoreixen les accions de limitació dels dies i de les hores de circulació dels vehicles i d'usos de tecnologies netes, com el motor elèctric o híbrid.

10. Totes aquestes accions públiques se centren en el respecte de les competències de les diverses administracions amb capacitat regulatòria, però al mateix temps en la no renúncia a l'exercici decidit de les competències locals, tant en matèria de mobilitat i transport com també en allò que té a veure amb la protecció del medi i la protecció de la salubritat pública (art. 66.1 lletres f i h de la LMRLC).
11. Cal completar aquesta descripció dels antecedents fàctics i normatius amb un apunt sobre les mesures restrictives o limitatives que comporta la present norma reglamentària. Tant la Llei 17/2009, de 23 de novembre, com la Llei de garantia d'unitat de mercat 20/2013, de 9 de desembre (LGUM), estableixen restriccions a l'hora de crear nous tipus d'autoritzacions, ja que aquest és un tipus d'intervenció pública molt limitativa d'una activitat econòmica exercida per particulars. Però aquestes lleis també estableixen excepcions a aquesta regla general i l'article 5 de l'esmentada en primer lloc i els articles 5 i 17 de la segona preveuen l'establiment d'autoritzacions administratives que han de respectar els requisits de no discriminació, necessitat justificada i proporcionalitat.
12. Aquestes excepcions s'inclouen en les normes esmentades en els supòsits en què calgui establir una limitació d'operadors en el mercat fonamentada en diverses raons. En concret, la norma esmenta l'activitat d'arrendament de vehicles amb conductor. En aquest sentit, el Reglament es fonamenta en la possibilitat d'establir una limitació quantitativa del nombre màxim d'autoritzacions de VTC. En l'àmbit estatal, aquesta qüestió està resolta actualment a l'article 181.3 del Reglament d'ordenació dels transports terrestres i a l'Ordre FOM/36/2008, que estableixen una proporció màxima d'una autorització VTC per cada trenta autoritzacions de taxis. La legislació catalana en matèria de transport, que és la directament aplicable, determina (article 38.3 de la Llei 12/1987) que correspon als ajuntaments (en aquest cas a l'AMB) l'ordenació dels serveis urbans de transport de viatgers amb capacitat de fins a cinc places inclosa la del conductor, i l'article 129 del seu Reglament aprovat per Decret 319/1990 estableix que els ens locals poden condicionar l'atorgament de les llicències municipals a la fixació de quotes o contingents.
13. Sobre aquestes bases s'estableix en el present reglament l'ordenació general de l'exercici de l'activitat de transport discrecional de viatgers en vehicles de fins a nou places en

tant que transport urbà que circula íntegrament per l'àmbit metropolità, coneguda com VTC, mitjançant la definició del servei i de la seva naturalesa, la descripció de les competències, la subjecció de l'activitat a autorització administrativa prèvia local, el règim jurídic de les autoritzacions i la limitació del nombre màxim d'aquestes, les característiques dels vehicles i les condicions de prestació del transport i el règim d'infraccions i sancions. D'altra banda, és essencial el règim transitori que ha de permetre incloure les autoritzacions atorgades fins a la data d'entrada en vigor d'aquesta norma pels ens locals amb competències sobre el servei urbà, així com el règim del possible exercici de l'activitat per part d'altres nous operadors privats.

CAPÍTOL PRELIMINAR

Article 1. Objecte

És objecte d'aquest Reglament l'ordenació de l'activitat de transport discrecional de viatgers en vehicles de fins a nou places en tant que transport urbà que circula íntegrament per l'àmbit metropolità, segons el defineix l'article 38, de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor.

Article 2. Àmbit d'aplicació

Aquest Reglament s'aplica a l'àmbit territorial de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) establert a l'article 2.1 de la Llei 31/2010, de 3 d'agost, segons és definit pels termes municipals dels municipis que la integren.

Article 3. Definicions

1. Servei de transport de viatgers amb vehicles amb conductor d'una capacitat de fins a nou places, inclosa la persona que condueix (VTC): és el que s'efectua per compte d'altre mitjançant el pagament d'un preu, i que no es presta d'acord amb itineraris lineals o unes xarxes zonals ni amb una periodicitat predeterminada, i en què el pagament es fa per contracte d'un sol usuari i per la capacitat total del vehicle.
2. Serveis urbans: són els que transcorren íntegrament, des de l'origen fins a la destinació, dins de l'àmbit territorial de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. D'acord amb l'article 14.B.b de la Llei 31/2010, l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona és una àrea de gestió unitària del transport, de manera que el transport és urbà si hi circula íntegrament.

Article 4. Naturalesa del servei i normativa aplicable

1. Als serveis de caràcter urbà contemplats en aquest reglament els serà d'aplicació la Llei 12/1987, de 28 de maig de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor i el seu Reglament, aprovat per Decret 319/1990, de 21 de desembre o la normativa que els substitueixi.

2. També serà d'aplicació, mentre no s'oposin a la Llei 12/1987, de 28 de maig, el Decret 179/1995, de 13 de juny, pel qual s'aprova el Reglament d'obres, activitats i serveis de les entitats locals, especialment els articles 103 i següents que regulen els supòsits d'ordenació sectorial subjecta a autoritzacions reglamentades i als articles 71 i següents referents a les autoritzacions.
3. Finalment, en tot el que es refereix a l'activitat administrativa derivada de l'execució d'aquest Reglament, s'aplicarà la normativa vigent sobre règim local i sobre procediment administratiu comú.

Article 5. Administració competent

1. Correspon a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, segons disposa l'article 14.B de la Llei 31/2010, de 3 d'agost, en relació amb l'article 38.3 de la Llei 12/1987, de 28 de maig, l'exercici de les facultats d'intervenció administrativa en els serveis urbans de transport amb vehicles de capacitat de fins a nou places, inclosa la del conductor o conductora.
2. Aquestes competències són exercides mitjançant l'Institut Metropolità del Taxi (IMET), organisme autònom de caràcter administratiu, i d'acord amb l'article 2.1 dels seus Estatuts, llevat d'aquelles que segons els seus estatuts o les lleis es reservin els òrgans de govern de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Article 6. Ordenació i gestió de l'activitat

1. Correspon a l'Àrea Metropolitana de Barcelona l'atorgament, la revisió de les condicions de l'atorgament i, si escau, la declaració de caducitat de les autoritzacions per prestar els serveis urbans de transport discrecional de viatgers en automòbils de lloguer amb conductor fins a nou places, dins del seu àmbit territorial.
2. L'ordenació de l'activitat per part de l'ÀMB, conforme a la Llei i en l'àmbit de les seves competències, comprèn les actuacions següents:
 - a. La reglamentació de l'activitat, de les condicions de la prestació, dels vehicles i el seu equipament, i de tots els mitjans materials afectes al servei, sense perjudici de l'homologació que correspongui als organismes competents.
 - b. La reglamentació del règim d'autoritzacions, les condicions inherents a aquestes, el contingut, la naturalesa, l'abast i les facultats, la limitació o la determinació del nombre màxim d'autoritzacions, així com el règim de caducitat o resolució.
 - c. La regulació del règim sancionador, amb el desenvolupament i la concreció dels tipus d'infraccions i sancions establertes a la Llei 12/1987, de 28 de maig.
 - d. L'aprovació, mitjançant ordenança fiscal, dels tributs que gravin l'activitat administrativa, de conformitat amb el que preveu la Llei d'hisendes locals.

3. L'actuació de l'AMB, mitjançant l'IMET, s'executa a través dels mitjans jurídics establerts amb caràcter general i específicament els següents:
 - a. Instruccions i procediments administratius per interpretar i aplicar millor el Reglament.
 - b. Ordres individuals de mandat i de prohibició, quan estiguin previstes a l'ordenament.
 - c. Actes administratius d'aplicació de l'ordenament.

CAPITOL I. L'autorització com a títol que habilita per a l'exercici de l'activitat

Article 7. Subjecció a autorització prèvia

1. L'activitat de prestació del servei de transport de viatgers amb vehicles d'una capacitat de fins a nou places, inclosa la persona que condueix, dins l'àrea de gestió unitària del transport urbà constituïda pel territori de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, té caràcter de transport urbà i, en aquest cas, resta sotmesa a l'obtenció prèvia de l'autorització que habiliti la persona titular per a cadascun dels vehicles que desenvolupin aquesta activitat.
2. Aquesta autorització és sol·licitada i, si escau, lliurada a favor de la persona física o jurídica que en tingui la titularitat real en cada moment. Cada autorització d'activitat té un únic titular i està referida a un vehicle concret. N'han de constar la matrícula, el número de bastidor i la resta de dades que es considerin necessàries per a la identificació. L'autorització a un titular no comporta l'autorització a tots els vehicles propietat de l'autoritzat o dels quals l'autoritzat en sigui l'exploador.
3. Els vehicles a aplicar a les autoritzacions que substitueixin altres vehicles de menys places han d'estar adaptats per al transport de persones amb mobilitat reduïda.
4. A l'àmbit territorial d'aquest Reglament, únicament poden prestar servei, amb origen i destinació, les autoritzacions atorgades per l'AMB, sense perjudici del que disposa la Llei d'ordenació del transport terrestre envers l'atorgament d'aquestes o d'altres autoritzacions.
5. L'autorització de l'Àrea Metropolitana de Barcelona ha de concórrer amb les altres autoritzacions que correspongui atorgar a altres Administracions en raó de les seves pròpies competències.
6. No resta subjecta a aquest Reglament ni al règim d'autorització que preveu el servei VTC que no sigui urbà segons es defineix a l'article 7 d'aquest Reglament.

Article 8. Relació derivada de la titularitat de l'autorització

1. L'accés a la titularitat d'una autorització comporta l'obligació del titular de prestar el servei d'acord amb la normativa sectorial que en cada moment sigui vigent.
2. L'ordenació del servei per part de l'AMB en cap cas fa responsable dels danys causats a tercers pels subjectes autoritzats o dels que es deriven de la no prestació de l'activitat.

Article 9. Règim jurídic de les autoritzacions

L'accés a la titularitat de l'autorització comporta el règim jurídic següent:

1. S'atorga sobre la base del compliment dels requisits que la Llei 12/1987, de 28 de maig, el Decret 319/1990, de 21 de desembre, i el present Reglament exigeixen al subjecte autoritzat.
2. El silenci administratiu en les sol·licituds d'atorgament és negatiu.
3. L'autorització es refereix sempre a un únic vehicle i pot ser explotada pel seu titular o pels assalariats que tingui contractats en règim laboral.
4. La manca d'exercici de l'activitat, en la forma prevista en aquest Reglament, comportarà la resolució de l'autorització.
5. La pèrdua de qualsevol dels requisits o l'incompliment de les condicions previstes en aquest Reglament comporta la resolució de l'autorització, que es portarà a terme mitjançant expedient amb audiència prèvia de l'interessat.
6. Així mateix, és pertinent la resolució de l'autorització quan, sense la preceptiva autorització de l'AMB, es realitzi qualsevol tipus d'acte translatiu o dispositiu de domini sobre l'autorització o, en qualsevol altra forma, se'n faci una cessió d'ús contravenint el que preveuen la Llei 12/1987, de 28 de maig, el Decret 319/1990, de 21 de desembre, o aquest Reglament.
7. L'Àrea Metropolitana de Barcelona pot revocar les autoritzacions per canvi o desaparició de les circumstàncies que van determinar l'atorgament o perquè n'han sobrevingut de noves que, en cas d'haver existit llavors, n'haguessin justificat la denegació. També podrà revocar les autoritzacions quan el Consell Metropolità adopti nous criteris d'apreciació per variacions substancials en les necessitats o en el model de transport d'aquesta modalitat.

Article 10. Determinació del nombre d'autoritzacions

1. Correspon a l'AMB la fixació, en cada moment, del nombre màxim d'autoritzacions de serveis urbans de transport discrecional de viatgers en vehicles de lloguer amb conductor. Aquest és determinat per la necessitat de garantir la suficiència del servei en condicions òptimes per als ciutadans, sense perjudici de la garantia de rendibilitat econòmica dels operadors.

2. La creació de noves autoritzacions, permanents o temporals, o la reducció de les existents exigirà la tramitació d'un expedient que acrediti la necessitat i la conveniència de la decisió, atenent principalment als factors següents:
 - a. El nivell d'oferta existent.
 - b. El nivell de demanda existent.
 - c. Les activitats comercials, industrials, turístiques o d'altra índole que es desenvolupen en l'àmbit territorial d'aplicació i que puguin generar demandes específiques de serveis de transport urbà discrecional en vehicles de lloguer amb conductor.
 - d. El nivell de compatibilitat de les noves autoritzacions amb els objectius de sostenibilitat ambiental en el trànsit i en la circulació urbana.
- a. Tenir autorització de transport discrecional de viatgers en vehicles de lloguer de fins a nou places.
 - b. Acreditar la titularitat del vehicle aplicat a l'autorització de transport discrecional de viatgers en automòbils de lloguer amb conductor fins a nou places.
 - c. En el supòsit de ser persona jurídica, acreditar la titularitat real, que ha de coincidir amb la titularitat de l'autorització en el moment de la seva concessió.
 - d. Acreditar el compliment de les obligacions de caràcter fiscal, laboral i social, incloses les relatives a les condicions del centre de treball, establertes per la legislació vigent.
 - e. Acreditar la disposició d'un local, apte per al desenvolupament de les activitats relacionades amb la gestió i l'explotació de l'autorització, així com per a l'aparcament del vehicle.

Article 11. Règim d'atorgament d'autoritzacions

1. L'atorgament d'autoritzacions es realitzarà conforme als principis i regles establertes a la Llei 12/1987, de 28 de maig, al Decret 319/1990, de 21 de desembre, o en aquest Reglament i conforme als procediments administratius que es dictin en aplicació d'aquest.
 2. Les autoritzacions seran atorgades per l'AMB a les persones físiques o jurídiques que reuneixin els requisits per obtenir-ne. Per a aquest supòsit, l'AMB aprovarà les bases de les convocatòries de processos d'atorgament de noves autoritzacions, en les quals es determinarà el procediment que cal seguir per a les adjudicacions que, en tot cas, hauran de garantir els principis de publicitat, igualtat d'oportunitats, lliure concurrència i no discriminació. El procediment serà el de sorteig un cop admeses les sol·licituds que compleixen els requisits exigits.
 3. Les persones interessades a obtenir una autorització han de demanar-ho mitjançant una sol·licitud en la qual s'ha d'acreditar que es compleixen els requisits exigits i passaran a integrar la llista d'aspirants, tot això segons els terminis i les formes que es determinin a les corresponents convocatòries.
 4. El procediment d'atorgament tindrà un tràmit d'audiència perquè els interessats i les organitzacions del sector puguin al·legar el que considerin adequat en defensa dels seus interessos.
 5. Aquesta regulació s'aplica també a les autoritzacions que habiliten per prestar el servei urbà amb caràcter estacional o per a esdeveniments determinats.
2. En el cas de les persones jurídiques, a més, serà necessari acreditar la seva personalitat, els seus estatuts i posteriors modificacions, la inscripció en el Registre públic corresponent, la identificació dels seus socis mitjançant el llibre de registre actualitzat i dels seus representants legals o integrants dels seus òrgans d'administració i hauran d'estar, si escau, al corrent de presentació dels preceptius comptes anuals.
 3. L'AMB, en qualsevol moment, podrà comprovar el compliment continuat i permanent d'aquestes condicions.

CAPITOL II. Termini de validesa, extinció i intransmissibilitat de les autoritzacions

Article 13. Termini de validesa de les autoritzacions

1. Les autoritzacions per a la prestació dels serveis urbans de transport discrecional de viatgers en vehicles de lloguer de fins a nou places s'atorguen amb caràcter permanent, sens perjudici de les autoritzacions per desenvolupar l'activitat durant uns períodes determinats, d'un any de durada i amb efectes limitats als períodes o esdeveniments previstos a la corresponent convocatòria. Això no obstant, la validesa queda condicionada al compliment continuat de les condicions essencials per a la seva titularitat i explotació.
2. L'òrgan competent pot, en tot moment, comprovar el compliment dels requisits exigits per a l'obtenció de les autoritzacions, prèvia sol·licitud als titulars de la documentació acreditativa que estimi pertinent.

Article 14. Extinció de l'autorització

1. Les autoritzacions s'extingeixen pels motius següents:
 - a. Per pèrdua, retirada o transmissió de l'autorització de VTC atorgada per la comunitat autònoma.

Article 12. Condicions essencials per a la titularitat d'autoritzacions

1. L'accés a la titularitat de les autoritzacions queda sotmès al compliment de les condicions següents:

- b. Per què s'ha acabat el període pel qual va ser atorgada.
 - c. Per la renúncia del seu titular mitjançant escrit dirigit a l'AMB.
 - d. Per la resolució per incompliment del titular de les condicions essencials de l'autorització, o per l'obtenció, la gestió o l'explotació d'aquesta en contra de les condicions establertes a la Llei 12/1987, de 28 de maig.
 - e. Per caducitat, en el cas de les llicències temporals o estacionals.
2. El procediment de resolució d'autoritzacions requerirà la incoació d'un expedient administratiu amb audiència de l'interessat.

Article 15. Règim de les autoritzacions

1. Les autoritzacions per a la prestació de serveis urbans de transport discrecional de viatgers en vehicles de lloguer de fins a nou places són intransmissibles d'acord amb la normativa general que regula aquesta activitat, amb les excepcions previstes en aquesta mateixa normativa.
2. Les autoritzacions perden la vigència automàticament sense necessitat de declaració expressa de l'Administració en els següents supòsits:
 - a. Jubilació o declaració d'incapacitat permanent absoluta o total per a la professió o mort del titular, llevat del cas de transmissió quan aquesta sigui autoritzable segons el paràgraf anterior.
 - b. Pèrdua de la titularitat per qualsevol motiu de l'autorització de VTC atorgada per la comunitat autònoma, inclosa la transferència de l'autorització VTC.
 - c. Declaració de concurs que comporti el cessament de l'activitat.
 - d. Dissolució o liquidació de la societat en cas de les persones jurídiques titulars de llicència.
 - e. Incompliment pel titular de les condicions imposades en aquest reglament per causes que li siguin imputables.
3. Les autoritzacions seran revocables per canvi o desaparició de les circumstàncies que en van determinar l'atorgament o per sobrevenir-ne d'altres que, en cas d'haver existit llavors n'haguessin determinat la denegació. També podran revocar-se les autoritzacions quan l'Administració metropolitana adopti nous criteris d'apreciació degudament justificats, i especialment quan apareguin noves necessitats en l'ordenació del sector derivades de la demanda i l'oferta i de noves circumstàncies mediambientals i de mobilitat sostenible a l'àmbit metropolità.

CAPITOL III. Dels conductors o conductores, dels vehicles i de la prestació del servei

Article 16. Dels conductors o conductores

Per poder prestar servei urbà amb autoritzacions VTC com a conductor o conductora, cal reunir el que estableix la Llei 12/1987, de 28 de maig, amb relació a l'honorabilitat i l'aptitud professional.

Article 17. Dels vehicles

1. El titular de l'autorització ha d'acreditar la disponibilitat del vehicle per al qual sol·liciti l'autorització per prestar el servei. Obligatòriament ha de tenir contractada i en vigor, una pòlissa d'assegurança que cobreixi els riscos determinats per la legislació vigent i, en cas d'existir més d'un conductor o conductora, cobrir aquesta circumstància.
2. Els vehicles de més de cinc places han d'estar adaptats a les persones amb mobilitat reduïda.
3. Els vehicles que realitzin al servei han de complir la normativa mediambiental que tingui establerta l'AMB.

Article 18. Documentació necessària en els vehicles

1. Els vehicles han de portar en tot moment l'autorització de serveis urbans de transport discrecional de viatgers en vehicles de lloguer de fins a nou places objecte d'aquest Reglament, sense la qual no es poden dur a terme serveis urbans en l'àmbit metropolità.
2. També han de portar l'adhesiu exterior segons disseny de l'AMB tot indicant l'autorització de serveis urbans.

Article 19. Prestació del servei

1. S'entén per prestació del servei la disponibilitat per prestar-lo, tant si el vehicle està ocupat per passatgers com si no.
2. El conductor o conductora que sigui requerit per prestar servei a invidents, persones amb minusvalideses o persones amb nens, no podrà negar-se a prestar-lo pel fet d'anar acompanyat d'un gos pigall, cadira de rodes o cadira de nens.
3. El servei sempre ha de realitzar-se a requeriment dels usuaris de manera concertada prèviament.
4. La concertació s'ha de fer segons estableix el Decret Llei 5/2017, d'1 d'agost, de mesures urgents per a l'ordenació dels serveis de transport de viatgers en vehicles de fins a nou places.
5. A tal efecte l'AMB crea el registre electrònic per als serveis urbans, sense perjudici de l'obligació d'anotar els serveis

en el registre electrònic de la Direcció General de Territori i Sostenibilitat, segons estableix el Decret Llei 5/2017.

6. El servei és urbà quan aquest s'ha produït en origen i destinació dins de territori de l'Àrea Metropolitana de Barcelona amb independència de les dades d'origen i de destinació contractades.
7. El servei deixa de ser urbà si finalitza fora de l'àmbit territorial de l'AMB, malgrat que inicialment el servei fos concertat com a urbà.

CAPÍTOL IV. Inspecció, infraccions i sancions

Article 20. Òrgan d'inspecció i personal d'inspecció

1. La vigilància i la inspecció del servei urbà de transport de viatgers en vehicles de fins a nou places en l'àmbit d'aplicació d'aquest Reglament correspon als òrgans de l'IMET que estatutàriament la tinguin atribuïda, sense perjudici de les competències d'altres administracions en matèria d'inspecció.
2. L'exercici de l'activitat inspectora es farà d'acord amb el que estableix la Llei 12/1987, de 26 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor en matèria d'inspecció.

Article 21. Infraccions

Constitueixen infraccions administratives les accions i les omissions que contravinguin les obligacions establertes en aquest Reglament.

Les infraccions de les normes reguladores del servei urbà de VTC es classifiquen en molt greus, greus i lleus.

Article 22. Subjectes infractors

La responsabilitat administrativa per les infraccions de les normes reguladores dels serveis urbans de VTC correspon:

- a. En les infraccions comeses en els serveis urbans de VTC emparats per la perceptiva autorització, a la persona física o jurídica titular d'aquesta, llevat que sigui aplicable el que preveu l'apartat c).
- b. En les infraccions comeses en els serveis urbans de VTC fets sense la cobertura d'autorització metropolitana, a la persona física o jurídica que usa o té atribuïda la facultat d'ús del vehicle.
- c. En les infraccions comeses pel conductor o conductora del vehicle durant la prestació del servei, a aquest mateix.
- d. En les infraccions comeses per les empreses de mediació en qualsevol de les seves formes d'actuació (radioemissores, aplicacions, etc.), que no estiguin compreses en

els apartats anteriors, que realitzin activitats afectades per aquesta norma, a la persona física o jurídica a qui vagi dirigit el precepte infringit o a qui les normes corresponents atribueixin específicament la responsabilitat.

Article 23. Classes d'infraccions

1. Són infraccions molt greus:
 - a. Prestar serveis urbans de VTC sense l'autorització preceptiva. També es considera que hi ha prestació de serveis sense autorització quan el vehicle utilitzat no es correspon a l'autorització atorgada malgrat que el vehicle sigui del mateix titular.
 - b. Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció de manera que s'impedeixi l'exercici de les funcions que tenen atribuïdes.
 - c. Emprar autoritzacions atribuïdes a nom d'altres persones.
 - d. Prestar el serveis urbans de VTC en condicions que puguin posar en perill greu i directe la seguretat de les persones. S'inclou en aquest apartat la prestació del servei amb nivells d'alcoholèmia no permesos per la legislació vigent o sota la influència d'estupefaents.
2. Són infraccions greus:
 - a. Prestar servei sense notificar el servei contractat al registre electrònic dels serveis urbans de l'article 20.5.
 - b. Captar i buscar passatge en vies públiques, estacions de ferrocarril, ports i aeroport.
 - c. No comunicar el canvi del vehicle.
3. Són infraccions lleus:
 - a. No portar el distintiu de servei urbà en el vehicle.
 - b. No comunicar canvis en el full de ruta del servei al registre electrònic dels serveis urbans de l'article 20.5.
4. Les infraccions que estiguin previstes en la Llei 12/1987, de 28 de maig, i el Decret 319/1990, de 21 de desembre, i que siguin comeses com a conseqüència del serveis urbans prestats en l'àmbit metropolità tindran la consideració que resulti d'aquesta normativa.

Article 24. Sancions

1. Les infraccions lleus són sancionades amb advertiment o multa de fins a 250 euros, o amb les dues sancions alhora; les greus, amb multa de fins a 1.250 euros, i les molt greus, amb multa de fins a 4.000 euros.
2. També serà d'aplicació el que estableix la Llei 12/1987 en la seva última modificació pel que fa referència als articles 60 bis i 60 ter, de l'esmentat text legal.

3. La incoació, la tramitació i la resolució dels expedients sancionadors instruïts per infraccions en el present Reglament corresponen a l'òrgan competent de l'IMET, i s'ajusten al que estableixen les normes i els principis de procediment administratiu sancionador per a la legislació sobre el procediment administratiu comú i per la normativa catalana sobre el procediment sancionador.

Article 25. Òrgans competents

La competència per imposar les sancions previstes en aquest Reglament respecte a la prestació de serveis urbans amb llicències VTC correspon als òrgans de l'IMET que estatutàriament la tinguin atribuïda.

Disposició transitòria

Són vigents les autoritzacions de transport regulades en aquest reglament que van ser atorgades per l'extinta Entitat Municipal Metropolitana de Barcelona (Corporació Metropolitana de Barcelona) i per l'Entitat Metropolitana del Transport així com les autoritzacions atorgades per la Generalitat de Catalunya d'acord amb l'O.M. de 30 de juliol de 1998, que establia la primera limitació segons la proporció 1/30 respecte de les llicències de taxi, i que es troben operatives a l'entrada en vigor d'aquesta norma, les quals resten ordenades i subjectes a la present reglamentació.

Disposicions addicionals

Primera. Es limita el nombre total d'autoritzacions a les atorgades segons la disposició transitòria anterior. Correspon a

l'Institut Metropolità del Taxi la proposta d'inici d'expedients de determinació del nombre màxim d'autoritzacions per sobre de les que es preveuen a la disposició transitòria. En cap cas el nombre d'autoritzacions vigents en cada moment podrà superar la ràtio d'una llicència de VTC per cada trenta llicències de taxi. Les facultats atribuïdes a l'Institut Metropolità del Taxi a l'article 5.2 d'aquest Reglament inclouen la convocatòria i resolució per a l'atorgament de noves autoritzacions, a més de les incloses en el supòsit de la Disposició transitòria, i és d'aplicació l'article 12 sobre règim d'atorgament d'autoritzacions.

Segona. Les facultats atribuïdes a l'Institut Metropolità del Taxi a l'article 5.2 d'aquest Reglament inclouen la convocatòria i resolució per a l'atorgament de noves autoritzacions de caràcter estacional i per a esdeveniments singulars. Aquestes convocatòries s'ajusten a les normes següents:

- Determinaran el nombre d'autoritzacions que s'atorgaran, segons els criteris d'aquest Reglament i mitjançant justificació raonada i suficient. Es podrà limitar el nombre d'autoritzacions per a cada sol·licitant, ja sigui persona física o jurídica.
- Determinaran el calendari de la vigència de les autoritzacions, i es concretaran els períodes o esdeveniments d'aquesta vigència.
- El calendari anual de vigència de les autoritzacions pot ser ampliat o reduït per raó justificada en necessitats o circumstàncies sobrevingudes, sense que la possible reducció comporti en cap cas dret a indemnització.



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 MÍNIM
- 135 CV POTÈNCIA
- 4,1 L /100km* CONSUM BAIX
- FUNCIÓ ELÈCTRICA

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

TOYOTA HYBRID

El taxi en el seu laberint jurídic

Marc Tarrés Vives

Professor de Dret administratiu
Universitat de Barcelona
marc.tarres@ub.edu

El món del taxi viu un moment de transformació en què es conjuguen canvis normatius i tecnològics. El present s'assembla al passat, però en la realitat hi ha fets que fan presagiar un futur d'incertesa i també d'oportunitats. Un escenari que, d'altra banda, es comparteix amb una multitud d'activitats professionals i del qual els mitjans de comunicació es fan ressò diàriament parlant d'innovacions disruptives. Els canvis tecnològics no són, per descomptat, l'objecte d'aquest article. No obstant això, s'ha de reconèixer que sense algunes d'aquestes innovacions i l'ampla acceptació social no seria explicable el debat públic que avui dia tenim sobre el taxi i la seva relació amb l'arrendament de vehicles amb conductor (VTC).

Actualment tres serien els factors que haurien incidit directament en l'exercici tradicional de l'activitat del taxi: 1) el desenvolupament de les tecnologies de la societat de la informació mitjançant dispositius mòbils intel·ligents, juntament amb la creació d'aplicacions que, entre d'altres coses, permeten la geolocalització; 2) els canvis regulatoris de la darrera dècada que, en nom de la competència, han suposat la liberalització de les activitats econòmiques lligades a l'àmbit dels serveis; i 3) els canvis socioeconòmics lligats a l'economia *low cost* o de *baix cost* i que es relacionen directament amb l'actual extensió de la problemàtica *sharing economy* (economia col·laborativa).

La incidència d'aquesta darrera sobre l'ocupació i la tributació en el sector serveis està suscitant un recel notable i una preocupació profunda no únicament en els professionals afectats, sinó també en la ciutadania. Tots reclamen actuacions urgents per part dels poders públics, ja sigui, per exemple, en el lloguer d'habitatges privats per a ús turístic, com en la contractació de vehicles amb conductor per a trajectes urbans.

Com era previsible, davant d'aquestes circumstàncies són les administracions locals les més directament afectades i a les quals els actors implicats demanen l'adopció de mesures immediates. Ho hem vist en aquests darrers mesos en el cas, no únic, de l'Ajuntament de Barcelona respecte als apartaments turístics o, en allò que aquí és del nostre interès, en l'aprovació recent, el passat 27 de febrer

de 2018, del Reglament de l'Àrea Metropolitana de Barcelona sobre l'ordenació de l'activitat de transport urbà discrecional de viatgers amb conductor. Es tracta d'una norma que just en el seu període d'informació pública¹ s'ha vist acompanyada de l'aprovació, el 20 d'abril passat, d'un Reial Decret-Llei² pel qual es modificava –un cop més!– la *Ley de Ordenación de Transportes Terrestres* (LOTT). Una disposició que eleva a norma amb rang de llei l'anterior previsió reglamentària que establí la coneguda proporció d'una autorització VTC per cada 30 taxis. I és molt probable, a més, que entre el moment d'escriure aquestes línies i la seva publicació s'hauran aprovat més normes i es coneixeran noves sentències judicials que probablement conduiran a noves disposicions reglamentàries i legislatives.

És normal, doncs, que els taxistes, però també la ciutadania, es preguntin a què es deuen tantes normes i decisions judicials de tan diversa procedència i de les quals els mitjans de comunicació es fan ressò de manera recurrent. El laberint jurídic en què es troba l'activitat de taxi respecte a les anomenades autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor (VTC) té el seu inici amb l'aprovació de la Llei 25/2009, de modificació de diverses lleis per a la seva adaptació a la Llei sobre el lliure accés a les activitats de serveis i el seu exercici.

La coneguda com a Llei Òmnibus recollia la seva justificació en el desenvolupament de la Llei 17/2009, per la qual s'incorporava al Dret espanyol la no menys famosa Directiva 2006/123/CE, relativa als serveis del mercat interior. Tot i que la pròpia Directiva de Serveis n'excloïa del seu àmbit d'aplicació els serveis de transport, inclòs el transport urbà, el legislador estatal va decidir fer ús de la Llei Òmnibus com a instrument per a modificar l'estatus jurídic de l'arrendament de vehicles amb conductor. D'aquesta manera, es va assimilar aquesta activitat a la del transport públic discrecional de viatgers i, per tant, se la va sotmetre a un règim de mera autorització reglada. De la mateixa manera es van suprimir determinats preceptes de la LOTT que, d'una banda, establien condicions respecte a les autoritzacions d'arrendament de vehicles amb i sense conductor i, d'altra banda, preveïen la possibilitat de mesures limitatives en l'oferta de transport.

Aquestes modificacions legislatives van originar una reacció d'alarma en el sector del taxi que amb raó veia venir les conseqüències. La resposta del Ministeri de Foment va ser llavors la d'una confusa Resolució de coordinació de 2 de febrer de 2010 i una nova redacció del Reglament de la LOTT (RD 919/2010) per establir uns requisits onerosos a les autoritzacions VTC. Les mesures referides no van tenir l'efecte desitjat, ja que a l'inici de l'any 2012, el Tribunal Suprem va reconèixer que la Llei 25/2009 havia establert una liberalització en l'arrendament de vehicles amb conductor. Tot això era necessària una autorització de caràcter reglat que, certament, podia ser sotmesa a certs requisits sempre que tingués cobertura en una norma amb rang de llei i no exclusivament en una de naturalesa reglamentària.

Així va ser com en la seva Sentència de 14 de febrer de 2012, el Tribunal Suprem va anul·lar la regulació continguda en el RD 919/2010 i al febrer de 2014, l'Audiència Nacional va anul·lar parcialment la cèlebre Ordre FOM/36/2008, per la qual es desenvolupava el Reglament de la LOTT. La sentència del TS es va veure corroborada per altres sentències que ratificaven la impossibilitat de denegar autoritzacions VTC després de la modificació de la LOTT per la Llei 25/2009.

A causa d'aquestes i d'altres sentències de la jurisdicció de la Sala del Contenciós Administratiu, a través de la Llei 9/2013 torna a modificar-se la LOTT per donar cobertura legal a les limitacions reglamentàries en l'atorgament de noves autoritzacions VTC. No obstant això, la Llei 2013, si bé permetia fixar limitacions quantitatives, no les establí expressament, i feia una habilitació per a, en el seu cas, la definició mitjançant reglament. No seria fins a dos anys més tard quan el RD 1057/2015, pel qual es modifica una altra vegada el Reglament de la LOTT, torna a introduir la referida limitació quantitativa continguda anteriorment en l'Ordre FOM/36/2008.

Mentre, per si hi havia dubtes, el Tribunal Suprem, en la seva important sentència del 7 de febrer de 2015, deixava nova-

¹ Aprovat definitivament pel ple del Consell Metropolità de l'AMB del 26 de juny de 2018.

² Reial Decret-Llei 3/2018, convalidat pel Congreso de los Diputados el passat 10 de maig (BOE, de 24 de mayo de 2018).

ment ben clar que la Llei 25/2009 havia suposat que l'activitat de VTC era lliure i sense límits quantitatius. En conseqüència, quedava clar que les autoritzacions VTC sol·licitades fins a l'aprovació de la modificació de la LOTT de 2013 havien de ser concedides. El dubte podia estar en què succeïa amb les realitzades a partir d'aquest any. Així, per part de les administracions competents per l'atorgament de les autoritzacions VTC va arribar a considerar-se que, amb els canvis introduïts per la Llei 9/2013, recuperaven la seva vigència preceptes reglamentaris anteriors i, en conseqüència, renaixia la regla 1/30. Tal interpretació –com no podia ser d'una altra manera– va ser rebutjada pel Tribunal Suprem en reiterades sentències que van ser dictades a partir de novembre de 2017.

Com s'ha indicat, la regla de la proporció 1/30 entre llicències de taxi i autoritzacions VTC no queda establerta reglamentàriament fins a final de l'any 2015 a través del Reial Decret 1057/2015 del 20 de novembre. A partir d'aquest moment existeix un marc jurídic adequat que permet denegar amb ple fonament l'atorgament de noves autoritzacions. No obstant això, ha de destacar-se que la supressió primer de les limitacions i el posterior retard a aprovar el reglament de 2015 van fer que aquella relació fos ja superior fins i tot d'1/10 en algu-

na comunitat autònoma. Amb l'aprovació del RD 1057/2015, el resultat en la pràctica suposava una congelació en el nombre d'autoritzacions VTC ja atorgades.

És sabut que contra aquell Reial Decret de l'any 2015 es va interposar davant el TS recurs contenciós-administratiu per part de la *Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia* (CNMC). Aquest recurs es basava en la possible vulneració per part del reglament d'allò previst en la Llei 20/2013, de *Garantía de la Unidad de Mercado* (LGUM). Novament –i amb raó– les alarmes es van disparar en el sector del taxi fins a l'extrem de veure com a molt possible que el TS anul·lés el RD 1057/2015 i, per tant, haguessin de ser també atorgades les sol·licituds de VTC fetes amb posterioritat a aquesta norma. Aquesta preocupació, després d'una gran mobilització del sector del taxi que va tenir una destacada repercussió als mitjans de comunicació, va conduir que el Govern aprovés el 20 d'abril d'aquest any el Reial Decret-lei 3/2018, pel qual es modifica novament la LOTT i porta a norma amb rang de llei la proporció 1/30. Aquesta mesura legislativa arribava just uns pocs mesos després de conèixer-se una important sentència del Tribunal de Justícia de la Unió Europea, del 20 de desembre de 2017 (assumpte C-434/15), que reconeixia que l'activitat de determi-

nades empreses consisten a connectar usuaris amb titulars de VTC, desenvolupada gràcies a determinades aplicacions informàtiques, ha de ser qualificada materialment com una activitat de prestació de serveis de transport.

Entre els diferents actors implicats les espases estaven alçades i, finalment, el 4 de juny de 2018 passat, el TS dictava la seva sentència núm. 921/2018 en què, en allò que ara ens interessa, es reconeixia la legalitat de la proporcionalitat de l'1/30 establerta en el RD de 2015. Hem de dir que les consideracions d'aquesta sentència contingudes en les seves seixanta-quatre pàgines són molt rellevants per al futur desenvolupament del taxi i de les empreses de VTC. Per raons d'espai no podem referir-les ara encara que potser hi hagi ocasió en un comentari proper.

Fins llavors sí que voldríem subratllar que ha de ser acceptat per tots que el taxi té també qüestions pròpies que, necessàriament, s'han de resoldre mitjançant mesures legislatives que comptin amb el consens del sector i de totes les administracions implicades. En aquest sentit, les experiències portades a terme en alguns països del nostre entorn poden, sens dubte, resultar de gran interès per tal que el taxi pugui afrontar adequadament els reptes de futur que se li ofereixen.

QUI VULGUI UN TAXI, QUE AIXEQUI LA MÀ.



CITROËN
C4 SPACETOURER

CITROËN
C-ELYSÉE

CONQUEREIX LA TEVA CIUTAT AMB UN CITROËN.

Posa en ruta el teu negoci amb un Citroën C4 Spacetourer 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.

INSPIRED
BY PRO

CITROËN preferència TOTAL

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

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



El Tribunal Suprem avala el límit d'1 llicència VTC per cada 30 de taxi

La Sala III del Contenciós-Administratiu del Tribunal Suprem ha avalat la imposició de limitacions a l'activitat de les VTC, sempre que siguin necessàries i proporcionades, com a forma de garantir l'equilibri entre les dues modalitats de transport urbà, per assegurar el manteniment del servei del taxi com un servei d'interès general. Així, el Tribunal considera ajustat a dret i no discriminatori el límit d'1 llicència VTC per cada 30 taxis, així com l'exigència a les empreses d'arrendament de vehicles amb conductor que desenvolupin el 80 per cent dels seus serveis en l'àmbit de la comunitat autònoma on estigui domiciliada la seva autorització.

Per contra, el Tribunal dona la raó a la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència (CNMC), i a les plataformes Uber i Unauto, en el requisit imposat a les empreses de VTC perquè disposin com a mínim d'una flota de set vehicles dedicats a aquesta activitat, ja que exclouria els petits empresaris del seu exercici sense raó d'interès general o necessitat que ho justifiqui. Per això, anul·la tal limitació.

Els magistrats recullen aquests criteris en la sentència que resol els recursos de la CNMC, Uber, Unauto i Maxi Mobility Spain (Cabify) contra el Reial Decret 1057/2015, de 20 de novembre, pel qual es va modificar el Reglament de la Llei d'Ordenació de Transports Terrestres, i que va establir les referides restriccions a l'activitat de VTC. En la posició contrària, que recolzava el Decret, hi havia l'Administració de l'Estat, nombroses federacions del taxi, la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament i la Comunitat de Madrid, o l'Associació Espanyola de l'Economia Digital.

En primer terme, la Sala rebutja declarar la pèrdua sobrevinguda parcial de l'objecte del recurs derivada de l'aprovació pel Govern, després de celebrar-se la vista dels recursos al Tribunal Suprem (el 17 d'abril passat) del Reial Decret Llei 3/2018, de 20 d'abril, que modifica la Llei d'Ordenació dels Transports Terrestres de 1987 en matèria d'arrendament de vehicles amb conductor. Assenyala que la revisió jurisdiccional de legalitat del Reial Decret impugnat no pot ser evitada per l'aprovació del Reial Decret Llei perquè durant el període de vigència (de 2 anys i 5 mesos) dels preceptes del primer, ara derogats, han pogut originar efectes que es poden veure afectats per una eventual declaració d'il·legalitat d'aquests.

El Suprem examina si les limitacions del Reial Decret de novembre de 2015 incompleixen prohibicions contingudes en la Llei d'Ordenació del Transport Terrestre, la Llei de Garantia de la Unitat de Mercat o l'ordenament europeu, com sostenien els recurrents, els quals al·legaven que no estaven emparades per una raó imperiosa d'interès general, eren desproporcionades i discriminatories, i pel seu caràcter econòmic o finalitat de planificació del sector.

Proporció 1/30 VTC-Taxi i 80% serveis en el territori de l'autorització

Sobre la limitació de llicències VTC en relació al nombre de taxis, el Suprem destaca que "un cop admesa la justificació de preservar un equilibri entre les dues modalitats de transport urbà a fi d'assegurar una modalitat com la del taxi, la previsió d'una proporció entre el nombre de llicències és sens dubte mesura idònia i proporcionada, sense que sembli fàcil arbitrar

una mesura alternativa que pogués ser menys restrictiva ni correspongui fer-ho en aquesta Sala".

Pel que fa a la proporció concreta d'1 llicència VTC per cada 30 taxis, l'Administració admet que no ha ofert una justificació raonada a aquestes xifres, però considera que és ajustada a dret i no discriminatoria, ja que els recurrents tampoc hi han plantejat una possible alternativa, i a més es tracta d'un límit màxim i que pot ser rebaixat per les administracions competents, permetent que hi hagi més d'una llicència VTC per cada 30.

La Sala també accepta la restricció que el 80 per cent dels serveis de VTC hagin de desenvolupar-se en l'àmbit territorial de la comunitat autònoma on està domiciliada la seva autorització. Aquesta limitació, assenyala el Tribunal, té la finalitat d'evitar que l'ús d'autoritzacions de VTC en localitats d'altres comunitats autònomes es converteixi en una forma fraudulenta d'incomplir la regla de la proporcionalitat. En qualsevol cas, assenyala que en aquest punt tampoc l'Administració ni la CNMC han justificat les raons de la proporció escollida (en el cas del Govern) o de la que seria adequada (pels recurrents).

Quant als requisits materials relatius als vehicles, la Sala tampoc estima el recurs de la CNMC en entendre que també s'exigeixen mesures anàlogues al servei del taxi per assegurar els nivells de qualitat i seguretat en aquests.

Flota mínima de set vehicles

Per contra, la Sala estima de forma parcial el recurs de la CNMC, d'Uber i d'Unauto, i anul·la per ser contrària a dret l'exigència d'una flota mínima de set vehicles a les empreses que es dediquen a aquesta activitat per entendre que constitueix una limitació a l'activitat de VTC que exclou petits empresaris de l'exercici d'aquesta i que no té, però, d'una raó d'interès general o de necessitat que la justifiqui.

La sentència explica que el Reial Decret impugnat no obliga a tenir una flota mínima de set vehicles destinats a l'exercici de l'activitat de VTC sinó que, "simplement, obliga a disposar d'un o més vehicles en les condicions reglamentàries que es determinin, és a dir, a disposar almenys d'algun vehicle destinat a l'activitat per a la qual se sol·licita autorització". Per al tribunal, aquest requisit resulta del tot irrellevant des de la perspectiva d'aquesta raó d'interès general, ja que l'equilibri entre taxis i VTC no es veu ni afavorit ni perjudicat per aquesta exigència ni tampoc ho justifica la seguretat de les transaccions comercials.

Tampoc resulten convincents per al tribunal les raons recollides en la memòria d'impacte normativa que es refereixen al fet que aquesta exigència suposa una millor protecció dels drets dels usuaris o incrementa la seguretat de les transaccions financeres, ni per què s'anava a produir una constant aparició i desaparició de microempreses i per què, de produir-se tal circumstància, s'enfosquiria la seguretat jurídica i econòmica en les relacions comercials. "Es tracta d'afirmacions apodíctiques mancades d'explicació i que resulten desmentides, per cert, per l'existència de nombrosos taxistes que són titulars exclusivament de la seva llicència, sense que això hagi ocasionat tan perniciosos conseqüències", subratlla la Sala.

Impacte de les VTC en la mobilitat de les ciutats metropolitanades

ÀREA DE PROJECTES I AVALUACIÓ IMET

Els efectes de la incorporació potencial de nous vehicles VTC en el territori català i, especialment, a l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona, seran múltiples i la seva incidència recaurà principalment en l'increment del trànsit rodats i en la contaminació atmosfèrica de les ciutats. En aquest context, és previsible una ocupació de la via pública davant la manca d'espai de zones habilitades per a prestar aquest servei (xarxa de parades específiques, places d'aparcament, etc.), la qual cosa incidirà en una lògica disminució de la superfície de circulació.

Les noves VTC presten servei mitjançant una aplicació, que permet la concertació de serveis entre els clients i una aplicació (app). El sistema d'organització dels vehicles d'aquestes plataformes respon generalment a un model de xarxa mallada amb l'objectiu d'apropar l'oferta a la demanda del servei. Aquest sistema de distribució del treball és constatable en els dispositius mòbils dels usuaris, els quals poden visionar el conjunt de vehicles lliures preparats per atendre la demanda propers al seu punt d'emplaçament.

Efectes sobre el trànsit rodats

Un estudi elaborat per Doymo i la Direcció de Serveis de Mobilitat de l'Ajunta-

ment de Barcelona de 2012 sobre la distribució de la distància total recorreguda per tipus de vehicles a la ciutat de Barcelona destaca que el 12% correspon al transport amb taxi (veure gràfic 1).

En un dia laborable, 8.418 llicències de taxi treballen a l'àrea metropolitana de Barcelona. Si considerem que aquesta xifra representa al 87% del total de llicències que hi ha a Catalunya, es podria estimar —en el supòsit que s'incorporessin al voltant de 2.971 noves autoritzacions VTC—, que a l'àmbit metropolità de Barcelona n'hi treballarien 2.585.

Si s'aprofundeix en aquesta situació atribuïnt a aquestes noves autoritzacions els mateixos sistemes de treball de les plataformes digitals dels operadors VTC que actualment treballen en el nostre país, les 2.585 llicències generarien un increment del 3,7% del quilometratge a l'entorn de la ciutat de Barcelona.

Lògicament aquest percentatge podria ser molt superior si es tenen en consideració les autoritzacions VTC procedents d'altres comunitats autònomes, ja que aquestes poden fer un 20% dels serveis fora del seu àmbit d'autorització (*).

Per tant, les ciutats metropolitanades podrien trobar davant d'un increment de

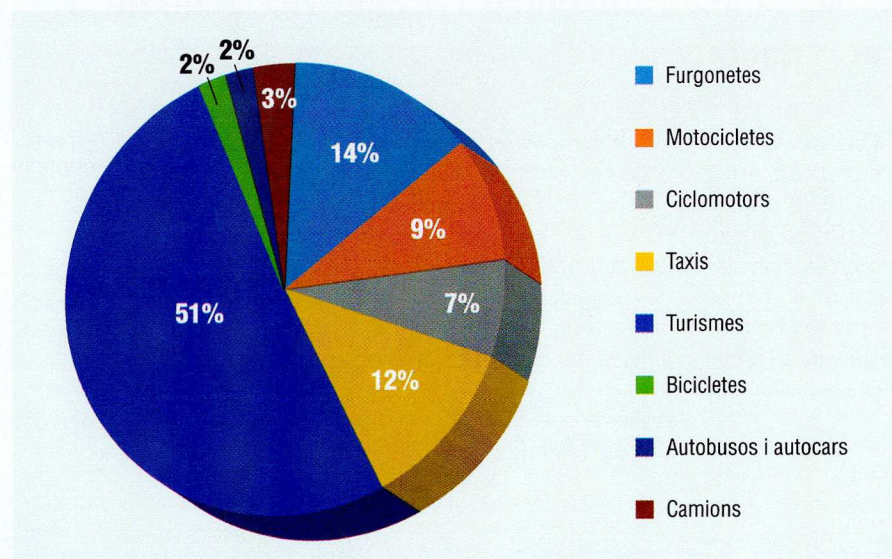
trànsit que reclama prendre mesures per tal de garantir el control efectiu de l'espai públic i la mobilitat de les ciutats metropolitanades.

Ocupació de l'espai públic

La xarxa de parades de taxi de l'àrea metropolitana de Barcelona està dimensionada per a les 10.523 llicències de taxi autoritzades actualment i per a les necessitats d'aquest tipus de transport dels diferents municipis. Els vehicles que corresponen a aquest nombre de llicències disposen actualment de 360 parades exclusives, amb una capacitat de 3.654 places. Amb aquesta xifra es garanteix l'oferta de taxis als municipis respectius i, a nivell de mobilitat, afavoreixen una disminució considerable dels trajectes en buit d'aquests vehicles, així com la fluïdesa del trànsit i el medi ambient.

Per contra, les VTC no disposen, pel seu sistema de treball, d'un espai físic a partir del qual poder donar servei. Aquesta situació té i tindrà una repercussió sobre la saturació de les vies urbanes i una incidència negativa sobre el medi ambient i la sostenibilitat de les ciutats metropolitanades, que s'agreuja encara més si el seu nombre s'incrementa.

D'altra banda, la manca d'espais lliures per a més vehicles pot ser encara més conflictiu en les nostres ciutats si considerem que l'aparcament a la via pública està disminuint considerablement. A les ciutats metropolitanades, l'espai per a la circulació de vehicles està cada vegada més restrictiu per donar més espais lliures als vianants tot potenciant el transport sostenible a través de noves xarxes de bus, l'ampliació de carrils bus-taxi i l'ús de la bicicleta, amb una ampliació i renovació de la xarxa de carrils per a aquest mitjà de transport. És a dir, vivim una època diferent on les respostes públiques també són diferents perquè l'objectiu és condicionar l'espai urbà a uns entorns menys contaminants, més



Gràfic 1.

sostenibles i més saludables per a la seva ciutadania. (Veure gràfic 2)

Evidentment, l'impacte de les VTC en un nombre excessiu sobre l'àrea metropolitana de Barcelona va en contra dels principis de les polítiques i dels objectius de mobilitat i de sostenibilitat que avui es promouen des de les nostres ciutats.

Control de la contaminació atmosfèrica

L'Àrea Metropolitana de Barcelona està fent un esforç per reduir les emissions contaminants dels vehicles i per complir

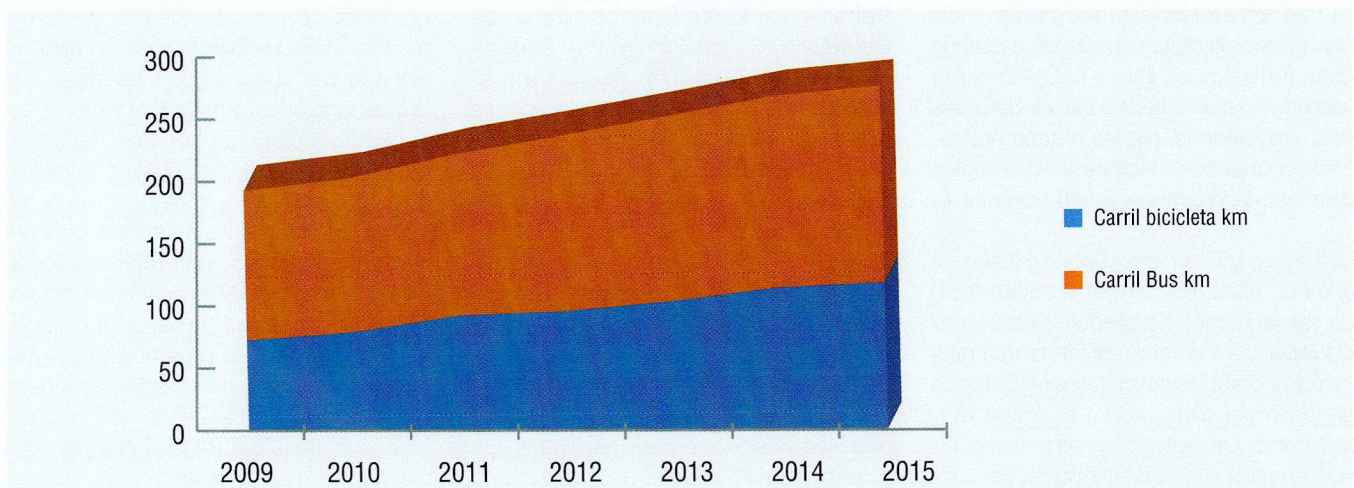
els límits establerts per l'Organització Mundial de la Salut (OMS) i les directives comunitàries.

És en aquest sentit que, a partir del 2019 i en compliment d'una normativa de l'AMB, l'Institut Metropolità del Taxi no autoritzarà vehicles dièsel per al servei de taxi.

Aquesta nova mesura que s'adoptarà a principi de 2019 afavorirà el model del parc de taxis que es vol en el conjunt metropolità, i que ja s'ha anat perfilant els darrers anys. Tot i la incidència que el taxi de l'àrea metropolitana de Barcelo-

na té en el trànsit rodat, en aquests moments, és una flota sostenible. Aquesta situació es deu a l'edat mitjana de la flota (4 anys i 5 mesos) i a l'important nombre de vehicles sostenibles (34,8%).

Per contra, el fet que les autoritzacions VTC són de caràcter autònom impedeix que les administracions locals regulin de forma efectiva els tipus de cotxes amb els quals es presta aquest servei, i incideix negativament en les polítiques de mobilitat i de qualitat mediambiental que s'estan impulsant des dels municipis.



Gràfic 2. Evolució dels quilòmetres de carril exclusiu destinat a la bicicleta i destinats al bus. Dades Bàsiques de Mobilitat 2016, Ajuntament de Barcelona.

L'AMB proposa al Ministerio de Fomento modificar l'article 182.2 del ROTT per afegir claredat jurídica al redactat

L'Àrea Metropolitana de Barcelona, com a Organisme amb competències en matèria de transport urbà, ha proposat al Ministerio de Fomento una modificació de l'article 182.2 del Reglament d'Ordenació del Transport Terrestre (ROTT) en el sentit que contempli expressament la necessitat que els vehicles amb llicència VTC de l'Estat o de la Generalitat restin també subjectes a la resta d'autoritzacions exigides per les normes vigents, entre les quals tindrà especial importància a l'àmbit metropolità el Reglament d'ordenació d'aquesta activitat que actualment està en tràmit a l'AMB.

L'article 182.2 del ROTT diu textualment:

2. Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor habilitarán para la realización de servicios tanto urba-

nos como interurbanos en todo el territorio nacional, siempre que el vehículo haya sido previamente contratado de conformidad con lo dispuesto en el punto anterior...

Des de l'AMB s'entén que aquesta possibilitat no està exempta de l'obligatorietat d'una autorització ja sigui municipal, si el servei és urbà, o autònoma si és interurbà i que, per seguretat jurídica, ho hauria de contemplar.

Aquesta sol·licitud de modificació va ser aprovada pel Ple del Consell Metropolità de l'AMB del 29 de maig passat.

Noves normes sobre l'aplicació de vehicles per al servei de taxi

El Ple del Consell Metropolità de Barcelona del 26 de juny va aprovar definitivament diverses modificacions que afecten l'article 27 del Reglament Metropolità del Taxi que fa referència als vehicles aplicats al servei.

Les modificacions de l'article 27 s'aplicaran en alguns dels seus apartats i de la forma següent:

A l'apartat 3 s'afegeix el text: "L'excepcionalitat a què fa referència l'article 20.3 de la Llei del Taxi s'estableix, per a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, en un 15% de vehicles de més de cinc places inclosa la del conductor. Aquest límit no serà aplicable als vehicles per al transport de persones amb mobilitat reduïda que certifiquin la seva adaptació segons la norma UNE 26494 o la normativa vigent que la substitueixi".

A l'apartat 4 s'afegeix un subapartat a) que diu el següent: "A partir de l'1 de gener de 2019 no s'autoritzaran ni s'aplicaran models de vehicles amb motorització dièsel, amb l'excepció dels vehicles que puguin ser adaptats per al transport de persones amb mobilitat reduïda, segons la norma UNE 26494 o la normativa vigent que la substitueixi, fins que el mercat disposi d'alternatives de combustibles de baixes emissions per a aquest tipus de vehicles".

A l'apartat 6) s'incorpora un contingut nou, amb el redactat següent: "De forma general, els vehicles aplicats a una llicència no podran superar els deu anys d'antiguitat a comptar des de la seva primera matriculació, amb l'excepció dels vehicles adaptats per al transport de persones amb mobilitat reduïda que certifiquin la seva adaptació, segons la norma UNE 26494 o la normativa vigent que la substitueixi, i dels vehicles amb etiqueta O establerta per la Direcció General de Trànsit en cada moment. En ambdós supòsits exempts l'antiguitat màxima serà de catorze anys".

Preguntes freqüents a partir dels canvis reglamentaris

Vehicles que superen l'edat màxima establerta (10 anys/14 anys PMR i ELÈCTRICS)

El meu vehicle supera l'edat màxima establerta de 10/14 (PMR i Elèctrics) anys. Quin termini tinc per a substituir-lo?

L'IMET aprovarà un calendari per al compliment de la norma, el qual dependrà de l'any de matriculació del vehicle.

Vaig comprar la llicència amb un vehicle de 10 anys ara fa 6 mesos. He de canviar-lo ara o tindrà un marge de temps per poder-ho fer?

Ha de complir el calendari de renovació establert per l'IMET.

Vehicles de més de 5 places

Hi ha limitació en el nombre de vehicles adaptats per a persones de mobilitat reduïda (PMR)?

No. El límit establert per a vehicles de més de 5 places només és per als vehicles no adaptats.

Tinc un vehicle de 5 places i tinc previst substituir-lo. Puc comprar un vehicle de més de 5 places?

Sí, sempre que no s'hagi arribat al límit establert del 15% de vehicles de la flota (Article 20 de la Llei del Taxi).

No obstant això, cal tenir present que, abans de comprar el vehicle s'haurà de demanar autorització a l'Institut Metropolità del Taxi. Una vegada atorgada l'autorització provisional, s'haurà de formalitzar presentant una comanda i una paga i senyal del vehicle en el termini màxim de 15 dies.

El termini màxim per aplicar el vehicle de més de 5 places serà de 4 mesos a partir de la data de la sol·licitud.

Tinc un vehicle de més de 5 places i vull substituir-lo. Puc comprar-ne un altre de més de 5 places?

Sí, sempre i quan el vehicle aplicat no s'hagi comprat, conjuntament amb la llicència, amb data posterior a 26 de juny de 2018. En aquest darrer cas, només podrà comprar un vehicle de més de 5 places si no s'ha arribat al límit del 15%.

Abans de fer la compra del vehicle s'haurà de demanar autorització a l'Institut Metropolità del Taxi. Una vegada atorgada l'autorització provisional, s'haurà de formalitzar presentant una comanda i una paga i senyal del vehicle en el termini màxim de 15 dies.

El termini màxim per aplicar el vehicle de més de 5 places serà de 4 mesos a partir de la data de la sol·licitud.

Puc transferir la meua llicència amb un vehicle de més de 5 places?

Sí que es pot transferir la llicència amb un vehicle de més de 5 places, sempre i quan l'edat del vehicle no superi el límit establert.

El nou titular que hagi adquirit el vehicle no podrà substituir-lo per un de més de 5 places, que no sigui PMR, si ja s'ha arribat al límit del 15% de vehicles de més de 5 places establert.

Quantes places podrà tenir el meu vehicle?

El vehicle podrà tenir 6, 7, 8 o 9 places, sempre i quan el fabricant ho hagi sol·licitat en la seva autorització.

Podré sol·licitar l'ampliació del nombre de places autoritzades si actualment en tinc 7?

Sí que es podrà demanar l'ampliació del nombre de places, sempre i quan el fabricant d'aquest hagi demanat l'aprovació d'aquell nombre de places i l'IMET l'hagi concedit i el vehicle en concret admeti la transformació.

Què passa amb el meu vehicle dièsel?

A partir del 2019, l'Institut Metropolità del Taxi no autoritzarà ni deixarà aplicar vehicles dièsel per al servei de taxi, en compliment de la normativa de l'AMB que promou un conjunt de mesures per tal de combatre els alts índexs de contaminació en el conjunt de municipis metropolitans.

Aquest fet i la nova normativa d'autorització de vehicles recollits al renovat art. 27 del Reglament Metropolità del Taxi planteja algunes preguntes recurrents dels i de les taxistes que cal aclarir:

A partir de l'1 de gener de 2019, podré aplicar a la meua llicència un vehicle amb combustible dièsel?

No, excepte en el cas de vehicles de més de 5 places que estiguin o puguin ser adaptats per al transport de persones de mobilitat reduïda (PMR).

A partir de l'1 de gener de 2019, podré transferir la llicència amb un vehicle de combustible dièsel?

Sí que es podrà transferir la llicència amb un vehicle dièsel, sempre i quan l'edat del vehicle no superi el límit establert.

Comunicat de TAXITRÒNIC

Taxitrònic vol compartir la informació següent amb tots els taxistes que tenen un equip de seguretat de la nostra marca en el seu vehicle a l'àrea metropolitana de Barcelona:

Els equips de seguretat Taxitronic TC50 i TC60, en ser dispositius que van ser dissenyats molt abans de l'existència de les xarxes 3G i 4G, requereixen de 2 targetes SIM, una per a la comunicació de dades al 112 (enviament d'alarmes i de posicions GPS) i l'altra per a la comunicació d'àudio (trucada de veu unidireccional). El cost de la SIM de dades sempre ha estat i segueix sent assumit per Taxitronic i/o pels radiotaxis on estaven connectats els equips. El cost de la SIM d'àudio sempre ha estat i segueix sent assumit pels propietaris dels taxis.

L'any 2001 Vodafone va llançar una oferta de SIM d'àudio molt avantatjosa per als taxistes. El principal avantatge d'aquesta oferta era que, si no hi havia trucades, el cost era 0.

Recentment hem tingut constància que Vodafone ha retirat la promoció del 2001 i està enviant comunicats als seus clients indicant-los que han de canviar el pla de preus de la seva SIM d'àudio a una de les opcions de la seva oferta general; és a dir, ja no tenen una promoció específica pels taxis. Altrament les donen de baixa. Això està generant un cert desconcert per a molts taxistes, que molts cops ni són conscients o no recorden que tenen un contracte amb Vodafone per aquesta SIM.

Amb vocació de servei, com que la promoció de Vodafone en el seu moment era clarament la millor opció possible pels propietaris dels taxis, des dels tallers oficials Taxitrònic, es facilitava als taxistes el tràmit contractual amb Vodafone. Però volem deixar constància que ni Taxitronic ni cap dels seus tallers autoritzats no han tingut mai cap rèdit econòmic d'aquestes SIM, no han actuat mai com a punt de venda de Vodafone i no han tingut cap relació amb la decisió de Vodafone de finalitzar la promoció per als taxis.

Convidem a tots els propietaris de taxis que tinguin un equip de seguretat TC50 o TC60 que s'informin d'ofertes de SIM de molt baix cost que hi ha al mercat actualment. Desaconsellem completament l'ús de targetes SIM de preparament, ja que caduquen amb el temps i, en aquesta circumstància, no farien la seva funció en cas d'emergència.

Poden adreçar-se a qualsevol dels nostres tallers oficials on els atendrem molt gustosament per ampliar aquesta informació.

Marques i models de vehicles autoritzats per a taxi fins al juny de 2018

Vehicles de 5 places	Tipus	Any d'autorització	Tipus de combustible
Citroën C4 SpaceTourer (abans Picasso)	Compacte	2014	Gasoil, GLP, GNC Transformador a GLP/GNC: Ferrosite *
Citroën Ngrand C4 SpaceTourer	Compacte	2016	Gasoil, GLP, GNC Transformador a GLP/GNC: Ferrosite *
Citroën C-Elysse	Berlina	2014	Gasoil
Citroën C-Elysse	Berlina	2014	GLP Transformador a GLP/GNC: Ferrosite *
Dacia Lodgy	Berlina	2014	Gasoil
Dacia Lodgy	Berlina	2014	GLP
Dacia Logan MCV	Familiar	2017	GLP
Fiat Doblo Curta	Monovolum	2016	Gas Natural
Fiat Doblo Curta	Monovolum	2016	Gasoil
Fiat Tipo	Berlina i familiar	2017	Gasoil i GLP
Ford Mondeo Híbrido	Berlina	2018	Híbrid
Lexus IS300h	Berlina	2018	Híbrid
Mercedes classe E	Berlina i familiar	2017	Gasoil
Nissan Evalia NV200	Monovolum	2012	Gasoil
Nissan e-NV200	Monovolum	2014	Elèctric
Nissan Leaf 40 kWh	Berlina	2018	Elèctric
Peugeot 508	Berlina/familiar	2016	Gasoil
Renault Megane Grand Scenic	Compacte	2016	Gasoil
Seat Leon	Familiar	2015	Gasoil
Seat Leon	Familiar	2017	Gas Natural
Seat Toledo 2012	Berlina	2012	Gasoil
Skoda Rapid	Berlina	2013	Gasoil
Ssangyong XLV	Berlina	2018	GLP Transformador a GLP: Ferrosite *
Tesla model S	Berlina	2018	Elèctric
Toyota Prius Plus	Berlina	2013	Híbrid
Volkswagen Caddy	Monovolum	2015	Gasoil
Volkswagen Caddy	Monovolum	2015	Gas Natural

* Si la transformació es fa en una altra empresa no indicada pel fabricant, no es podrà aplicar al servei del taxi de l'AMB i es perdrà la garantia del fabricant en les peces que hagin estat modificades.

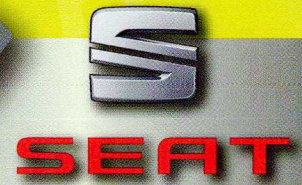
Vehicles de 7 places	Tipus	Any d'autorització	Tipus de combustible
Ford Connect	Monovolum	2016	Gasoil
Ford Custom	Monovolum	2015	Gasoil
Mercedes classe V	Monovolum	2015	Gasoil
Mercedes Vito	Monovolum	2015	Gasoil
Seat Alhambra	Monovolum	2010	Gasoil
Ssangyoung Rodius	Monovolum	2015	Gasoil
Volkswagen Caddy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

Vehicles Eurotaxi (PMRS)	Tipus	Any d'autorització	Tipus de combustible	Nre. de places
Fiat Doblo llarga	Monovolum	2016	Gasoil	5+1
Fiat Talento	Monovolum	2018	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

Més informació: Motor pàg. 36

Auto Fuber

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



des de
13.400€*



SEAT LEÓN GNC

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

des de
10.560€*



SEAT TOLEDO

SEAT ALHAMBRA



des de
20.540€*

Finançament segons necessitats · Sense entrada:

* Oferta especial recomanada per a vehicles en stock i acabats Reference.
Estalvi promocional inclòs, condicionat a oferta de finançament de VW Finance.
Per un import mínim de financiació de 12.500 € a 48 mesos

Vehicle, Taxímetre, Assegurança...

IVA no inclòs

Vàlid fins al 31/12/2018

Servei de REPARACIONS IMMEDIAT

REPAREM TOTES LES MARQUES



MECÀNICA, XAPA i PINTURA

TREBALLEM AMB TOTES LES ASSEGUADORES

GARANTIA DE 2 ANYS

EN TOTES LES REPARACIONS

FINANCEM TOTA LA REPARACIÓ

Finalització de l'oferta de finançament 30/09/2018

PROMOCIONS 2018 PER AL TAXI

KIT DE DISTRIBUCIÓ + MÀ D'OBRA

- 1.9 TDI des de 295 € + IVA
- 2.0 TDI des de 360 € + IVA
- 1.6 GLP des de 210 € + IVA
- 1.6 i 2.0 Common Rail des de 344 € + IVA

40 % DE DESCOMPTE

EN FRENS

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



07 00
AM

20 00
PM

Auto Fuber

al servei del TAXI

autofuber@autofuber.com

www.autofuber.com

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

HORARI:

Dilluns a Divendres de 7:00 a 20:00 h

Dissabtes de 7:00 a 14:00 h

NO TANQUEM AL MIGDIA

Com afecta els taxistes el Reglament General de Protecció de Dades?

Arran d'una sèrie de qüestions i preguntes que ens estan remetent diversos professionals i col·lectius del taxi sobre la propera entrada en vigor del Reglament General de Protecció de Dades (RGPD), us volem informar del següent:

- L'RGPD substitueix l'actual Llei Orgànica de Protecció de Dades (LOPD), sent els seus principis similars.
- L'RGPD regula el tractament de dades de persones físiques: si no tracteu dades de persones no s'ha d'aplicar.
- L'RGPD no obliga a realitzar cap registre en cap entitat.
- L'RGPD no obliga a realitzar auditories de cap tipus, són opcionals i en funció

del tipus de dades que es tractin, no és normalment el cas del nostre sector.

- L'RGPD no obliga a realitzar documentació de seguretat.

La situació més habitual dels professionals del taxi és la d'autònoms sense personal dependent.

En aquests casos, normalment, l'únic tractament de dades que es realitza és el relatiu a cobrament amb targeta de crèdit. En aquest cas, l'única dada recollida és el número de targeta que està dins del TPV i sobre això, **esteu obligats a no fer un ús d'aquesta informació fora del cobrament realitzat**. Igual com es feia fins ara.

Una altra actuació dins del RGPD seria informar el client de la recollida

d'aquesta dada (al TPV) però és un acte voluntari i que l'usuari coneix, ja que té lloc dins de l'àmbit de servei i podria ser desproporcionat.

En resum, la majoria dels professionals no han de fer cap actuació envers l'RGPD: no tracteu dades de tercers, fora de la recollida d'un número de targeta que es limita al cobrament.

En cas que disposeu de personal, gestió de flotes de taxis o d'una gestió de clients, l'RGPD (com l'antiga LOPD) obliga a una sèrie de principis i obligacions. Aquests principis es basen a informar del tractament, fer un ús de les dades únicament per a la finalitat de gestió del personal i aplicar les mesures necessàries per tal de garantir la confidencialitat i la seguretat de la informació, però cal estudiar cada cas concret.

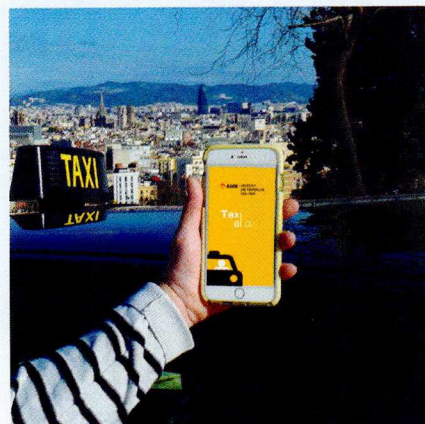
L'app Taxi al dia esdevé obligatòria per al taxista

El Ple del Consell Metropolità de l'Àrea metropolitana de Barcelona va aprovar el 26 de juny definitivament la Norma Complementària VI del Reglament Metropolità del Taxi amb el nom d'Aplicacions, que s'incorpora al Reglament Metropolità del Taxi. Aquesta normativa estableix que els conductors de taxi hauran de tenir disponible en els seus dispositius mòbils l'aplicació "Taxi al dia" (o la que s'especifiqui en cada moment), per tal de rebre en temps real les notificacions de l'administració competent, la qual els alertarà dels llocs on hi hagi

demanda de taxi, així com d'altres aspectes d'interès per al correcte desenvolupament del servei.

A efectes sancionadors, la disponibilitat de l'aplicació esmentada s'entendrà com a documentació necessària en el vehicle, previst a l'article 30 del Reglament Metropolità del Taxi.

Aquesta normativa va ser aprovada pel Ple del Consell Metropolità de l'Àrea Metropolitana de Barcelona inicialment el 24 d'abril.



Nova reglamentació sobre la indumentària dels conductors de taxi de l'AMB

El Consell Metropolità de l'AMB va aprovar inicialment el 24 de maig passat la modificació de l'article 42.4 del Reglament Metropolità del Taxi, que fa referència a la indumentària dels taxistes. Amb aquesta modificació reglamentària, l'IMET vol incidir en una millora de la qualitat del servei que es presta als ciutadans i a les ciutadanes. Es pretén donar més claredat i més eficàcia a una norma vigent durant molt de temps la qual necessitava renovació, i que fins ara portava a la subjectivitat en la seva aplicació. Els i les taxistes tindran, quan en-

tri en vigor aquesta nova normativa, els conceptes més clars sobre el tipus de vestimenta que està permès per a prestar un servei de transport públic com és el del taxi i, al mateix temps, el control per part del servei d'inspecció de l'IMET serà més eficient.

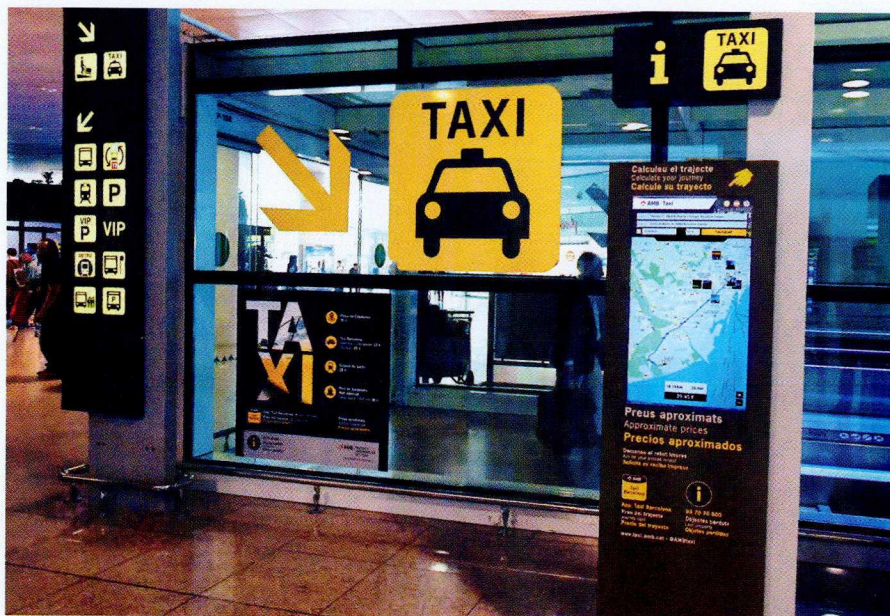
L'article modificat s'incorpora al Reglament Metropolità del Taxi en els termes següents:

"La indumentària dels conductors serà adequada a la prestació del

servei i, en tot cas, estarà sense taques ni males olors. Està prohibida expressament la prestació del servei amb samarretes de tirants, xandalls, roba esportiva, pantalons curts i bermudes. No s'accepta cap calçat que pugui suposar un problema per a la seguretat vial durant la conducció i, en concret, no s'accepta l'ús de les xancletes".

La mesura podria entrar en vigor a final de juliol, una vegada superat el període d'exposició pública.

Milliores en la informació sobre el servei de taxi a l'aeroport Barcelona - El Prat



L'Institut Metropolità del Taxi ha renovat aquest any la informació sobre el servei a les terminals 1 i 2 de l'aeroport de Barcelona. A més, el tòtem per accedir a l'aplicació *AMB Taxi Barcelona*, que s'havia situat inicialment l'any 2016 a l'àrea d'espera de maletes de la Termi-

nal 1, ha estat traslladat a la part exterior de la terminal, just al costat de la rampa d'accés a la zona d'espera de taxis. La raó d'aquest canvi es basa en el fet que el nombre de consultes dels passatgers en aquest punt no va respondre les expectatives inicials. En

l'actual emplaçament (veure fotografia), l'aplicació tàctil està sent molt més consultada. Des del seu trasllat les consultes diàries s'han incrementat.

El proper mes de juliol s'instal·larà un tòtem informatiu similar a l'àrea d'espera de taxis de la T1. Això vol dir que les persones que arribin a l'aeroport tindran dos punts per consultar el preu aproximat d'un trajecte en taxi amb els mateixos criteris que en l'aplicació *AMB Taxi Barcelona*.



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 15.250€
(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 stock

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

Els congressistes del Mobile World Congress valoren positivament el transport i la mobilitat a l'entorn del recinte de la Gran Via

L'edició 2018 del Mobile World Congress va rebre 107.000 visitants; hi van participar 205 països, dels quals el 65% procedien d'Europa, seguits per professionals procedents d'Àsia-Pacífic i de Nord-Amèrica. Els diferents espais del recinte de Fira Barcelona van acollir 2.400 expositors. En l'edició 2018, 3.500 periodistes, en representació de diferents mitjans de comunicació del món, van informar sobre l'esdeveniment.

El taxi continua sent un transport indispensable

El 35% dels assistents van valorar de forma molt positiva la mobilitat i el servei de transport al voltant del recinte de la Gran Via en l'enquesta que realitza l'organització en finalitzar el congrés. Aquesta valoració va ser molt superior a la de l'edició passada.

Aproximadament el 2% dels assistents es va inclinar pel servei de taxi per arribar al recinte i el 4% el va escollir per marxar.

Les dades revelen que, respecte al 2017, el nombre de taxis que van donar servei a les dues parades va ser menor en menys d'un 1 per cent, percentatge poc significatiu per a l'organització.

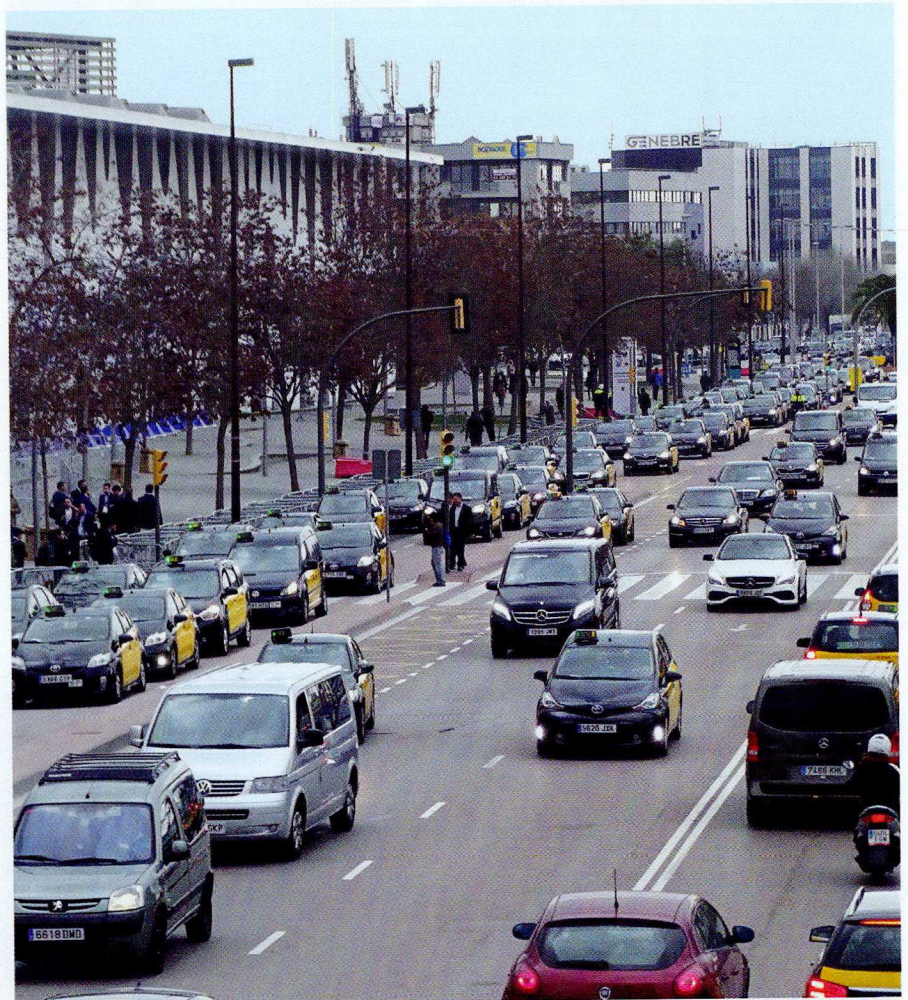
El dimarts 27 de febrer va ser el dia d'una major demanda de taxis en les dues parades. No obstant això, la demanda es va mostrar molt igualada durant els 3 primers dies de l'esdeveniment.

El diumenge, dia previ a l'obertura oficial del congrés, va haver-hi manca de taxis a la tarda en la parada Sud.

En el balanç global de l'esdeveniment es va valorar de forma també positiva el carril bus-taxi que l'Àrea de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona va habilitar al carrer de la Diputació, i s'espera que es mantingui per al proper any. En aquest sentit, les organitzacions del sector van demanar que aquest carril estigui més ben senyalitzat i que s'informi el ciutadà sobre la finalitat d'aquest carril.

Mobile World Congress 2019

El MWC19 se celebrarà des del 25 fins al 28 de febrer. Tot fa preveure que es disposarà de les dues parades de taxi per donar servei als congressistes i els horaris de funcionament seran els mateixos que en l'edició 2018.



El cobrament inadequat del suplement per la maleta pot representar una sanció greu

El cobrament del suplement d'1 euro per maleta o similar únicament es pot aplicar quan les mides són superiors o iguals a les dimensions següents: 55 x 40 x 20 cm

Quan la maleta o similar té mides inferiors a 55 x 40 x 20 cm, el transport és gratuït per a l'usuari/a.

Aquell/a taxista que incompleixi aquesta normativa serà sancionat/da i la infracció es considerarà greu amb una multa de 215 a 1.250 euros.



Repsol AutoGas



REPSOL

Inventemos el futuro

Muévete con Repsol AutoGas y llévate:

500€ en carburante por
comprar o transformar tu vehículo
a AutoGas¹

**Y además disfruta de
ventajas especiales con
las tarjetas Solred Taxi
y Solred más Taxi**

*Hasta 6 cts. €/L de descuento
en Repsol AutoGas**



Infórmate sobre las ventajas
y los vehículos de AutoGas en
autogas.repsol.es



¹Vigencia de la campaña: 01/01/2018 al 31/12/2018 para compra o transformación de vehículo. Aportación de 500€ en carburante AutoGas por transformar el vehículo de gasolina a AutoGas o por compra de un nuevo vehículo AutoGas. Requisito indispensable para beneficiarse de la promoción es tener la Tarjeta Solred Taxi o la tarjeta Solred más Taxi y enviar un email con la documentación que acredite la compra o transformación a repsolautogas@repsolautogas.com. Si el cliente tiene la tarjeta Solred Taxi se hará un devengo en su tarjeta de 41,67€. Si el cliente tiene la tarjeta Solred más Taxi, recibirá un cheque en su correo electrónico por valor de 500€. Los cheques sólo podrán ser canjeados por Repsol AutoGas y tendrán un límite de 10€ por repostaje. Para poder canjear el cheque, el cliente deberá de pasar su tarjeta Solred más taxi en el momento del canje y escanear el código de barras asociado al vale recibido. El número máximo de aportaciones que puede recibir un mismo cliente por compra es 15. *Ahorra hasta 6 cts. €/L solo en carburante AutoGas. Consultar condiciones. 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 postratamiento 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

El carrer de Marià Lavèrnia és àrea restringida a la circulació que afecta els taxis

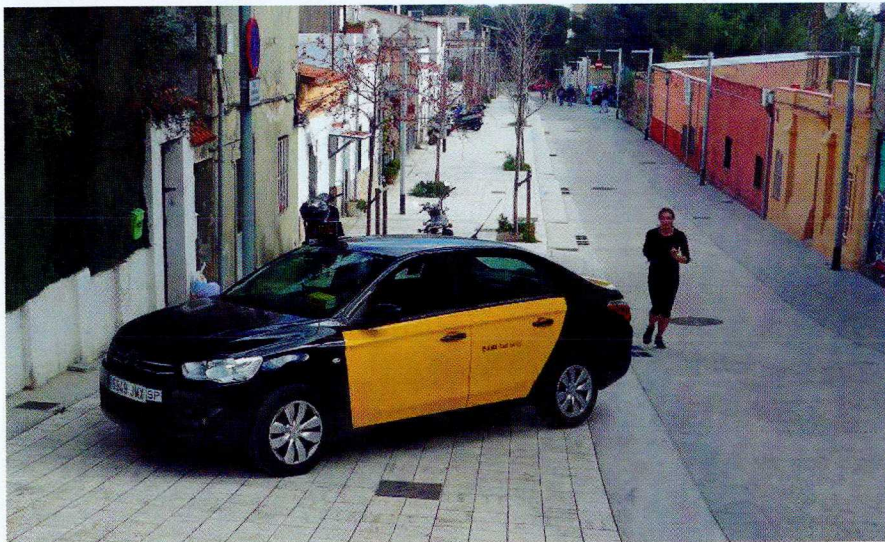
Els taxis i el vehicles particulars no poden accedir més enllà de les pilones situades al carrer de Marià Lavèrnia que dona accés als búnquers del Carmel, perquè és un àrea restringida a la circulació on únicament està permès el pas als veïns i a les veïnes de la zona, així com als serveis d'emergència.

Tampoc es pot deixar el taxi amb el motor en marxa sobre les voreres

d'aquest carrer, a l'espera dels clients, generalment turistes, que visiten del Turó de la Rovira, com mostra la fotografia.

Agraïm el respecte a aquesta norma de circulació, que està degudament senyalitzada.

El carrer de Marià Lavèrnia pertany al Districte d'Horta-Guinardó.



Milliores executades en parades de taxi de Barcelona

Adreça i data d'execució	Servei	Tipus Actuació
Carrer de Balmes, 389-395 (plaça de Joaquim Folguera) 10/05/2018	-	Millora de la senyalització per evitar ocupació de vehicles particulars
Rambla de Catalunya, 110 (xamfrà carrer de Rosselló). 11/06/2018	Gallery Hotel	Ampliació Estacionament en cordó en Rambla de Catalunya
Carrer de Provença, 171-177 (carrer de Muntaner - carrer d'Aribau) 11/06/2018	Discoteca "La Fira"	Nova senyalització de parada nocturna per donar servei a La Fira de dijous a diumenge de 22.00 a 07.00 h
Carrer d'Aragó, 278 (Passeig de Gràcia) 13/06/2018	-	Accessibilitat: Millora de la senyalització en l'estacionament de motos anul·lat per facilitar la sortida dels vehicles de la parada.
Carrer de Constança, 18 (carrer de Déu i Mata) 14/06/2018	L'illa Diagonal	Millora de la senyalització. Horari: 09.00 a 23.00 h.
Carrer de Doctor Andreu, 2 aprox. 25/06/2018	Tibidabo - Mirablau, La Venta, Merbeyé	Trasllat/Ampliació de la parada de 3 a 7 places en horari nocturn.

ALTRES ACTUACIONS

Descripció	Data realització
Canvi de senyalització per poder accedir al Castell de Monjuïc	11/06/2018

Sobre el rebut del taxi

El Ple del Consell Metropolità de l'AMB del passat 26 de juny ha aprovat definitivament la modificació de l'article 41 del Reglament Metropolità del Taxi que regula la "Finalització del servei" a l'apartat 41.2, que quedarà redactat així:

"El pagament de l'import del servei l'efectuarà l'usuari en el moment que finalitzi. Els conductors estan obligats a estendre un rebut de l'import del servei, mitjançant impressora connectada al taxímetre, i posar-lo a la seva disposició. Es podrà lliurar un rebut estès en talonari amb les dades oficials en el supòsits següents:

- Per avaria de la impressora, sense perjudici d'altres obligacions administratives.
- En el cas que calgui reflectir altres dades tarifàries que no estiguin connectades al taxímetre, com l'import de carrera mínima."

La revisió metropolitana és una obligació

Passar la revisió metropolitana és una obligació del taxista en actiu. Aquesta garanteix als usuaris/es que el vehicle amb el qual fa el desplaçament és apte per fer-ho, que el taxista té en vigor l'assegurança del vehicle, i que la documentació l'acredita com a taxista professional del servei de taxi de l'AMB.

Us recordem que la revisió metropolitana favorable ha de constar en el llibre d'inspecció, on figura el segell amb la data de la seva validesa.

També cal tenir present que la revisió metropolitana favorable és imprescindible quan s'ha de transferir una llicència. En cas d'incomplir l'article 32 del Reglament Metropolità del Taxi, que regula aquesta revisió, la sanció pot arribar fins als 2.500 euros.

El 2018 poden arribar 2,8 milions de creueristes a Barcelona

El Port de Barcelona ha superat el 2017, i per primera vegada, els 4 milions de viatgers, xifra que inclou tant els usuaris de ferri (1,4 milions) com de creuers (2,7 milions). El 60% d'aquests van transportar 2,7 milions de passatgers i van arribar a Barcelona sota el sistema *turnaround*, això vol dir que inicien i finalitzen el viatge el mateix dia en el Port de Barcelona.

Per al 2018, el Port de Barcelona preveu que les escales i el nombre de passatgers s'incrementaran i s'arribarà al 2,8 milions.

L'increment de passatgers està obligant a una millora de la mobilitat de la zona. Per atendre aquesta necessitat, el Port va habilitar a final del 2017 un carril directe de sortida, que no és exclusiu per al taxi, però facilita la fluïdesa del trànsit els dies d'arribades massives.

D'altra banda, també s'ha obert la nova terminal E, la més gran de totes les estacions del Moll Adossat. Per a final de la temporada 2018 està previst iniciar una sèrie de treballs que permetran un nou disseny de la rotonda més ampla per facilitar la mobilitat.

Trencament de l'estacionalitat

L'estacionalitat que marcava l'activitat dels creuers els darrers anys sembla que passarà a la història, perquè observant el calendari anual de previsions es constata que, fins i tot els mesos de l'hivern, hi haurà presència de vaixells al Moll Adossat, que portaran alguns dies entre 1.000 i 10.000 persones.

Com a prova: el primer trimestre de 2018, el Port de Barcelona ja ha superat el mig milió de viatgers (+26,5% respecte al 2017), una xifra que inclou tant els usuaris de ferri com de creuers. En el primer cas, amb 202.600 passatgers, els ferri que enllacen amb les Illes Balears, Itàlia i Nord d'Àfrica han crescut un 18%, mentre que els creueristes (299.785 passatgers) han augmentat un 33%.

El *Symphony of the Seas* marca estil

El Port de Barcelona ja rep des del març passat el *Symphony of the Seas*, el més gran i dels més nous del món. La seva presència entre les terminals B i C cada diumenge ja està sent molt habitual. Aquest vaixell ha fet de Barcelona el punt d'inici i finalització de viatge dels seus passatgers. Les dimensions d'aquest creuer fan necessària l'habilitació de dues terminals que permeten un desembarcament més lent i els passatgers poden accedir al taxi de forma més escalonada.

El mes de més activitat del Moll Adossat, sempre segons les previsions del Port, serà l'octubre amb 13 dies vermells, això significa que aquests dies les estacions marítimes rebran més de 15.000 passatgers. El juliol i l'agost són també dos mesos de forta activitat, tots dos amb 8 dies vermells. Aquests dies són majoritàriament caps de setmana. Els calendaris mensuals adjunts reflecteixen amb detall els dies de major i menor activitat al Port i la dimensió de l'activitat creuerística per a aquest any.

Calendari de l'activitat de creuers del segon semestre de 2018

Juliol						
DI	Dt	Dm	Dj	Dv	Ds	Dg
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Agost						
DI	Dt	Dm	Dj	Dv	Ds	Dg
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

Setembre						
DI	Dt	Dm	Dj	Dv	Ds	Dg
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

Octubre						
DI	Dt	Dm	Dj	Dv	Ds	Dg
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

Novembre						
DI	Dt	Dm	Dj	Dv	Ds	Dg
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

Desembre						
DI	Dt	Dm	Dj	Dv	Ds	Dg
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

	1-5.000 pax
	5.000-10.000 pax
	10.001-15.000 pax
	+ 15.000 pax

Font: Port de Barcelona

Expedients sancionadors incoats, segons tipus d'infracció

Fins al 19 de juny, l'Institut Metropolità del taxi ha incoat 625 expedients sancionadors, el 33% d'aquests amb motiu de prestar servei amb la revisió metropolitana caducada; el 17,40% per abandonar el vehicle en la parada; el 8% per aplicar suplementos no autoritzats. També són nombroses les sancions per no respectar la prohibició de fumar en el vehicle; per promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents o per admetre passatge a menys de 50 m d'una parada, entre d'altres.

Tots aquests expedients sancionadors comporten sancions econòmiques.

Recordeu que si un taxista és objecte de dues sancions fermes per via administrativa pel mateix tipus d'infracció durant tres anys en els casos molt greus, o durant dos anys en els greus (article 25.4 f del Reglament Metropolità del Taxi) es pot determinar la caducitat de la Credencial de Taxista

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

Article	Infracció comesa	Percentatge
53 2 e	Prestar servei amb la revisió metropolitana caducada	33,00%
54 10 c	Abandonar el vehicle en la parada	17,40%
53 3 c	Aplicar suplementos no autoritzats	8,00%
54 10 f	No respectar la prohibició de fumar en el vehicle	5,60%
54 10 i	Promoure discussions amb els usuaris, inspectors o agents	5,40%
54 10 d	Admetre passatge a menys de 50 m. d'una parada	5,30%
52 6	Prestar servei mitjançant persones diferents	3,70%
54 2	No portar en lloc visible dels distintius	3,00%
53 2	Incomplir les condicions essencials de la llicència	2,90%
52 7	Prestar servei en condicions que puguin afectar la seguretat	2,90%
53 7	Negar-se o obstruir l'actuació dels serveis d'inspecció	2,40%
53 4	No atendre una sol·licitud de servei	2,20%
53 2 i	Prestar servei sense taxímetre o sense mòdul	1,90%
53 2 k	Buscar o captar passatge mitjançant ofertes	1,80%
53 3 a	Prestar servei aplicant tarifes diferents	1,00%
53 2 c	Prestar servei sense assegurança obligatòria	0,80%
54 8	No donar rebut als usuaris	0,50%
54 1	Realitzar serveis sense portar la documentació	0,30%
54 6	Retenir objectes abandonats	0,30%
53 2 l	No respectar el torn a les parades	0,30%
54 10 g	La manca de netedat o bon estat del vehicle	0,30%
53 9	Prestar servei en dies de descans obligatori	0,30%
53 5	Falsejar la documentació de control	0,20%
53 6	No portar el llibre d'inspecció	0,20%
52 2	Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció	0,20%
52 1	Prestar servei sense llicència	0,20%

AUTO 88

www.auto88.com



FIAT TIPO

15.500€* Station Wagon

14.500€* 5 puertas

13.500€* Sedan

FIAT DOBLÒ

15.800€*



FIAT TALENTO

PMR

27.250€* 125CV (incluido adaptación PMR y IVA reducido)

29.500€* 145CV (incluido adaptación PMR y IVA reducido)

En trámite de autorización 8-9 plazas

24.500€* 125CV

26.500€* 145CV

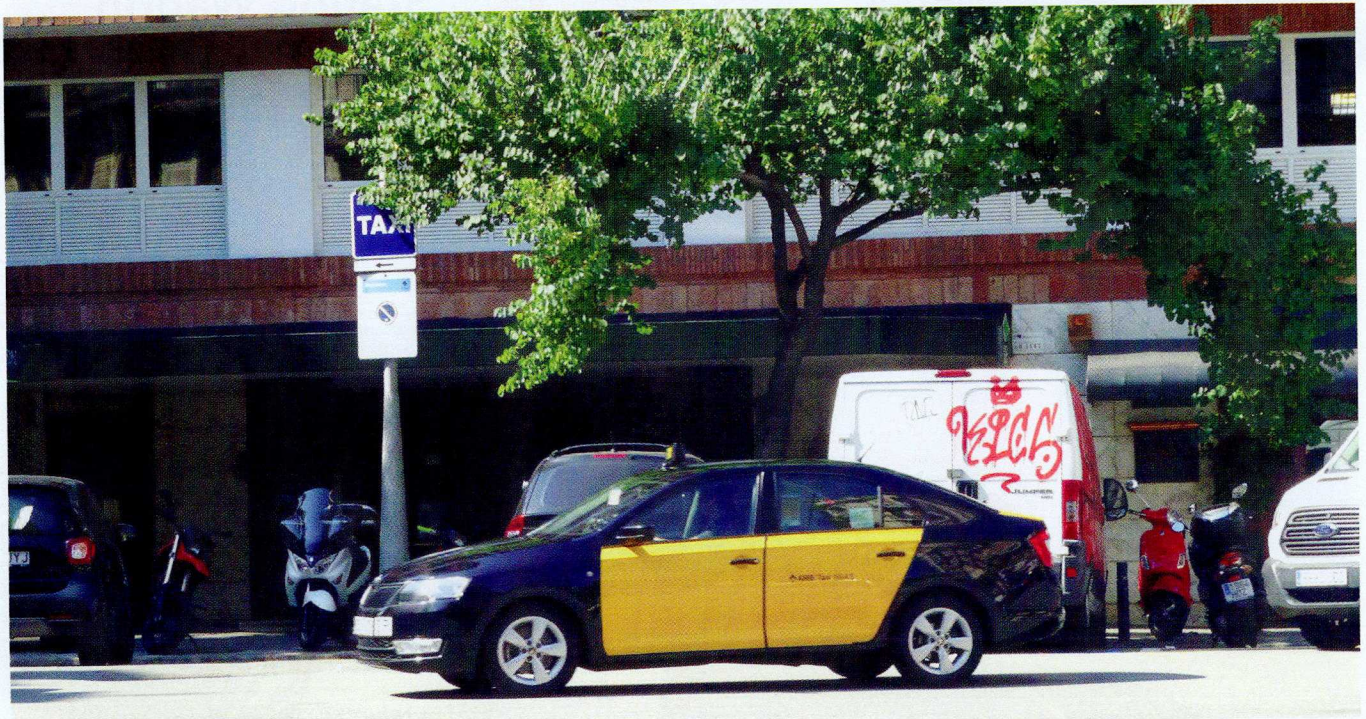
*Todos estos taxis pueden optar a las ayudas del Plan Vea o a las subvenciones de la Generalitat para vehículos ecológicos.
*Todos estos taxis pueden acogerse a la financiación especial al 4.95% TIN

Av. del Maresme, 59
Mataró 08302
Tel. 93 131 66 44

Calle Ciutat d'Asunción, 34-36 (La Maquinista)
Barcelona 08030
Tel. 93 360 32 21



Petites parades de taxi a menys de 100 metres les unes de les altres a l'Eixample



A principi d'any, l'Àrea de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona va senyalitzar, en prova pilot, un conjunt de microparades situades a l'antiga esquerra de l'Eixample, i concretament, en el xamfrans alterns de dos importants carrers de Barcelona: el carrer de Muntaner i el carrer d'Aribau. Aquesta petita xarxa d'un model i sistema de parades s'unia a d'altres dues parades creades el 2017 també als xamfrans dels números 31 del carrer d'Aribau, i 110 del carrer Muntaner.

Els espais estratègicament situats i degudament senyalitzats amb la paraula *Taxi* van néixer amb uns objectius molt con-

crets: augmentar l'ús del taxi, aproximar el servei als ciutadans i a les ciutadanes, i racionalitzar la mobilitat en una zona dinàmica, de molta activitat, on aquest transport té un ús intensiu.

Encara són pocs mesos per fer una avaluació de l'experiència ja que la implantació del sistema necessita un cert temps de rodatge i de pedagogia per a consolidar-se. La presència de taxis es farà més necessària en la mesura que el/la taxista vegi en aquests espais una oportunitat més per accedir a la demanda dels clients i, encara més, una ocasió per racionalitzar el treball evitant la circulació en buit i l'estrès innecessari.

MICROPARADES HABILITADES EL 2018

Adreça i serveis propers	Xamfrà	Capacitat
Carrer de Muntaner, 36 (Carrer de la Diputació) AKO PREMIUM SUITE HOTELS	Besòs-Muntanya	3 taxis
Carrer de Muntaner, 77 (Carrer d'Aragó)	Llobregat-Muntanya	2 taxis
Carrer d'Aribau, 72 (Carrer de València)	Besòs-Muntanya	3 taxis
Carrer d'Aribau, 111 (Carrer de Provença)	Llobregat-Muntanya	2 taxis
Carrer de Muntaner, 149 (Carrer de Rosselló)	Llobregat-Muntanya	4 taxis
Carrer d'Aribau, 162 (Carrer de Còrsega)	Besòs-Muntanya	2 taxis
Carrer de Muntaner, 212 (Carrer de Londres) HOTEL GUITART GRAND PASSAGE	Besòs-Muntanya	2 taxis

En definitiva, això vol dir que s'ha de crear l'oferta perquè la demanda pugui ser atreta i els ciutadans es familiaritzin amb aquest sistema en veure que els colors groc i negre són una constant i no una casualitat.

Partint d'aquests premisses i amb la voluntat de seguir treballant per contribuir a un model de mobilitat més sostenible per a la ciutat, el sector ha de prendre consciència que té un nou model de parada de taxi a menys de 100 m les unes de les altres a l'antiga esquerra de l'Eixample i que els espais estan per ocupar-los evitant que siguin altres mitjans de transport els que els facin servir.

Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona planifica ja l'extensió d'aquest model de micro parades a la zona de l'esquerra de l'Eixample.

PARADES QUE FORMEN PART DE LA XARXA HABILITADES EL 2017

Adreça i serveis propers	Xamfrà i posició	Capacitat
Carrer d'Aribau, 31 (Carrer de Consell de Cent) AXE Hotel	Llobregat-mar Muntanya	3
Carrer de Muntaner, 110 (Carrer de Mallorca) Hotel The Corner Hotel Western Premier Dante	Llobregat-mar Muntanya	2

UBICACIÓ DE LES MICROPARADES



adidas
NIKE
GBYGUESS
HARIBO
Timberland

L'OUTLET DE BARCELONA

GPS: 41°18'20.3"N 2°01'30.0"E

- 15' Barcelona
- 10' Port
- 6' Aiguadolç
- 20' Sitges
- 50m Tren
- 55' Terrassa
- 60' Sabadell
- 60' Reus
- C-32 Sortida 50
- viladecans thestyleoutlets

TAXI AMB STYLE

DESCOMPTES DEL 30% AL 70% TOT L'ANY

Apropa't al nostre **Punt d'InFormació** i recull el teu obsequi per ser un **taxi amb style!**



Carretera de la Vila, 90
08840 Viladecans
viladecans.thestyleoutlets.es

C32 Sortida 50

El Tesla Model S s'incorpora al taxi de l'AMB

Aquesta primavera, l'Institut Metropolità del Taxi ha autoritzat el vehicle Tesla Model S per al parc de taxis de l'àrea metropolitana de Barcelona. Es tracta d'un vehicle cent per cent elèctric ràpid i segur a la carretera, i també amb una molt bona autonomia.

Model S – dissenyat per a ser el Sedan més segur

El Model S, el primer sedan completament elèctric, és un pas endavant en l'enginyeria automobilística. Combina rendiment, seguretat i eficiència. El Model S ha restablert les expectatives de l'automòbil del segle XXI amb bones qualificacions de seguretat, autonomia i les constants actualitzacions que milloren el cotxe.

L'arquitectura de Tesla

Construït sobre la plataforma Tesla, la ubicació de la bateria al llarg del terra del vehicle dona al Model S un centre de gravetat extremament baix, i redueix en gran mesura el risc de bolcat mentre que, al mateix temps, millora la conducció i el rendiment. Sense un motor de combustió, el Model S té una zona d'absorció d'impactes frontals molt més gran que d'altres sedans.

Seguretat

El Model S és un dels cotxes més segurs de la carretera. Gran part d'això es deu a la transmissió elèctrica que es troba sota del vehicle. Per això, el Model S té el centre de gravetat molt baix, per minimitzar el risc de bolcada. La seguretat del Model S està provada per la seva classificació 5 estrelles de la NHTSA i Euro NCAP al costat de l'establiment d'un registre de la menor probabilitat de lesió als ocupants provat als Estats Units. Això, juntament a les característiques de seguretat activa estàndard que inclouen frenada automàtica d'emergència, avís de col·lisió, detecció de punts cecs, advertència de canvi de

carril i les característiques opcionals com a control de creuer, *Autosteer* (manteniment al carril adaptat al trànsit), autopàrquing i *Summon* (funcionalitats de maneig des de l'aplicació del mòbil), el Model S és el cotxe més segur de la carretera.

Tracció integral elèctrica

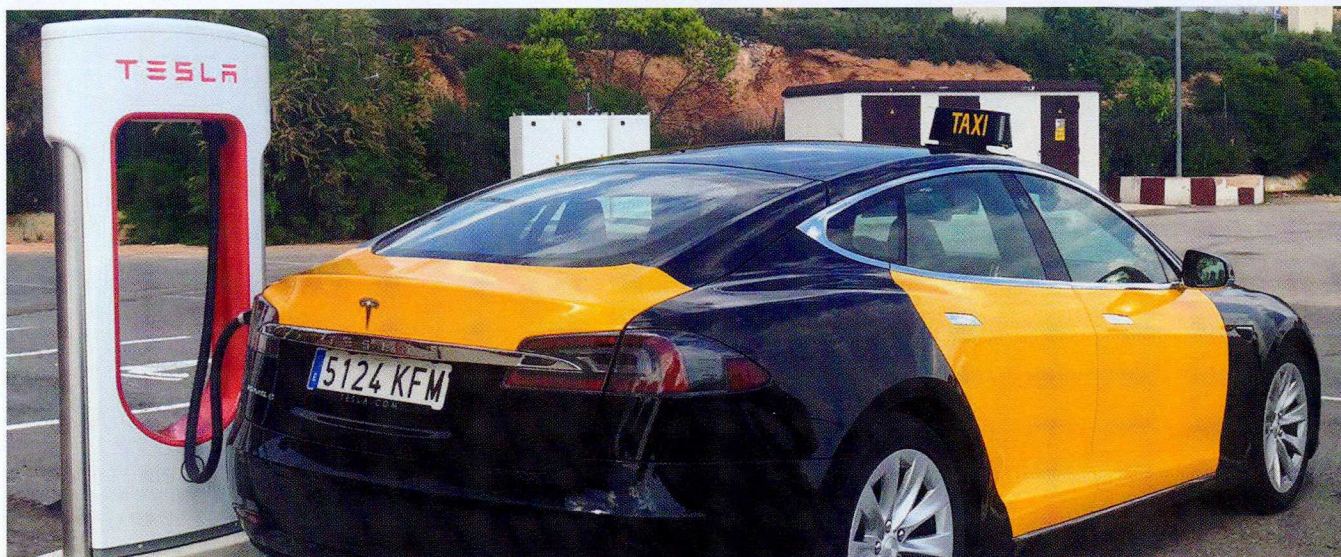
El vehicle Model S de Tesla de doble motor és una gran millora respecte dels sistemes convencionals de tracció a les quatre rodes. Amb dos motors, un en la part davantera i l'altre en la part de darrere, controla de forma digital i independent el par motor a les rodes del davant i del darrere. El resultat és un control de tracció i eficiència incomparable en totes les condicions. Els cotxes amb tracció a les quatre rodes convencionals utilitzen articulacions mecàniques complexes per distribuir la potència d'un únic motor a les quatre rodes. Només Tesla disposa de la tecnologia necessària per a proporcionar una tracció superior i independent a les rodes del davant i del darrere mitjançant motors duals.

Rendiment

Assolint els 0 a 100 km/h en tan sols 2,7 segons, el Model S P100D és el sedan de quatre portes més ràpid mai construït. Cap altre automòbil fabricat en l'actualitat té una col·locació del pes tan eficient: en estar les bateries a terra de l'automòbil, s'aconsegueix una conducció òptima.

Líder en autonomia

El Model S 100 D és el vehicle elèctric amb més autonomia que es fabrica avui dia. Està configurat amb el paquet de bateries de 100 KWH i motor dual. Aquesta opció incrementa l'autonomia fins a 632 quilòmetres i ofereix un gran rendiment (de 0 a 100 km/h en 4,4 segons).



Emmagatzematge

Sense un motor de combustió interna, el Model S permet un espai de càrrega addicional i ofereix una espaiosa cabina que acomoda fins a cinc adults, dos nens (amb seients orientats cap enrere) i tot el seu equipatge.

Pantalla tàctil

La pantalla tàctil de 17 polzades del Model S controla la majoria de les funcions del vehicle. El canvi, en la suspensió pneumàtica, la personalització dels controls de climatització automàtica i el canvi de les emissores de ràdio es realitzen amb tan sols lliscar o pulsar. La pantalla tàctil, el tauler d'instruments digital i els controls del volant combinen de forma perfecta les funcions del reproductor multimèdia, navegació, comunicacions, controls de l'habitacle i dades del vehicle.

Eficiència

El Model S permet viatjar a qualsevol lloc sense fer ús d'una gota de combustible.

Actualitzacions en remot

Afegeixen noves funcionalitats, milloren el rendiment i l'experiència de conducció dels vehicles Tesla. De la mateixa manera com es reben les actualitzacions als smartphones, els propietaris del Model S reben actualitzacions en remot sense haver de traslladar-se enlloc.

Aquestes actualitzacions són gratuïtes durant tota la vida del vehicle.

Servei avançat d'automoció

Les actualitzacions automàtiques milloren el vehicle Tesla amb el pas del temps, mentre que la diagnosi i el suport remot dels nostres mecànics mòbils redueixen la necessitat de visitar un centre de servei al mínim possible.

En el supòsit que es necessiti una visita a un centre de serveis, la reparació serà ràpida i senzilla, i probablement estarà llesta abans fins i tot d'acabar de prendre un cafè.

MODEL S

Versions	75D	100D	P100D
Motors	2, davanter i posterior	2, davanter i posterior	2, davanter i posterior
Autonomia NEDC (km)	490	632	613
Suspensió davantera i posterior	pneumàtica intel·ligent	pneumàtica intel·ligent	pneumàtica intel·ligent
Emissions	0	0	0
Llarg/ample/alt	4,97/2,18/1,44	4,97/2,18/1,44	4,97/2,18/1,44
Capacitat maleter davanter (litres)	59,5	59,5	59,5
Capacitat maleter posterior (litres)	750	750	750
Velocitat (màx. km/h)	225	250	250
Acceleració 0-100km/h	4,4	4,3	2,7



RENUEVA TU PERMISO DE CONducIR EN CERMASA

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

Precio especial para taxistas



35,00€

(+ 23,50€ tasas DGT)

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

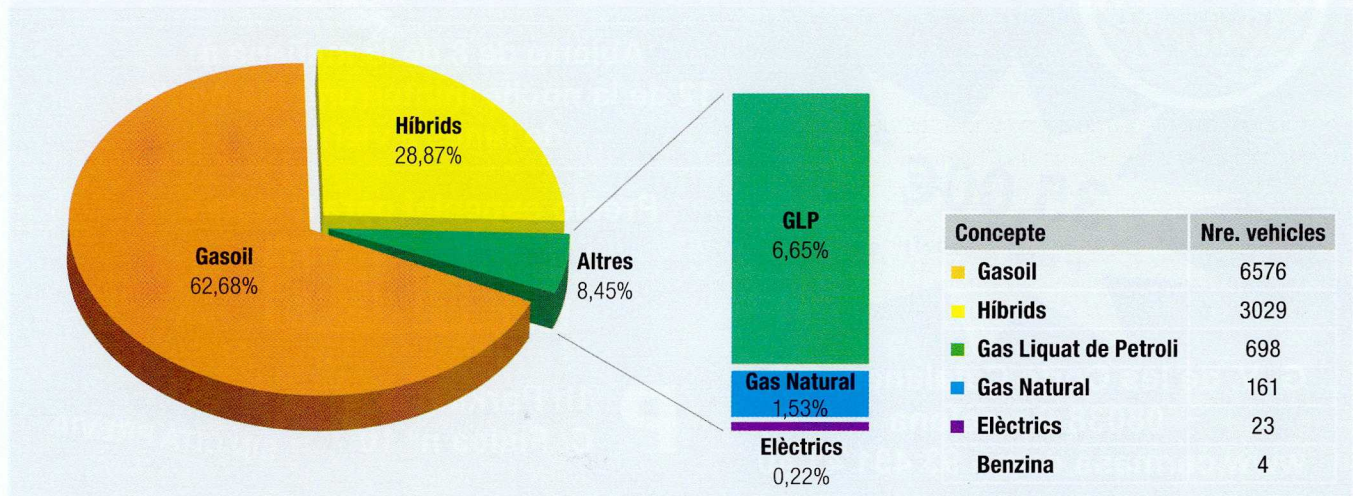
P 1h Parking gratuito
C/ Física nº 10

SIN CITA PREVIA

Parc de taxis de vehicles aplicats a llicències d'autotaxis actives

Marca i model	Quantitat	Percentatge
TOYOTA PRIUS 09	1.931	18,40%
TOYOTA PRIUS PLUS	1.044	9,95%
SEAT TOLEDO 12	901	8,59%
SEAT ALTEA XL	895	8,53%
SKODA RAPID	717	6,83%
DACIA LODGY	565	5,39%
SKODA OCTAVIA 05	501	4,78%
CITROËN C ELYSÉE	451	4,30%
VOLKSWAGEN CADDY 2015	358	3,41%
PEUGEOT 5008	355	3,38%
SKODA OCTAVIA	340	3,24%
VOLKSWAGEN CADDY	303	2,89%
SEAT LEON	259	2,47%
OPEL ZAFIRA	215	2,05%
MERCEDES 212	172	1,64%
FORD CONNECT	168	1,60%
FIAT SCUDO	115	1,10%
SEAT ALHAMBRA 10	112	1,07%
CITROEN C4 PICASSO	75	0,71%
SSANGYONG RODIUS	75	0,71%
SEAT ALHAMBRA	67	0,64%
SKODA SUPERB COMBI	64	0,61%
ALTRES MODELS I MARQUES	809	7,71%
Total	10.492	100,00%

EL 37% DEL TAXIS DE L'AMB CIRCULA AMB ENERGIES I TECNOLOGIES SOSTENIBLES



Vehicles nous aplicats a llicència de taxi fins al juny de 2018

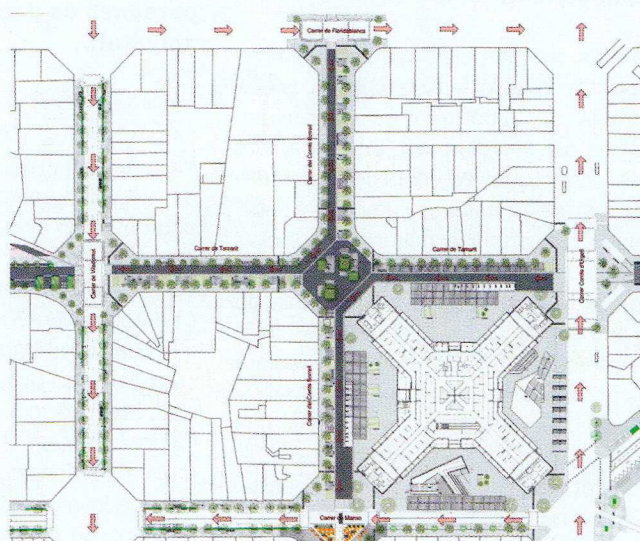
Marca i model	Quantitat	Combustible
TOYOTA PRIUS PLUS	HÍBRID	183
FORD CONNECT	GASOIL	80
SEAT TOLEDO 12	GASOIL	69
SEAT LEON	GAS NATURAL	54
CITROËN C ELYSÉE	GASOIL	41
DACIA LODGY	GAS LIQUAT DE PETROLI	39
CITROËN C ELYSÉE	GAS LIQUAT DE PETROLI	34
VOLKSWAGEN CADDY 2015	GASOIL	34
SKODA RAPID	GASOIL	33
FIAT- TIPO	GAS LIQUAT DE PETROLI	24
SEAT LEON	GASOIL	23
SSANGYONG RODIUS	GASOIL	19
CITROËN C4 PICASSO	GASOIL	11
DACIA LODGY	GASOIL	11
VOLKSWAGEN CADDY 2015	GAS NATURAL	9
MERCEDES 212	GASOIL	8
CITROËN NGC4 PICASSO	GASOIL	5
FIAT- DOBLO	GAS NATURAL	5
FORD CUSTOM	GASOIL	5
SSANGYONG XLV	GAS LIQUAT DE PETROLI	4
MERCEDES CLASE V	GASOIL	3
MERCEDES VITO	GASOIL	3
SEAT ALHAMBRA 10	GASOIL	3
PEUGEOT 508	GASOIL	2
VOLKSWAGEN CARAVELLE 15	GASOIL	2
CITROËN C4 PICASSO	GAS LIQUAT DE PETROLI	1
FIAT-TALENTO	GASOIL	1
MERCEDES 212 BREAK	GASOIL	1
NISSAN LEAF	ELÈCTRIC	1
VOLKSWAGEN CADDY	GASOIL	1
TOTAL		709

En aquest mateix període del 2017, 697 taxistes havien aplicat un vehicle nou a la seva llicència.

Modificació del model de trànsit al voltant del Mercat de Sant Antoni

Recentment s'han modificat els esquemes de trànsit al voltant del Mercat de Sant Antoni, ja que s'ha estructurat una superilla. Amb el nou ordenament no està permès el trànsit de pas en alguns carrers si no és un trànsit d'entrada i de sortida. Això afecta, en concret, els carrers de Comte de Borrell i de Tamarit, on no es permet els vehicles continuar-hi i, en conseqüència, han d'entrar i sortir pel carrer perpendicular següent.

Atès que hi ha constància que alguns taxistes no coneixen aquesta nova regulació, es comunica que s'ha de respectar l'esquema de circulació indicat en el plànol adjunt, i utilitzar els carrers de Comte de Borrell i de Tamarit com a drecceres.



Entrevista a l'escriptor Juan José Millás

"Tots els grans temes que impregnen la meua narrativa estan d'una manera o d'una altra presents també en aquesta obra"

Juan José Millás acaba de publicar la novel·la *Que nadie duerma*, un llibre de culte on els lectors/es trobaran el gust per llegir i per la bona literatura. Millás, que es declara un gran usuari de taxi, ens transporta de la mà de la taxista Lucía a un món on la fantasia i la realitat s'entrellacen per interpretar una vida d'amor i d'horror, d'obsessions i de contradiccions, de bondats i d'enganyos, en el marc d'una ciutat que és Madrid, però que podria ser Pequín. I, com a eix conductor, el relat de l'òpera *Turandot* de Puccini. Una novel·la magnífica que s'ha d'assaborir lentament per poder endinsar-se en l'univers narratiu d'aquest escriptor valencià amb la senzillesa i la proximitat dels grans.

—Satisfet amb la resposta del públic a la seva novel·la?

Sí. La veritat és que estem molt contents; els editors, els lectors i jo també. La novel·la porta quatre edicions en poc temps i totes les impressions que rebem són excel·lents. No sempre és així.

—Quatre edicions és un èxit en pocs mesos?

Sí, el llibre va sortir el febrer passat.

—Parlem del llibre. Per què va escollir Lucía, aquella dona que primer era informàtica i després es fa taxista, com a personatge principal de la novel·la?

Jo volia que un dels protagonistes principals de la novel·la fos la ciutat i, precisament, des d'on millor es veu la ciutat és des de dins d'un taxi. No únicament per l'efecte que amb el taxi vas sempre pel mig de la calçada, amb una perspectiva panoràmica dels seus edificis i dels seus habitants, sinó també perquè amb el taxi es fan tornos de dia o nit, de matí o de tarda, i a cada hora la ciutat és diferent. La ciutat no és la mateixa a les tres de la matinada que a les tres de la tarda. Des d'aquest punt de vista, el taxi era l'únic que em permetia explorar la ciutat a qualsevol hora. D'altra banda, sempre he pensat que els carrers a les ciutats no estan inventats únicament per



anar d'un lloc a l'altre de la ciutat, sinó també perquè estan inventats per anar d'un lloc a l'altre d'un mateix. De manera que, quan un va d'un barri a un altre, també es desplaça d'un lloc mental de sí mateix a un altre lloc de sí mateix. Llavors, l'única manera que tenia de fer-ho, era dins d'un taxi.

—Probablement per això algunes persones es decanten per aquesta activitat...

Les raons per les quals les persones es fan taxistes són múltiples, segons la meua experiència. He conegut taxistes de vocació, persones a les quals els agrada estar dins del cotxe, anar d'un lloc a un altre de la ciutat, xerrar amb els passatgers. Avui, el taxi, per la crisi, s'ha convertit en una professió d'al·luvió a la qual va arribant gent expulsada dels seus treballs i que, en molts casos, han descobert el seu lloc en aquest sector. Curiosament en el taxi m'he trobat amb moltes persones que procedeixen del món de la informàtica. Algú m'ha dit fins i tot que no entenia com s'havia pogut

passar tant de temps assegut en una oficina veient com s'hi trobava, de bé, conduint un taxi.

—“El plànol cec com a concepte seduïa Lucía”, escriu vostè en el seu llibre i, segurament, a moltes persones els agrada tenir un ofici atretes precisament per les múltiples facetes de les ciutats.

Sí, aquell moviment continu; aquella experiència nova que suposa cada client que entra al taxi. És també significatiu l'avorriment d'aquells dies en què no hi ha treball però a la vegada és un estat que jo considero molt creatiu. Jo vinc d'un món en què els nens ens avorriem molt perquè no teníem les joguines que ara es tenen, i sempre dic que a l'avorriment de la infància li dec molt perquè m'ha permès posar en marxa la creativitat. Doncs en el taxi passa el mateix: aquells dies marcats per l'avorriment també són interessants. A més, el taxista té al seu abast un aparell que és la ràdio, de manera que, generalment, és gent molt informada. També he agafat

taxis on el taxista va escoltant música clàssica, però... és un altre tipus de taxista.

—Vostè coneix a la perfecció aquest ofici i jo diria al detall. Sap que hi ha uns exàmens per accedir-hi, com es transfereix una llicència i, fins i tot, detalla en la novel·la el model de vehicle que els taxistes prefereixen avui. Té algun amic o algun familiar taxista que l'hagi assessorat?

No; he de dir-li que sóc usuari del taxi. Quan pujo en un taxi sempre pregunto al taxista com li va, a quina hora ha començat. Sóc usuari de taxi des de fa molts, molts anys..., i sé molt del sector: sé com ha evolucionat, quina documentació han de tenir, etc. Tot és fruit d'un coneixement que he anat adquirint al llarg dels anys com a usuari del taxi.

—Lucía se sent una dona ocell i observa els homes i les dones amb la fisonomia d'ocells. Quina és la interpretació que el lector/a ha de fer d'aquesta simbologia?

El lector ha de donar-hi la interpretació que vulgui, però per a mi, i crec que per a tothom, l'ocell representa la llibertat. Quan imaginem el grau de llibertat més possible, ens imaginem volant. Quan una persona és entrevistada per televisió i se li pregunta, després de saltar d'un paracaigudes o de volar en un ala delta, sobre les seves sensacions, invariablement respon que ha sentit llibertat. Lucía, la mare de la qual es diu a la novel·la que li van tallar les ales, és un personatge que vol ser lliure. La idea de ser una dona ocell dona a Lucía aquesta sensació de llibertat, però també el taxi perquè no la lliga a cap barri, a cap carrer, a cap lloc, ni tan sols a una ciutat perquè imaginàriament condueix molt sovint per Pequí, en lloc de conduir per Madrid.

—Es també un gest de vostè en defensa de la llibertat de les dones?

Per descomptat, la frase "a fulana le cortaron las alas" va ser molt freqüent en altres èpoques però encara avui hi ha dones a les quals els "tallen les ales".

—Sap que a Barcelona hi ha tan sols 750 dones taxistes d'un total de més de 13.000 professionals?

A Madrid n'hi ha unes quantes més, que representen un 12-15%. És poc amb re-

"Potser de totes les novel·les que he escrit, aquesta és la de caràcter més autobiogràfic, perquè jo em reconec en aquella ingenuïtat, fins i tot —si em permet— en aquella bondat de Lucía"

lació al percentatge d'homes. La dona s'ha incorporat fa relativament poc a aquest treball, i del percentatge de dones que avui hi treballen són poques les que condueixen a la nit perquè no s'hi atreueixen.

—El seu llibre no s'entendria sense aquella catifa que és l'òpera Turandot de Puccini. No obstant això, vostè ha manifestat que no li agrada l'òpera...

He incorporat sobre Lucía una dada de caràcter autobiogràfic. A mi, no m'agrada l'òpera quan sóc jo qui la posa, però sí quan la posa el meu veí. És a dir, m'agrada l'òpera quan l'escolto a través de l'envà, quan ve com d'una altra dimensió de la realitat diferent a la meua. Això també li passa a la Lucía.

—Però vostè incideix en l'art de Maria Callas i d'Yma Sumac, aquella soprano que segurament és desconeguda per a molts i han d'anar al Google per saber d'on surt?

Sí, Yma Sumac és un cas magnífic. Si observem les seves fotos, veurem que és una dona que té aspecte d'ocell. Ella confessava, perquè ja està morta, que havia après a cantar òpera de petita en el seu poble intentant imitar els cants dels ocells. Per a la novel·la, m'anava molt bé aquesta referència com a exemple de dona ocell. Hi ha d'altres exemples especialment entre les sopranos. Maria Callas tenia també un perfil d'ocell. De vegades, quan escoltem les interpretacions d'algunes sopranos, ens sembla estar sentint un ocell en comptes d'una dona.

—La dona de perfil de la coberta del llibre, que està molt aconseguida, té un perfil molt semblant a Maria Callas.

Sí, té un punt de dona ocell. Pot tenir semblança a la Callas i, fins i tot, a Yma Sumac.

—Lucía fuig de la realitat per instal·lar-se en un món de fantasia. És el que fem tots/es per evadir-nos de la realitat?

La fantasia és un refugi quan es fuig d'una realitat hostil i Lucía és una dona bondadosa, ingènua, en un món que no és ni bondados ni ingenu, en un món molt hostil, que castiga molt aquestes dues virtuts: la bondat i la ingenuïtat. Per tant, la imaginació és la porta, la finestra, a través de la qual fuig d'aquella realitat hostil.

—Si fem una abstracció de la realitat, aquestes fantasies també podrien comportar-li la pèrdua del carnet de taxista? Ho sap?

Bé, és una novel·la.



—Aquí ens quedem?

No hem de confondre la ficció amb la realitat. Si fos una novel·la en la qual l'empleat d'un banc fes un desfalc, vostè no em diria que aquest senyor perdria el seu treball. És una novel·la.

—Que hi ha de Juan José Millás com a persona, no com l'escriptor, en *Que nadie duerma*?

Molt, molt... jo m'identifico molt amb aquest personatge. Potser de totes les novel·les que he escrit, aquesta és la de caràcter més autobiogràfic perquè jo em reconec en aquella ingenuïtat, fins i tot —si em permet— en aquella bondat de Lucía. Soc escriptor perquè en part no comprenc el món, perquè la meua manera de ser xoca amb la manera de ser del món. En aquesta novel·la, relato aquest xoc a través d'aquest personatge. Diguem-ne que, entre el món i jo hi ha un desacord permanent, que és també el desacord de Lucía amb el món.

—També està en desacord amb el món de la cultura, en aquells plecs en què ho reflecteix en la novel·la?

No únicament amb el món de la cultura, que també; amb el món en general, amb l'organització de la realitat. No m'agrada la realitat en què vivim.

—Faig aquesta precisió per l'enfany que pateix Lucía de gent procedent d'aquest món.

Sí, per a Lucía és un engany molt dolorós perquè procedeix de gent que ve del món de la cultura que té mitificat, i li resulta incomprendible que des d'aquest món se l'engany. Però és una veritat que hem d'assumir: hi ha gent culta que és molt dolenta.

“Sempre he pensat que els carrers a les ciutats no estan inventats únicament per anar d'un lloc a l'altre de la ciutat, sinó també per anar d'un lloc a l'altre d'un mateix”

—Els coneixedors/es de la seva obra asseguren que en *Que nadie duerma* està representat tot el seu univers narratiu. És així?

Jo crec que sí, en aquest llibre hi ha les meves preocupacions sobre les dicotòmies, com l'aparença i la realitat; la meua preocupació per l'assumpte de la identitat, de la pregunta: qui som?; l'amor, la mort... És a dir, tots els grans temes que impregnen la meua narrativa estan d'una manera o d'una altra presents també en aquesta obra.

—No és un llibre fàcil, es necessària una segona lectura per comprendre'l amb profunditat. Està d'acord?

Jo crec que llegir és rellegir. Sempre la primera lectura és una mica ansiosa perquè un vol esbrinar què passarà al capítol següent. Aquesta ansietat lectora et fa perdre matisos; per això, quan un llibre t'agrada, et ve de gust rellegir-lo amb més calma. Jo ho comparo amb l'anada a veure una casa per comprar-la o llogar-la. A mi m'agrada molt veure cases, i sempre quan torno a la meua em sorgeixen preguntes i necessito tornar a veure-la per entrar en el detall. Això succeeix amb els llibres, amb les novel·les que ens agraden. Primer les llegeixes amb certa ansietat, com quan recorres un pis de forma ansiosa per veure les seves dimensions, però en aquesta lectura ansiosa has perdut molts matisos. Per tant, crec que llegir és rellegir i, de fet, les grans obres les rellegim.

—En algun moment es va dir que la seva narrativa s'assembla a la de Cortázar i, fins i tot, a la de Borges. És així?

No, crec que és una apreciació que va sorgir a partir d'un conte meu fa molts anys quan ni tan sols havia llegit

Cortázar. Com ara tot queda en la xarxa, es comença a expandir aquesta opinió i sembla que hagi tingut una influència massiva de Cortázar. A mi, Cortázar, evidentment, m'interessa com Borges o altres escriptors, però no és certa la impressió que es transmet de la seva influència en la meua obra. Quan una opinió es repeteix sovint, tendeix a convertir-se en vertadera, però en aquest cas, no és així.

—L'univers de Millás cap on va en aquest moment?

Això sempre és un misteri. Estic en plena promoció del llibre. Estic prenent anotacions, però els escriptors no parlem de les anotacions que fem perquè ens porta mala sort.

“Entre el món i jo hi ha un desacord permanent, que és també el desencaix de Lucía amb el món”

—Supersticiós?

Tots tenim un cert grau de supersticiosos. Els escriptors pensem que d'allò que estem treballant no n'hem de parlar.

—Com li agradaria que les dones taxistes llegissin el seu llibre?

Amb passió, que gaudissin i que aprenguessin alguna cosa perquè amb la literatura sempre s'aprèn.

—Vostè sap que alguns taxistes esperen passatge en les parades i, mentre fan aquestes esperes, a alguns els agrada llegir i molt. Quins llibres els recomanaria?

Ara mateix recomanaria un llibre de sortida recent que m'ha agradat molt: *Ordesa*, de Manuel Vilas, que és molt bo. També recomanaria un assaig: *Sàpiens*, una història de la humanitat amb un to molt narratiu que es llegeix molt bé.

P. Rocío Terán

Bié publica una nova versió de "Taxi Driver"

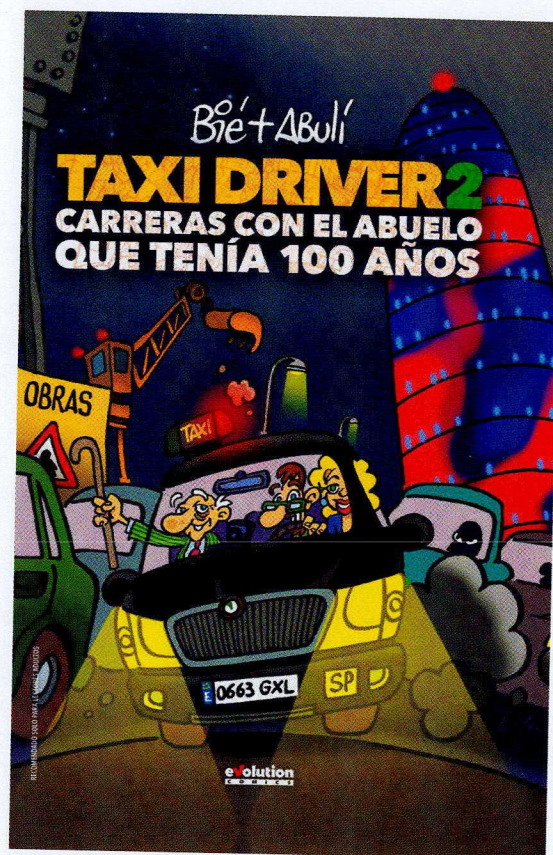
Javier Carrasco, el taxista i el dibuixant conegut amb el sobrenom de Bié, va publicar aquesta primavera un nou còmic, *Taxi driver-2 Carreras con el abuelo que tenía 100 años*. Com el títol expressa, Bié recrea amb les seves il·lustracions les aventures d'un client centenari i de la seva jove amant.

Bié publica el seu segon còmic, després de *Taxi Driver 1*, amb tàndem amb el reconegut guionista Enrique Sánchez Abulí, autor de *Torpedo 1936* i de col·laboracions emblemàtiques publicades a les revistes *Jueves* i *Play Boy*, i dels llibres *La nieve del barro* o la novel·la *El amor no es lo que parece*, entre d'altres.

Carreras con el abuelo que tenía 100 años, a diferència del primer còmic il·lustrat per Bié amb el taxi com a part central de l'argument, va ser un encàrrec directe de l'editorial Panini España, SA.

La proposta de Bié a *Taxi Driver 2* és intel·ligent; el relat de les aventures del seu client centenari serà motiu per aprofundir en les relacions humanes que sorgeixen amb el personatge, per explicar com transcorre el treball del taxista durant la nit i per fer un retrat de les múltiples vides i cares d'una ciutat com Barcelona.

Taxi driver 2. Carreras con el abuelo que tenía 100 años està editat per Panini España, SA i es pot trobar en diverses llibreries.



SEGUEIX TOTA L'ACTUALITAT



imetinfo@amb.cat

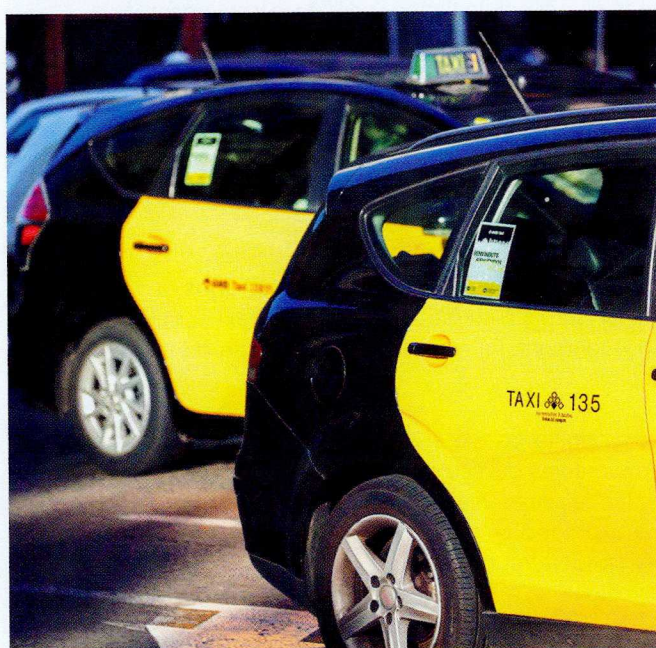
AMB INSTITUT
METROPOLITÀ
DEL TAXI

El 93 70 70 600 és el telèfon gratuït per contactar amb el Servei d'Objectes Perduts del taxi

Durant el 2017, 17.983 persones van comunicar al Servei d'Objectes Perduts l'oblit d'un objecte personal en el taxi. Per la seva banda, 989 taxistes van comunicar també a aquest mateix servei haver trobat algun dels diversos objectes que els usuaris de taxi acostumen oblidar en un taxi (moneders, documentació, mòbils, tablets, etc). El 19,6% dels objectes reclamats va poder ser recuperat ja sigui perquè l'usuari/a tenia les dades del taxista o perquè el taxista es va preocupar de trucar al número d'Objectes Perduts.

Les xifres dels cinc primers mesos del 2018 semblen anar en la mateixa línia. Els cinc primers mesos de 2018 ja s'han registrat 8.105 reclamacions per part dels usuaris, i 594 per part dels taxistes.

Des de l'IMET es reitera a tots/es els/es taxistes que es tingui la precaució de mirar sempre el seient de darrere del taxi per comprovar si cap client s'hi ha deixat un objecte personal i també es recorda que des de principis d'any hi ha un telèfon gratuït, el 93 70 70 600, que agilitza la comunicació amb el Servei d'Objectes Perduts i que va ser demanat expressament pels taxistes.



Anys 2017	Reclamats per usuaris		Comunicats pels taxistes		Objectes retornats	
	Quantitat	%	Quantitat	%	Quantitat	%
Gener 17	1.346	5,16%	80	5,18%	224	4,13%
Febrer 17	1.364	5,23%	85	5,51%	278	5,12%
Març 17	1.630	6,25%	92	5,96%	336	6,19%
Abril 17	1.543	5,91%	85	5,51%	298	5,49%
Maig 17	1.769	6,78%	85	5,51%	370	6,82%
Juny 17	1.701	6,52%	104	6,74%	321	5,91%
Juliol 17	1.576	6,04%	77	4,99%	284	5,23%
Agost 17	1.243	4,76%	59	3,82%	164	3,02%
Setembre 17	1.537	5,89%	83	5,38%	299	5,51%
Octubre 17	1.540	5,90%	79	5,12%	255	4,70%
Novembre 17	1.369	5,25%	67	4,34%	225	4,14%
Desembre 17	1.365	5,23%	93	6,03%	469	8,64%
Total	17.983		989		3.523	
2018						
Gener 18	1.442	5,53%	98	6,35%	338	6,23%
Febrer 18	1.495	5,73%	100	6,48%	387	7,13%
Març 18	1.763	6,76%	115	7,45%	396	7,29%
Abril 18	1.689	6,47%	104	6,74%	381	7,02%
Maig 18	1.716	6,58%	137	8,88%	404	7,44%
Total	8.105		554		1.906	



**NOU TELÈFON DEL SERVEI
D'OBJECTES PERDUTS**

93 70 70 600

UTILITZA'L, ÉS GRATUÏT!

També t'interessa!

- Formulari per comunicar un objecte trobat: taxi.amb.cat/perduts.

Recorda-ho!

- Tenir la precaució de mirar sempre el seient de darrere per comprovar si cap client s'hi ha deixat un objecte personal.
- No oblidar de lliurar el rebut d'impresora després del servei encara que els teus clients no t'ho demanin expressament.

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

AGRAÏMENTS ESPECIALS



Una usuària trasllada el seu agraïment al taxista amb la llicència 4452 per la devolució d'una cartera oblidada en el seu taxi. Aquesta persona ressalta que el taxista es va desplaçar fins al seu domicili per lliurar-la-hi. Agraïeix el seu gest i la bona voluntat (maig de 2018).

Agraïm al taxista amb la llicència 3160 que fes possible el trasllat de l'aeroport de Barcelona a Reus el 25 de febrer passat.

Agraïment per al taxista Valentín (llicència 3991) pel retorn d'un Iphone 7 oblidat en el seu taxi. Aquest conductor es va aproximar al restaurant per retornar-lo. L'usuari destaca l'honradesa i la integritat del taxista perquè va haver d'enfrontar-se a un altre usuari que volia apropiarse del mòbil.

Un usuari de Barcelona vol agrair, mitjançant aquesta publicació, al taxista amb la llicència 1316 que li portés a casa tota la documentació personal que s'havia deixat en el taxi, quan es traslladava des de l'avinguda Mare de Déu de Montserrat a la Clínica Quiron. El servei es va fer el 12 de juny, al voltant de les 16.30 h.

PROMOCIÓ 2018

Sense quota d'entrada

Sense dipòsit

Sense emissora

I ARA GAUDEIX DE...

PRIMER MES GRATUÏT

3 MESOS SEGÜENTS 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)

El *Diari del Taxi* es va publicar com a suplement del *Diari de Barcelona* l'any 1988. Va ser la primera vegada que la informació sobre el taxi i els taxistes ocupava espai de forma independent en la premsa de Barcelona i sota el paraigua del prestigiós "Brusi".



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.

**Vols saber quant et costarà
EL TEU TRAJECTE?**

Barcelona Taxi 




Descarrega-te-la!



Available on the
App Store

ANDROID APP ON
Google play

 **AMB Taxi**

www.amb.cat/taxialdia